

碩士學位論文
指導教授 李太教

民資誘致 停車場 建設事業의 活性化 方案

The Facilitating Measures For an Active
Construction of Privatized Parking Lots Businesses

1997年8月

漢城大學校 行政大學院

不動產學科

不動產學專攻

李 載 權

碩士學位論文
指導教授 李太教

民資誘致 停車場 建設事業의 活性化 方案

The Facilitating Measures For an Active
Construction of Privatized Parking Lots Businesses

위 論文을 行政學 學位論文으로 提出함

1997年 8月

漢城大學校 行政大學院

不動產學科

不動產學專攻

李 載 權

李載權의 行政學 學位 論文을 認定함

1997年 8 月 日

審査 委員長 印

審査 委員 印

審査 委員 印

目 次

I. 緒 論	1
1. 研究의 背景 및 目的	1
2. 研究의 範圍와 方法	2
II. 研究의 理論的 背景	5
1. 民間資本誘致 및 社會間接資本의 概念	5
2. 民資誘致 事業에 影響을 주는 要因	13
3. 駐車 需要 豫測理論 및 規模의 決定	17
III. 停車場 事業의 現況 및 妥當性 檢討	21
1. 駐車 需要와 駐車施設 供給 現況	21
2. 民資誘致 停車場事業 妥當性 分析	31
3. 事例 分析	42
IV. 民資誘致 停車場 事業의 問題點과 活性化方案	56
1. 民資誘致 停車場 事業의 推進節次	56
2. 民資誘致 停車場 事業의 問題點	59

3. 民資誘致駐車場事業의 活性化 方案	65
4. 期待效果와 限界	73
V. 結 論	75
1. 要約 및 結論	75
參 考 文 獻	77
APPENDIX	79
ABSTRACT	82

表 目 次

<표 2- 1> 사회간접자본의 유형	8
<표 2- 2> 사회간접자본의 유형과 민간참여형태 및 유인규제	9
<표 3- 1> 전국의 자가용 자동차 증가 추이	22
<표 3- 2> 6대 도시 주차시설 현황	23
<표 3- 3> 6대 도시 주차시설 공급현황(1994년말 기준)	24
<표 3- 4> 주차장 과부족 분석	25
<표 3- 5> 도시별 적정주차공급 수준	25
<표 3- 6> 서울시의 운영중인 민자유치 주차장 현황	28
<표 3- 7> 사업자 지정 후 포기 또는 중단된 사업	29
<표 3- 8> '97 민자유치 주차장 공모 대상지	30
<표 3- 9> 서울시의 시행된 교통정책	37
<표 3-10> 사업평가를 위한 분석방법과 특성	42
<표 3-11> 서울시 민자유치 주차장 운영현황	44
<표 3-12> 운영기간 손익분석	47
<표 3-13> 운영손익 항목별 비교 도표	48
<표 3-14> 20년 추정손익 비교 요약-부록 참조	49
<표 3-15> 적용금리 변동 추이	49
<표 3-16> 동대문 지하주차장 연도별 운영현황분석	49
<표 3-17> 사당역 환승주차장 사업 계획 구조	53

<표 3-18> 20년 추정 손익 분석	55
<표 4- 1> 민자유치 주차장 건설 절차 및 주요내용	57
<표 4- 2> 민자유치 주차장 사업의 활성화 대책요약	72

그림 目次

<그림 1-1> 연구의 흐름도	4
<그림 2-1> 수익률·파급효율 평면과 사회간접자본 유형	8
<그림 2-2> 도심내 용도별 주차발생 원단위 현황	8
<그림 2-3> 사람통행 조사에 의한 수요 추정과정	19
<그림 3-1> 민자유치 주차장 사업 투자비의 구성 내용	33
<그림 4-1> 사업추진절차 흐름도	58

I. 緒 論

1. 研究의 背景 및 目的

경제·사회적 발전에 따른 산업구조의 고도화와 이동성의 증가로 서울시를 필두로 전국 대도시의 자동차 보유대수는 급격히 증가하고 있다. 특히 자가용 승용차의 증가는 '84~'94년 사이 연평균 29.7%¹⁾의 높은 증가율을 나타내고 있으며 이러한 추세는 앞으로도 계속될 전망이다. 이러한 급속한 자동차 증가는 필연적으로 많은 교통문제를 야기시키고 있으며, 그 중에서도 적정수준의 40~50%²⁾에 불과한 주차장 시설은 교통문제 뿐만 아니라 사회적인 문제까지 야기하는 등 시급히 해결해야 할 선결과제로 대두되고 있다.

주차장난 해소를 위해서는 승용차 이용규제 등 여러 가지 시책이 필요하나 도시의 기능과 규모에 상응하는 교통수요는 항상 존재할 수 밖에 없는 상황에서 최소한의 주차수요를 충족시키는 시설공급은 필수불가결하다고 할 수 있다. 서울시의 경우 '89년부터 주차시설 확보계획의 일환으로 공공용지에 민간자본을 유치하여 주차장 건설사업을 추진·운영하고 있다. 또한 '91년에 '주차종합대책³⁾'을 수립하여 주차장 시설 공급 확대를 위한 여러 사업을 추진한 바 있다.

그러나 '95년까지 적정 주차시설을 확보하고 그 이후에는 수요관리에

1) 한국교통개발연구원, 「한국교통관광통계」, 1995, p.25.

2) 한국도시연감, 내무부, 1994, p.17.

3) 서울시, 「서울시 주차종합대책」 1991, p.8.

중점을 두고자 하는 동 계획은 민자유치 주차장 사업의 부진을 위시한 주차시설 확보 실패로 어려움을 겪고 있으며, 이에 따라 도시 교통난 해소를 위한 차고지 증명제, 교통 혼잡세 징수, 도심 주행세 징수 등과 같은 일련의 정책들도 그 실효성이 불투명할 뿐 아니라 민원발생의 소지조차 높은 실정이다.

정부에서도 이에 대한 대책으로 각 자치단체별 추가시설 확보를 서두르고 있으나 막대한 공사비 및 운영비가 소요되는 대규모 주차장 건설사업은 예산 부족으로 난항을 겪고 있다. 이에 대한 해결책으로 민자유치 주차장이 대안으로 부각되고 있고 이미 서울시를 비롯한 일부 지방자치단체(이하 지자체라 한다)에서는 민자유치 주차장에 대한 적극적인 정책을 시행하고 있으나 대부분 사업성 결여로 민간업체의 외면을 받고 있는 상태이다.

그러면, 과연 민자유치 주차장사업이 실제로 사업성이 없는 사업인가? 만일 사업성이 없다면 이대로 방치할 것인가? 증가하는 주차수요에 필요한 주차장이 필요한 것이 당연하다면 제도를 개선하고 민자유치를 통한 주차장을 확보할 수 있는 방안을 강구해야 한다.

따라서 본 논문은 사회간접자본 시설로서의 민자유치 주차장 사업이 부진한 근본적인 원인을 제도적·행정적 측면에서 고찰해 보고 객관적인 사업성 평가와 사례 분석을 통해 구체적인 문제점을 도출하여 그 대안을 제시하려는 데 목적이 있다.

2. 研究의 範圍와 方法

민자유치 주차장 사업은 주차시설 확대를 통한 도시 교통수요의 조절방법론의 하나이므로 기존에 개발된 정책들과 상호연계 속에서 추진되어야

하나 이럴 경우 교통학적 측면, 기술적인 측면, 관련된 정책분석, 적용이론 측면 등 방대한 분야를 모두 다루어야 할 것이다. 그러나 이들 전체를 다루는 것은 학문적으로나 시간상으로 어려운 일이다. 그래서 아래와 같이 한정하여 접근하려 한다. 이 논문의 연구범위는 첫째, 공간적으로 서울시를 주대상으로 하였고 주차장의 종류는 노외주차장⁴⁾을 중심으로 도심 및 도시외곽의 주차장을 대상으로 하였다.

둘째 시간적인 범위는 '91~'96년까지의 기간을 잡았으며 이같이 단기간에 한정된 것은 교통관련 문제가 주차패턴, 주차요금, 주차량 등 승용차와 관계된 여건과 주변 교통체계의 변화에 매우 민감하게 반응하기 때문이다.

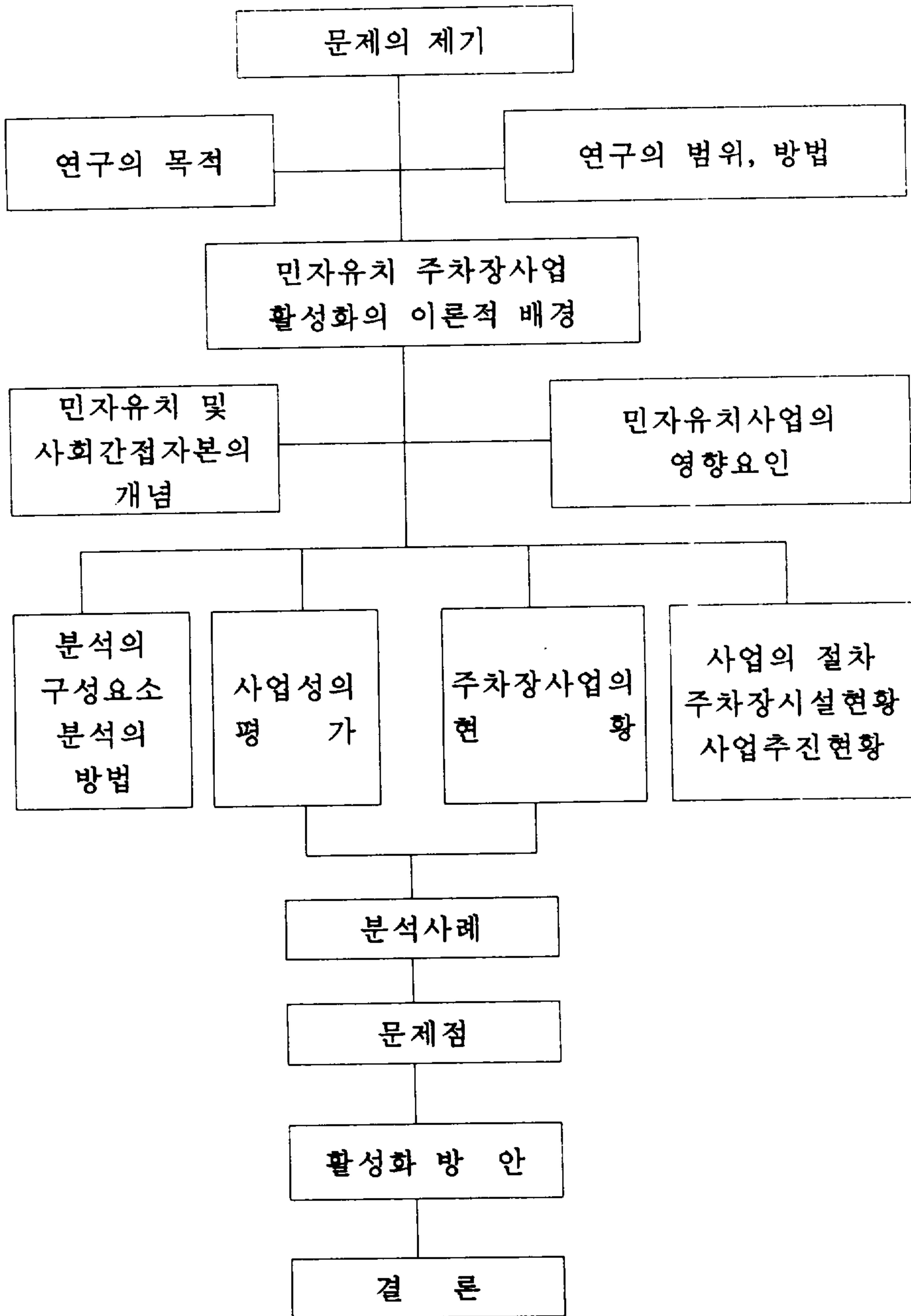
연구의 방법은 현행 민자유치 주차장 사업의 행정적, 제도적 절차를 분석하여 동 사업의 활성화에 장애요소(Restrain Factor)와 도움점(Key Factor)을 파악하고 이를 제거 또는 부양하는 방안을 모색해 보았다.

그리고 현재 운영중인 사업장과 추진계획중인 사업(Project)을 분석하여 실질적으로 발생하고 있는 문제점을 도출하고 그 개선안과 지원방안을 모색하였다.

또한, 민자유치 사업의 요체인 투자와 회수의 객관적인 판단근거를 제시하기 위하여 객관적인 사업성 평가를 위한 방안으로는 순현재가법(Net Present Value Method), 내부수익률법(Internal Rate of Returns Method) 등의 투자분석법을 적용하였고, 전체적인 교통이론은 교통수요 감소이론

4) 노외주차장 : 순수한 주차장 전용시설로 노상, 건축물부설 이외의 주차장. 주차장은 ①설치장소에 따라 도로노면등에 설치하는 노상주차장, 건축물부설주차장, 노외주차장으로 구분되며 ②설치형태에 따라 평면, 입체주차장으로 나누고 ③주차방식에 따라 자주식, 기계식, 반자주식 주차장으로 구분한다. 그 밖에 운영주체에 따라 공용, 전용주차장 기능에 따라 일반노외, 지하철환승, 지역공동주차장이 있다. 김경호·이관표·이성배, 한국의 현대건축 주차장 계획과 설계, 서울:산업도서출판공사, 1994, p.26.

과 교통수요 관리이론을 적용하였다. 연구의 진행과정을 흐름도로 나타내면 <그림 1-1>과 같다.



<그림 1-1> 연구의 흐름도

Ⅱ. 研究의 理論的 背景

1. 民間資本誘致 및 社會間接資本의 概念

1) 民間資本誘致의 法的 概念

현재 우리나라에서는 민간자본의 유치(이하 민자유치라 한다)가 과연 무엇인가에 대하여 법적인 정의를 내려 놓은 실정법규정은 없다. 그보다는 오히려 민자유치라는 개념은 현실적인 필요에 의하여 실무상 쓰여지는 용어라고 보아야 할 것이다. 그러나 민간자본의 유치를 통하여 국가나 지방자치단체가 공익상 필요한 공공시설을 건설하는 새로운 행정작용의 형식이 기존의 다른 행정작용의 행위형식과 구별되기 위해선 고유의 개념요소가 명백히 규명되어어야 할 것이다.

앞에서도 언급한 바와 같이 민자유치의 명확한 법적 개념은 존재하지 않지만 일반적으로 민자유치란 국가 또는 지방자치단체가 공공시설(또는 영조물)의 건설과 운영을 부족한 재원의 전부 또는 일부를 민간기업으로부터 조달하고 그들에게 일정한 범위 내에서 공공시설의 운영 및 수익권을 보장하는 제도라고 말할 수 있다. 그러므로 민자유치는 첫째 국가 또는 지방자치단체와 같은 공권력을 행사하는 주체가 민자유치의 주체가 된다는 점, 둘째는 이러한 공공성의 주체가 공공시설의 건설·운영을 통하여 국민의 생존을 배려하는 급부행정작용을 행한다는 점, 셋째 공공시설의 건설과 운영 과정에서 전적으로 국가재정에 의존하지 아니하고 부족한 재원의 전부 또는 일부를 민간기업이 소유한 자금을 통하여 조달한다는

점, 넷째 자본을 투자한 민간기업에게 일정한 범위내에서 공공시설의 운영 및 수익권을 허용함으로써 그들에게 반대급부를 보장한다는 점 등으로 그 개념요소를 세분해 볼 수 있다⁵⁾. 이러한 요소를 요약하여 정리하면 다음과 같다.

- 민자유치는 국가 또는 지방자치단체를 비롯한 공공단체가 그 주체가 된다
- 민자유치의 궁극적인 목적은 공공시설의 건설과 운영을 통하여 국민생활의 복리를 증진하는 데 있으며 여기서 공공시설은 급부주체에 의하여 공익목적의 지속적인 실현을 위하여 제공된 인적·물적 종합시설을 말한다.⁶⁾
- 민간기업으로부터 부족한 재원의 전부 또는 일부를 조달한다
- 자본을 투자한 민간기업은 일정한 범위에서 공공시설의 운영 및 수익권을 갖으며 사용료와 관련된 사항은 단순한 신고사항으로 상당한 자율권이 보장된다.⁷⁾

2) 社會間接資本의 概念

그간 주차장사업은 사회간접자본시설에 대한 민간자본유치 촉진법령상 2종 시설에 속해 있었으나 사업시행은 주차장법, 도시계획법 등에 의하여 추진되어 왔다. 그러나 관련법간의 문제와 사업절차상의 복잡성 등으로

5) 배득중·김성수·유평준 공저, 민자유치론, 서울:박영사, 1995, pp. 139-144.

6) 김도창, 일반행정론(하), 서울:청운사, 1992, p.367.

7) 민자유치법 제28조. 다만 사업시행자가 요금산정의 자율권을 남용하는 사례가 있을 것을 대비하여 주무관청의 장은 공공시설의 사용방법 및 사용료율이 사용자의 편익을 저해할 우려가 있는 경우에는 사용방법 및 사용료율 기타 관리·운용에 필요한 사항을 사업시행자와 협의하여 조정할 수 있다(동조 제2항).

'97년부터 민간자본유치 촉진법을 적용하여 처음 사업고시를 한 바 있다. 따라서 민자유치 주차장이 갖고 있는 사회간접자본 시설로서의 개념 정립과 그 시장구조를 정의해 보는 것이 본 논문의 주제인 민자유치 주차장 활성화 방안에 대한 중요한 출발이 된다.

이와 같은 사회간접자본과 이해관계를 가지는 이익집단을 살펴보면 우선 크게 운영자· 사용자· 비사용자· 지역· 정부(지자체)를 들 수 있다.⁸⁾

운영자(Operator)는 시설을 건설하고 운영하는 사회간접자본의 생산자이다. 대개 사회간접자본은 정부가 건설, 운영하는 것이 일반적이지만 사회간접자본 시설 사업에 민간을 참여시킨다면 민간참여 방식에 따라 건설자와 운영자가 각각 정부와 민간으로 나뉘어질 수 있으며, 정부와 민간의 공동 출자기업, 또는 민간기업 스스로가 건설 및 운영자가 될 수 있다. 이 마지막 경우가 민자유치 주차장 사업에 해당되며 이 때에 운영자는 건설에 소요되는 재원과 운영을 통해 거두어지는 이윤, 그리고 부대적으로 얻어지는 이윤을 고려하게 된다.

이러한 사회간접자본 시장에서의 민간과 정부(지자체)와의 관계를 고찰해 봄으로서 사회간접자본 사업 전반에 걸친 시장구조를 파악하고 그를 통하여 민자유치 주차장 사업의 활성화 방안을 모색할 수 있다. 이때에 사회간접자본 사업의 활성화를 효과적으로 논하기 위해서는 수익률· 과급효율⁹⁾에 의한 유형화를 통하여 종류별로 구분하는 것이 편리하다. 즉, 유형별 사업 활성화를 모두 논하기는 어려우므로 전체적인 구분을 하되 당

8) 김상일, 「사회간접자본의 유형화를 통한 민간참여의 활성화」 서울대 대학원 도시공학과 석사학위논문, 1995. p.35.

9) 수익률· 과급효율에 대한 논의는 김상일, 상계논문, pp. 51-54 참조.

논문의 주제인 민자유치 주차장 사업이 해당되는 부문에 대하여 중점을 두기로 한다.

사회간접자본 사업의 유형은 다음과 같이 분리할 수 있다. 즉 수익률이 높은 유형을 R, 낮은 수익률을 r로 하고 파급률이 높은 유형을 E, 낮은 파급률을 e로 한다고 하면 결과적으로 유형 RE, 유형 rE, 유형 Re, 유형 re의 네가지로 유형화된다. 이를 그림으로 표현하면 <그림 2-1>과 같다.

파급효율 ^e	높은	rE 낮은 수익성 높은 파급효율	RE 높은 수익성 높은 파급효율
	낮은	re 낮은 수익성 낮은 파급효율	Re 높은 수익성 낮은 파급효율
정부		0	민간
			수익률 r

<그림 2-1> 수익률 · 파급효율 평면과 사회간접자본 유형

이렇게 유형화된 사회간접자본에 투자규모를 적용하면 사회간접자본은 <표 2-1>과 같이 정의될 수 있다.

<표 2-1> 사회간접자본의 유형

수익성투자규모 \ 투자효율	낮은 수익성		높은 수익성	
	큰 투자규모	작은 투자규모	큰 투자규모	낮은 투자규모
높은 투자효율	rEI	rEi	REI	REi
낮은 투자효율	rel	rei	ReI	Rei

이러한 유형별 분류로 볼 때 민자유치 주차장 사업의 경우는 대체로 유형 rEi에 속한다고 볼 수 있다. 낮은 수익성으로 민간의 참여 의지가 저

조한 편이며 상당수의 사회간접자본 시설이 이 유형에 해당된다. 반면 투자효율이 비교적 크기 때문에 수요자로서의 정부·지자체는 이 사업에 높은 우선 순위를 둔다. 따라서 민간과 공급주체로서의 정부·지자체 사이의 이해관계를 조정하기 위하여 정부·지자체는 민, 관 혼합출자형 민간 참여를 택하고 재정적 유인책은 물론 세제의 유인책이나 부대사업의 강화 등을 포함하는 적극적인 유인책을 펴야 할 것이다.

또한, 민간 참여 의지를 위축시킬 수 있는 규제책의 사용도 자제하여야 한다. 민간과 정부·지자체의 이해가 엇갈리는 유형 rE에 대한 민간참여 활성화를 위한 적극적인 유인책의 개발, 정부-민간간의 협조체제 확립, 객관적 판단기준 등이 시급한 과제라 할 수 있다. 이와 같은 사회간접자본 시설의 유형과 민간참여 형태 및 유인·규제를 요약하여 정리하면 <표 2-2>와 같다.

<표 2-2> 사회간접자본의 유형과 민간참여형태 및 유인규제

유형	SOC사업			민간참여형태		유인·규제책	기타		
	수익율	파급효과	투자규모	출자형태	구분				
R	RE	REI	↑	↑	↑	민간출자	기부채납방식	재정적 유인책	초과수익환수
		REi	↑	↑	↓		계약제도방식	행정적 유인책	
	Re	ReI	↑	↓	↑	민간출자	기부채납방식		일반재화와 가장비슷한 성격
		Rei	↑	↓	↓		계약제도방식		
r	rE	rEI	↓	↑	↑	민,관혼합출자	민영회사설립	재정적·세제적 유인책	가장 일반적인 경우
		rEi	↓	↑	↓		제3섹터설립		
	re	reI	↓	↓	↑	관·공출자	정부·공사·공단		기본생활에 관련
		rei	↓	↓	↓	민간출자	계약제도방식	재정적·세제적 유인책	

↑: 크다 또는 높다, ↓: 작다 또는 낮다

3) 社會間接資本의 定義 및 市場特性

사회간접자본에 대한 개념은 아담 스미스 이후 여러 사람들이 정의하여 사용해 왔으나 그 개념 자체가 편의적 용어이고 어느 것도 사회간접자본의 포괄범위를 명확히 규정하고 있는 것은 아니다. 1950년대에 개발 경제학자들 사이에도 사회간접자본(Social Overhead Capital) 또는 기반시설(Infrastructure)라고 하는 용어가 널리 사용되었지만 이들 개념이 스톡 개념의 자본을 말하는 것인지 아니면 플로우측면에서 보는 일반적인 투자 활동을 얘기하는 지는 명확하지 않다.¹⁰⁾

따라서 실제로 사용되고 있는 사회간접자본의 개념을 협의의 개념과 광의의 개념 두 가지로 나누어 정리할 수 있다.

첫째, 협의의 개념으로 사회경제적 필요성에 따라 공공부문이 제공하는 시설을 사회간접자본으로 정의하는 것이다. 이는 제도적인 관점에서 재화 및 서비스의 공급주체를 기준으로 사회간접자본을 정의하는 것으로 도로, 항만 토지개발, 환경위생 시설 등 정부가 직접 제공하는 부문과 철도, 전기, 지하철 등 정부투자기업이 제공하는 시설을 포함하여 협의의 사회간접자본으로 정의하는 것이다. 다시말해 이는 공공부문에 의하여 이루어지는 플로우 개념의 공공투자가 공적 고정자본 형성 과정을 통해 축적된 자본을 사회간접자본으로 본다는 것이다.

둘째는 광의의 개념으로 협의로 정의된 것에다 기능적 관점에서 보아 협의의 개념에 포함된 시설과 비슷한 기능을 가진 민간시설까지 포함한 것을 사회간접자본으로 보는 것이다. 예를 들어 민간철도, 사립학교, 사립

10) 국토개발연구원, 「사회간접자본의 효율적 공급방안에 관한 연구(I) 사회간접자본의 속성 및 효과」, 1991, p.3.

병원 등도 광의의 사회간접자본으로 포함시키는 것을 의미한다.

그러나 현실적으로 우리나라에서 많이 사용되고 있는 사회간접자본의 개념은 협의의 개념 중에서도 교통기반시설이라고 할 수 있는 도로, 철도, 항만, 공항시설 등과 공단, 용수, 전력 등 산업지원시설 등을 지칭하는 경우가 많다.

또한, 사회간접자본 시설에 대한 민간자본유치촉진법(이하 민자유치촉진법이라 한다)에 의하면 '사회간접자본시설'에 대한 용어정의를 법 제2조에서 다음과 같이 정의하고 있다. “각종 생산활동의 기반이 되는 시설 및 당해 시설의 효용을 증진시키거나 이용자의 편의를 도모하는 시설과 국민생활의 편익을 증진시키는 시설을 말하며 제 2호의 제 1종시설과 제 3호의 제 2종시설로 구분한다.”로 되어 있다.

여기서 민자유치 주차장사업은 제 2종시설 차目 “주차장법 제 2조 1호 나目的 규정에 의한 노외주차장”에 해당된다.

한편, 사회간접자본의 공급에 있어서 시장 메커니즘(Market Mechanism)은 잘 작동하지 않는 것처럼 보인다. 이유는 사회간접자본의 공급에 있어 시장 실패를 낳는 주요한 원인 중에 하나이기도 한 사회간접자본의 공공재적 성격 때문이다.

사회간접자본이 가진 대규모성, 내구성 등도 시장 메커니즘의 작동을 저해하는 요인이 될 수 있다. 그러나 민자유치 주차장의 경우에는 이러한 대규모성이나 내구성보다는 물가나 경기동향 등 거시경제변수나 교통정책 등 정부차원의 규제 또는 완화에 더욱 큰 영향을 받는다. 예컨대 유가인상이나 경기침체로 인한 수입감소 또는 도심진입차량 억제를 위한 교통혼잡세 징수, 대중교통요금 인상 등이 그러하다. 이것은 일반시장에서와 같

이 생산자와 소비자가 가격을 매개로 상호작용하기 어렵다는 것을 의미하며 이러한 점이 바로 민간참여시 위험요소(Risk Factor)가 된다. 그러나 사회간접자본이 시장 메커니즘에 의하여 공급되기 어렵다고 해도, 민간참여 또는 활성화를 논의하기 위해서는 즉, 사회간접자본에 있어서 시장 메커니즘의 도입을 이야기 위해서는 사회간접자본 시장에 대한 개념 정립이 우선되어야 한다.

자본주의 경제제도 하에서 어떤 재화나 용역은 공급과 수요의 역학관계 속에서 양적, 질적 수준과 가격이 결정되는 것이 일반적이며, 사회간접자본의 경우도 기본적으로는 마찬가지이다. 사회간접자본 시장은 사회간접자본이나 그 자본이 제공하는 각종 재화나 용역이 거래되는 시장으로, 그 특성을 살펴보면, 앞서 언급한 이익 집단 즉 경제적으로 이해관계를 표현하는 운영자와 사용자가 수요에 각각 배치될 수 있다. 한편 정치적으로 또는 간접적으로 경제적 이해관계를 표현하는 비사용자와 지역은 공급과 수요에 부분적으로 포함되거나, 시장 메커니즘 외부에 존재하는 비시장¹¹⁾에 포함된다.

이러한 비시장조직은 가격을 매개로 작용되지 않으며, 그 행동논리도 시장과는 다르다. 그대표적인 조직은 역시 정부 또는 지자체가 된다. 따라서 이러한 비시장조직이 참가한 사회간접자본 시장에서는 한계적인 가격에 의한 시장균형이 이루어지기 어렵다. 즉, 사회간접자본 시장, 특히 민

11) 시장조직은 소비자가 살 것인가 말 것인가 하는 것 뿐만 아니라 무엇을 살 것인가 하는 것까지도 결정할 수 있는 시장에서 팔리는 생산물에 부과된 가격으로부터 그 수입을 조달하나, 비시장조직은 세금, 현금 그리고 가격이 붙여지지 않은 다른 원천으로부터 그 수입을 조달한다. 비시장 부문 중 가장 크고 영향력있는 조직은 정부이다. Chales Wolf. jr., 정산경(역), 시장과 정부 - 불완전한 선택대안, 서울:교문사, 1991, p.38.

간참여가 가능한 사회간접자본 시장에 있어서 초기 상태는 가상적인 시장으로 볼 수 있으며, 이 시장 내에서 잠재적인 공급자와 잠재적인 수요자가 잠재적 가격을 놓고 상호 작용하게 된다. 이러한 가상적 시장과 비탄력적인 가격 구조는 결과적으로 사회간접자본 시장에 있어서 민간 참여의 활성화에 주요 변수로 작용하며, 시장의 불완전성을 보전하는 비시장 조직의 주체로서 정부 또는 지자체의 역할이 필요하게 된다.

2. 民資誘致 事業에 影響을 주는 要因

1) 政府의 役割

유인·규제자로서 정부의 가치기준은 흔히 효율과 형평으로 대표된다. 그러나 효율과 형평을 파악하고 평가하기 위해 적절한 조작적 정의를 가하거나, 유효한 지표를 선정하는 것은 쉽지 않으므로 단지 이 논문에서는 유인·규제자로서의 정부가 창출한 파급효과가 누구에게 얼마만큼 귀속되는가에 관심을 가지며 그 파급효과의 형평성에 주의를 기울이면서 유인과 규제책을 통하여 생산자와 소비자 사이의 호상작용을 조절하고 수익성과 파급효과를 고려하여 민간자본유치 사업의 활성화 요인을 찾아 보고자 한다.

(1) 政府 또는 地自體의 誘引策

유인·규제자의 행동 논리는 앞서 밝힌 바와 같이 효율성과 형평성이며, 따라서 그 역할은 본질적으로 사회간접자본 시설 확충 사업에의 민간 참여를 활성화하고, 시장의 실패를 보완하며, 형평성을 추구하는 것이다.

유인책은 기본적으로 사회간접자본 시설 확충 사업의 원활한 진행을 목적으로 사용된다. 따라서 수익성이 낮거나 투자규모가 커서 민간참여가 위축되어 사업이 원활히 진행되지 않을 것으로 예상되는 유형의 사업에 우선적으로 적용되어야 한다.

즉, 수익성이 낮은 사업에 적용되어야 한다. 정부 또는 지자체가 민간에 대한 유인책을 행사할 때 일반적으로 경제적 이점을 제공하는 형식을 택한다. 제도적 측면을 포괄하여 유인·규제자로 정부가 취할 수 있는 각종 유인책을 크게 행정 유인책, 재정 유인책, 세제 유인책으로 구분할 수 있다.

행정 유인책에는 국토·도시계획의 각종 규제의 완화, 인허가 절차의 간소화, 민간참여를 전담할 부서의 설치·운영 등이 있을 수 있다. 재정적 유인책에는 금융기관을 통한 융자알선과 저리융자, 원리금 지불보증을 통한 민간의 투자위험부담 경감, 사회간접 시설 및 부대시설의 관리, 운영권, 토지 수용권, 토지신탁개발권의 부여, 국공유지 무상 사용허가 등을 통한 수익성 보장 등이 있다. 또한 세제 유인책은 법인세, 기부채납부가세, 지방세면제 또는 감면 등이 있을 수 있다.

(2) 政府 또는 地自體의 規制

한편 규제는 사회간접자본이 가지고 있는 자연 독립성과 외부성으로 인해 발생하는 시장의 실패¹²⁾를 보완하고, 그 파급효과를 공평하게 배분하는 것을 그 목적으로 한다. 예컨대 주차장 사업의 경우 일정 규모 이내의 부대시설을 제한하거나 특정 주차장 시설을 요구하는 것 등이다. 즉, 규제는 사회간접자본 시설의 확충사업을 통해 얻은 사람들로부터 혜택을 받지 못하

12) 시장은 경제학자들의 기대처럼 항상 완전하지는 않으며, 시행착오와 기능불량을 보이기도 한 시장은 실패하기도 하는 것이다. 전상경, 전계서, pp.17-20.

는 사람들과 손해를 보는 사람들에게도 파급효과를 재분배하고 사회간접자본 시설의 확충사업과 관련된 각종 부작용을 최소화하는 데 사용된다.

민간참여의 활성화라는 측면에서 민간의 활력을 최대한 이용하면서 그 부작용을 막고 형평성을 보장하기 위한 최소한의 지침체계를 이해한다면 적절한 규제책의 개발은 유인책만큼이나 시급하고 필수불가결하다. 실제로 민간참여를 유도하고자 제정된 민자유치 촉진법에 언급된 규제 수단은 조직된 체계를 가지지 못한 채, 법조문 여기저기에 흩어져 있다. 뿐만 아니라 이러한 제도적 허점으로 인하여 일선 담당공무원들이 관련 법조항을 작위적으로 해석하게 됨으로써 민간참여자와 마찰이 일어나고 있으며 특히 투자비에 대한 상호 판단기준 차이, 이에 따른 무상사용기간의 불합리한 산정 등 여러 가지 부작용을 낳고 있으며, 이것은 사회간접자본 사업 확충에 커다란 장애요인으로 작용하므로 하루 속히 보다 객관적이고 자세한 규제 지침이 마련되어야 할 것이다.

2) 企業의 意思 決定

민간참여를 전제로 할 경우, 사회간접자본의 공급은 시장부문인 민간부문과 비시장부문인 정부(지자체)부문으로 대분될 수 있다. 또한 사회간접자본은 생산 및 공급주체가 준거로 삼는 의사결정행위의 기준을 파악함으로써 정부와 민간의 이해가 반영된 사회간접자본의 유형화가 가능하고, 이에 따라 민간과 정부의 행동논리를 정의할 수 있다. 민간부문과 정부부문의 기준이 반드시 일치하는 것은 아니며 때에 따라 서로 상반된 기준으로 대립 또는 게임을 하게 된다.

민간생산자가 사회간접자본의 생산을 기업활동의 하나로 간주한다면 생

산자는 이윤 극대화라는 자본주의 경제제도하의 기업 일반적 형태를 보일 것이다. 사회간접자본의 생산을 통해 기업 이윤을 달성할 수 없다면, 민간 기업은 사회간접자본 시장에 뛰어들지 않을 것이다. 사회간접자본의 생산에 민간 자본을 유치하고자 하는 노력의 성패는 이윤 극대화를 달성하고자 노력하는 민간 기업의 참여여부에 달려 있으며, 민간기업의 참여 의지는 사회간접자본의 생산을 통해 이윤을 추구할 수 있는가에 달려있다.

사회간접자본이 가지는 특징은 기업이윤과 관련있는 경우에 한하여 기업활동이 영향을 미치며, 영향을 미친다 하여도 간접적이다. 예를 들어 어떤 기업이 생산하는 사회간접자본이 투자비 회수에 장시간이 소요되는 경우 생산자의 공급이자 또는 생산에 대한 의사결정에 영향을 미친다. 그러나 궁극적으로 그 사회간접자본이 충분한 수익성을 가지는 경우 장기회수에 대한 투자위험(Risk)은 비용(Cost)으로 작용할 뿐이다. 그 밖에 민간 생산자의 의사결정에 영향을 줄 수 있는 시장 또는 비시장적 외생요소는 가격과 정부의 유인·규제이다.

사회간접자본 시설의 경우 시설의 공공재적 성격으로 인해 투자규모와 수익률이 반드시 비례한다고 볼 수 없으므로 생산자 입장에서 투자규모와 수익률이라는 두 기준에 의해 검토 할 수 있다. 투자규모와 수익률을 간단히 정리하면 (식 2-1)과 같다.

$$I = f_1(i_1, i_2, \dots, i_n)$$

$$R = \frac{f_1(r_1, r_2, \dots, r_n)}{I} \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 2-1)$$

I : Investment i_n : Variable of Investment

R : Rate of Return r_n : Variable of Return

3. 駐車 需要 豫測理論 및 規模의 決定

1) 駐車 需要 豫測

사업의 시간적, 공간적 범위¹³⁾가 정해지면 그 다음으로 주차수요의 예측이 가능하다. 또는 주차수요의 예측과 병행하거나 주차수요의 예측 후 공간적, 시간적 범위를 정할 수도 있다. 주차 수요의 예측은 사업계획 단계에서 사업자에게 사업을 추진할 것인가를 결정하는 중요한 요소이다.

일반적으로 주차 수요의 추정방법은 과거 추세 연장법, 주차원단위에 의한 방법, 자동차 기종점 조사에 의한 방법, 사람통행 실태조사에 의한 방법 등이 있으며, 주차 수요 예측결과의 이용목적, 공간적 범위에 따라 적용 방법의 유형이 달라질 수 있다.

(1) 原單位法에 의한 駐車需要 豫測

주차수요 발생이 건물의 용도, 또는 기능에 따라 그 정도가 다르게 나타나기 때문에 현재의 건물, 연면적당 주차발생 대수를 경험적이고 합리적인 방법으로 산정, 여기에 장래의 용도별 연상면적을 추정, 곱하여 구하는 방식이며, 15개 용도를 12가지 설치 기준으로 세분하고 있다. 원단위법에 의한 주차수요 예측의 방식은 다음과 같다.

13) ①공간적 범위 : 그 주차장을 이용할 수 있는, 주차수요를 발생시키는 범위, 즉 주차상권으로 주차 후 도보로 이동하는 평균거리와 밀접한 관계가 있다. 참고로 서울의 주차 후 평균 도보거리는 110m로, 보스톤의 273m, 런던의 380m보다 상대적으로 짧아 근접 주차장을 선호함을 알 수 있다.

②시간적 범위 : 주차장의 규모 결정과 관련된 요소로 주차 수요가 매년 지속적으로 증가한다고 볼 때 주차장의 계획규모를 장래의 어느 시점에 맞추느냐의 문제이다. 일반적으로 준공 후 5년 시점의 기준으로 주차장 규모를 결정하는 것이 바람직하며 특히 대형 주차장의 경우 대규모 사업비투자에 따른 위험부담을 줄이기 위해 단기 목표로 규모를 결정한다.

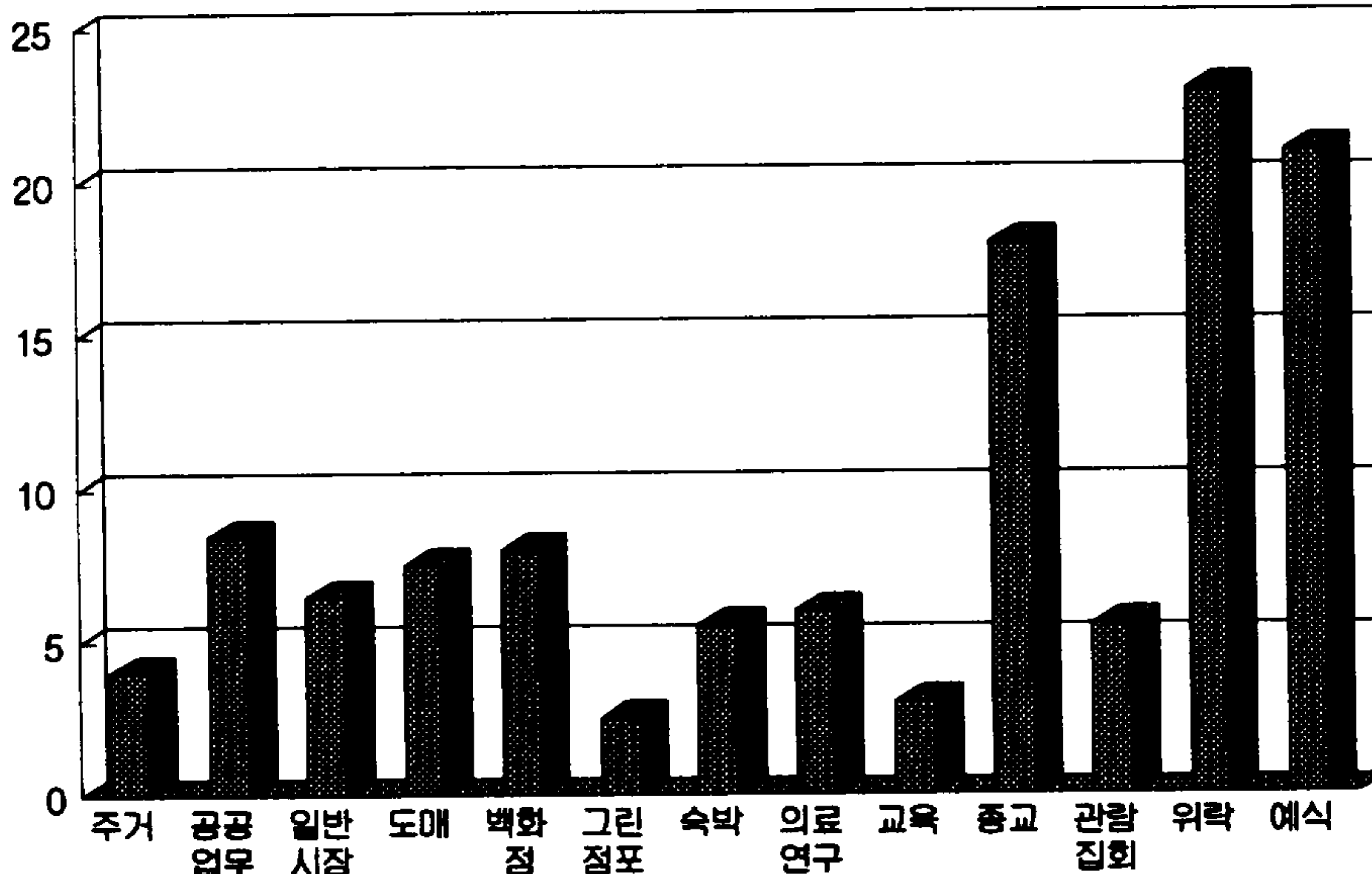
$$P = \frac{U \times F}{1000 \times e} \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 2-2)$$

P : 주차 수요(첨두시, 대)

U : 첨두시 용도별 건물 연면적 1,000m²당 주차발생량(대)

F : 용도별 건물 연면적(m²)

e : 주차이용 효율



<그림2-2> 도심내 용도별 주차 발생 원단위 현황

(2) “P” 要素法에 의한 駐車需要 豫測

이 방법은 첨두시 승용차 도착 통행량과 주차장 용적을 등의 변수에 따라 변화한다는 것을 전제로 하여 사람통행을 중심으로 유발 교통량을 추정하고 이에 따른 각종 특성계수를 반영하여 주차수요를 예측하는 방법으로 계산 방법은 다음과 같다.

$$P = \frac{d \cdot s \cdot c}{o \cdot e} \times (t \cdot r \cdot p \cdot pr) \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 2-3)$$

P : 주차수요

s : 계절 주차 집중계수

o : 평균 승차 인원(인/대)

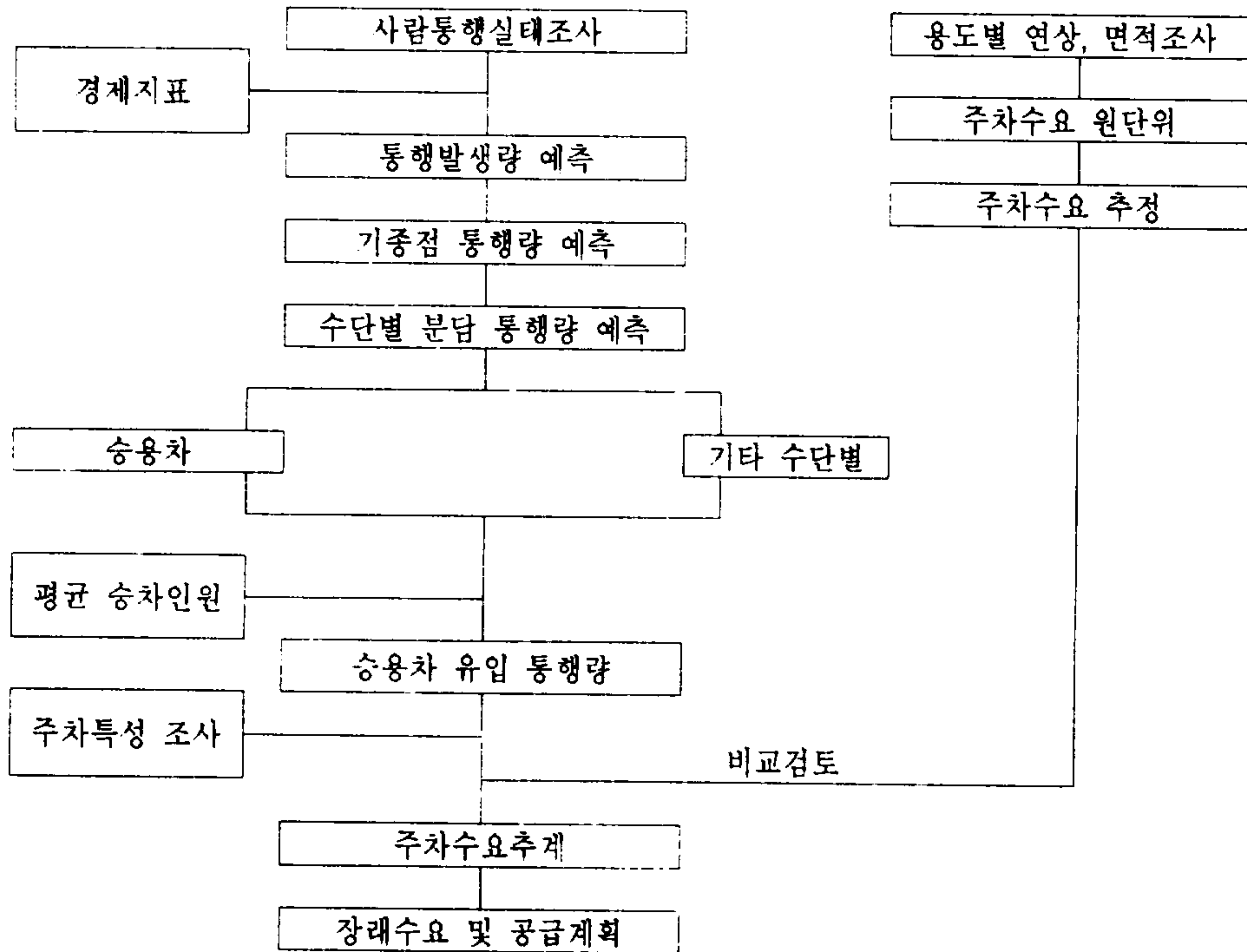
d : 주간(07:00~19:00) 통행집중율

c : 지역 주차 집중계수

e : 주차이용효율(%)

t : 1일 이용인구(인) r : 침두시 주차 집중율(%)
 p : 건물 이용자 중 승용차 이용율(%)
 pr : 승용차 이용자 중 주차차량 비율(%)

(3) 사람通行 調査에 의한 需要推定過程



<그림 2-3> 사람통행 조사에 의한 수요 추정과정

2) 計劃規模의 決定

위의 수요예측 방법에 따라 주차수요예측 결과가 나오면 그에 따라 장래 주차공급 시설의 변화추이를 예측하여 적절한 주차규모를 산정하면 된다.

그러나 위의 기법에 따른 주차수요는 단지 이론적 수치일 뿐이며 주변

도로의 상태, 토지이용상태 및 이용자의 경제적 특성에 따라 수요는 다르게 나타날 수 있다. 또 주차장의 규모는 단지 수요, 공급의 차이에서 나타나는 규모로 산정되어질 수 없다. 사업을 위한 주차장의 경우에는 서비스 수준을 입주자가 아닌 방문자의 관점을 중심으로 해야만 한다. 즉, 주차 전용 건물은 자체의 주차수요를 발생시키지 못하므로 주차수요가 발생하는 곳의 차량을 본 주차장으로 유인해야 하기 때문이다. 따라서 주변 입출차 동선의 안전, 쾌적성, 단위시간당 주차처리능력 등을 고려한 주차면수를 공급해야 할 것이다.

또, 「주차수요 = 주차이용차량」의 등식은 성립하지 않는다. 즉, 주차장의 실제 이용차량은 계획된 주차장의 특성, 요금체계 등에 따라 주차수요와는 현저한 차이를 보일 수 있다.

현재 주차시설이 어느정도 갖추어져 있거나 기존 평면주차장 부지에 주차전용건물을 설치할 경우에는 기존 주차시설의 이용실태를 참고로하여 주차수요의 예측을 통한 적정규모의 산정이 가능하나, 비교 가능한 주차시설이 전혀 갖추어져 있지 않은 경우에는 더욱 많은 요소의 분석을 통한 규모결정을 해야한다.

아울러 기존 주차장과 경쟁관계에 놓여 있는 경우에는 기존시설 이용자의 유인정도를 함께 고려해야 할 것이다.

즉, 주차수요는 200대이고 기존시설이 150면일 경우 이론상 추가설치가 가능한 주차시설의 규모는 50면이나 시설규모,요금체계 등에 따라 50면이하에서부터 200면까지의 수요를 창출할 수 있기 때문이다. 그러나 본 계획규모는 사업성 평가의 단계를 거쳐 확대, 축소 등의 규모조정이 이루어지는 것이 일반적이다.

Ⅲ. 駐車場 事業의 現況 및 妥當性 檢討

1. 駐車 需要와 駐車施設 供給 現況

1) 駐車 需要의 增加

80년 이후 급속한 자동차 보급으로 최근 10년간 전국 자동차의 연평균 증가율은 20%를 상회하고 있으며, 1996년말 현재 전국 자동차 등록대수는 910만대에 이르고 있다. 특히, 전국 인구의 1/4이 모여 살고 있는 수도 서울의 경우 '95년을 고비로 자동차 등록대수는 200만대를 초과하였으며 앞으로도 당분간 그 증가추세는 지속될 전망이다. 특히 국민소득 수준과 더불어 생활수준이 향상됨에 따라 자가용의 보급 증가는 관용, 영업용 차량보급을 능가하고 있으며 이로 인하여 도심지는 물론 주거지역에서도 불법주차가 성행하고 있는 것을 우리는 주위에서 쉽게 발견할 수 있다. <표 3-1>에서 알 수 있는 바와 같이 지난 10년간의 개인 교통수단인 승용차의 증가율이 27.2%로 가장 높게 나타났으며, 차량이용 형태별 구분에서도 자가용 승용차의 증가율이 29.7%를 보여 가장 높은 증가 추이를 나타내고 있다.

이와 같은 결과를 볼 때 개인교통수단, 자가용 승용차의 증가가 전체 자동차 보유 증가의 주된 요인으로 작용하고 있음을 미루어 짐작할 수 있다. 더욱이 이러한 증가추세는 향후에도 당분간 계속되어 1997년에 총 자동차 보유가 약 1,000만대를 돌파하고 2000년에는 약 1,400만대¹⁴⁾에 육박

14) 한국교통개발 연구원, 「한국교통관광통계 격월보」 1997년 p.12.

할 것으로 전망되고 있어 이로 인한 도시 교통난은 한층 더 가중될 것으로 예상되며 주차수요 또한 급증하여 특별한 대책이 수립되지 않으면 대도시를 중심으로 한 주차문제는 더욱 심화될 것으로 전망된다.

<표 3-1> 전국의 자가용 자동차 증가 추이

(단위 : 대)

연도	총계	승용차		버스		화물차		특수차	
		소계	자가용	소계	자가용	소계	자가용	소계	자가용
1984	948,319	465,149	364,742	108,018	69,632	360,364	288,249	14,788	3,724
1985	1,113,430	556,659	449,062	128,309	88,500	412,739	338,555	15,723	3,965
1986	1,309,434	664,226	545,269	154,627	113,083	472,601	390,625	17,980	4,213
1987	1,611,375	844,350	717,787	200,456	157,246	546,450	458,940	20,119	4,344
1988	2,035,448	1,117,999	975,013	259,600	213,729	635,445	542,908	22,404	5,054
1989	2,660,266	1,558,660	1,045,314	323,402	273,877	768,943	655,416	9,207	2,743
1990	3,394,803	2,074,922	1,902,067	383,738	332,398	924,647	800,908	11,496	3,496
1991	4,247,816	2,727,852	2,538,842	427,650	373,187	1,077,467	943,470	14,847	4,183
1992	5,230,894	3,461,057	3,256,931	483,575	424,973	1,261,522	1,122,883	24,740	5,409
1993	6,274,008	4,271,253	4,061,240	527,958	467,074	1,448,634	1,302,755	26,163	5,445
1994.12 말 현재	7,404,347	5,148,713	4,930,238	582,069	517,748	1,644,646	1,489,834	28,919	5,734
연평균 증가율 (’84-’94)	22.8	27.2	29.7	18.3	22.2	16.4	17.9	6.9	4.4

자료 : 1) 교통개발연구원, 「한국 교통관광통계 격월보」, 1995.3
 2) 한국자동차공업협회, 「자동차 회보」

2) 駐車場 施設의 現況

'94년말 현재 전국 6개 도시를 기준으로 주차시설 현황을 살펴보면 다음 <표3-2> 에서 보는 바와 같이 주차시설 총면수는 1,345,573면이며 자가용 승용차 대수는 2,568,152대로 자가용 승용차대수 대비 주차장 확보율

은 52.4% 수준이다. 도시별 전체 주차장 중 건축물 부설 주차장 비율을 살펴보면 서울 89.6%를 비롯하여 대부분이 70%를 상회하고 있는 반면 부산과 인천은 각각 63%, 45.1% 수준으로 다소 낮게 나타나 국내 도시 대부분의 도시내 주차장이 건축물 부설 주차장에 크게 의존하고 있음을 알 수 있다. 이는 실질적으로 도시내에서 공공주차장을 이용할 수 있는 가능성이 적은 단적인 예라 할 수 있다.

<표 3-2> 6대 도시 주차시설 현황

(단위:면)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	합계
노상주차	24,250	34,960	21,220	28,581	6,889	7,094	122,994
	2.9%	20.8%	16.0%	40.5%	12.5%	10.0%	9.1%
노외주차	64,237	27,310	13,498	10,132	8,394	10,000	133,562
	7.6%	16.2%	10.2%	14.4%	15.3%	14.1%	9.9%
건축물부설	760,041	105,829	97,645	31,837	39,738	53,927	1,089,017
	89.6%	63.0%	73.8%	45.1%	72.2%	75.9%	80.9%
소계	848,528	168,099	132,354	70,550	55,021	71,021	1,345,573
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

자료 : 1) 교통관광통계 격월보, 교통개발연구원, 1995.3

2) 한국도시연감, 1994, 1995

주 : 1994년말 기준

각 도시별 자가용수 대비 주차시설 공급률(건축물 부설주차장 포함)을 분석해 보면 서울 58.4%, 부산 49.1%, 대구 44.4%, 인천 28.1%, 광주

42.8%, 대전 46.6%로 서울이 가장 높게 나타났으며 인천이 가장 낮다.

한편 건축물 부설주차장을 제외한 순수 주차시설 공급비율을 분석해 본 결과 <표3-3>에서와 같이 서울시가 6.2%로 가장 낮으며 부산광역시가 18.2%로 가장 높으나 대체로 10~20% 수준인 것으로 분석된 바 모든 도시에서 공공주차장 부족현상이 심각한 수준임을 알 수 있다.

<표 3-3> 6대 도시 주차시설 공급현황(1994년말 기준)

(단위 : 년, 대)

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	합계
주차시설	848,628	168,099	132,354	70,550	55,021	71,021	1,345,573
자가용승용	1,427,705	342,196	297,917	250,713	128,418	152,297	2,568,152
주차시설비율	58.4%	49.1%	44.4%	28.1%	42.8%	46.6%	52.4%
순수주차시설비율	6.2%	18.2%	11.7%	15.4%	11.0%	11.2%	10.0%

자료 : 1) 교통관광통계 격월보, 교통개발연구원, 1995.3

2) 한국도시연감, 1994, 1995

주 : 순수주차시설비율 : 건축물 부설 주차장 제외한 수치임.

교통개발연구원에서 장래 주차수요를 중심으로 전국 6대 도시별 주차장 과부족 면수를 분석한 결과는 <표3-4>에서와 같이 1992년 현재 주차장 이용효율을 100%라고 가정할 때 주차시설 과부족 면수는 2만~25만면 정도이며 2001년을 기준으로 추가적인 주차장 공급계획이 없을 경우 과부족은 5만~45만면, 주차장 공급률도 22.5%~45% 수준으로 주차장이 부족할 것으로 전망했다.

<표 3-4> 주차장 과부족 분석

(단위 : 천면, %)

구 분	년도	서울	부산	대구	인천	광주	대전
주 차 수 요	1992	621	154	106	79	50	74
	1996	746	243	160	118	77	100
	2001	816	295	187	126	82	111
현재주차시설현황	1992	368	110	69	40	29	25
과 부 족	1992	-252	-44	-37	-39	-21	-49
	1996	-377	-133	-91	-78	-48	-75
	2001	-447	-184	-118	-86	-52	-90
공 급 륜	1992	59.3	71.4	65.1	50.6	58.0	33.8
	1996	49.3	45.3	43.1	33.9	37.7	25.0
	2001	45.0	37.3	36.9	31.7	35.4	22.5

자료 : 대도시 주차수요예측 및 적정공급수준연구, 한국교통개발연구원, 1993

한편 교통개발연구원에서 예측한 장래 6대 도시의 적정 주차공급수준을 살펴보면 2001년에는 서울 69만대를 비롯하여 각 도시별로 7만대~26만대 수준의 주차장이 추가 확보되어야 할 것으로 전망했다.

<표 3-5> 도시별 적정주차공급 수준

(단위 : 천면)

년 도	구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전
1992	주차수요	621	154	106	79	50	74
	주차시설현황	368	110	69	40	29	25
	적정공급수준	528	131	90	63	40	59
1996	주차수요	746	243	160	118	77	100
	주차시설계획	474	200	115	80	56	48
	적정공급수준	634	207	136	94	62	80
2001	주차수요	816	295	187	126	82	111
	주차시설계획	608	294	151	117	80	69
	적정공급수준	694	257	159	101	66	89

자료 : 대도시 주차수요예측 및 적정공급수준연구, 교통개발연구원, 1993

3) 民資誘致 駐車場 事業의 推進現況

현재 운영중인 민자유치 주차장의 지역별 추진 현황을 살펴보면 서울을 제외한 지방의 경우 1993년 개장한 대구 동인 주차장을 제외하고는 전무한 실정으로 아직 지방의 경우 민자유치 주차장 건설에 대한 지방자치단체의 인식 부족 및 사업성 확보 미흡에 따른 사업자의 투자기피로 지금까지 활성화되지 못하고 있다. 그러나 최근 들어 부산, 인천 등을 비롯한 대도시를 중심으로 민자유치 주차장에 대한 관심이 점차 증대되고 있는 추세이며 특히 부산시의 경우 공공도로의 지하를 이용한 상가와 주차장 개발 사업이 활발히 논의되고 있다.

<표3-6>에서 보는바와 같이 서울시는 '96년말 현재 총 11개소(7,887)의 민자유치 주차장을 운영하고 있다. 그중 4개소가 도심지내에 위치하고 있는 소공원 또는 광장의 지하를 이용한 지하주차장이고 또다른 4개소가 도시외곽의 유수지를 복개하여 만든 복개주차장이다.

그밖에 지하철역사에 인접하여 다른 교통수단과 환승이 가능토록 한 환승주차장이 2개소, 재래시장등 복잡한 상가 인근의 나대지를 이용한 일반주차장으로 구성되어 있다. 이들 주차장은 매년 실시하는 민자유치주차장 사업자 모집공고를 통하여 사업자 응모후 서울시로부터 사업자로 선정되어 개발된 것으로 사업자는 대상 사업부지중 가장 수익성이 있는 것으로 판단되는 입지를 선택하여 투자한다는 것을 알 수 있다. 즉, 주차수요가 많은 도심지역과 도시외곽중에서도 공사비가 비교적 적게드는 유수지 복개주차장, 환승인구가 많은 전철역사 순으로 선호를 하는 것으로 나타났다. 규모면에서 있어서는 도심의 지하주차장이 토지의 효율적 이용을 위해 지하5~6층의 대규모 주차장을 건설하였으며 지하개발에 따른 단위당

공사비 증가로 많은 투자비가 소요됨을 알 수 있다. 한편, 우수지 복개주차장의 경우 평면으로 구성되어 규모도 소규모가 대부분으로 투자비 부담이 비교적 적은 장점이 있다. 그밖에 서울시는 '96년말 현재 3개소(3,695면)의 민자유치주차장이 공사중에 있으며 7개소(3,453면)가 설계심사 및 인·허가 과정에 있다.

그러나 최근 무상사용기간에 대한 주무관청과 사업자간의 이견으로 일부 사업이 중단되고 있으며 사업여건의 변화로 사업성이 없어 중도 포기하는 일이 잦아 서울시의 민자유치주차장 건립계획에 많은 차질을 빚고 있다. 서울시의 경우 '89년 이래 매년 1회이상 민자유치 주차장 사업자 모집을 하고 있으나 대상지별 신청율은 30%정도 수준에 불과하며 사업자 선정이 된 후에도 사업성 부족으로 사업 추진을 포기하거나 추진이 중단된 사례가 다수 발생하고 있는 실정이다.

<표 3-6> 서울시의 운영중인 민자유치 주차장 현황

주차장명	취 치	규 모	공사비	공사기간	사업자	운영개시일
종묘광장 지하주차장	종로구 훈정동 5번지일대	지하5층, 1,418대 연55,165.6m ²	230억	'90.3~ '91.12	삼성 종합건설(주)	'91.12.24
종로미관광 장지하주차장	중구 세종로 80-1번지일대	지하6층, 1,353대 연48,420.9m ²	250억	'90.3~ '92.11	선경건설(주)	'92. 9. 1
목정공원 지하주차장	중구 충무로5가 21번지일대	지하5층, 502대 연17,306.35m ²	84.5억	'91.6~ '92.12	동현건설(주)	'92.12.10
마포유수지 복개주차장	마포구 마포동 36-5번지일대	평면602대 복개20,099m ²	70억	'91.3~ '92.3	삼성 종합건설(주)	'92. 3. 6
동대문운동장 지하주차장	중구 신당동 251-7번지일대	지하6층, 1,163대 연50,444.32m ²	228억	'91.7~ '93.7	동부건설(주)	'93. 7. 9
신도림역 환승주차장	구로구 구로동 1-1번지일대	평면301대 복개9,702m ²	61억	'91.7~ '93.11	(주)기산	'93. 7. 5
정릉천 복개주차장	동대문구 제기동 271-48번지일대	평면240대 복개8,320m ²	50억	'92.4~ '93.8	(주)미도파	'93. 8. 2
영등포 영남주차장	영등포구 영등포4가 123	지하3층, 지상5층 805대 연25,166.15m ²	109억	'92.7~ '94.3	대림산업(주)	'93.12.29
한남유수지 복개주차장	용산구 한남동 532-44번지일대	평면552대 복개4,020m ²	13.5억	'92.11~ '93.11	삼부토건(주)	'94. 1. 4
전농천 복개주차장	성동구 용답동 182	평면208대 복개6,818m ²	23억	'93.6~ '94.7	(주)미성개발	'94. 8.22
양재역 환승주차장	서초구 서초동 257-1	지하4층, 지상4층 1,143대 연42,147.92m ²	200억	'93.12~ '95.12	(주)동성 종합건설	'95.12.15

<표3-7>에서 보듯이 남북상사는 용산구 남영동 168-2번지에 1,262대분의 복개주차장을 건설하려했으나 자금부족과 사업성부족으로 중단했고, 동부건설은 군자소공원 지하주차장의 경우 '93.2 사업자지정 이후 사업부지가 연약지반으로 판명되어 과다한 추가공사비로 인하여 사업성이 없는 것으로 예상, 사업을 포기한 바 있다. 그밖에 구파발주차장은 서울시에서 대상 사업부지가 개발제한구역과 군사시설보호구역 등의 제한사항에 해당되는 것을 모르고 사업자를 지정하여 사업규모가 대폭 줄고 인·허가 기간이 지나치게 소요되어 사업성이 부족하게 된 경우이다.

<표 3-7> 사업자 지정 후 포기 또는 중단된 사업

지정년도	주차장명	위 치	주차대수	사업자	포기 또는 중단사유
92. 4	면목유수지 복개주차장	용산구 남영동 168-2	1262대	남북상사	사업성 부족 자금부족
93. 2	군자소공원 지하주차장	성동구 군자 331	208대	동부건설	사업성 부족
93. 2	구과발역 환승주차장	은평구 진관내동 532	223대	동부건설	사업성 부족
93. 2	구의동 지하주차장	성동구 구의동	-	대 우	사업성 부족
93.5	당산 공원 지하주차장	영등포 당산3가 385	293대	광주고속	사업성 부족

이러한 사업 신청율의 저조와 사업 중도포기는 근본적으로 법적 제도적 제한, 주차수요 미흡에 따른 사업성 부족이 주요 원인이지만 그 외에도 심의과정에서 무리한 요구, 주변 주민의 집단민원·행정적인 규제 등의 이유로 민자유치 주차장사업이 활성화되지 못하는 주요요인이 되고 있다. 특히 주차장 관련 법규의 엄격한 제한은 사업주가 최소한의 사업성을 확보하는 데 필요한 요구에 부응하지 못하고 있어 향후 도심지역내 일부 사업지를 제외하면 현재의 여건상으로는 사업성 확보가 대단히 어려울 것으로 예상된다.

'97년에도 서울시는 <표3-8>에서와 같이 총 16개소(공원12개소, 유수지 4개소)를 대상으로 금년부터 처음으로 민자유치촉진법에 의거 민자유치시설사업기본계획을 수립하여 고시한 바 있다. (서울시 고시 제 1997-53호, '97.3.6)

그러나 고시된 사업부지의 내용을 보면 군자소공원의 경우 '92.10에 민자유치 공모하여 사업자지정후 사업성 부족으로 포기된 것을 비롯하여 대부분이 3~4회이상 공고되어 왔던 건으로 서울시의 형식적인 공고

가 아닌가 의심스러운 면이 있다. 사업장의 입지를 분석해 보면 13개소, 80%이상이 주거지역으로 주차수요뿐만 아니라 부대시설의 운영에도 많은 약점이 있는 곳으로 분석된다.

또한 사업부지 대부분이 주택가 인근의 소공원으로 되어 있어 일반주차 수요보다는 차고지가 없거나 부족한 일반주택가의 주차난 완화를 목적으로 하고 있어 서울시의 특별한 지원이 없는 한 사업성이 크게 부족한 입지임을 알 수 있다

<표 3-8> '97 민자유치 주차장 공모 대상지

(단위 : 억원)

명 칭	대 상 지	부지면적 (m ²)	사업개요 (추정)	사업비 (추정)	주변여건
계	공원 12개소				
손기정공원	중구 민리동2가 6-1	1,500/ (29,682)	지하4층 180대	50	주거지역
군자소	성동구 용답동 234-1	1,653	지하4층 200대	58	업무, 상업지역
면목 3	중랑구 면목3동 570	3,232	지하3층 290대	82	주거지역
창천공원	서대문구 창천동 57-18	2,327	지하3층 210대	59	주거, 상업지역
당산공원	영등포구 당산동3가 368	11,155	지하3층 740대	208	'
문래공원	영등포구 문래동 60-1	23,611	지하4층 1,430대	400	'
동교1공원	마포구 동교동 168-1	3,438.7	지하2층 310대	87	'
화곡공원	강서구 화곡동 98-99	4,219	지하3층 380대	107	'
성내공원	강동구 성내1동 533	8,928	지하3층 810대	227	주거지역
대청공원	강남구 일원동 621	14,089	지하3층 340대	96	'
삼전공원	송파구 삼전동 62-1	6,607	지하2층 400대	110	주거, 상업지역
잠실공원	송파구 잠실동 230	6,613	지하2층 400대	110	'
계	유수지 4개소				
옥 수	성동구 옥수2동 77-3	1,380	평면복개 55대	10	주거지역
용 두	동대문구 용두동 129-4	2,684	평면복개 90대	16	'
신 길	영등포구 신길동 54-1	8,739	평면복개 300대	55	'
도림 3	영등포구 도림동 254	19,439	평면복개 800대	146	'

2. 民資誘致 駐車場事業 妥當性 分析

1) 妥當性 分析의 意義

그동안 민자유치 주차장 사업은 주차장법 외에 국유재산법, 지방재정법¹⁵⁾에 의거 공사완공 후 기부채납하고 지자체로부터 일정기간의 무상사용을 허가받아 그 기간동안 운영을 통한 투자비 회수를 하는 구조였다. 그러나 '97년도부터 민자유치촉진법¹⁶⁾에 의한 사업수행이 가능해짐에 따라 그동안 비교적 비중이 적었던 사업성 평가가 중요한 사안으로 대두되었다. 즉, 사업의 주체와 사업자 사이에 총사업비, 무상사용기간, 할인율 등에 대한 구체적이고 객관적인 평가기준이 필요하게 되었으며 시설사업 계획고시 후에 민간 사업자가 제출하는 기본계획, 기본설계, 실시설계 등 일련의 과정에서도 양자간에 합리적인 평가의 기준이 필요하게 되었다.

그러기 위해서는 앞서 언급한 총사업비 산출기준에 대한 명확한 근거와 불투명한 수요예측에 대한 객관적 기준이 제시되어야 하고 과거 획일적으로 적용되었거나 또는 담당 공무원에 의해 임의적으로 제시되었던 무상사용기간도 합리적으로 산정되어야 할 것이다. 그 밖에 투자비 회수를 위한 수입의 주요 요소로서 부대사업에 대한 수입의 산정도 가능한 한 정확히 산출하여 시행자와 사업자간에 일정한 평가의 기준을 두어야 하며 부대사업 자체가 갖는 리스크도 공정하게 반영되어야 한다. 그러나 무엇보다 중요한 것은 민자유치 주차장 사업이 불확실성이 강한 미래 예측사업인 만큼 사업에 참여하는 양자가 상호신뢰하여 가능한한 합리적으로 최선책을

15) 지방재정법 제 75조, 영 83조 : 기부재산의 허용.

16) 민자유치촉진법 시행령 제 2조.

찾는다는 기본적인 자세가 가장 중요하다.

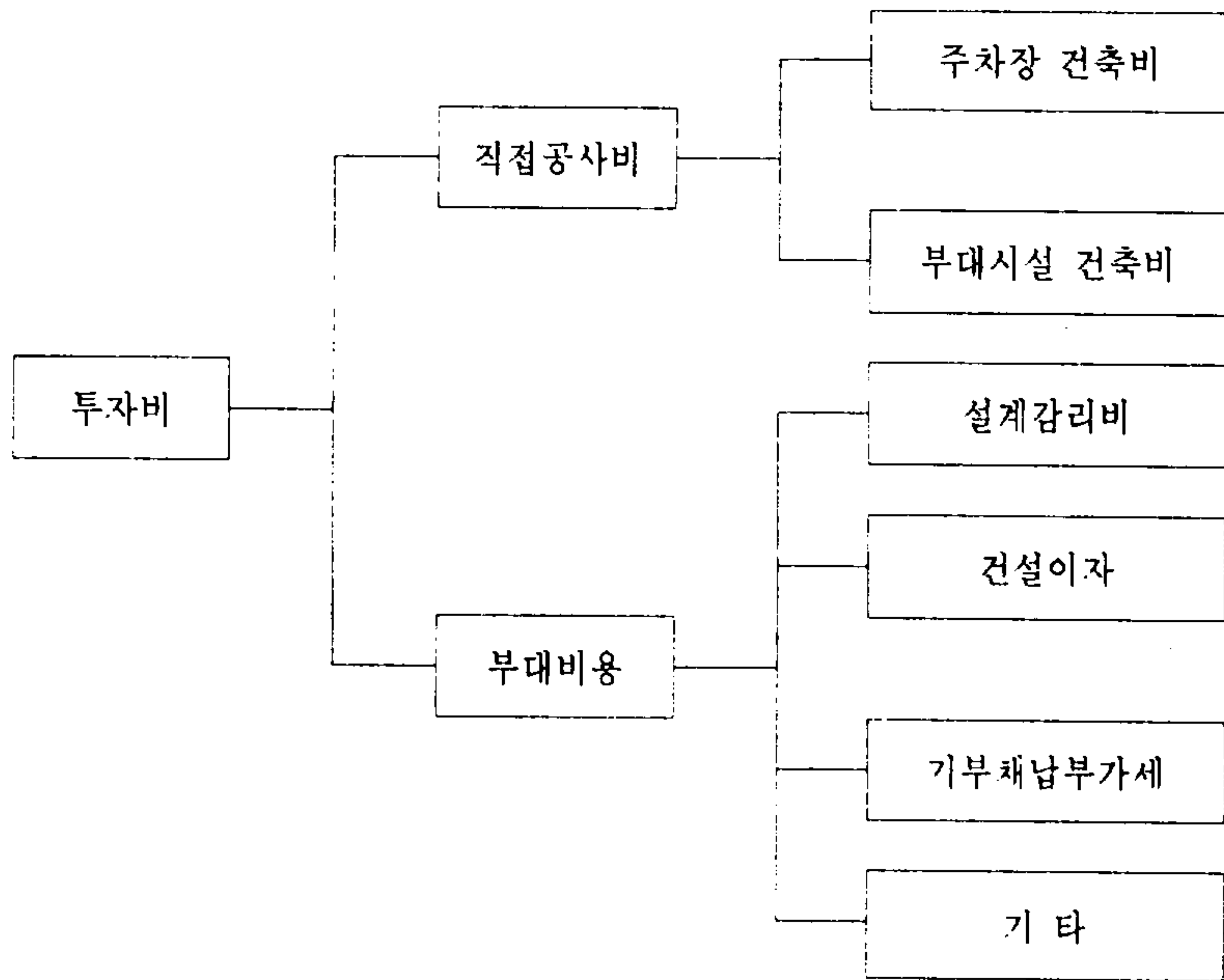
2) 事業性的의 構造

민자유치 주차장 사업의 사업성 분석을 위해서는 우선 동 사업의 구조를 살펴보아야 한다. 서울시 또는 지자체에서 사업부지를 무상제공하고 민간 사업자가 자본을 투입하여 일정기간의 무상사용을 허가받아 투자비 및 적정 이윤을 회수하는 것이 일반적인 구조이다. 따라서 동 사업의 구조는 투자비와 이를 회수하기 위한 수입, 그것을 위한 투자된 시설의 무상사용기간으로 구성되어 있는 바 이것을 계량화하여 그 사업성을 분석해보고자 한다.

(1) 投資費 分析

투자비는 지자체가 민자유치 주차장 사업자 공모시 요구하는 일정규모 이상의 주차시설과 기능 그리고 부대시설¹⁷⁾에 대한 건설비용으로 구성된다. 이것은 다시 직접공사비와 부대비용으로 나눌 수 있는데 그 구성은 다음 도표와 같다.

17) 여기서의 부대시설은 주차시설에 부속된 사무실·관재실 외에 상업시설을 말한다.



<그림 3-1> 민자유치 주차장 사업 투자비의 구성 내용

① 總 投資費의 算出

자금 투입은 설계가 확정되면 이를 근거로 실제로 집행할 실행예산을 편성하고 지자체에 제안할 적정사업비를 결정한다. 이때 기성고 개념을 도입한 자금 투입 계획을 세우며 공사기간이 장기일 경우에는 물가상승률을 감안한 금융비용을 산정한다. 금융비용은 자기자본과 차입자본의 비율에 의해 결정되는데, 민자유치 사업의 경우 일반적으로 25% 이상의 자기자본 투입이 요구된다.¹⁸⁾

이때의 금융비용(지급이자)의 산정은 보통 다음과 같은 요소를 반영하여 결정한다.

- 이자율 결정 : 3년 만기 회사채 유통 수익률

18) 수도권 신공항고속도로 민자유치 시설 사업 기본계획 건설교통부고시 제 1995-174호, 1995.

- 평균사용기간 결정 : 기성취하개념 또는 Banana곡선 이용
- 이자산정 : 건설부채(차입자본)에 한정

이와 같은 구성요소에 의해 총 투자비는 불변투자비, 물가 상승분, 금융 비용 등으로 결정된다.

$$\sum_{t=1}^n CC_t = C_t + Esc + I + T \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 3-1)$$

- CC_t : 총 투자비
- C_t : 불변투자비
- Esc : 물가상승분
- I : 금융비용
- T : 기부채납부가세
- n : 건설기간

② 總事業費의 算出

총 투자비가 산출되면 적정이윤을 부가하여 총 사업비가 결정되며 이 금액이 지자체에 제안하는 최종 사업비가 된다. 이를 무상사용기간 산정 시 기준금액으로 하며 이 때 장기 사업에서 적용되는 위험할증(Risk Premium)을 가산할 수도 있으나 본 논문에서는 논의하지 않기로 한다.¹⁹⁾

$$\sum_{t=1}^n CC_t + CR \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 3-2)$$

- CC_t : 불변 총 투자비
- CR : 불변투자비에 대한 이윤
- n : 건설기간

19) 일반민자유치 사회간접자본 시설사업과 비교하여 투자금액 적고 무상사용기간도 20년이내로 비교적 짧아 본 논문에서 본격적으로 다루는 것은 적절치 않다고 봄

여기서 이윤 CR은 다음과 같은 식으로 산출할 수 있다.

$$\text{작공시 현가 } PV_t = \frac{t\text{차년도 불변투자비}}{(1+d)^{t-1}} \quad \dots\dots\dots(\text{식 } 3-3)$$

$$CR : \left(\sum_{t=1}^n PV_t \right) \times R \%$$

t : t차년도

d : 할인율

PV : 현재가치

R : 이윤²⁰⁾

PV_t는 CR산정을 위해 투자비를 현재화한 것으로 할인율을 적용한것임

(2) 收入의 分析

투자비 회수를 위한 수입의 원천은 주차장 운영에 의한 주차료 수입과 부대시설(상업시설)을 통한 임대·운영수입으로 대별된다. 주차료의 매출액은 주차수요량에 의한 주차대수, 입고된 차의 주차시간 그리고 주차요금 3가지 요소에 의해 결정되고 부대시설에 의한 임대운영수입은 건축법, 주차장법 등 관련 법규의 허용업종을 유치하여 임대 또는 운영하여 얻는다.

이때 부대시설의 법정 허용한도 규모는 현재 주차장 연면적의 30% 이내로 제한되어 있다.²¹⁾ 부대시설의 임대·운영수입은 실제로 보증금의 형태로 준공전에 일시에 들어오며 이것은 투자비의 초기부담을 크게 줄이는 효과가 있어 사업성 분석에 중요한 역할을 한다. 운영상으로는 일부를 월세개념으로 볼 수도 있으나 사업성 분석시에는 전체를 임대보증금으로 보

20) 민자유치촉진법 시행령 제 17조(총사업비의 산정) 9항에는 10%로 명시되어 있음.

21) 주차장법 시행령 제 1조의 2 : 주차장 전용건축물의 주차면적 비율.

고 검토하는 것이 보통이다.

끝으로, 이러한 주차료 및 임대보증금 수입은 서울시지자체로부터 그 시설의 무상사용 허용기간만큼 발생하는 것이므로 무상사용기간의 결정도 총 수입의 중요요인이다.

$$\text{총수입} = [(\text{주차대수} \times \text{주차요금} \times \text{주차시간}) \times \text{무상사용기간} + \text{임대보증금현가}^{22)}] \\ \dots\dots\dots(\text{식 } 3-4)$$

이러한 수입의 구성요소들을 하나씩 분석해 보면 다음과 같다.

① 駐車料 收入의 決定

현 주차장법은 민간사업자가 운영하는 주차장의 경우 요금을 신고제로 하기 때문에 사실상 사업자의 자율에 의한 결정이 가능하다.²³⁾ 그러나 주차요금은 수요와 공급의 탄력적인 조정과정을 통하여 결정되어야 하기 때문에 사업자 의도에 의한 일방적인 징수는 사실상 어렵다.

한편 주차요금은 도심교통 유입량 조절을 위한 교통정책 수단으로도 이용되고 있는데 서울시 교통형태 분석자료에 따르면 그다지 큰 성과가 없는 것으로 나타났다.

22) 초기임대보증금에서 무상사용기간 만료시까지 할인된 환불금을 뺀 금액

23) 주차장법 제14조 : 노외주차장의 주차요금 징수

<표3-9> 서울시의 시행된 교통정책

순위	시행된 정책	평균 점수(100점 만점)
1	지하철 노선 확충	74.0
2	차량 10부제 운행	59.1
3	버스노선 개선	49.1
4	버스전용차선제	46.2
5	주차요금 인상	44.9
6	카플제	42.1
7	기타	44.5

자료 : 서울시 교통행태 분석자료, 1993

가. 주차요금

주차수입의 주결정 요인으로 점유율 즉, 이용률이 중요시되는 바, 이는 주차요인에 의해 결정된다. 그러나 주차수요가 높다고 해서 반드시 주차수입이 많아지는 것은 아니다. 이는 주차수요의 성격에 따라 주차요금이 결정되고 수입에 영향을 미치기 때문이다. 예를 들어, 역세권 주차장의 경우 도심내 근무하는 사람의 출·퇴근 환승 주차장의 기능이 높기 때문에 점유율이 높고 평균 주차시간이 긴데도 불구하고 요금이 낮아 수입은 그다지 높지 않다. 또 요금을 도심수준으로 인상할 경우에도 주차수요의 감소로 수입은 크게 늘지 않는다.

나. 주차시간 및 매출수입

주차장 운영에 따른 매출수입은 결정된 영업시간내에 최대한의 효율적인 이용이 관건이다. 즉, 일정한 주차요금에 주차 1면당 이용하는 차량대수를 최대한 회전시키는 것이다. 이것을 회전율이라고 하는데 지역마다

평균 주차시간 수요가 다르므로 지역에 따라 상이한 형태를 나타낸다. 도시외곽의 환승주차장은 정기권 이용자가 많아 평균 주차시간이 길어 회전율은 1.5~2회전 정도로 낮다. 반면 도심의 경우는 높은 주차요금으로 평균 주차시간이 1.5시간에서 2시간²⁴⁾사이이며 회전율은 보통 3회이상이다. 이러한 상관관계를 식으로 표시하면 다음과 같다.

$$\cdot \text{회전율} = \frac{\text{총주차 이용대수}}{\text{주차면수}} \dots\dots\dots(\text{식 3-5})$$

$$\text{점유율} = \frac{\text{각 차량의 주차시간의 총합}}{\text{주차장면수} \times \text{총영업시간}} = \frac{\text{회전율} \times \text{평균 주차시간}}{\text{총영업시간}} \dots\dots\dots(\text{식 3-6})$$

$$\cdot \text{주차시간의 총합계} = \text{총주차 이용대수} \times \text{평균 이용시간} \dots\dots\dots(\text{식 3-7})$$

$$\begin{aligned} \cdot \text{매출수입} &= \text{총주차면수} \times \text{점유율(이용율)} \times \text{영업시간} \times \text{평균주차시간} \times \text{이용요금} \\ &= \text{총주차면수} \times \text{회전율} \times \text{평균 주차시간} \times \text{이용요금} \end{aligned} \dots\dots\dots(\text{식 3-8})$$

② 運營原價

가. 인건비

민자유치에 의한 대형주차장의 경우 무인자동관제 시스템을 설치하는 추세이며 이에 따라 인건비가 적을 것으로 기대되나, 건물의 규모에 따라 시설관리, 경비 주차지도, 청소 등 부수적으로 발생하는 업무가 많아 관리요원이 예상보다 많이 필요하다. 일반적으로 1000대 규모의 주차장의 경우 30~40명 수준이나 지하 또는 지상에 따라 영업시간에 따라 달라질 수

24) 동부건설 SOC사업부, 동대문 지하주차장 운영분석자료, 1996, p.9.

있다.

나. 전기료 및 보험료

주차장 운영에 인건비 다음으로 부담이 높은 비용은 전기료, 보험료 등으로 지하주차장의 경우는 환기와 조명에 많은 전력이 소모된다. 보험료의 경우는 화재보험 및 영업배상 책임보험 등으로 화재보험의 경우 보험료는 지역 및 건물가액에 따라 차이가 난다. 이 밖에 운영에 소요되는 비용으로 유지보수비용, 영업홍보비 등이 있다.

③ 附帶施設의 收入分析

초기 민자유치 주차장 사업에 있어서는 부대시설에 의한 손익보전의 개념이 희박하여 사업자 모집공고나 참여사 측에서도 크게 비중을 두지 않았다.²⁵⁾ 그러나 선발 민자유치 주차장의 운영결과 투자비 회수가 어려운 것으로 나타나자 일반사업자의 참여가 부진하게 되었고 이에 대한 대책으로 부대시설의 중요성이 대두되었다. 따라서 당초 10% 미만의 부대시설 비율이 점차 증가하게 되어 현재 주차장 건축 연면적에 30%까지 확대되었다.²⁶⁾

일반적으로 부대시설은 그 사업장이 속한 대지의 지역, 지구 등 건축법과 도시계획법, 주차장법의 용도제한을 받는다.

대체로 근생시설이 주종을 이루고 있으며 도심지역은 상업지역, 도시외곽의 환승주차장은 준 주거지역 또는 일반 주거지역이 많다.

25) 사업자 모집공고 1992. 참조, 당초 부대시설 비율 10%미만이었으며 그나마 상업시설의 개념보다는 기계전기실이나 복지시설 수준이었음.

26) 주차장법 시행령 1조 2항('96. 6. 30. 시행령 개정).

$$\frac{A}{P+A} \leq 30\% \quad \dots\dots\dots(\text{식 3-9})$$

P : 주차장 면적

A : 부대시설 면적

P+A → 전체 연면적

보통 장기임대 또는 사용권 분양으로 하며, 장기임대보증의 경우는 거의 분양과 같은 효과가 있다. 이 경우 층별 또는 위치에 따라 차이가 크게 나며 객관적인 공신력을 얻기 위해서 주변 시가를 기준²⁷⁾으로 하여 감정평가사에 의뢰하여 산출하는 방법도 있다.

④ 無償使用期間 決定

그러나 '97년부터 민자유치촉진법에 의한 적용을 받게 되어 일반 사회 간접사업과 같이 총사업비와 운영에 의한 수입의 수익균형점을 찾아 통행료 또는 이용료를 정하고 그에 따른 무상사용기간을 제안하게 되었다.²⁸⁾

즉, 투자비와 적정이윤으로 이루어지는 총 사업비가 주차장 운영수익 및 부대시설 운영 또는 임대 수익과 같아지는 시기를 최소한의 무상사용기간으로 보는 것이다.

이를 공식으로 표현하면 다음과 같다.

$$\sum_{t=1}^n CC_t + CR = \sum_{t=n}^N (OR_t - OC_t) + \sum_{t=n}^N ANRT \quad \dots\dots\dots(\text{식 3-10})$$

· n : 공사기간

· CC_t : 총 투자비

27) 정재근, 지가공시 및 평가법규, 서울:법론사, 1994, p.231.

28) 민자유치 촉진법 제 23조 : 무상사용기간.

- CR : 불변투자비에 대한 이윤
- N : 무상사용기간
- ORt : 주차수입
- OCt : 운영경비
- ANRt : 부대시설 운영수익

여기서 총사업비와 회수금이 같아지는 시기 'N'이 무상사용기간이 된다. 일반적으로 20년 무상사용기간 기준으로 15~16년차에 원금이 회수되고 그 이후에 이익이 발생하는 구조가 보통이다.

3) 事業性 分析의 方法

민자유치 사업의 사업성 또는 경제성 평가는 논의 또는 계획되고 있는 대안들의 비용과 수익을 분석하여 투자의 효율성과 공공투자로서의 타당성을 검토하는 것이다. 따라서 단순히 이윤의 극대화를 추구하는 일반사업과 달리 어느 정도의 공공성을 띄우고 아울러 혜택을 받게 되는 사회집단 또는 계층의 입장을 감안하여 사회적인 대중편익의 측면에서도 최대의 복지향상을 가져오도록 하여야 한다.

민자유치 투자 사업의 사업성을 평가하는 기법에는 여러 가지가 있으나 그 중 널리 사용되는 기법의 특징을 정리하면 다음 <표 3-10>과 같다. 그 가운데 순현재가치법(Net Present Value Method), 내부수익률법(Internal Rate of Returns Method) 등 계량화가 가능한 정량적(Quantative) 분석방법을 사용하는 것이 일반적인 추세이다.

<표 3-10> 사업평가를 위한 분석방법과 특성

분 석 방 법		분 석 내 용 및 특 성
정 량 적 분 석 법	순현재 가치법 (net present value method)	<ul style="list-style-type: none"> · 장기간에 걸쳐 발생하는 비용과 편익을 기준년도의 동일 시점에서 발생하는 가치로 환산하여 총편익에서 총비용을 제한 값을 계산 · 순현재가치가 양(+인 사업은 잉여가 발생하는 것을 의미하므로 투자의 타당성이 있는 것으로 분석
	내부수익률법 (internal of returns method)	<ul style="list-style-type: none"> · 사회적 기회비용을 할인율(또는 이자율)로 가정하고 편익과 비용의 한계가치의 합계가 같아지는 할인율을 구하여 사업대안을 비교 평가하는 방법 · 순현재가치법과 달리 할인율이 계산되므로 불확실성(uncertainty)의 요소가 많은 대안을 평가할 때 유용
	최적화 기법 (optimization technique)	<ul style="list-style-type: none"> · 계량화가 가능한 요소를 대상으로 일정한 목적함수와 제약조건하에서 최적해를 구하는 방법 · 자료수집이 방대, 제약조건의 계량화가 복잡하다.
	편익/비용분석 (benefit/cost analysis)	<ul style="list-style-type: none"> · 사업자가 지불하는 순비용(net costs)과 수혜자가 얻게 되는 순편익(net benefits)의 가치를 비교하는 방법 · 계량화가 가능하지 않은 항목은 비교대상에서 제외 · 경제적 효율성만을 추정한다.

3. 事例 分析

1) 東大門 地下駐車場 事業性 分析

90년대 초에 시작된 민자유치 주차장 사업에서는 아직 현재와 같은 개

념 즉, 민자유치촉진법 등의 장기사업의 틀이 갖추어 있지 않은 상태에서 사업을 시작하여 체계적인 사업성 평가와 분석능력이 부족하였다. 초기에 참여한 사업자들은 현재 많은 문제점을 안고 어쩔 수 없이 운영하고 있는 경우가 많으며 수익면에서도 '96년말 현재 계획대비 경상수지 흑자를 내는 곳이 단 한군데도 없다는 데서도 그 심각성을 알 수 있다.

<표3-11>은 현재 운영중인 민자유치주차장중 비교적 규모가 큰 사업장을 조사한 것으로 영업개시 이후 '96년말 현재의 운영상태를 나타낸 것이다. 초기의 대규모투자로 인한 과도한 영업외비용(금융비용)이 경상수지 적자에 주원인임을 알 수 있으며 매출원가에도 못미치는 영업을 한곳이 2곳(세종로 지하주차장, 영남주차장)이나 됨을 알 수 있다. 따라서 초기투자비에 대한 부담을 부대시설 임대 등을 통하여 경감시켜 주는 등 직접 또는 간접적인 금융지원이 반드시 필요하다. 여기서 매출원가는 감가상각비와 시설유지보수비, 운영비 등으로 구성되며 영업외비용은 투자비의 연이자율에서 매출총이익에 연이자율중 반을 공제한 것이다.

$$\begin{aligned} \cdot \text{매출원가} &= \text{감가상각비(시설운영권상각)} + \text{시설유지보수비} \\ &\quad + \text{사업소운영비} \end{aligned}$$

$$\cdot \text{영업외비용(금융비용)}$$

$$= (\text{투자비} \times \text{연이자율}) - (\text{매출총이익} \times \text{연이자율} \times 1/2)$$

<표 3-11> 서울시 민자유치 주차장 운영현황

(단위:백만원)

지역별	주차장명	규모	운 영 사업자	운 영 개시일	매출	매출 원가	매출 이익	영업외 비 용	경상 이익
종로	종묘광장 지하주차장	지하5층 1,418대	삼성건설	91.12.24	24,816	13,870	10,946	13,881	△2,945
중구	세종로광장 지하주차장	지하6층 1,353대	선경건설	92. 9. 1	7,248	8,458	△1,210	18,457	△19,667
"	북촌로 지하주차장	지하5층 502대	두산개발	92.12.10	4,686	3,511	1,175	5,410	△4,235
마포	마포유수시 복개주차장	평면노외 602대	삼성건설	92. 3. 6	4,157	3,369	788	4,526	△3,738
중구	동대문운동장 지하주차장	지하6층 1,163대	동부건설	93. 7. 9	14,938	7,411	7,527	11,684	△4,157
구로	신도림역 환승주차장	평면노외 301대	(주)기산	93. 7. 5	-	-	-	-	-
동대문	정릉천 복개주차장	평면노외 240대	미도파	93. 8. 2	-	-	-	-	-
영등포	영등포 영남주차장	지상5,지하3 805대	대림산업	93.12.29	2,584	3,424	△840	5,068	△5,908
용산	한남유수지 복개주차장	평면노외 152대	삼부토건	94. 1. 4	-	-	-	-	-
성동	전농천 복개주차장	평면노외 208대	미성개발	94. 8.22	-	-	-	-	-

자료: 서울시 의회 제출자료 (1996. 12 현재 누계액)

따라서 현재 운영중인 민자유치 주차장의 사업운영 실태를 분석하여 그 내용을 파악하면 민자유치 주차장의 문제점을 파악할 수 있고, 또한 현재 추진중인 사업계획에 전장에서 언급한 분석기법을 도입하여 사업성을 평가해 봄으로서 민자유치 주차장 사업의 활성화 대안을 모색해 보기로 한다.

운영사례로 드는 동대문운동장 지하주차장은 동부건설에서 운영중인 것으로 현재 서울시내에서 운영중인 민자유치 주차장 중 사업성이 그 중 나

은 것으로 알려져 있으며 위치면에서도 도심지내 동대문시장 상권에 인접한 1급지²⁹⁾로서 비교적 수요가 많은 지역이며 평균적인 타 사업지와 비교하여 유리한 입지라고 볼 수 있다.

사업자명 : 동대문 지하주차장(사업자: 동부건설 주식회사)
 위 치 : 서울시 중구 신당동 251-7번지 일대

(1.1.1.1.1. 사업 추진 개요

- '90. 1.15 공공용지 지하주차장 건설 및 운영사업자 모집공고
- '90. 6.13 공공용지 지하주차장 건설 및 운영사업자 지정
- '91. 7. 4 착공(공기 24개월)
- '93. 7. 9 영업개시
- '93. 9.13 무상사용허가권 획득(20년)

(1.1.1.1.2. 시설 개요

구 분	내 용	비 고
대지면적	3025평	
건축규모	지상 1층, 지하 6층	지상 1층은 출입구
건축연면적	15,300평	부대시설 543평(3.5%)
주차대수	1,163대	지상 72대 포함

29) 급지의 구분은 서울시 주차장 설치 및 관리조례 제3조 별표1에 따른 것으로 지역에 따라 1급지에서 4급으로 나누며 주차요금 적용도 차등을 둔다

(1.1.1.1.3. 사업비 내역

(단위 : 백만원)		
구 분	내 용	비 고
공 사 비	18,621	평당 122만원
설계/감지비	972	평당 6만원
금 용 비 용	1,847	건설기간 이자
기부채납부가세	1,959	순공사비의 10%
합 계	23,389	평당 153만원

(1.1.1.1.4. 손익 분석

운영기간('93. 7~'96.12)의 손익을 분석하여 보면 <표3-12>와 같은 사실을 도출해낼 수 있으며 이것은 유사한 입지의 도심지내 타 사업장과 정도의 차이는 있으나 그 경향(Tendency)을 볼 때 많은 부분에서 일치하고 있음을 유추할 수 있다.³⁰⁾ 운영손익을 구성하는 각 항목별로 분석해보면 <표3-13>와 같으며 그 내용은,

첫째, 매출은 초기 2~3년 동안 급속히 늘어나다가 대체로 4~5년 경에 완만한 성장 또는 둔화 추세를 보이는데 이것은 자연 증감 현상외에 정부의 교통정책 즉, 유가인상이나 도심진입 억제정책 등에 따른 수요감소나 경기침체같이 경제 전반에 걸친 간접적 영향에 의할 수도 있다. 동 사업장의 경우도 '96년 하반기 대폭적인 유가인상과 경기침체 등의 영향으로 급격한 감소를 보인 바 있다.

30) 타사의 손익을 완전히 파악하기는 어려우나 주차규모 대비 현 일 주차대수를 조사해 본 바에 의하면 종묘 주차장의 경우 일반 정기권 포함 3,800대(회전을 267%), 세종로 1,800대(회전을 133%), 영남 1,800대(회전을 136%) 수준임→일반적으로 회전을 300% 이상이 되어야 손익분기점에 도달함

둘째는 지속적인 매출원가의 상승이다. 계획보다 높은 임금인상율과 준공 후 2~3년 시기부터 발생하는 대규모 하자보수공사가 주요 원인이 된다. 이러한 현상은 도심지 민자주차장이 대부분 지하에 위치함에 따라 설계와 시공에서 아직 능력이 미숙한 국내에서 흔히 발생하는 상황으로 동사업장 외에도 종묘, 세종로 등 대부분의 지하주차장이 대규모 하자보수로 인한 원가 부담을 감수하고 있다.

셋째는 매출이익으로 동 사업장의 경우 개장이래로 어느 정도 꾸준히 신장되어 왔으나 '96하반기 이후 경기침체로 인한 수요 감소로 하락 추세이며 이것을 요금인상으로 어느 정도 만회하였으나 장기적인 측면에서는 한계를 보일 것으로 예측된다.

그 밖에 부대시설에 의한 임대수입이 있으나 지하에 위치하는데다 규모 자체가 적어(3.5%) 경상수지에는 큰 도움이 되지 못하고 있다.

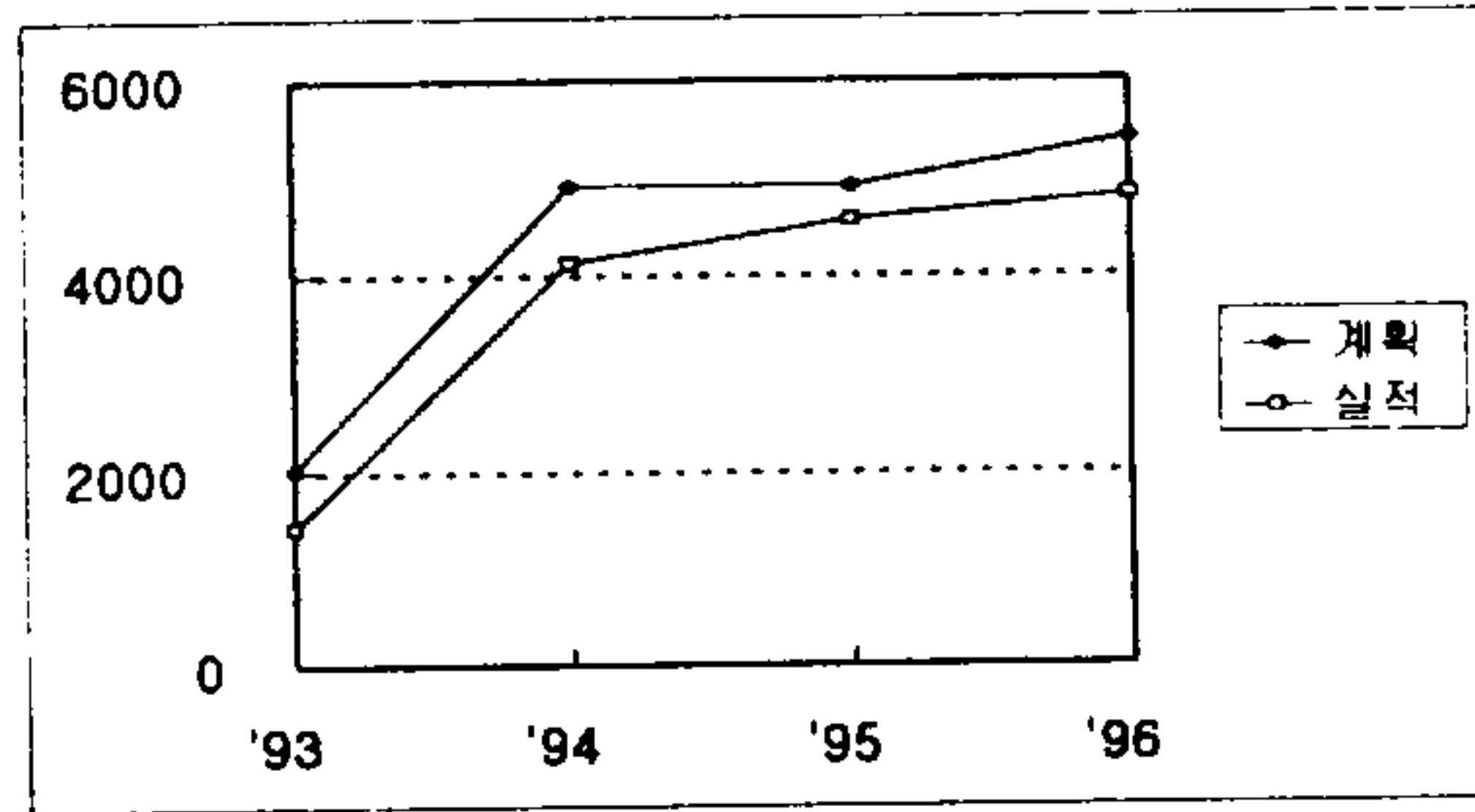
<표 3-12> 운영기간 손익분석 (단위 : 백만원)

구분	'93년			'94년			'95년			'96년		
	계획	실적	차이	계획	실적	차이	계획	실적	차이	계획	실적	차이
매출	2,019	1,430	-589	4,910	4,132	-778	4,910	4,566	-344	5,400	4,810	-590
매출원가	1,275	1,149	-126	2,297	1,979	-318	2,248	2,095	-153	2,301	2,188	-133
매출이익	744	281	-463	2,613	2,153	-460	2,662	2,471	-191	3,099	2,622	-477
금융비용	1,765	1,898	133	3,591	3,342	-249	3,560	3,328	-232	3,045	3,166	71
경상이익	-1,021	-1,617	-596	-978	-1,189	-211	-898	-857	41	54	-494	-548

<표 3-13> 운영손익 항목별 비교 도표

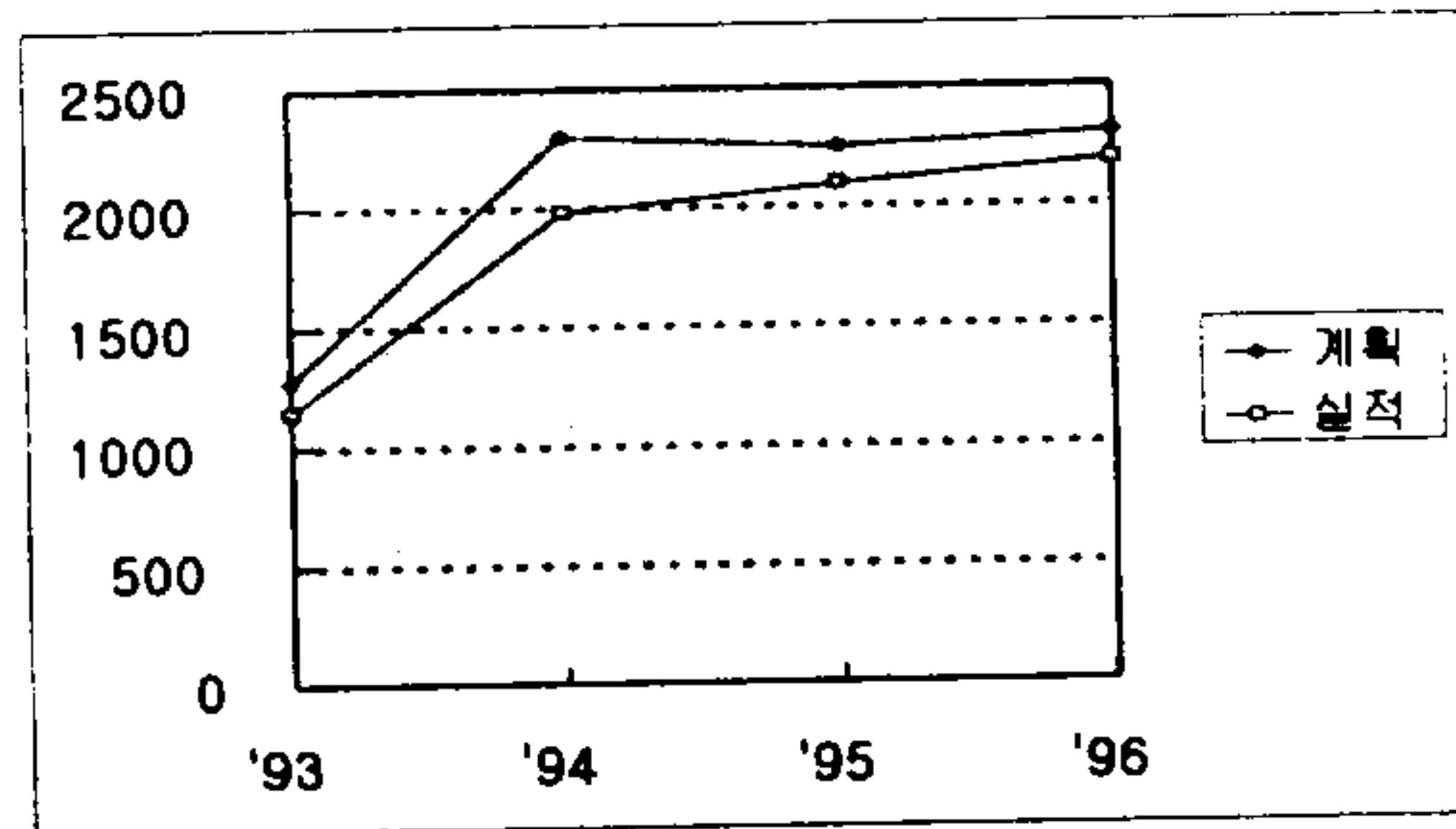
(a) 매출 (단위 : 백만원)

구분	'93	'94	'95	'96
계획	2,019	4,910	4,910	5,400
실적	1,430	4,132	4,566	4,810



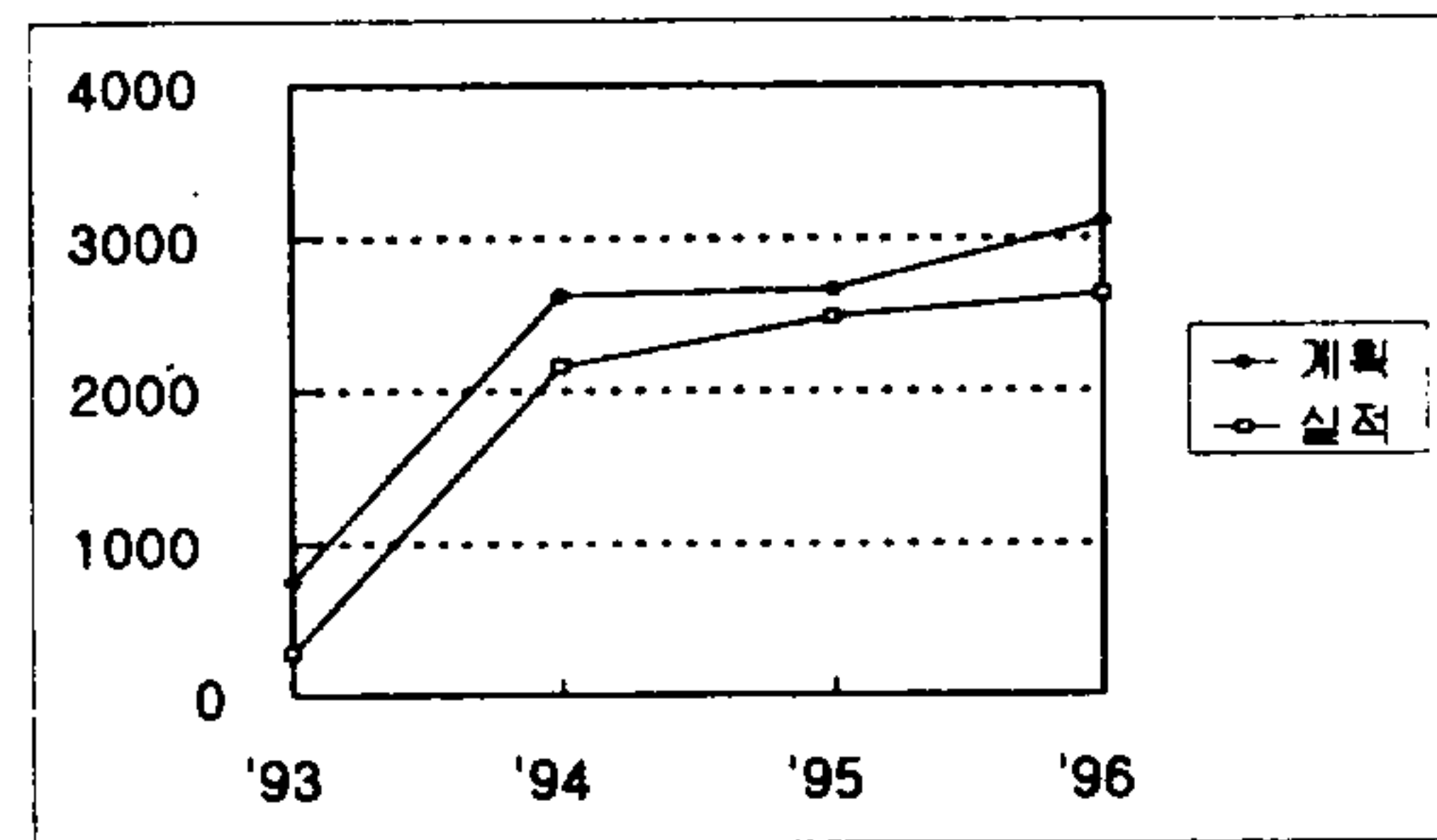
(b) 매출원가 (단위 : 백만원)

구분	'93	'94	'95	'96
계획	1,275	2,297	2,248	2,301
실적	1,149	1,979	2,095	2,188



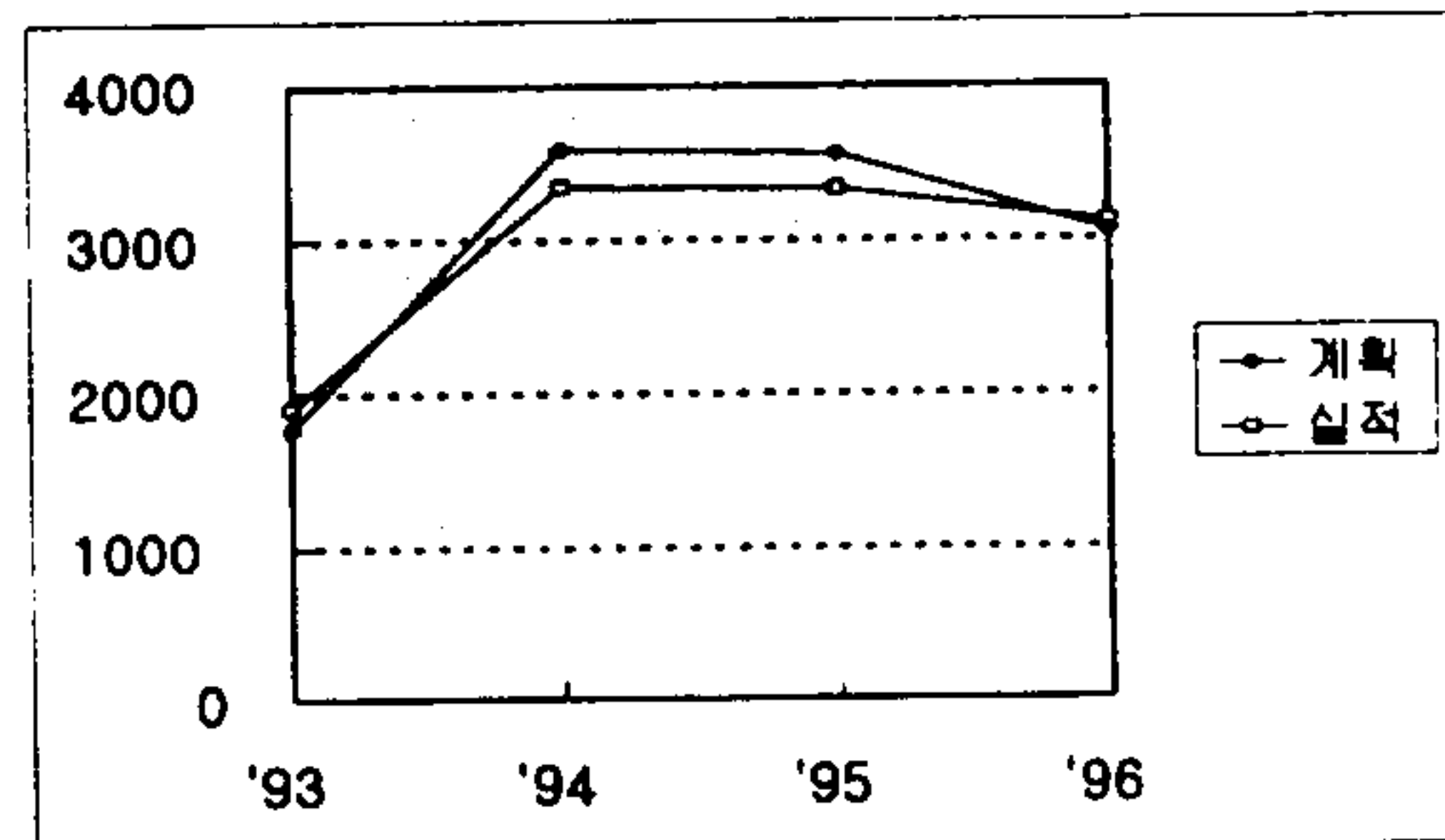
(c) 매출이익 (단위 : 백만원)

구분	'93	'94	'95	'96
계획	744	2,613	2,662	3,099
실적	281	2,153	2,471	2,622



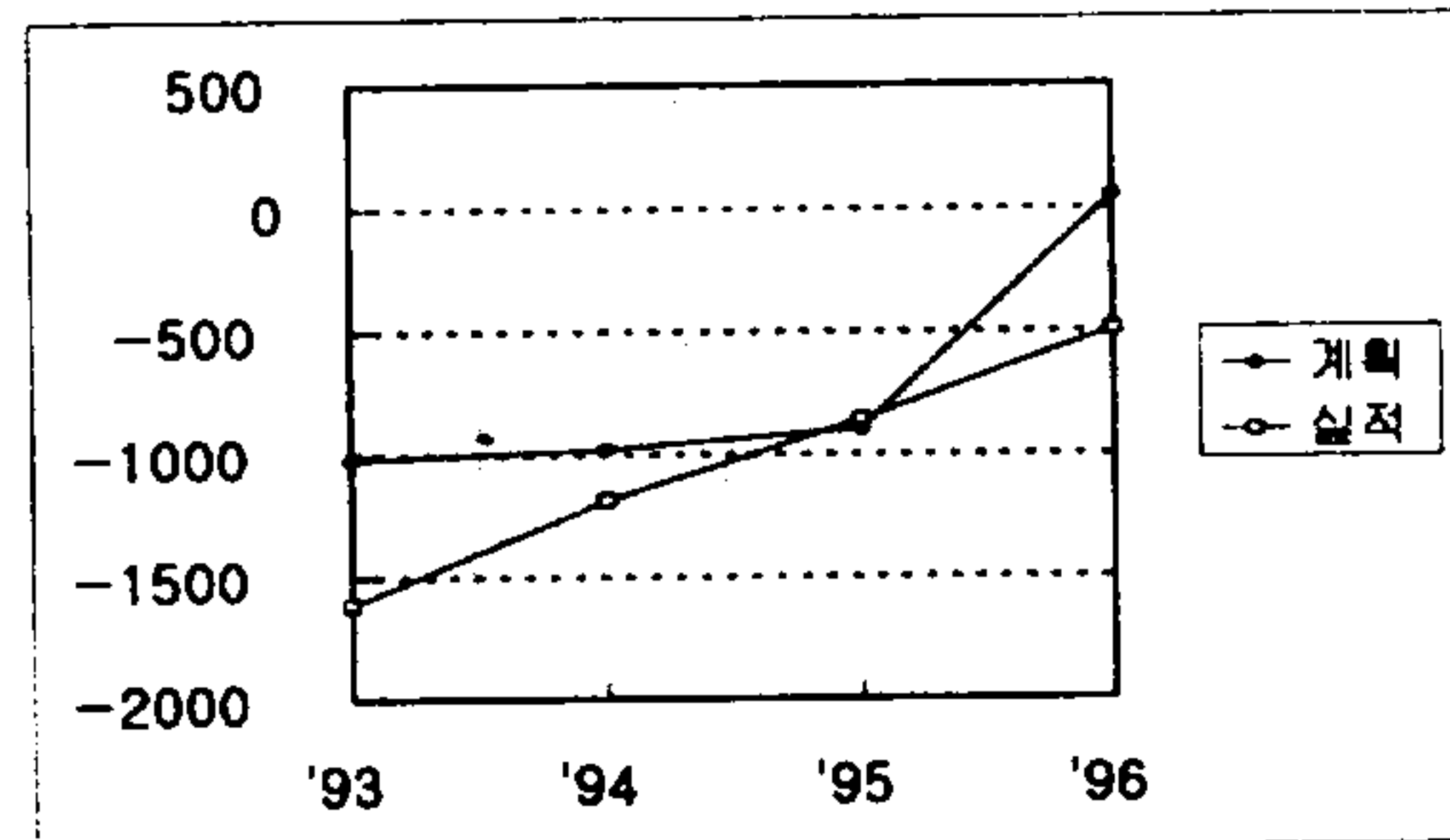
(d) 금융비용 (단위 : 백만원)

구분	'93	'94	'95	'96
계획	1,765	3,591	3,560	3,045
실적	1,898	3,342	3,328	3,116



(e) 경상이익 (단위 : 백만원)

구분	'93	'94	'95	'96
계획	-1,021	-978	-898	54
실적	-1,617	-1,189	-857	-494



이러한 운영실적을 토대로 향후 20년간의 운영손익을 추정하여 보면 다음 <표 3-14>와 같다. 이것은 당초 계획과 큰 차이가 없는 것으로 보이나 실제로는 <표 3-15>에서 보는 바와 같이 예상 금융비용을 낮게 수정, 적용함으로써 영업외 수지를 80억 이상 낮게 본 결과이며 이를 감안해도 NPV가 12억 이상, IRR이 1%정도 떨어지는 계획대비 불량한 사업성이 예측되는 것이다.

<표 3-14> 20년 추정손익 비교 요약-부록 참조 (단위 : 백만원)

구 분	사업계획	현재(96년말)	차 액	비 고
누계 매출액	152,728	155,462	2,734	
누계 매출액원가	56,649	67,733	11,084	하자보수 44억
매 출 이 익	96,079	87,730	-8,349	
영업외 수지	16,152	8,137	-8,015	변동금리 적용
경상이익 누계	79,927	79,593	-334	
투자비 회수시점	14년차	15년차	+1년	
N P V	8,668	7,457	-1,211	할인율 11%
I R R	15.70%	14.80%	-0.90%	

<표 3-15> 적용금리 변동 추이

구 분	'93	'94	'95	'96	'97이후	비고
계 획	15%	15%	15%	13%	13%	
수정계획	16.30%	14%	13%	12%	11%	

(1.1.1.1.5. 운영분석)

실제로 주차장이 운영되는 것을 가시적으로 표현하는 것은 주차 회전율과 점유율이며 동 주차장의 경우 <표3-16>에서와 같이 초기에 일정수준으로 상승하고 있음을 보여주고 있으나 '96년도에 하자보수공사와 경기침체 등의 이유로 회전율과 점유율이 급속히 하락하고 있음을 알 수 있다.

<표 3-16> 동대문 지하주차장 연도별 운영현황 분석 (단위 : 천대)

구 분	'93년	'94년	'95년	'96년	비 고
일 반 권	314	805	885	764	· '96년 주차면수 300대 감소 (보수보강공사기간)
정 기 권	90	314	308	198	
총주차대수(A)	404	1,118	1,193	962	
평균주차시간(B)					
일 반 권	1.52Hr	1.5Hr	1.6Hr	1.54Hr	
정 기 권	7Hr	7Hr	7Hr	7Hr	
총주차시간(C)	1,108Hr	3,402Hr	3,581Hr	2,563Hr	(A)×(B), 단위 : 1,000Hr
회 전 율(D)	105%	291%	311%	273%	(A)÷(주차면수 1,163대) ×(영업330일)
점 유 율(E)	12.0%	37.0%	39.0%	28.0%	(C)÷(주차면수×영업시간 24hr ×영업 330일)

2) 사당驛 換乘駐車場 事業性 分析

계획 사례로 드는 '사당역 환승주차장'은 사업자가 '93. 4월 사업대상자로

지정된 이래로 사업 주체인 서울시와 시설 투자규모(주차면수)에 대한 이견으로 3년 이상 장기간 협의를 거쳐 '96. 9 실시계획 인가 신청 중인 사업이다. 전장에서 다른 동대문 지하 주차장과는 지상건축물이라는 점과 입지적으로 도시외곽에 위치하며 2개의 지하철 노선이 교차하는 환승센터 기능을 한다는 점이 다르고 또한 주 이용객도 수도권 신도시 및 위성도시로부터 도심으로 진입하는 환승객을 대상으로 한다는 점에서 구별된다.

(1) 사업 추진 개요

'93. 2 사업자 선정

'93. 8 ~ '95. 1 서울시의 주차면증설(1000대이상)요구로 사업지연

'96. 6 건축심의

'96. 8 기술심의

'96. 9 도시계획 사업 실시 계획 인가 신청

(2) 시설 개요

구 분	내 용	비 고
대지면적	5,300평	-
건축규모	지하 1층, 지상 4층	지하 1층은 부대시설
건축연면적	10,553평	부대시설 : 2103평(19.9%)
주차대수	965대	당초계획규모 : 700대 서울시 요구 : 1,000대

(3) 사업의 구조

사업의 구조는 우선 순공사비에서 평당 건설 단가를 140만원 수준으로 보았고 여기에 기부채납 부가세를 포함한 부대비용까지 합하여 총 투자비

를 205억으로 계상하였다. 따라서 면당 공사비는 2,100만원 수준이 되며, 이것은 지하주차장의 면당 공사비가 2,500~2,700만원인 점과 비교하여 상대적으로 지상주차장이 투자면에서 적게 들을 알 수 있다. 또한 수입면에서는 부대시설 전체를 장기임대(전세개념)로 보아 주변시가를 반영하여 총별 차등을 주어 적용하였고 20년후 반환시 할인현가를 제한 금액을 실제 기여금액으로 계상하였다.

주차수입에서 주차량은 전문용역기관인 '한국 교통문제연구소'의 예측 수요량을 일부 위험요소(Risk Factor)를 두어 삭감하여 적용하였으며 요금은 물가상승률 정도를 적용하였다. 또한 할인율은 현재 일반 업체에서 적용하는 수준(보통 3년 만기 채권 유통 수익률 13%대)보다 낙관적인 11%를 적용하였다. 요약하면 사업의 구조는 순공사비에 설계감리비, 기부채납부가세, 건설이자 등으로 구성되는 투자비 부분이 있는데 여기서 초기에 들어오는 임대분양수입의 현가를 (만기시 환불하는 금액을 할인하여 제한 금액)제한 것이 실제 투입비가 된다. 이러한 실제 투입비를 주차수입으로 회수하는 것이며 이때 기업이 정하는 내부수익율과 할인율 등을 비교하게 되고 이것이 투자결정의 척도가 된다. 이러한 요소(Factor)들에 의한 전체 사업계획구조의 요약내용은 <표 3-17>와 같다.

<표 3-17>사당역 환승주차장 사업 계획 구조 (단위 : 백만원)

구 분	내 용	산 출 근 거
건설투자비 · 주차면수 · 건축연면적 · 부대시설면적 · 순공사비	965대 10,553평 2,103평 15,002	서울시 요청에 의한 1000대규모 증면 10,553평 × 19.9% 평당건설비 142만원 = 15,002백만원 ÷ 10,553평
부대비용 · 용역비 · 창업비 · 금융비용 · 부가가치세	1,247 733 1,760 1,801	설계비 747+감리비 500 운영준비비 16,249(용역비+순공사비) × 13% × 20개월 ÷ 12 ÷ 2 18,009 × 10%
총투자비	20,543	27,574(설계가) × 74.5%, 면당공사비 21,288천원
임대시설 · 보증금 · 환불현가	11,104 1,377	B1 797 × 4 = 3,188 1F 669 × 8.8 = 5,687 2F 637 × 3.5 = 2,230 } 계 11,104 → 11% 20년 할인현가 1,377 *산출근거 별첨
부대시설 기여액	9,727	
영업수입	19,458	불변가 63,137의 20년 할인현가
· 주차량 · 요금	정기:457대/월 일반:904대/일 정기:10만원/월 일반:2000원/hr	사업자 선정시 '교통문제연구소'에측 주차수요치 적용 증가율: ~5년차10%, ~10년차5%, ~15년차1.3%, ~20년차0.3% 인상율:매년 5%, 연간운영일:300일, 평균주차시간:1.4시간 초년도:일반904대 × 2000원 × 300일 × 1.4hr ÷ 1.1(부가세제외) 정기457대 × 100,000 × 12개월 ÷ 1.1
영업지출	6,849	불변가 20,681, 연 5%인상, 급료+전력+유지관리비
N P V I R R	1,793 12.74%	할인율 11%, 17년차 투자회수

1.1.1.1.6. 손익 분석

동 사업계획을 분석하면 현재 활성화되지 못하고 있는 민자유치 주차장 사업의 현주소를 알 수 있다.

첫째 제도적, 행정 제약을 들 수 있다. '93년 사업자 지정 후 사업자의

응모시 규모인 700대 수준을 훨씬 초과하는 1,000대 규모를 심의과정에서 요구해옴에 따라 사업이 3년이상 지연되고 있으며 건축심의, 기술심의 등 장기간에 걸친 각종 심의에서 서로 상반된 요구를 하는 등 인·허가 과정에서 많은 문제점을 야기시키고 있다.

둘째 총 사업비의 산정근거와 주차량 예측에 의한 주차수입, 부대시설 면적 제한 및 임대분양 수입의 평가가 서로 달라 사업구조에 대한 합의가 이루어지지 않고 있는 것이며 이에 따라 무상사용기간 산정 등에서도 마찰을 빚고 있는 점이다.

셋째는 수익성으로 <표 3-18> 20년 추정 손익분석에서 나타나는 바와 같이 17년차에 겨우 원금이 회수되는 불투명한 사업성이다. 이것은 20년 장기 사업에 있어 정부 또는 지자체의 불확실한 교통 정책과 수요의 불투명성 등 리스크에 대한 보상을 제외하더라도 사업자 입장에서는 지극히 불량한 수익성을 나타내는 것이다.

요약하면 총 사업비 즉, 투자비에 대한 산출근거의 부재와 주차수요량 예측의 불투명성, 획일적인 무상사용기간 설정, 부대사업 비율 제한, 임대분양 수입평가의 주관성, 부대사업 자체의 리스크 등이 복합적으로 작용하여 민간 사업자의 참여를 어렵게 하고 있는 것이다. 할인율에 있어서도 현재 수준으로는 대단히 낙관적인 11%를 적용하여도 겨우 12%대의 내부수익률이 예상되며 특히 예상하지 못했던 대형 하자보수의 발생 등의 발생시에는 치명적인 약점이 될 수 있다. 이상과 같이 살펴본 사당역 환승주차장의 문제점은 대부분의 주차장 사업에 해당되는 공통된 문제점으로 볼 수 있다.

<표 3-18> 20년 추정 손익 분석

구	분	연인율 11%																				계		
		0년차	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차	7년차	8년차	9년차	10년차	11년차	12년차	13년차	14년차	15년차	16년차	17년차	18년차	19년차		20년차	
총투자비 ①	부대시설 임대보증금	20,543																						N.P.V.
		11,104																						
	부대시설 임대보증금 순기여액 ②	9,727																						1,377
	계 - (①-②)	-10,816																						
주차량 (대/월)	경기 ③		457	480	504	529	555	572	589	607	625	644	650	657	663	670	677	684	690	697	704	711	19,458	
	일반 ④		904	994	1,094	1,203	1,324	1,390	1,459	1,532	1,609	1,689	1,774	1,791	1,809	1,827	1,846	1,855	1,864	1,874	1,883	1,892		
주차요금 (원/월)	경기(원) ⑤		100,000	105,000	110,000	116,000	122,000	128,000	134,000	141,000	148,000	155,000	163,000	171,000	180,000	189,000	198,000	208,000	218,000	229,000	240,000	252,000	6,849	
	연간수입		499	550	605	669	739	799	861	934	1,009	1,089	1,156	1,226	1,302	1,381	1,462	1,552	1,641	1,741	1,843	1,955		
주차요금 (원/시간)	일반(원) ⑥		2,000	2,100	2,200	2,300	2,400	2,500	2,600	2,700	2,800	2,900	3,000	3,200	3,400	3,600	3,800	4,000	4,200	4,400	4,600	4,800	19,458	
	연간수입		690	797	919	1,057	1,213	1,327	1,449	1,580	1,725	1,870	2,032	2,189	2,349	2,512	2,678	2,833	2,989	3,148	3,307	3,468		
주차영업수입			1,189	1,347	1,523	1,726	1,952	2,125	2,310	2,513	2,725	2,959	3,187	3,414	3,651	3,893	4,140	4,385	4,630	4,889	5,150	5,423	6,849	
			531	558	586	615	1,262	678	712	747	785	818	865	908	954	1,002	1,880	1,104	1,159	1,217	1,278	2,302		
영업지출 (인건비, 전력료, 보험료, 기타)																							1,793	
운영수익			658	789	937	1,111	690	1,447	1,598	1,766	1,944	1,421	2,322	2,506	2,697	2,891	2,260	3,281	3,471	3,672	3,872	3,121	1,793	
순현재가(N.P.V.)	할인율 11%		-10,816	593	640	685	732	410	774	770	766	760	501	737	716	694	671	472	618	589	561	387	12,609	
누계 N.P.V.			-10,224	-9,583	-8,898	-8,166	-7,756	-6,983	-6,213	-5,447	-4,687	-4,186	-3,449	-2,733	-2,038	-1,368	-895	-277	313	873	1,406	1,793		
내부수익률(I.R.R.)	12.74%																							

(단위: 백만원)

IV. 民資誘致 駐車場 事業의 問題點과活性化方案

1. 民資誘致 駐車場 事業의 推進節次

그간 주차장법에 의하여 시행해 오던 민자유치 주차장 사업은 '97년 들어 서울시내 16개소 주차장 건설 사업에 대해 민자유치 촉진법에 따라 시설사업 기본계획을 고시함으로써 새로운 전기를 마련하게 되었다. 주차장법에 의한 시행절차도 민자유치 촉진법을 준용하여 시행해 왔던 바, 절차상 크게 차이나는 점은 없으나 그동안 많은 문제가 있었던 무상사용기간에 대한 사전조정이 가능해진 것과 여러 업체가 콘소시엄으로 참여할 수 있게 된 점이 가장 큰 변경사항이라 할 수 있다. 민자유치 주차장 사업은 사업신청자 입장에서 보면 그 절차와 내용상 크게 6단계로 구분되는데 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫 번째 단계는 사업기획단계로 지방자치단체에서 고시된 대상 사업부지 중 일부를 선정하여 주변사업 환경조사와 주차수요 등을 통하여 개략적인 사업성 분석을 실시, 참여 의사를 결정하는 것이다. 이 때, 설계사무소나 교통량에 대한 전문기관의 도움을 얻는 경우가 많으며, '97년부터는 콘소시엄 형태의 참여가 가능해진 바 적절한 상대를 찾는 일도 중요한 관건이 된다.

두 번째 단계는 각종 자료를 통하여 기본설계를 작성하고 그를 근거로 한 사업계획서를 작성하여 사업자 신청, 심의를 통하여 사업자를 선정받는 것이다.

제출된 사업계획서는 지방자치단체의 평가기준에 의하여 공무원, 전문가, 교수 등으로 구성된 평가단이 구성되어 평가하게 되며 평가점수가 높은 사업신청자 순으로 우선 협상대상자를 지정한다. 그 후 사업의 구체적인 내용에 대하여 협상이 타결되면 최종적으로 사업시행자로 지정한다.

세 번째는 건축 및 기술 심사 단계로 사업자 선정 후 설계도서에 대하여 미관상, 기능상 상세한 심의과정을 거치게 되며 이때 지방자치단체의 요구사

항 및 공익상 기능을 요구하는 것이 보통이다.

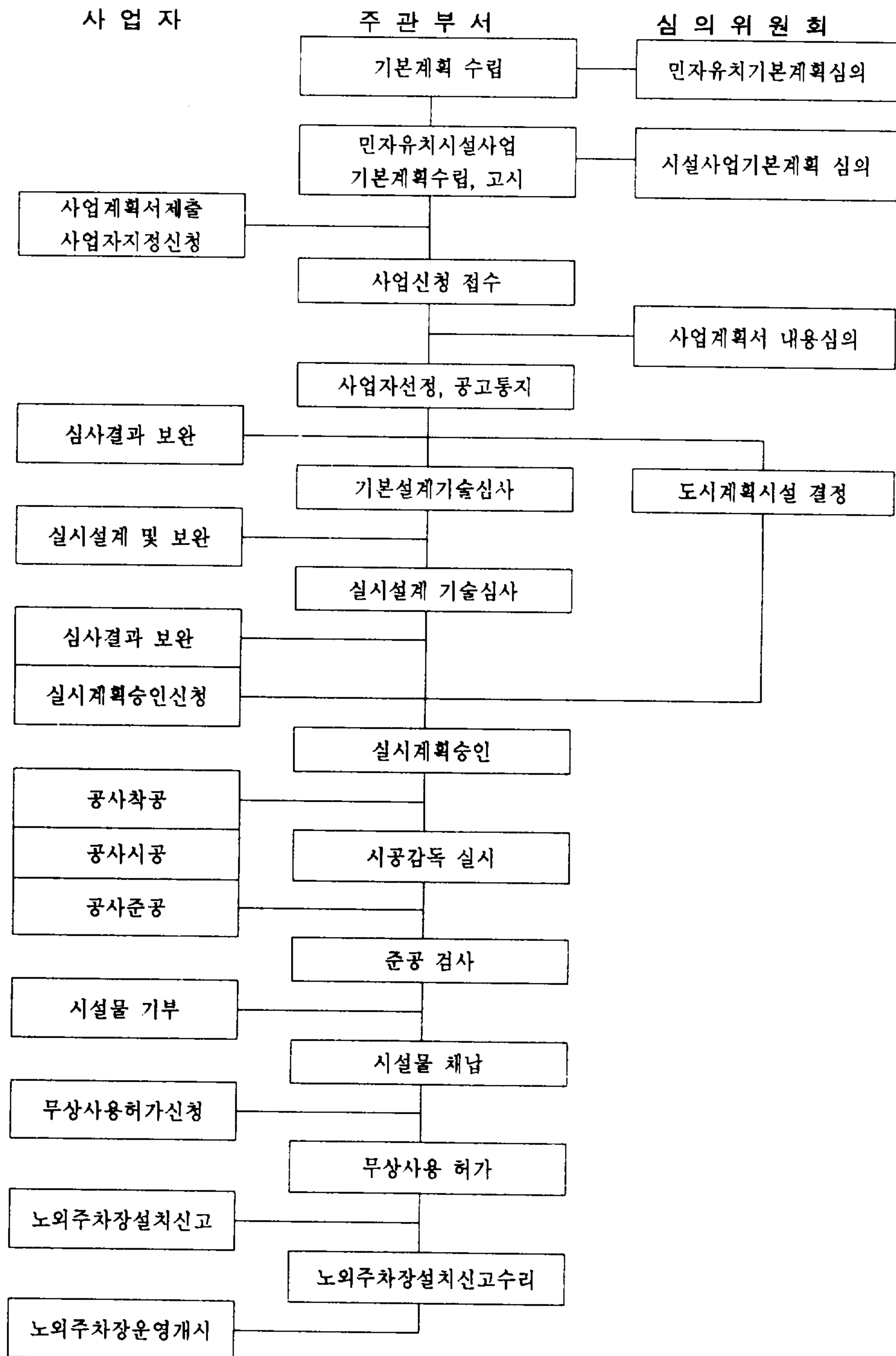
네 번째는 도시계획사업 시행에 따른 각종 인·허가 단계이다. 관할자치단체 즉, 구청, 경찰서, 소방서, 상수도, 하수도 사무소 등에 관련 설계도서 및 사업내용을 통보하여 지방자치단체 주관부서에서 취합하여 최종 시행인가를 내주게 된다.

다섯 번째는 공사단계로 건설회사의 경우 자체사업으로 시공할 수도 있고 건설회사가 아닌 경우에는 주로 도급계약 후 공사의뢰를 하는 것이 보통이다.

여섯 번째는 주차장 건설 후 지방자치단체에 대한 기부채납 및 사후 운영 단계이다. 이 때 당초 사업자 선정 당시 제안했던 무상사용기간에 대한 허가 신청을 하게 되며 노외주차장 설치 신고 후 운영에 들어가게 된다. 이상과 같은 절차를 간단히 정리하면 <표 4-1>과 같고 전체적인 사업추진흐름도는 <그림 4-1>과 같다.

<표4-1> 민자유치 주차장 건설 절차 및 주요내용

절 차	내 용	비 고
사업 계획	<ul style="list-style-type: none"> · 정보수집, 부지조사 · 주차수요예측, 사업환경분석 · 개략 사업성 검토 · 사업참여 결정 · Partner 물색 	<ul style="list-style-type: none"> · 자체조사 및 외부의뢰
사업자 선정	<ul style="list-style-type: none"> · 기획설계, 교통영향분석 · 사업계획서 작성 · 사업공모 용찰 및 선정심사 	<ul style="list-style-type: none"> · 교통, 토목, 건축 의뢰 · 사업자 선정 위원회 구성 (공무원, 교수, 전문가)
설계 및 기술 심사	<ul style="list-style-type: none"> · 기본, 실시설계 · 기본, 실시설계 기술심사 	<ul style="list-style-type: none"> · 기술심사 담당관실 주관
인·허가	<ul style="list-style-type: none"> · 도시계획사업 시행허가 등 	<ul style="list-style-type: none"> · 관할 자치단체
시 공	<ul style="list-style-type: none"> · 자체사업 : 실행확정 후 공사의뢰 · 수주사업 : 도급계약후 공사의뢰 · 공사관리, 준공처리 	
준공 및 운영	<ul style="list-style-type: none"> · 기부채납, 세무처리 · 홍보, 운영, 관리계획 	<ul style="list-style-type: none"> · 관할 자치단체의 무상사용 기간 준수



<그림 4-1> 사업추진절차 흐름도

2. 民資誘致 駐車場 事業의 問題點

전장에서 사례분석을 통하여 도출된 문제점들과 추진절차를 중심으로 분석하면 현재 민자유치주차장사업의 모든 문제점을 파악할 수 있다. 또한 이러한 문제점들을 면밀히 파악하면 그에 대한 실질적인 대안이 나올 수 있을 것이다. 실제 운영사업장과 추진 계획중인 사업에서 발생한 다양한 문제점들을 본질적으로 유사한 것끼리 모아 정리하면 다음과 같다.

1) 附帶施設 規模와 用途 制限

우선 법적인 제한 사항을 살펴보면 주차장법 시행령 제 1의 2항에서 설치가능한 부대시설의 제한을 들 수 있다. 현행법상 설치가능한 시설로서 근린생활시설· 근린공공시설· 자동차 관련시설· 업무시설· 전시시설· 운동시설 외에 그 동안 논란이 되오던 판매시설이 추가되었으나, 건축법상 용도제한은 그대로 남아있어 대부분이 주거지역인 사업부지의 특성상 큰 실효를 거두지 못하고 있다. 전장의 사당역 환승주차장을 비롯하여 '97년도 사업자 모집공고에 제시된 대상사업부지 대부분의 용도가 주거지역인 점을 감안할 때 이것은 사업성판단의 중요한 제약요소가 됨을 알 수 있다.

그 다음으로 부대시설 설치규모의 제한이 있다. 현재 도시계획 시설인 경우 주차장 전체 연면적의 30% 이내로(96. 6 주차장법 시행령 개정) 증가되어 당초 10% 수준보다 많이 완화된 편이나 부대시설 면적내에 기계실, 전기실, 관리 사무실 등이 포함되어 실제적인 용도상 비율은 20~25% 수준이다. 실례로 동대문 지하주차장의 경우에서 보듯이 연면적의 3.5%에

불과한 부대시설은 초기 자금부담 완화에 전혀 도움이 되지 못하여 연평균 30억이 넘는 금융비용을 부담하고 있는 것으로 나타났다.

한편 우수지 복개주차장의 경우 주차장법 시행규칙 제 6조 4항에 따라 설치가능한 부대시설은 편의시설, 간이매점, 자동차 장식품 판매점 정도이고 그 설치규모도 전체 연면적에 20%이내에 불과하다. 또한 도시계획 시설 기준에 관한 규칙 제 112조에 의한 우수지 시설 복개시 건축물 설치제한 규정에 따라 규칙 제 93조에 규정된 하천 복개시와 동일하게 건축물 건설이 불가능한 실정이며 설치가능한 시설도 도로·광장·주차장·체육공원·자동차 운전연습장·녹지 등에 그치고 있다.

그 밖에 건축물의 연면적이 10,000m² 이상인 경우 받는 교통영향평가도 주차장 사업의 경우에는 사업 본연의 취지와 맞지 않는 과도한 제도적 제약이라고 볼 수 있다. 공원 지하주차장의 경우도, 전술한 바와 같은 각종 규제 외에 공원법에 의한 규제가 엄격하게 집행되고 있어 추가적인 제약사항이 발생하고 있다.

2) 複雑한 行政節次와 事業評價 基準 未備

행정적인 면에서도 여러 가지 사업에 장애가 되는 요소가 많이 있다. 우선 복잡한 설계심사 과정을 들 수 있다. 건축심의와 기술심의로 대별되는 심의과정에서 설계변경 요구로 인해 사업 추진 자체가 제동이 걸리는 경우가 흔히 발생하고 있으며 어떤 경우는 건축심의 요구 사항과 기술심 의시 요구사항이 서로 배치되는 일도 있다. 사당역 노외 주차장의 경우 건축심의 2회, 기술심의 3회 등의 심의를 거쳤으며 서울시로부터 당초 700대 규모의 주차장을 1000대규모로 증면요청받아 서울시 정책 변경에

따른 버스, 택시 환승 주차기능 요구, 폐지, 버스터미널 도입요구 등으로 '93년 사업자지정 후 '96년 말에야 시행인가 신청 중에 있다.³¹⁾

또한 유관부처와 사전협의 미흡으로 사업자 선정 후 예상하지 못했던 문제 발생으로 사업착공이 늦어지는 일이 많은 실정이다. 예컨대 구파발역 환승주차장의 경우 '91년 사업자가 지정된 후에야 사업부지가 군사시설보호구역(국방부), 개발제한구역(건설교통부) 등의 각종 제한사항으로 당장 사업이 불가능하게 된 경우이다.³²⁾ 이러한 제약을 다시 푸는데 4~5년이상이 경과하여 서울시의 사업계획 차질은 물론 사업자도 사업성이 크게 악화되어 결국 포기까지 하게 된 것이다. 그 밖에 사전에 사업부지의 지하 매설물에 대한 충분한 조사 및 정보제공이 없어 각종 지장물에 대한 이설비용을 추가로 사업자가 부담하는 경우가 자주 발생하는 것도 사업성을 악화시키는 주요요인이 되고 있다.

한편, 최근에 지방자치제가 실시되면서 중앙부처(서울시)의 사업에 지방관할부처(구청 등)가 비협조적으로 대응하여 사업자가 곤란을 겪는 일도 있다. 예컨대 그 사업대상 지역의 민원이 발생할 경우 전혀 협조를 하지 않는 경우도 있으며 공원 지하주차장의 경우 담당 행정관청의 공원과나 치수과에서 무리한 설계변경을 요구하여 사업추진 자체를 어렵게 하는 경우도 있다. 또한 각종 인·허가 과정에서도 과도하게 많은 행정부처를 관련시킴으로서 장시간이 소요되고 있으며 때로는 사업자가 주무관청을 대신하여 필요한 협의를 하는 일도 있다.

31) 서울시, 문서번호 주차91115-132, 「민자유치주차장 건설 추진」 93.
서울시, 문서번호 주차91115-402, 「추자장내 버스터미널 기능 설치요청」,
1996.

32) 서울시, 문서번호 주차 1110-48, 「구파발역 환승주차장 건설에 따른 통보」,
1994.

전술한 제약요소 외에 일부 정부의 행정적 유인책에도 불구하고 일선 공무원들의 제도운용 방식, 즉 개인적인 판단에 많이 좌우되는것도 중요한 제약요소이다. 구체적으로 투자비와 수입에 대한 평가기준이 서로달라 이견이 자주 발생하고 있다. 이에따라 일방적인 무상사용기간 단축을 요구하는 경우도 있으며 적용할인율, 지급이자율 등도 서로 다르게 적용하여 이견이 끝내 조정되지 않을 경우 사업을 포기하는 경우도 있다. 전장의 사례분석, 사당역 환승주차장사업의 경우 사업자 지정당시 주차장법상 부대시설 허용비율이 연면적의 10%내였으나 서울시의 주차시설규모 확대 요청으로 사업서이 없어 사업이 지연되어 오던중 부대시설비율 20%까지 증대되는 법개정으로 늘어난 주차규모를 수용하고 확대된 부대시설 비율로 사업이 다시 추진되었다.

그러나 서울시에서는 늘어난 부대시설부분에 대하여 임의로 수익을 계산, 무상사용기간 단축을 통하여 그 수익을 상쇄하고자 시도하였다. 결국 증대된 주차시설에 대한 객관적이고 합리적인 판단기준, 상관관계가 정립되어 있지 않은 상태에서 시 담당자의 개인 판단에 의거 업무처리가 되고 있는 것이다.

비슷한 경우로 서소문지하주차장, 훈련원지하주차장, 성내역유수지복개주차장 등이 서울시와 분쟁 또는 협의중에 있으나 쌍방이 만족하는 타협을 하기 어려운 실정이다.

3) 過重한 課稅 負擔

사업의 초기인 준공시점에 현금으로 일시 납부하는 기부채납 부가가치세는 공사비의 10%에 달하는 막대한 금액으로 사업수지에 지대한 영향을

미친다. 이것은 결국 사업비의 증가를 뜻하여 수익성 보전에 주요 애로사항이 되고 있다. 사례분석에서 보듯이 초기에 투입되는 기부채납부가세는 사업기간 전반에 걸쳐 영향을 미치며 수익을 하락의 주원인이 되고 있다. 또한 민자유치촉진법상 제1종시설에서 적용되는 것과 같이 사업운영시 발생하는 수입, 즉 도로통행료 등에는 면세되는 부가가치세를 제2종시설인 민자유치주차장사업의 주차료에는 다시 부과되는 모순도 있다

그밖에 일반사업자와 같이 과세되는 법인세도 사업의 공공재적 성격에 비하여 과도하게 과세되고 있어 투자비 회수기간의 장기화를 가져오는 요인이 되고 있다. 부록에 나타난 동대문지하주차장의 20년 추정손익은 과중한 법인세가 사업에 어느정도의 영향을 미치는지를 보여준다.

4) 財政支援의 不足

불투명한 사업성을 보완하기 위한 자금지원 등의 재정지원 배려가 극히 부족한 실정이다. 민자유치주차장사업의 초기에는 재정지원이 거의 없었으나 최근에는 순공사비의 50%이내에서 최고 20억원까지 지원되고 있다.

그러나 절대금액이 적을뿐만 아니라 용자조건이 연8% 이자율에 3년거치 5년 분할상환에 불과하여 통상 20년 정도의 장기사업인 민자유치주차장사업의 경우 큰 도움이 되지 못하고 있다. 실제로 동대문지하주차장의 경우는 서울시의 재정지원이 전혀 없었으며 '97년 현재 추진중인 사당역 환승주차장의 경우 전체 투자비의 10%에도 못미치는 금액으로 사업정보전을 위한 수단이 되지 못하고 있음을 알 수 있다.

한편 자금조달수단에 있어서는 사업운영기간이 통상 20년 이상인 민자유치사업에 은행대출 최장기간은 10년으로 제한³³⁾되어 있으며 이자율도

33) 은행법 제21조 : 장기금융의 범위.

일반대출과 큰 차이가 없이 적용하고 있다. 또한 사업비의 70~80%를 차입에 의존하는 기업현실에 장기채 및 지방채 시장이 활성화되어있지 않은 것도 자금조달에 장애요인이 되고 있다.

자주 변경되는 교통정책과 급격한 경제여건의 변화등 예측하기 어려운 사업환경에 대하여 투자리스크를 최소화 할수 있는 제도적 장치미비로 대다수 금융기관들이 투자참여 및 대출에 소극적인 자세를 보이고 있다.

그밖에 초기자금을 경감할 수 있는 부대시설의 임대·분양에 있어서도 그 시기를 공정의 70%이상 되는 시점부터 가능³⁴⁾하도록 되어있어 금융비용부담을 완화할 수 있는 시기를 뒤로 늦추고 있는 실정이다.

5) 民資誘致戰略의 不在

(1) 投資危險負擔에 對한 補完策 不在

잠재적인 수요에 대한 잠재적 수익을 목표로 하는 장기사업인만큼 정부의 교통정책, 경제여건에 따라 사업성이 크게 좌우될 수 있다. 이러한 사실은 전장의 동대문 지하주차장의 운영에서 잘 나타나 있는 바, '96년 하반기부터의 급격한 매출감소는 실제로 두차례에 걸친 유가인상과 도심진입 차량억제를 위한 혼잡세 부과 등에 영향을 받은 것으로 나타났다.

그밖에 지하주차장에서 자주 발생하는 대규모 보수공사는 동대문 지하주차장의 경우 45억이상이 투입되었으며 다른 대규모 지하주차장의 경우에도 같은 실정이다. 이러한 우발적 손실에 대한 서울시의 보완책은 전무하며 결국 사업자의 위험부담으로 전가되어 투자를 주저하게 하는 요인이 되고 있다.

34) 서울시, 「주차장건설사업 - 시설사업기본계획 사업설명서」 1997, p.4.

(2) 一律的인 事業推進方式

현재 사업추진방식은 서울시가 보유하고 있는 사업부지를 민간업자에 제공하고 사업자가 자기자본을 투입하여 준공후 기부채납한 다음 일정기간 운영을하여 자금을 회수하는 BTO(Build-Transfer-Operate)방식만으로 추진되고 있다.

그러나 이러한 일률적인 방식은 조기 기부채납으로 인한 조세부담외에도 날로 다양화하는 사회적 사업환경을 무시한 것으로 투자자가 선택의 여지를 없게하는 경직된 사업운영방식이 되고 있다.

(3) 事業主體와 事業者間 信賴不足

무엇보다도 중요한 것은 사업주체와 사업자간에 상호 신뢰부족이다. 시행자인 정부 또는 지방자치단체와 민간 사업자 간에 상호 신뢰부족은 민간업자에 대한 특혜시비 우려와 정부 정책에 대한 불신으로 이어져 국민 복지라는 최종목적에서 벗어나는 일이 자주 발생한다. 정부,지자체가 민자유치사업의 본연의 목적을 잊고 일반 행정처리로 생각하여 소극적인 자세로 임하는 한 민자유치주차장사업의 활성화는 기대하기 어려운 것이 현실이다.

3. 民資誘致駐車場事業의 活性化 方案

서울시를 비롯한 대도시의 중·단기 주차정책 방향은 공영주차장 건설과 민영주차장 지원강화를 통한 공급위주 정책을 추진하며 장기적으로 일정수준 이상의 주차시설이 공급된 도심지역과 교통과밀 지역에 대해서는 주차시설을 억제하고, 주차수요에 비해 공급수준이 미약한 도시외곽지역,

주거지역에 주차장 설치를 강화하는 것이다.³⁵⁾ 최근 도심지역의 일부 소공원 지하주차장을 제외하고는 대부분 도심 외곽지역의 역세권 환승주차장을 강화하는 추세이며 특히 도심교통수요를 억제하기 위하여 새로 착공되는 지하철 건설과 병행하여 부도심 역세권을 중심으로 주차장 건설을 계획하고 있다.

이것은 교통수요 감소이론³⁶⁾에 근거한 시책으로 승용차의 불필요한 도심통행억제와 대중교통체계의 교통수단 전환을 통해 교통수요를 둔화시켜 도로의 소통을 증진시키는 방법이다.

따라서 서울시는 도시외곽 주차장 시설(Park and Ride 개념)의 확충을 교통혼잡세 징수, 도심주차비 인상, 유류비 인상, 대중교통수단 강화 등과 함께 수요감소 이론에 의한 중요한 전제조건으로 인식하고 있다.³⁷⁾

이와 같이 도시외곽의 주차장 시설을 확대 공급하기 위해서는 공공부분에서의 환승주차장(Park and Ride)시설을 많이 건립해야 하나 재원 및 토지 부족으로 현실적 어려움이 많은 실정이다.

이러한 문제를 극복하기 위해서는 민간부분에서 시장경제 원리에 입각하여 주차사업에 적극 참여할 수 있도록 각종 유인책을 강구하여야 한다.

앞서 도출된 문제점들에 대한 분석을 해 보면 요점(Point)은 민자유치주차장 사업의 주체인 서울시 또는 지자체의 사업에 대한 인식의 전환이다.

35) 대도시 주차수요예측 및 적정공급 수준 연구, 교통개발연구원, 1993, p.45.

36) 교통수요 감소이론은 승용차수요를 감소시키는 것으로 감소된 승용차 수요는 대중교통수단으로 전환되어 전체 교통체계의 효율성을 증진시키는 것을 말한다.

진삼현, 「교통혼잡비용 이론을 적용한 승용차이용 행태분석에 관한 연구」, 서울대 대학원 토목공학과 박사학위논문, 1993. 2, p.5.

37) 교통개발연구원, 「자동차 1000만대 시대의 교통문화 및 교통대책에 관한 토론회 자료집」, 1997, p.34.

민간의 창의력과 기술력, 자금력을 도입하여 경영효율을 극대화 하는 것이 민자유치의 기본이념임을 인식하고 가급적 민간사업자에게 자율권을 최대한 보장해 주어야 한다. 또한 민간 사업자도 단순한 이익의 추구 보다는 공공시설에 대한 책임을 가지고 합리적이고 정당한 이윤추구를 통하여 사회에 기여한다는 자세가 필요하다. 이러한 기본적인 입장을 갖고 동 사업의 활성화를 위한 개선안을 살펴 보면 다음과 같다.

1) 果敢한 規制緩和

주차장법상 현재의 주차장 사용 비율 한도 70%를 하향 조정 또는 사업자 자율에 맡기는 것이다. 사업자가 제안한 주차장 비율과 부대 시설비율을 심의위원회에서 심의시 여러 가지 측면에서 검토하여 사업자 지정을 하면 되기 때문이다. 결국 이것은 부대시설면적 비율에 대한 것도 자율화하는 것을 의미하며 이 때에 지나친 부대시설 확대에 대한 우려는 사업자 공모시 일정한 주차장 부분에 대한 기본수용대수를 제시하면 되며 과도한 이익에 대해서는 사용기간과 사용료의 조정을 통하여 조절할 수 있기 때문이다.

또한 주차장내 설치가능한 부대시설의 범위 확대도 필요하다. 복개유수 지나 공원부지의 경우에도 시설관리의 운영상 필요한 최소한의 건축물과 일부편익시설이 허용되어야 한다. 현행처럼 엄격한 제한이 계속되면 사업성 확보가 불가능할 것이다. 그밖에 부대시설의 용도제한 완화가 있다. 주차장법상 허용되는 판매시설도 건축법상 용도에 제한되어 실질적인 효과를 보이지 못하고 있는 바, 당초 주차장법 완화의 취지를 살려 예외 규정을 두어야 한다. 판매시설의 유치는 지자체에서 활발히 진행중인 기존 도로의 지하공간 개발시 상가 조성 등을 통한 개발의 예에서와 같이 대단히

유용한 유인책이 될 수 있다.

한편, 현행 교통영향평가제도도 주차장사업의 경우 예외 규정을 두어 면제 또는 완화된 규정을 적용하여야 한다. 주차장사업으로 인한 교통혼잡을 우려하여 규제한다면 사업취지와 맞지않는 과잉규제라고밖에 볼 수 없기 때문이다.

2) 各種 行政節次의 簡素化

'97년도부터 적용되는 민자유치촉진법에 의한 심의과정도 예전과 큰 차이가 없는 것으로 예상되는데 건축심의 및 기술심의 과정에서 나타나는 각종 지적사항이 현실에 맞도록 시행되어야 하며 심의도 가능하면 일원화 하는 것이 바람직하다. 또한 사업시행 인가시 받는 관련 관공서의 심의도 10여 개가 넘는 것이 보통인 바, 반드시 필요한 부서 3~4개로 축소해야 할 것이다.

또한 사업을 계획하는 중앙 행정부와 구청 등의 해당지역 지방 관할관청과의 공식 협의체 구성이 필요하다. 중앙행정부와 지방 관할관청과의 마찰을 해소하기 위한 방안으로 계획 단계부터 충분한 사전 협의를 통하여 일선 행정기관의 동의를 받아놓고 사업을 시작하여야 하며 각종 민원 발생시에도 공익 사업으로서 공동대처하는 협조 체계가 이루어지도록 유관부서간에 협의체를 구성하는 것이 바람직하다.

3) 公正한 事業計劃 評價方法의 開發

'97년부터 시행되는 민자유치촉진법에 의한 사업시행은 기존 사회간접 자본시설사업에서와 같이 사업자 지정후 기본설계단계에서 산출된 사업비와 실시설계계획에 의한 실투입비 사이에 큰 차이가 발생할 경우 양자간의 합의를 위한 합리적인 분석의 틀이 민자유치 주차장 사업에서도 시급

히 요구된다. 필요한 경우 외부공인기관에 의한 평가제도 권해 불만하며 각종 전문기관을 통한 기본적인 틀을 마련하여 공청회 등의 검증을 거쳐 법제화 하는 것도 한 방안이 될 수 있다.

한편 시설사업기본계획에서 총사업비 규모, 무상사용기간, 할인율 등 구체적인 지침을 제시하는 것은 사업계획서 평가 자체가 무의미하므로 기본적인 지침 이외에는 민간의 기술력과 창의력, 설계의 독창성, 아이디어의 참신성을 주 평가대상으로 하는 것이 궁극적인 평가의 목표가 되어야 한다.

4) 各種 稅制 支援

우선 가장 큰 것이 기부채납 부가세로 사업초기에 부담하는 순공비의 10%에 달하는 세액은 사업자에 큰 부담이 된다. 따라서 완전 면세가 필요하며 이것이 어려울 경우 5% 이하로 낮추어야 한다. 부가가치세 납부로 총투자비가 늘어나면 사용료가 높아지고 무상사용기간이 장기화되어 결과적으로 사업성이 나빠지는 원인이 되기 때문이다. 또한 주차료에 과세되는 부가세도 1종 사업에서와 같이 전액 면세되어야 형평에 맞을 것이다. 법인세를 비롯한 지방세와 국세감면도 적극 검토되어야 하며, 총사업비의 일정 부분을 비용으로 인정하여 공공사업에 준하는 수준으로 감면하여야 한다. 사업의 주체가 정부, 지자체였다면 제세공과금의 부담이 없을 것이나 동일한 시설사업을 민간이 추진한다고 해서 세금을 부과하면 투자비의 조속한 회수를 선호하는 민간기업의 투자가 당연히 줄어들기 때문이다.

5) 財政 支援의 強化

민자유치주차장사업의 직접금융지원은 용자금액을 50억이상 대폭 증액시

키고 용자기간과 이자율도 10년이상 장기저리로 대출해야 할 것이다. 또한 중소기업의 범주에 포함시켜서 중소기업 지원과 같은 차원에서 금융지원이 가능하도록 하는 방안도 제도적 측면에서 뿐만 아니라 행정적 차원에서도 적극 검토해 볼 만한 사안이다. 그밖에 현재와 같은 금융시장 여건에서는 10년 이상의 장기자금을 조달하는 것이 매우 어려운 상황이므로 정부가 분리과세 적용, 면세 등의 혜택이 부여된 사회간접자본 채권을 발행할 수 있도록 배려 해야한다. 이 경우 금융종합과세 실시후 투기성 자금화될 우려가 있는 국내 유동자금과 실명화하지 못한 지하자금 등을 지역내 사회간접자본시설 확충을 위한 장기자금으로 유인할 수 있을 것이다.

한편 민간기업의 투자는 수익을 전제로 하는 것이므로 전장에서 논한 바와 같이 교통 정책적 변화나 도시계획변경 등으로 급격한 주차수요 감소와 같은 불안요인에 대하여 적절한 위험할증(Risk Premium)개념으로 특별 용자지원 등 제도적인 보완을 해주는 것이 필요하며 지하 주차장에서 자주 발생하는 대형 하자보수공사 등에도 긴급 자금을 지원하는 방안을 검토해 볼만하다.

6) 積極的인 民資誘致 戰略

(1) 投資危險에 對한 補完策

불투명한 장기사업에 대하여 최저의 수익성을 보장하는 제도적 장치가 필요하다. 전술한바와 같이 사업자의 전적인 과실이 아닌 사업외적인 요인에 의하여 투자자가 손실을 입을 경우 정부.지자체에서 행정적,재정적 지원을 통하여 보전을 해 줌으로써 민간사업자가 안심하고 투자할 수 있도록 배려하는 것이 중요하다. 물론 사업에 대한 위험(Risk)은 어느정도

사업자도 부담해야 할 것이나 어느 일방이 전적으로 부담하는 것은 불합리하기 때문이다.

(2) 事業形態의 多樣化

현재 민자유치주차장사업은 민자유치촉진법상 2종 시설로서 BOO(Build-Own-Operate) 방식이 가능하나 법 제 22조의 단서 규정에 의거 국가 또는 지자체에 귀속될 수 있는 공영시설로 보아 BTO(Build-Transfer-Operate) 방식을 택하고 있다. 그러나 100% 민자유치개념을 다각적 투자방식으로 전환하여 민간의 투자부담을 감소시키고 수익성이 개선되어 활발한 민자참여를 유도하는 방안이 강구되어야 한다. 예컨대 민자유치주차장사업도 BTO방식에서 BOT (Build-Operate-Transfer) 방식으로 전환해보는 것도 좋은 유인책이 될 수 있으며, 사업부지 제공외에 사업비에 대한 부담을 조정하여 민관사업이 될 수도 있으며, 지역주민을 포함한 제 3섹터 방식도 도입해 볼만하다.

(3) 事業主體와 事業者間的 互相信賴 強化

사업주체와 사업자간에 상호신뢰는 민자유치사업에 있어서 가장 중요한 요소이다. 서로에 대한 불신을 씻고 쌍방의 계획과 의도를 공개함으로써 신뢰를 쌓을 수 있을 것이다.

지자체는 판단의 근거를 공개하고 추진과정, 인·허가과정을 효율적으로 진행함으로써 민간사업자의 신뢰를 얻어야하고 민간사업자는 사업계획의 투명성을 보여주고 적절한 이유를 제시함으로써 지자체의 신뢰를 얻어야 한다. 그럴때 상호 협조하여 가장 효과적이고 신속한 사업추진이 될 것이며 민자유치가 활발히 전개되어 국민편익증대라는 공동의 목표를 완

성할 수 있을 것이다.

<표4 - 2> 민자유치 주차장 사업의 활성화 대책요약

구	분	현	행	개	선	방	안
제도개선	주차장법	· 부대시설비율 30%이내 제한 · 주차장내 설치가능 부대시설 제한	· 부대시설 확대 또는 자율화 · 설치가능 부대시설확대				
	도시계획법 공원법	· 복개유수지, 공원 등에 건축물 설치제한	· 시설관리 및 운영에 필요한 최소한 건축물 설치 허용				
	각종심의	· 건축심의,기술심의등 다단계	· 일원화 및 간소화				
행정지원	협의체 구성	· 중앙부처와 해당지역 관할 관청과의 마찰	· 협의체를 통한 사전의견 조정 및 협조				
	각종심의	· 건축심의, 기술심의, 교통영향평가	· 일원화 및 간소화				
	사업평가기준	· 미흡한 수준	· 객관적인 분석,평가기준 마련 · 객관성 부여가능한 외부전문기관 분석				
세제지원	부가가치세	· 기부채납 부가세 및 사용료에 부가가치세 부과	· 대폭 감면 또는 BTO방식에서 BOT방식으로 사업완료후 납부				
	법인세	· 법인세율 28%	· 대폭감면				
금융지원	채권발행	· 불가	· 사회간접자본 채권발행 허용				
	직접지원	· 자체예산 지원한도 20억원 이 자율 연8%, 3년거치 5년 분 할상환	· 50억 이상 확대 10년이상 장기저리				
	금융기관지원	· 일반대출조건 적용	· 중소기업에 준하는 융자 혜택				
기 타	우발적 손실	· 정부정책에 의한 수입감소 · 대규모 하자보수 등에 의한 추가부담	· 특별 융자 등 지원대책				
	사업추진방식의 다양화	· BTO방식	· BOO, BOT방식, 제3섹터 등				

4. 期待效果와 限界

본 논문은 민자유치 주차장 사업 활성화 방안을 찾기 위해서 이론적 배경과 실제 운영상황을 분석하여 문제점을 발굴하고 그 대안을 제시해 보았다.

그러나 근본적으로는 민자유치 주차장 사업이 사회간접자본 시설에 속하는 만큼 현재 활발히 추진중인 다른 사회간접자본 시설 사업활성화에도 적용할 수 있는 기초 작업으로서의 의의를 갖는다. 또한 어느 면에서 과도한 민간화 요구를 제시한 점도 있지만 현황 파악과 제도분석을 통한 적극적인 민자유치 방안을 제안했다는 점에서 의미가 있다고 본다.

이제 사회·경제 등 모든 분야에서 자율화, 민간화는 시대적으로 필연적인 현상이며, 수용능력의 한계에 다다른 각종 사회간접자본 시설, 기반 시설(Infrastructure)을 서둘러 구축하기 위해서는 민간자본의 적극적인 활용이 불가피한 실정이다. 따라서 본 연구가 제공하는 이론적 배경과 분석의 틀, 제도적·행정적 대안은 유사한 민자유치 사업에서 별 수정없이 쉽게 응용될 수 있을 것이다.

이 연구는 민자유치 주차장 활성화라는 비교적 좁은 범위의 영역을 다루었기 때문에 많은 부분을 사회간접자본 시설에 관한 이론에 치중하였고 사업 평가 및 분석의 틀도 좀 더 다양한 사례를 통하여 심도있게 분석, 검증하여야 하나 아직 초기단계인 국내 민자유치 사업에 비추어 한계가 있었다고 본다.

또한 주차장 사업과 불가분의 관계인 교통학적 문제, 주차장 자체가 갖고 있는 입지적 분석, 주차시설, 설계 등을 입체적으로 다루는 데에도 미

흡했다고 본다.

따라서 향후 이러한 교통 및 주차정책의 다양한 측면을 망라한 종합적이고 다원적인 접근을 통하여 장기적 대안을 제시할 수 있는 연구가 필요할 것이다.

V. 結 論

1. 要約 및 結論

본 논문은 사회간접자본의 하나인 민자유치 주차장 사업을 활성화하기 위한 방안을 모색해 보기 위하여 사회간접자본의 공급을 담당하고 있는 정부(지자체)와 민간과의 관계를 사회간접자본의 개념과 시장이라는 차원에서 재정립해 보았다. 또한 동 사업을 활성화하는 데 영향을 줄 수 있는 정부의 역할을 행정적 제도적 차원에서 고찰해 보았고 실제 운영과 추진 중에 있는 사업의 사례연구를 통하여 민간 참여 활성화 방안을 제시하고자 하였다.

민간참여를 활성화하는 방안에 대한 수많은 정의와 개념설정, 대안들은 대개 정부기능의 축소를 함축하고 있다. 또한 민자유치 사업의 활성화는 정부의 기능과 역할이 큰 비중을 차지하고 있는 영역에 민간의 자본이나 기술을 적극적으로 도입함으로써 이루어진다.

그러나 현재 우리의 여건은 현실과 거리가 있는 제도적 제한 사항과 각종 심의 등의 복잡한 행정절차로 민간사업자의 참여를 막고 있으며, 과도한 과세제도로 사업성을 악화시켜 민간참여를 어렵게 하고 있다.

한편 민자유치 주차장 사업에서 정부(지자체)와 민간은 동 사업이 사회간접자본으로서의 기능, 즉 파급효율과 수익사업으로서의 수익률을 비교하게 되며 이 두 개의 요소는 투자규모를 결정하는 데 민간과 정부의 행동기준이 된다. 정부(지자체)는 민자유치 주차장 사업을 활성화하기 위하

여 각종 유인·규제 수단을 사용하고 있고 이 때, 유인·규제 수단은 사업의 투자규모, 수익률에 큰 영향을 미친다. 따라서 이러한 유인과 규제수단을 합리적으로 보완 또는 폐지함으로써 민자유치 주차장 사업을 활성화할 수 있다.

구체적으로는 기본적인 정책방향을 시장경제 원칙에 충실한 자율화와 규제완화에 두고 첫째, 투자규모와 부대시설비율, 용도제한등 공공시설로서 최소한의 규제를 제외하고는 민간의 창의력과 관리능력을 믿고 투자와 운영에 최대한의 자율권을 부여하고 둘째, 각종 인·허가 사항을 대폭 간소화하고 정부,지자체 간의 협의를 활성화하여 행정적 지원을 강화하여야 하며 셋째, 부가가치세, 법인세 감면등 세제지원과 채권발행, 장기저리 대출등 금융지원을 통하여 적극적인 유인책을 실시함으로써, 민자유치 주차장 사업의 활성화를 이룰 수 있다.

參 考 文 獻

- 건설교통부, 「수도권 신공항고속도로 민자유치 시설사업 기본계획」, 1991
- 건설교통부, 「건설교통부 민자유치업무 처리요령」, 1995. 5
- 교통개발연구원, 「대도시 주차수요예측 및 적정공급 수준 연구」, 1993
- _____ , 「자동차 1000만대 시대의 교통문화 및 교통대책에 관한 토론회 자료집」, 1997
- _____ , 「한국 교통 관광 통계 격월보」, 1995. 2
- 김경호·외 2인 「한국의 현대건축 주차장계획과 설계」, 서울 : 산업도서출판공사, 1994,
- 김 도 창, 일반행정론(하), 서울 : 청운사, 1992
- 김 상 일, 「사회간접자본의 유형화를 통한 민간참여의 활성화」 서울대 대학원 도시공학과 논문, 1995. 2,
- 내 무 부, 「한국도시연감」, 1994. 1995
- 동부건설(주), 「동대문 지하주차장 운영 분석 자료」, 1996
- _____ , 「사당역 환승주차장 사업계획 보고」, 1996
- 동아대 학교 부설 한국자원개발 연구소, 「부산시 주차장정비 기본계획의 노외주차장 공급방안에 관한 연구」, 1991
- 배 득 종 · 김성수 · 유평준 (공저), 민자유치론, 서울 : 박영사, 1995
- 서 울 시, 「주차종합대책」, 1991
- _____ , 「민자유치에 의한 노외주차장 건설 업무 추진 지침」, 1991,
- _____ , 「민자유치 주차장 시설 사업 기본계획 사업설명서」, 1997. 3

- 양 지 청 · 정재하, 「사회간접자본의 효율적 공급방안에 관한 연구」,
국토개발 연구원, 1991. 12
- 이 동 규, 「사회간접자본 투자에 대한 평가방법의 개선」, 한양대
대학원 도시공학과 석사학위논문, 1993. 7
- 전 상 경 (역), 시장과 정부 - 불완전한 선택대안, 교문사 : Chales
Wolf, Jr. 1988, Market or Governments : Choosing
between Imperfact Alternatives, the RAND corporation,
1991
- 정 재 근, 시가공시 및 평가법규, 서울 : 법문사, 1994
- 진 삼 현, 「교통혼잡 비용 이론을 적용한 승용차 이용 행태분석에
관한 연구」, 서울대 대학원 토목공학과 박사학위논문,
1993. 2
- 조순 · 정운찬, 경제학원론 제4판, 서울 : 법문사, 1990
- (주)국제산업정보연구소, 「주차장 사업의 현황과 개발방안」, 1993

APPENDIX

동대문 지하주차장 20년 손익추정

- 손익계획
- 자금수지분석
- 매출액 산출내역
- 사업성 검토 결과
- 손익 산출 근거

□ 동대문주차장 20년 추정손익('97. 2. 11. 수정계획)

손익계회		(단위: 백만원)																						
구	년	※ 1 '93	※ 2 '94	※ 3 '95	※ 4 '96	5 '97	6 '98	7 '99	8 '2000	9 '01	10 '02	11 '03	12 '04	13 '05	14 '06	15 '07	16 '08	17 '09	18 '10	19 '11	20 '12	21 '13	계	
매출	일반권	866	2,200	2,594	3,212	3,709	3,895	4,461	4,461	4,957	4,957	5,453	5,453	5,948	5,948	6,568	6,568	7,188	7,188	7,931	7,931	7,931	7,931	103,658
	정기권	564	1,932	1,972	1,599	1,736	1,822	2,108	2,108	2,317	2,317	2,547	2,547	2,804	2,804	3,083	3,083	3,389	3,389	3,730	3,730	3,730	3,730	50,807
	임대관리비	-	-	-	-	48	51	53	56	59	62	65	68	72	75	79	83	87	91	91	96	101	53	1,198
매출	소계	1,430	4,132	4,566	4,810	5,443	5,768	6,623	6,626	7,333	7,336	8,064	8,068	8,824	8,828	9,730	9,733	10,663	10,663	11,757	11,757	11,757	11,757	155,482
	경상경비	564	810	925	1,019	1,170	1,229	1,290	1,354	1,422	1,493	1,568	1,646	1,729	1,815	1,906	2,001	2,101	2,206	2,206	2,317	2,317	2,317	32,275
	경기상각비	565	1,169	1,169	1,169	1,400	1,446	1,446	1,446	1,446	1,446	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	1,448	27,903
원가	시설투자비용	-	-	-	-	48	51	53	56	59	62	65	68	72	75	79	83	87	91	91	96	101	53	1,198
	소계	1,430	4,132	4,566	4,810	5,443	5,768	6,623	6,626	7,333	7,336	8,064	8,068	8,824	8,828	9,730	9,733	10,663	10,663	11,757	11,757	11,757	11,757	155,482
	경상경비에 포함됨	1,148	1,980	2,095	2,188	2,751	2,960	3,075	3,140	3,140	3,253	3,325	3,446	3,526	3,656	3,744	3,892	3,989	4,148	4,255	4,434	4,552	4,552	67,733
매출 이익	282	2,152	2,471	2,622	2,743	2,808	3,548	3,485	3,485	4,080	4,011	4,618	4,542	5,168	5,084	5,838	5,745	6,515	6,413	7,323	7,210	7,210	7,210	87,730
영업외수지(기금, 수입이자)	※	-1,888	-3,342	-3,329	-3,116	-2,573	-2,734	-2,572	-2,308	-2,035	-1,690	-1,324	-880	-406	155	756	1,467	2,226	3,107	4,052	5,147	3,159	-8,137	
경상 이익	-1,616	-1,190	-858	-494	169	74	976	1,177	2,046	2,321	3,294	3,662	4,762	5,239	6,593	7,211	8,741	9,520	11,374	11,374	12,356	4,233	79,593	
법인 이익	-	-	-	-	-	51	22	294	354	616	699	992	1,102	1,433	1,577	1,985	2,171	2,631	2,631	2,866	3,424	3,719	23,935	
당기 순이익	-1,616	-1,190	-858	-494	169	23	954	884	1,691	1,706	2,596	2,671	3,660	3,806	5,016	6,570	8,899	9,570	11,374	11,374	12,356	513	55,858	
누계 순이익	-1,616	-2,807	-3,664	-4,158	-3,989	-3,965	-3,011	-2,128	-437	1,269	3,864	6,535	10,195	14,000	19,017	24,244	30,814	37,703	46,212	55,145	55,658			

※ 주1) '93-'96년 : 실적치 대입

※ 주2) 금융비용 : 전년도 누계지급수지에 의해 실제 발생한 금액 대입

지급수지 계획		(단위: 백만원)																						
구	년	1 '93	2 '94	3 '95	4 '96	5 '97	6 '98	7 '99	8 '2000	9 '01	10 '02	11 '03	12 '04	13 '05	14 '06	15 '07	16 '08	17 '09	18 '10	19 '11	20 '12	21 '13	계	
수입	일반권	866	2,200	2,594	3,212	3,709	3,895	4,461	4,461	4,957	4,957	5,453	5,453	5,948	5,948	6,568	6,568	7,188	7,188	7,931	7,931	7,931	7,931	103,658
	정기권	564	1,932	1,972	1,599	1,736	1,822	2,108	2,108	2,317	2,317	2,547	2,547	2,804	2,804	3,083	3,083	3,389	3,389	3,730	3,730	3,730	3,730	50,807
	부대시설 보증금 수입 이자	700	-	-	60	1,484	6	-	155	-	170	-	187	-	206	-	227	-	250	-	275	-	275	3,720
지출	임대관리비	-	-	-	-	48	51	53	56	59	62	65	68	72	75	79	83	87	91	91	96	101	53	1,198
	소계	700	1,430	4,132	4,566	4,870	5,774	6,623	6,761	7,333	7,506	8,064	8,255	8,824	9,190	10,485	11,427	12,889	14,025	15,809	17,183	17,183	17,183	179,251
	사업비	23,389	584	810	925	1,019	1,170	1,229	1,290	1,354	1,422	1,493	1,568	1,646	1,729	1,815	1,906	2,001	2,101	2,206	2,317	2,432	1,277	32,275
수입	경상경비	-	-	-	-	-	100	105	110	116	122	128	134	141	148	155	163	171	180	180	189	198	104	2,282
	시설투자비용	-	-	-	-	48	51	53	56	59	62	65	68	72	75	79	83	87	91	91	96	101	53	1,198
	보증금 환별	-	-	-	-	-	51	22	294	354	616	699	992	1,102	1,433	1,577	1,985	2,171	2,631	2,631	2,866	3,424	3,719	23,935
지출	소계	23,389	2,462	4,153	4,954	4,134	4,299	4,223	4,296	4,196	4,186	4,023	3,951	3,719	3,732	4,023	4,528	4,873	5,440	5,440	5,854	6,530	8,191	123,593
	경상경비에 포함	-	-	-	-	181	185	234	230	269	265	305	300	341	335	385	379	430	423	483	476	71	5,293	
	당기 지급수지	-22,689	-1,032	-21	-388	736	-1,481	1,475	2,400	2,484	3,137	3,322	4,041	4,304	5,105	5,468	6,462	6,899	8,016	8,585	9,955	10,653	-1,783	55,658
누계 지급수지	-22,689	-23,721	-24,130	-23,394	-24,855	-23,380	-20,980	-18,496	-16,359	-12,037	-7,996	-3,692	1,413	6,871	13,334	20,233	28,249	38,834	48,788	57,441	55,658			

매출액 산출내역

구	분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	계	
	평균추정 (가)	.93	.94	.95	.96	.97	.98	.99	.2000	.01	.02	.03	.04	.05	.08	.07	.08	.09	.10	.11	.12	.13	(L)	
이용대수	일반(대/월)	962	2,444	2,883	2,379	2,498	2,623	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	1,377	
	정기(대)	287	932	904	586	615	646	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	679	399	
판매대수	계	1,249	3,376	3,786	2,965	3,113	3,269	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	3,432	1,716	
주요요금	일반(원/시)	2,000	2,000	2,000	3,000	3,300	3,300	3,600	3,600	4,000	4,000	4,400	4,400	4,800	4,800	5,300	5,300	5,800	5,800	6,400	6,400	7,000		
	정기(원/월)	180,000	190,000	200,000	250,000	275,000	275,000	303,000	303,000	333,000	333,000	366,000	366,000	403,000	403,000	443,000	443,000	487,000	487,000	536,000	536,000	590,000		
매출	일반권	866	2,200	2,594	3,212	3,709	3,895	4,461	4,461	4,957	4,957	5,453	5,453	5,948	5,948	6,568	6,568	7,188	7,188	7,931	7,931	2,169		
	정기권	564	1,932	1,972	1,599	1,736	1,822	2,108	2,108	2,317	2,317	2,547	2,547	2,804	2,804	3,083	3,083	3,369	3,369	3,730	3,730	1,028		
	임대관리비					48	51	53	56	59	62	65	68	72	75	79	83	87	91	96	101	53		
	계	1,430	4,132	4,566	4,810	5,493	5,768	6,623	6,626	7,333	7,336	8,064	8,068	8,824	8,826	9,730	9,733	10,663	10,668	11,757	11,762	3,248		

* 일반권은 주요요금 적용, 정기권은 3개월권을 1개월권으로 환산하여 계산

사업성 검토 결과

1. NPV 및 IRR 계산

구	분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	합계	
현금유입(CF)		-22,688	866	3,321	2,940	3,851	1,112	4,209	4,972	4,792	5,171	5,011	5,365	5,184	5,512	5,302	5,706	5,433	5,791	5,477	5,903	5,506	-4,943	63,796	
PRESENT VALUE		-22,688	780	2,686	2,150	2,537	660	2,250	2,395	2,079	2,022	1,765	1,702	1,482	1,419	1,230	1,183	1,023	982	837	813	683	-552	7,457	
누계 P.V		-22,688	-21,909	-19,213	-17,063	-14,528	-13,866	-11,616	-9,221	-7,142	-5,120	-3,355	-1,653	-171	1,248	2,478	3,671	4,894	5,876	6,513	7,326	8,009	7,457		

* 현금유입(CF)=당기지급수지-수입이자+지급이자
할인율 11.0%

NET PRESENT VALUE 7,457 I.R.R 14.8%

손익산출 조건

구	분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	합계	
주최연수(년)		1.183																						
평균주최시간(시)		1.5																						
요금인상(매년)		10%																						

이자율

구	분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	합계	
실적치		16.3%																						
실적치		9.4	14.0%																					
추정치		9.6	12.0%																					
추정치		9.7 이후	11.0%																					
년인상률				30.1%																				

불가상충률 5.0%

시행보수비 : '98년 1회, 매년 5% 상승

임대보증금 매년 10%인상

년 운영인수(D) 330 (평균기준)

임대료는 평일의 50%로 볼

- 주최수요 : '98년까지 5% 증가한 대수 계속 유지

구	분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	합계	
- 가지보수비		.96	.96	.97																				
공사비		1,836	1,904	300																				
금융비용		43	346	85																				
계		1,879	2,250	385																				

ABSTRACT

The Facilitating Measures For an Active Construction of Privatized Parking Lots Businesses

Lee, Jae-Kweun

Major in Real Estate

Dept. of Real Estate

Graduate School of Public Administration

Han Sung University

Owing to the economic and social development in Korea, the number of automobiles in the big cities led by Seoul has been drastically skyrocketing, and especially the number of private vehicles increased at the higher growing rate. Such phenomenon has brought up us to face lots of traffic problems, in which the lack of parking places has become one of the hottest issues in Korean social problems.

This Study has been focused the extensive review why privatized parking lot business as one of SOC(Social Overhead Capitals) are inactive, and has been tried to provide necessary resolutions and alternatives to solve out the problems through

physical analysis and case studies.

In brief, this study can be concluded as follows; It is strongly suggested that the principle policies for Privatized Parking Business must be based on the free market mechanism which shall be directed to self-regulation and deregulation in order to facilitate the construction of parking lots by the inducement of private capitals. At first, except the size of investment amount, the ratio of auxiliary space to the parking space, and the restriction on the utilization of building space, which are the minimum requirements for the public facilities, the maximum allowances should be given to the private companies for the investment and management of the parking lots, based on the firm belief on the creativeness and the management capability of private sectors. Second, the central or local governments should support the private investors by simplifying the necessary steps of authorization and permits required by the many kinds of laws and regulations, for which public sectors must endeavor to make ease of every discussions among the related authorities. Third, in order to subsidize for the low profits of the parking lots, the inducing authorities should consider financial allowances directly

by long-term finance and special favors including the issuance long-term bonds, or indirectly by allowing taxation benefits including the exemption/reduction of VAT(Value Added Taxes) and Corporate Taxes. At last, this study shows us that an active constuction of Privatized Parking Lots can be much facilitated complying with the above recommendations in the near future