9. 민자유치를 통한 효율적 항만재원 조달 방안에 관한 연구

무역학과 최 금 산
지도교수 이 수 호

오늘날 세계경제의 글로벌화에 따라 아시아 국가들이 지속적인 경제성장에 힘입어 아시아 국가를 중심으로 무역의 개편이 전개되고 있다. 이들 국가 특히 동북아시아가 세계의 물류중심지로 부상함에 따라 홍콩, 싱가포로, 고베, 카오슝 등 아시아 주요항만은 항만시설을 확충하고, 대규모 물류단지를 조성하는 등 중심항만으로 도약하기 위하여 치열한 경쟁을 진행하고 있는 중이다. 그러나 우리나라 항만의 시설확보율은 1999년 기준 88%로 수출입화물의 만성적인 적체현상으로 국내산업의 물류비 부담을 가중시켜 국가 경쟁력을 떨어뜨리는 원인으로 작용하고 있다. 향후 2001년에는 항만물동량이 현재의 3배 규모로 증가할 것으로 전망되어 기존항만 확충과 함께 신항만 조기개발추진이 필요한 실정이다.

그러나 이러한 항만시설은 사회간접자본시설로써 그동안 정부가 시설을 건설해왔었다. 하지만 현재 정부의 예산만으로는 부족한 사회간접시설 특히 항만시설을 확충하기에는 많은 어려움이 따르고 있다. 즉 국가경쟁력을 제고하고, 동북아시아의 물류 중심항만으로 육성하기 위해서는 약 31조원의 막대한 투자비가 소유되나 정부재정의 한계로 부족한 항만시설을 확보하기에는 많은 문제점이 있다. 이에 따라 항만에 소요되는 재원을 확보하기 위해 민자유치를 통해 필요한 항만시설을 건설하게 되었다. 따라서 민간에서 조달될 수 있는 재원들을 활성화하고 민자유치개선을 통한 효율적인 항만재원 조달방안을 강구하게 되었다.

먼저, 민자유치의 개선방향으로 민자유치의 장애요인으로 작용하고 있는 각종 규제를 완화하고 사업 추진 시부터 사업완공 때까지의 많은 복잡하고 까다로운 인허가절차를 간소화가 필요하며, 수익성 보장을 위한 적정사업단위의 책정 및 민자유치 지원단 구성, 제 3섹터의 활용과 민자유치 항만의 관리체계 확립 등 민자유치 발전방향을 제시해 보았다.

다음으로 항만재원 효율화 방안으로 첫째, 채권의 활성화하기 위해 국공채(사회간접자본채권) 및 특수채권을 활용하고 국내 및 외국의 채권시장을 다각도로 활용하여 항만투자재원을 확보해야 한다. 이를 위해 채권발행한도의 예외적용이 필요하며, 채권의 만기나 종류를 다양화하여야 하며, 그리고 채권발행의 기회를 확대시킬 필요가 있으며 채권발행규제를 완화해야 한다. 또한 채권발행으로 인한 조달비용을 축소할 수 있는 금융기법의 개선이 이뤄져야 하며 무엇보다 채권을 활성화하기 위해서는 국공채 시장을 활성화되어야 한다.

둘째, 프로젝트 파이낸싱 기법을 활용할 필요가 있다. 프로젝트 파이낸싱은 사업자체의 현금흐름을 근거로 자금을 조달하고 사업시행자의 원리금 상환도 해당 프로젝트에서 발생하는 현금흐름에 의존하는 금융방식으로 항만투자와 같이 막대한 소요자금이 필요한 SOC사업에 활용할 가치가 충분히 있다. 이러한 프로젝트 파이낸싱은 항만부문을 제외한 도로, 발전소 등등 다른 SOC사업에 활용되고 있으며 점차 확대되고 있는 실정이다. 따라서 프로젝트 파이낸싱에 의한 항만재원조달을 조달하기 위해서는 항만건설 시 민자사업자 직접투자위주의 투자방식에서 공공법인이 참여하는 간접투자방식으로 항만투자방식을 전환하여야 하며, 프로젝트 파이낸싱의 성공여부의 관건인 프로젝트 수익률을 일정수준 이상으로 보장해 주어야 한다. 그리고 항만시설의 사업규모는 다른 SOC사업규모보다 크기 때문에 비록 항만시설사업이 단일사업이라 할지라

도 사업규모를 여러 개로 분리하여 사업시행자가 프로젝트를 자율적으로 제시함으로써 프로젝트 파이낸싱을 활성화시킬 수 있다. 그리고 민간투자사업에 공공법인이 사업시행자로 준공 후 국가에 귀속되는 SOC자본시설에 대한 출자비율 규정을 완화하여 공공법인과 민간법인으로 구성된 제 3섹터를 설립하여 항만을 건설하고 여기에 소유되는 재원을 프로젝트 파이낸싱으로 조달해 항만재원으로 이를 활용할 필요가 있다.

셋째, 외국자본에 의한 항만재원의 확보를 들 수 있다. 기존의 외국자본은 국내 여러 산업에 많이 유치되고 있으나 항만부문에서는 저조한 편이다. 이는 항만에 관심을 보이는 외국투자기업이 항만운영업체에 한정되어 있었고, 이들 투자기업에 대한 경영 및 운영전략에 대한 정보의 부족 등이 외국인 투자 부진의 하나의 이유였다. 따라서 정부는 외국인 투자유치 시 이들 외국의 항만운영업체의 경영방식 등을 검토하여 유리한 입장으로 외국인 투자유치 협상에 임해야 할 것이다. 그리고 국가신인도 부족과 정책일관성 문제를 제고해야 한다. 이와 더불어 외국인 투자기업에 준 낮은 수익률을 제고하고 외국인 투자에 불리한 국내제도를 개선하여 외국인 기업의 불신감을 없애도록 외국인 직접투자 유치에 대한 홍보를 강화해야 한다.

마지막으로, 항만재원은 한가지 방법으로만 조달되는 것이 아니라 각 재원이 유기적으로 구조화되어 항만재원으로 사용되기 때문에 부족한 항만재원을 확보하기 위해서는 각 재원들을 최적으로 구성하여 항만재원을 조달해야 할 것이다.

10. 우리나라 항만개발에 있어 친수공간 확보에 관한 연구

무역학과 류 미 현
지도교수 이 수 호

우리나라는 항만건설이나 재개발 시 경제적인 측면만 강조하여 항만의 수변은 해상운송과 관련된 집하장과 storage등의 개발만으로 치우쳐져 일반시민과 항만과의 괴리는 참 크다고 볼 수 있다. 최근 항만관련 친수공간에 대해 일부에서 논의가 되고는 있으나 아직까지는 생소한 개념이다.

본 연구는 항만의 기존인식들을 전환시키기 위해서는 항만개발 시 그와 관련된 친수공간의 중요성을 주장함과 동시에 세계 주요 선진항만 도시들의 항만재개발이나 신항만 건설시 친수공간 개발에 많은 노력을 기울이고 있음을 언급하기 위함이다.

본 연구에서는 첫째, 아직도 생소한 친수공간에 대한 개념자체를 이론적으로 고찰하였다.

둘째, 세계 선진항만의 친수공간 개발의 성공사례와 앞으로 개발과정에 대해 알아보았다. 상기에 언급한 모든 외국사례들은 상업적으로 성공을 거두었고, 그 지역의 명소로 자리잡으면서 국내외 관광객으로부터 많은 수익을 얻고 있는 곳이다. 그리고 하루아침에 이루어진 것이 아니라 짧게는 몇 년 길게는 몇십년의 시간과 노력 그리고 자본이 합쳐져서 만들어 졌으며 개발계획 또한 세밀하고 집요하였다. 항만이란 거대한 사회간접자본을 이용하기란 그렇게 쉽지 않다는 것을 간접적으로 나마 보여주는 것이다. 항만이란 사회간접자본을 새로이 건설할 때 그 항만을 더욱 가치있게 하거나, 아님 노후항만을 재개발 할 때에는 엄청난 자본이 필요하다는 것이고, 그랬기에 오랜 시간과 세밀하고 완벽한 계획이 앞서야 그 엄청난 자본이 수포로 돌아가

dCollection