

經營學碩士 學位論文

民資誘致를 통한 效率的 港灣財源 調達
方案에 관한 研究

A Study on the Policy of the Private Capital Inducement
for the Port Construction.

指導教授 李 秀 昊

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

貿 易 學 科

崔 錦 山

본 論文을 崔錦山의 經營學碩士 學位論文으로 認准함

委員長 崔 宗 洙

委 員 金 在 棒

委 員 李 秀 昊

2001年 12月

韓國海洋大學校 大學院

貿 易 學 科

崔 錦 山

목 차

ABSTRACT	V
제 1 장 서론	1
제 1 절 연구의 목적	1
제 2 절 연구의 방법	3
제 3 절 연구의 구성	4
제 2 장 사회간접자본에 있어 민자유치의 의의	5
제 1 절 사회간접자본건설에 있어 민자유치의 필요성	5
1. 민자유치의 의의 및 필요성	5
2. 민자유치 유형	13
제 2 절 사회간접자본에 있어서 민자유치 현황	21
1. 채권발행에 의한 민자유치	22
2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치	24
3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치	35
제 3 장 우리나라 항만건설에 있어 민자유치의 현황 및 과제	38
제 1 절 우리나라 항만개발 제도	38
1. 정부에 의한 항만개발	38
2. 민자유치에 의한 항만개발	42
제 2 절 항만분야 민자유치의 현황	52
1. 채권발행에 의한 민자유치	52

2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치	59
3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치	61
제 3 절 항만투자에 있어 민자유치의 과제	72
1. 채권발행에 의한 민자유치의 장단점	72
2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치의 장단점	73
3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치의 장단점	75
4. 항만민자유치 유형별 비교분석	76
제 4 장 항만건설에 있어 민자유치의 효율화 방안	85
제 1 절 민자유치의 유형별 효율화 방안	85
1. 채권발행의 효율화 방안	85
2. 프로젝트 파이낸싱의 효율화 방안	87
3. 외국인 직접투자의 효율화 방안	90
4. 항만재원의 최적 포트폴리오 구성	92
제 2 절 민자유치의 제도적 개선방안	96
1. 규제 완화 및 투자유인 환경 조성	96
2. 수익성 보장을 위한 적정사업단위의 책정	98
3. 제 3섹터의 활용 및 실수요자 참여 확대	99
4. 민자유치 항만의 관리체계 확립	100
5. 민자유치 지원단 구성·운영	102
제 5 장 결론	103
제 1 절 요약 및 결론	103
제 2 절 연구의 한계	105

표 목 차

<표 2-1> 정부 총예산 대비 SOC 투자비	7
<표 2-2> 국가 물류비 현황	8
<표 2-3> 국내총생산(GDP) 대비 교통혼잡비용	8
<표 2-4> 항만 시설 확보율 추이	9
<표 2-5> 체선으로 인한 경제적 손실비용 추정	10
<표 2-6> 향후 SOC 투자소요 추정(2000~2020)	11
<표 2-7> 민간참여 방법의 장단점	17
<표 2-8> 사회간접자본시설에 따른 파급효과	19
<표 2-9> 사회간접자본시설별 민자유치 가능성 지표	21
<표 2-10> 프로젝트 금융현황	28
<표 2-11> 신공항 고속도로 건설 사업 총 소요자금 및 조달계획	29
<표 2-12> 신공항 고속도로 건설사업 출자자의 구성	30
<표 2-13> 민간투자사업의 경제성 변수	34
<표 2-14> 프로젝트 금융 사례의 금융조건	35
<표 2-15> 연도별 외국인 투자 동향	36
<표 2-16> SOC사업의 외국인 직접 투자	37
<표 3-1> 민자유치대상사업 추진현황	49
<표 3-2> 항만개발목적에 따른 규제법령	51
<표 3-3> 컨테이너 개발 채권 및 외화채권 조달내역(1990~2000)	53
<표 3-4> 컨테이너개발채권발행 현황	53
<표 3-5> 부산항 3단계 채권 업체별 인수현황	54
<표 3-6> 부산항 4단계 및 광양항 1단계 개발채권 발행현황	55
<표 3-7> 평택항 개발채권인수 대상업체 및 금액	57
<표 3-8> PSA Corp. 의 타국 진출 및 운영 현황	64
<표 3-9> Hutchison Port Holdings(HPH)의 지분투자 및 항만운영계획	65
<표 3-10> P&O Ports의 항만운영 계획	66
<표 3-11> ICTSI의 운영 현황	69
<표 3-12> 민자유치 유형별 장단점 비교	76

<표 3-13> 민자유치 유형별 비교	83
<표 3-14> 프로젝트 파이낸싱과 기업금융의 비교	84

그 립 목 차

<그림 1-1> SOC 사업의 민자유치 흐름도	2
<그림 2-1> 프로젝트 파이낸싱의 구조	27

<ABSTRACT>

A Study on the Policy of Private Capital Inducement
for the Port Construction.

Choi Keum-San.

Department of International Trade,
Graduate School of Korea Maritime University.

Nowadays Asia has reorganized to the center of trade due to the globalization of the world economy and continuous growth of Asia economy. According to the emergence of Northeast Asia as the logistic center of the world, major ports in Asia including the Port of Hong Kong, the Port of Singapore, the Port of Kobe, the Port of Kaohsiung, etc. are exerting all effort to establish themselves as the hub port by expanding port facilities and establishing large-scale logistics center.

However, Korea's port facilities are capable of handing only 88% of total cargo traffic in 1999. This has resulted in inefficient handling of export-import cargo as well as an increase in logistics costs.

Considering the forecast of cargo volume in the year 2011, which is expected to increase by three times compared with the current volume, therefore it is required that the existing ports as well as a new port are developed.

At present, there is much difficulty for the government to secure the entire necessary funds to develop ports. Following this, government want the private capital inducement but there are many problems in raising the financial resources by private capital inducement to raise fund used in the port.

This study suggest the policy of effectively raising through private

capital inducement for the port construction.

The first, as the method of effectively raising the capital for the port construction, we can be able to increase the developing fund of the port through the bond. That is to say, we can increase the finance of the port construction to use the bond in the domestic and international bond market.

And we should relax the regulation of issuing bonds, expand the chance of issuing bonds and diversify the bond term.

The second, Project financing is the financial technology whose repayment and loan are entirely depending upon the cash flows from the project. The project financing is considered as the way for financing huge a source of funds to construct port.

Thus, direct investment by the private should be transferred to the indirect investment and the government must guarantee the project yield of revenue to use project financing as the resource of finance in port.

In addition, although port facilities are single and big, project financing is used the port construction as to separate the several projects.

The third, we have to induce the investment by foreigners. But the inducement of investment by foreigners is rare in the part of port construction. Because Korea keep low sovereign rating and yield of revenue in investment is low to compare with the other countries. Thus we effort to improve sovereign rating. And we maintain the consistent policy and make the effective investment environment to induce the investment by foreigners.

As a conclusion, each financial resource is composed as the most suitable portfolio to use the financial resource of port construction, because the financial resource of port should not be supplied by one way. And we are suggested to relax the regulations that are barrier of private capital and participation in the construction of the port. Government simplify the complex permission process of construction for the effective inducement of the private capital.

제 1 장 서론

제 1 절 연구의 목적

1960년대 이후 계속된 경제성장과 소득수준의 향상에 따라 국민들의 기대 욕구는 상승하여 생활과 밀접한 관련이 있는 사회간접자본 시설에 대한 수요뿐만 아니라, 산업활동과 관련이 있는 기반시설을 중심으로 한 사회간접자본의 수요도 크게 증가하고 있다. 반면에 이에 대한 투자여건은 정부재정의 재원 부족으로 적절한 시기에 이러한 사회간접시설을 제대로 확보하지 못하고 있는 실정이었다.

국내의 이러한 사정으로 인하여 항만부문에서의 시설 부족 즉 국내 항만의 시설확보율은 1999년 말 88%의 시설 확보율을 보여 국가 경쟁력 하락의 주요 원인으로 작용하게 되었다.

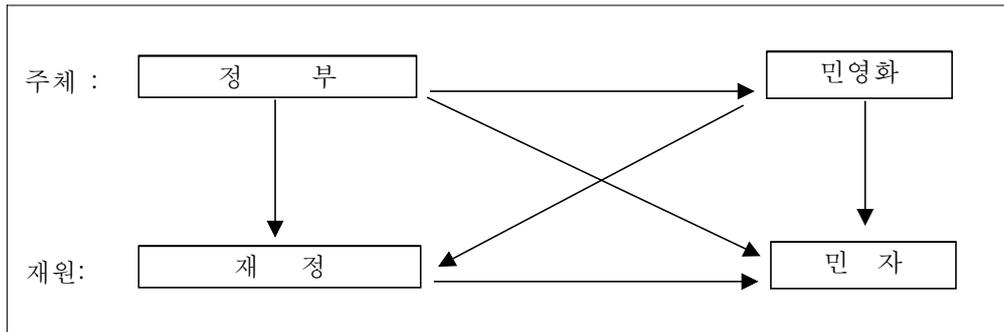
이러한 시설부족은 수출입 화물 처리에로 및 국내산업의 물류비부담을 가중시키고 있으며, 향후 2011년에는 항만 물동량이 현재의 3배 규모로 증가할 것으로 전망되어 기존 항만시설의 확충과 신항만 개발 추진이 시급하다 할 수 있다. 이에 따라 국가는 부산신항, 광양항을 동북아시아의 물류 중심항으로 적극 개발하고 평택항, 인천북항, 목포신외항, 포항 영일만항, 기타 신항만 등을 조속히 개발하려는 움직임을 보이고 있으나, 이런 항만 개발에는 막대한 자금이 소요되기 때문에 최근 경기침체와 경제 불안정에 의한 정부의 재정자금 부족으로 항만 건설에 한계가 있는 실정이다.

따라서 현재 정부는 항만운영 및 관리주체를 민간에게 이양을 준비중에 있으며 재원도 재정에서 점차 민자로 대체하여 이러한 시설들을 확보하려고 하고 있다.

그러나 항만건설은 대규모의 자금이 필요하고 현재의 경제불황에 따른 자금조달의 경직성과 민간투자재원은 자기자본 내지 기업금융조달 방식에 의해서 이뤄지고 있기 때문에 대규모 투자재원을 마련하기에 매우 곤란한 실정이다. 따라서 본 연구는 항만건설에서의 부족한 재원을 민간재원으로 충

당하기 위해 민간부문에서 조달할 수 있는 재원들로 한정하여 이들 재원의 활성화를 통한 항만건설재원을 확보하는 방안을 모색하게 되었다.

< 그림 1-1> SOC 사업의 민자유치 흐름도



기존의 연구들은 도로, 발전소 등 항만이외에 사회간접자본 시설에 대한 민자유치에 대한 연구는 활발한 반면 항만에서의 민자유치에 관한 연구는 거의 이루어지지 않고 있다. 항만분야에서의 민자유치 연구는 정창현의 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」¹⁾와 해양수산부의 「신항만개발사업 투자재원조달 및 민자유치활성화 방안」²⁾이 있을 뿐이다.

하지만 전자의 경우 민자유치제도에 관한 제도적 접근이 주로 이루어져 있으며 후자의 경우 정부재정에 의한 재원조달과 민자유치를 위한 수익성 결정위주로 연구가 이루어져 항만에서의 채권 및 프로젝트 파이낸싱, 외국인 직접투자 등 민간재원 대한 연구는 거의 이루어지지 못해 항만재원의 확보방안을 연구하는데 별 도움이 되지 않았다. 그리고 항만 이외의 사회간접시설에 대한 민자유치 재원 연구는 전희진의 「사회간접자본의 민자유치와 프로젝트 파이낸스 활용방안」³⁾, 서동석의 「프로젝트 금융의 수익성과

1) 정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.8.

2) 해양수산부, 「신항만개발사업 투자재원조달 및 민자유치활성화 방안」, 2000.6

3) 전희진, 「사회간접자본의 민자유치와 프로젝트 파이낸스 활용방안」, 서강대학교 경영대학원 석사학위 논문, 1997.6.

활성화 방안에 관한 연구」⁴⁾, 등등이 있으나 이 역시 프로젝트 파이낸싱 대한 연구는 활발한 반면 채권 및 외국인 직접투자 등등의 다른 재원확보 방안에 대한 연구는 다뤄지지 않고 있는 실정이다.

따라서 본 연구는 우리나라 민자유치를 살펴보고 부족한 항만시설을 적기에 확보할 수 있도록 항만재원을 분석하여 이의 활성화를 통한 민자유치의 발전방향을 모색하는 것을 그 목적으로 한다.

제 2 절 연구의 방법

본 연구는 부족한 항만시설을 확보하기 위해 막대한 재원을 효율적으로 조달하여 민자유치 발전방향을 모색하기 위함이다. 이러한 연구의 목적에 부합하기 위해 국내외에 입수 가능한 자료와 사례를 중심으로 한 문헌연구에 의존하였다. 그러나 국내외의 자료가 연도별, 논문별, 발표기관별 통계자료들이 서로 상이한 경우가 많아 가장 최근의 자료를 기준으로 하여 객관성을 높이려 하였다.

그리고 항만건설재원으로 다양한 민자유치방법이 있으나 직접금융방식에서는 주식·채권 등을 통한 재원조달 방법이 있는데 주식발행에 의한 재원조달 시 투자자 보호를 위해 기업공개요건의 강화로 영업실적이 거의 없는 민자유치시행사의 경우 증시를 통해 자금을 조달하는 것은 한계가 있어 많이 활용되지 못하고 있어, 직접금융시장에서의 재원확보방법으로 가장 많이 활용되는 채권발행을 중심으로 진행하였으며 간접금융시장에서는 기업대출과 프로젝트 파이낸싱에 의한 여신 등등의 방법이 있는데 대규모의 재원과 장기의 사업기간을 가진 민자유치 사업에 있어 기업대출은 보증 및 대출관련 법규의 제한 및 사업의 위험성 때문에 항만투자재원으로는 한계가 있으나 프로젝트 파이낸싱은 기업 대출보다 다양한 장점을 가지고 있어 이 방식을 앞으로 많이 사용될 것으로 예상되어 프로젝트 파이낸싱을 연구의 대상으로 삼았다.

4) 서동석, 「프로젝트 금융의 수익성과 활성화 방안에 관한 연구」, 한양대학교 대학원 석사 학위논문, 1997.12.

그리고 외국자본의 직접적인 유치는 항만건설 및 운영관리에 외국 항만운영사의 지분참여 및 직접투자에 의한 재원이 유치되기 때문에 외국인 직접투자 및 지분참여를 연구의 주 대상으로 삼았다.

이러한 이유로 인하여 본 연구에서는 채권과 프로젝트 파이낸싱, 외국인 직접투자로 한정하여 논문을 전개하였다.

민자유치를 성공적으로 수행하기 위해 민자유치의 필요성을 제기하여 채권과 프로젝트 파이낸싱, 그리고 외자유치 사례를 통하여 분석해보고 이들 재원을 상호 비교해 보았으며 항만에서의 재원을 효율적으로 조달하기 위해 각 재원들의 효율화 방안을 제시해 보았다.

제 3 절 연구의 구성

본 연구의 체계로는 총 5장으로 구성되어 있으며 제 2장에서는 민자유치의 의의와 민자유치의 필요성을 살펴보았으며 항만 이외의 사회간접자본에서의 민자유치 현황을 살펴보았다.

제 3장에서는 우리나라 항만투자제도와 항만분야 민자유치를 각 재원별로 개괄하여 이 재원들의 장단점을 살펴보고 이들 재원들간의 상호 비교를 통해 항만재원조달 방향을 제시해 보았다.

제 4장에서는 항만재원을 효율적으로 조달하기 위해 각 재원들의 활성화 방안을 모색하여 각 재원들의 유기적인 조합으로 항만재원을 조달할 것을 제시하였다. 그리고 민자유치의 개선방향을 통해 민자유치를 활성화를 모색해 보았다.

제 5장에서는 결론 부분으로 본 연구의 요약과 본 연구의 한계점을 밝혔다.

제 2 장 사회간접자본건설에 있어 민자유치의 의의

제 1 절 사회간접자본건설에 있어 민자유치의 필요성

1. 민자유치의 의의 및 필요성

1) 민자유치의 의의

전통적으로 사회간접자본시설의 건설과 운영은 정부가 담당해야 한다는 것은 일반적인 견해였다. 즉 대부분의 사회간접자본은 공공재나 공익재에 속하고, 이러한 공공성이 강한 재화와 서비스는 정부가 담당해야 한다는 것이다.

그러나, 정부에 의한 사회간접자본 공급이 가장 효율적이지만은 않았으며, 그리고 정부재원의 한계가 있어 정부재정만으로는 사회간접자본시설을 적기에 건설할 수 없었었다. 이러한 이유로 민간이 사회간접자본시설에 참여하기 시작했고, 그리고 현재 민간참여는 점차 확대되어 이제는 전 세계적 추세로 변모했다. 즉 전 세계적으로 공공부문의 역할이 축소되고 민간부문의 역할이 강조됨으로서 민자유치가 적극 추진되고 있는 것이다.

우리나라의 경우에는 사회간접자본시설의 부족 특히, 항만시설에서 부족현상이 심하게 나타나 여러 가지 부작용 및 경제적 손실이 발생시켰다. 즉 항만부문에서의 시설부족으로 인한 손실액은 1999년 기준 약 3,000억원 정도의 경제적 손실과 수출입의 애로 및 경쟁력 약화 등의 문제를 야기 시켰다. 이러한 문제를 해결하기 위해 정부는 적극적으로 민자유치를 추진하여 부족한 시설을 확보하려 하고 있다.

민자유치의 의의는 이 외에도 공공서비스에 대한 일반 국민의 삶의 질 향상으로 인한 욕구를 충족시키고, 민간부문의 창의성과 효율성을 공공부문에 도입하는 점에서 민간자본에 의한 사회간접시설에 투자하는 의의라 할 수 있다. 이러한 민자유치사업은 기존의 공공에서 발주한 사업과는 달리 다음과 같은 특징을 가진다. 사업비가 많이 소요되는 대규모 국가 기반시설산업으로서 일반 국민이 납부하는 사용료에 의해 운영되며 그리고 비록 민간이

시행하지만 공공성이 강하다는 점과 투자기간 및 투자비 회수기간이 길어 사업자체의 위험부담이 크며, 투자효과가 장기적·지속적으로 영향을 미치는 사업이다.

그리고 사업자가 사업계획을 세우고 집행하며, 자기자본 뿐만 아니라 타인 자본을 유치하여 시행하는 투자사업이며 민간기업에 의해 추진되기 때문에 준비에서 건설, 관리운영에 이르기까지 민간의 효율성을 극대화 할 수 있는 장점이 있다. 그리고 그동안 정부에서 독점적으로 수행하던 분야를 민간이 담당하게 됨으로써, 민간의 입장에서는 숙원사업을 민자 유치를 통해 해결 할 수 있게 됨으로써 경제를 활성화시킬 수 있다는 특성을 가진다.

또한 민자유치사업은 적게는 20년에서 많게는 50년까지 민간이 건설·유지·관리하는 사업으로 공급하는 서비스의 질에 따라 성패가 좌우되는 사업이다⁵⁾.

2) 민자유치의 필요성

(1) 사회간접자본의 시설부족

최근 스위스 국제 경영대학원(IMD)에서 발표한 2000년도 국가경쟁력 보고서에 따르면 우리나라 국가경쟁력은 조사대상국가 전체 47개국 중 하위수준인 28위이며 이중 사회간접자본시설 수준은 31위 수준으로 평가를 받았다. 이는 일본, 홍콩, 싱가포르 등 아시아권 주요 국가와 비교하더라도 현저히 뒤지는 수준이어서 향후 사회간접자본의 확충이 무엇보다도 중요한 과제를 알려주고 있다. 이러한 사회간접자본의 부족은 여러 복합적인 원인이 있겠지만 1980년대와 IMF체제 이후 빚어진 투자부족이 가장 주된 요인이라 할 수 있다.

2000년 현재 우리나라의 총예산대비 사회간접자본 투자비는 15.2%로서 개도국들의 평균 20%와 비교하여 매우 열악한 실정이며, 이에 따라 인프라시설에 대한 지속적인 투자가 이뤄지지 않는다면 향후 지속적인 경제성장의

5) 이승환, 「SOC 민자유치사업의 수익성확보기준에 관한 연구」, 한양대 대학원 석사 학위 논문, 1998.6., p. 14.

장애요인으로 작용할 것이며 나아가서는 타 산업 분야까지 파급되어 국가 경쟁력을 저하시킬 것이다.

<표 2-1> 정부 총예산 대비 SOC 투자비

단위 : 억원, %

구분	1985년	1990년	1994년	2000년	2001년
투자예산(A)	14,791	59,908	150,535	140,767	140,968
총예산(B)	188,485	392,289	771,109	927,000	1,010,000
A/B(%)	7.8	15.3	19.5	15.2	14.0

자료 : 국토개발연구원, 국토, 2000년 11월호. p. 39

① 물류비 증가

1960년대부터 도로나 항만 등 국가 기반시설이 급속도로 늘어난 것은 사실이나 경제가 급성장하면서 사회간접자본 수요는 이보다 더 늘어난 상태이며, 여기에다 1980년대 국민생활환경부문에 대한 투자비용이 커지면서 교통부문의 투자는 상대적으로 감소하게 되었다. 그 결과 우리나라는 1999년 기준 국내 총생산의 16.3%에 달하는 비용을 물류비로 부담하고 있다.

지난 1998년도 한해 동안 우리나라의 운송·보관·하역·포장·정보 등 물류 활동에 사용된 총 경비인 국가물류비는 78조 9천억원으로 1998년의 74조2천억원보다 6.4%나 증가했다. 이는 우리나라 GDP의 16.3%에 해당되는 수치로서, 1998년도의 16.5%에 비해 0.2% 낮아졌으나, 아직 일본의 9.58%(1997기준) 및 미국의 9.9%(1999기준)보다 여전히 높은 수준이어서 물류비 절감을 위해 사회간접자본시설의 확충이 요구된다 할 수 있다.

다음의 표를 보면 1998년도에 비해 1999년도 물류비가 6.4%증가하였음에도 GDP대비 비중이 0.2% 낮아진 원인은 1999년도 GDP가 1998년도보다 8.6%나 상승함에 따라 상대적으로 물류비 비중이 낮아졌기 때문이다.

<표 2-2> 국가 물류비 현황

단위 : 십억원

구분	1995	1996	1997	1998	1999
G D P(A)	377,350	418,479	453,276	449,509	482,744
물 류 비(B)	57,916	63,754	69,590	74,170	78,892
증 가 율(%)	21.3	10.1	9.2	6.6	6.4
B/A(%)	15.4	15.2	15.4	16.5	16.3

자료 : 건설교통부, 교통업무 편람, 2001.

② 도로 적체

도로 적체현상으로 인해 발생하는 경제적 손실은 건설교통부가 추정한 내부자료에 의하면 1998년 기준 약 12조원에 이르는 것으로 추정되고 있다.

각 도로마다 적체가 심해 물류비가 증가함으로써 국가 경쟁력 하락의 주요 원인이 되고 있으며, 도로시설 부족에 따른 교통 혼잡비용은 1998년 기준 국내 총생산 대비 2.71%를 차지하고 있어 국내 총생산에서 많은 손실을 보이고 있다.

<표 2-3> 국내총생산(GDP) 대비 교통혼잡비용

구 분	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
혼잡비용(A, 십억원)	4,564.5	6,242	8,579.4	10,027	11,565	15,920	18,539	12,193
GDP(B, 조원)	216.5	245.7	277.5	323.4	377.3	418.5	453.3	449.5
GDP대비 비중(A/B,%)	2.11	2.54	3.09	3.10	3.07	3.80	4.09	2.71

자료 : 건설교통부, 교통업무 편람, 2001.

③ 항만 시설부족

항만 시설확보율은 하역능력을 시설소요량으로 나눈 것으로 국내 항만시설 확보율은 1980년에는 90.4%수준에서 1995년에는 68.5%로 낮아 졌으며, 그리고 이러한 추이는 1996년 65.4%, 1997년 64.4%으로 3년 간 투자의 하락추이가 지속되었다. 이는 수출입 증가로 인한 물동량이 증가하여 항만시

설 자체가 부족했음을 의미한다. 그러나 이후 1998년 84.4%, 1999년에는 88%로 상승하였다. 이는 광양항 1단계 96만TEU, 부산항 4단계 즉 감만부두 120만 TEU 및 부산감천한진부두 22.8만 TEU 등 신규시설이 건립되었으며, 또한 기존의 부산의 자성대 10만 TEU 와 신선대 24만 TEU의 확충으로 전국항만 시설확보율이 증가한 것이다.

2011년의 경우 해양수산부 시설 확보율 예상에 의하면 신항만계획을 반영하여도 1억 3백만톤의 시설능력이 부족할 것으로 전망된다. 따라서 기존항만 확장계획과 신항만의 개발이 지속적으로 추진되어야만 장래 항만물류흐름의 정상화 따른 국가 경쟁력을 확보할 수 있을 것이다.⁶⁾

<표 2-4> 항만시설 확보율 추이

단위 : 백만 톤, %

구 분	1980	1995	1996	1997	1998	1999	연평균 증가율	2006	2011
총물동량	132	660	719	770	701	775	9.76	1,131	1,431
시설소요	83	403	436	458	423	475	9.59	843	1,001
하역능력	75	276	285	295	357	416	9.54	738	898
과부족	△8	△127	△151	△163	△66	△57		△105	△103
시설확보율	90.4	68.5	65.4	64.4	84.4	88.0		87.5	89.7

자료 : 해양수산부, 해양수산통계연감, 각 년 호 와 해양수산부, 항만기본계획
정비, 1999년을 이용하여 재구성

- 주 : 1) 시설확보율 : 하역능력÷ 시설소요량
 2) 하역능력은 1999년 기준.
 3) 2006년과 2011년은 잠정기준임.

이처럼 항만의 시설부족 현상이 개선되지 않고 만성적인 부족상태가 지속되고 있는 것은 국민경제규모에 비해 항만시설투자가 상대적으로 저조하다는 데 원인이 있다. 시설 소요 화물량의 증가율은 1980년~1999년 동안 연평균 9.6%로 증가하였고 그리고 컨테이너부두시설은 13.6%로 증가한 반면

6) 한국해양수산개발원, 「항만투자의 경제적 효과에 관한 연구」, 2000.11., pp. 28~29.

하역능력 증가율은 동기간 동안 9.4%, 컨테이너부두시설은 9.5% 만 증가하여 물동량 수요를 따라가지 못하고 있다.

이와 더불어 우리나라 항만은 그 동안 무리한 가동과 설계중량을 초과하는 화물처리로 대부분의 항만이 노후화 되고 있어 향후 유지보수를 위한 투자수요도 급증할 것으로 예상된다⁷⁾.

항만의 적체현상으로 인해 발생하는 경제적 손실은 해양수산부가 추정한 내부자료에 의하면 1999년 약 3,341억 원에 이르는 것으로 추정되고 있다. 각 항구마다 적체가 심해 국가 경쟁력 하락의 주요 원인이 되고 있으며, 이와 더불어 항만자체가 경쟁력을 상실하여 외국선박이 우리 항구를 기피하고 있으며 경제적 손실도 크게 발생하고 있다. 인천항의 경우 입항한 선박이 평균 1.5일 동안 대기하였으며 체선율이 16.7%에 달했고, 부산항의 체선율도 1.3%대에 이르렀다.

<표 2-5> 체선으로 인한 경제적 손실비용 추정

구 분	체선(척)	체선율(%)	평균체선일	손실비용(억원)		
				계	직접비	간접비
계	2,834	5.2	1.6	3,341	359	2,947
부산	276	1.3	2.3	499	57	442
인천	1,067	16.7	1.5	1,931	166	1,765
광양	531	8.1	1.5	322	60	262
울산	648	7.0	1.5	396	73	323
동해	69	19.6	1.3	41	7	34
군산	27	1.9	1.2	16	2	13
포항	214	8.0	1.9	136	30	106
목포	2	0.6	1.8	1.4	0.2	1.2

자료 : 해양수산부, 항만업무편람, 2000.

7) 한국해양수산개발원, 상계서, p. 29.

(2) 급증하는 사회간접자본시설수요에 대처하는 투자재원의 확보

만성적인 사회간접자본시설의 부족을 개선하기 위해서는 천문학적 규모의 투자가 필요 하나 현재 정부의 재정과 취약한 국내자금시장의 여건으로는 충분한 재원을 확보하기에는 여간 쉽지 않다.

사회간접자본에 대한 우리나라 SOC투자규모는 도시철도 및 지방도로를 포함할 경우 2020년까지 378조원의 재원이 필요하나 4~5%의 경제성장률을 가정하고 국내총생산의 2.5%~2.6%수준의 중앙정부 및 지자체 SOC 투자규모를 고려하면 2020년까지 조달 가능한 재원은 330조에 불과하다. 따라서 약 48조원의 재원이 부족하게 되며, SOC 시설에 대한 유지 보수비용을 감안한다면 정부재정 압박은 더욱 커져 약 70조원의 재원이 필요하게 된다. 이를 국민의 세금을 늘려서 재원을 확충하는 방법도 있지만 조세저항의 문제가 따름으로 투자재원의 부족을 민간기업으로 하여금 항만시설사업에 투자하게 함으로서 부족한 정부재원을 보충하여 적기에 사회간접자본시설을 완공하여 사회간접자본시설의 적체로 인한 경제적 손실을 극복할 수 있다.

민자유치를 통해 항만시설을 건립하면 정부재원조달을 경감하고 재정건전화에 상당한 기여가 예상된다. 또한 민자유치에 의해 경감된 재정을 재정부족 때문에 후순위로 연기되었던 기타 사회간접자본사업에 투자함으로써 정부정책을 조기에 달성할 수 있고 그만큼 국민복지 후생을 증가시킬 수 있기 때문에 민자유치의 필요성이 제기된다 할 수 있다.

<표 2-6> 향후 SOC 투자소요 추정(2000~2020)

구 분	규 모 (억 원, %)	주 요 사 업
도 로	1,964 (57.1)	국가 기간 망
철 도	729 (21.3)	고속전철
공 항	156 (4.5)	인천공항, 주요지방공항
항 만	383 (11.1)	부산, 광양항, 주요 피더항
물 류	205 (6.0)	5대 물류기지, 지역유통단지
합 계	3,437 (100)	

자료: 건설교통부, 제 4차 국토종합계획, 1999.

(3) 민간부문의 효율적 경영기법 및 우수한 인적자원 활용

사회간접자본시설투자를 민간기업에 개방하여 활성화시킴으로써 공기업 및 정부투자기관의 공공성과 민간부문의 창의성, 효율성, 경영능력 등을 접목시켜 사업효율성을 극대화시킬 수 있다.

우리나라의 기업의 물류비는 총 생산비에서 17%를 차지하여 미국의 7%, 일본의 11%에 비해 상당히 높으며, 이러한 상대적으로 비싼 물류비는 가격경쟁력의 약화를 가져온다. 이와 같은 결과는 사회간접자본시설의 비탄력적인 공급에 기인하는데 한 요인으로 들 수 있다. 이는 이러한 시설에 대한 수요부족과 애로에 대한 감지기능이 부족함을 의미한다. 민간 기업은 이러한 센서의 기능을 충분히 해낼 것이며, 또한 건설과정에서 필요한 기능의 복합개발과 같은 창의성을 발휘할 수 있으며, 그리고 시설운영에 새로운 경영기법을 도입 할 수 있어 사회간접자본시설사업을 성공적으로 이끌 수 있다.

그리고 사회간접자본시설의 설계, 건설, 운영 등을 민간 자원으로 수행하도록 한다면 민간은 투자비를 절감하고 건설기간을 단축하며, 운영서비스를 개선하는 등 민간 자신의 이익을 위하여 최대의 노력을 할 것이다. 이러한 과정에서 만들어진 민간 기업의 창의성과 경쟁력은 국가 경쟁력으로 직결될 수 있을 것이다.

(4) 공공서비스의 신속성 및 효율성

우리나라는 시기적으로 생산방법과 생활양식의 질적 변환기에서 사회간접자본시설이 확충되기 시작하였다. 첨단정보화가 진행되고 국가 간의 빈번한 교류, 멀티미디어와 인터넷의 보급과 이를 광범위하게 이용하고 있어 이러한 물리적 시설뿐만 아니라 기술적 시설의 공급 필요성도 증대되었다. 이러한 요구는 사회간접자본시설사업의 참여기업으로 하여금 기술혁신과 새로운 경영노하우의 접목에 따른 공공재적 성격이 강한 사회간접자본시설에서 서비스의 신속성 및 효율성으로 연결된다는 점에서 민자유치의 필요성이 제기된다.

(5) 민간참여에 따른 공공부문 비대화 방지

중앙정부의 예산지원에 의존하지 않고서도 민간주도로 독자적인 사업추진이 가능하게 됨에 따라서 공공부문은 기본적인 서비스를 담당하고 민간부문은 고급서비스 수요를 담당하는 것과 같은 역할분담이 이뤄짐으로써 정부 주도의 비능률적인 운영체제를 개선하고 경영의 효율성을 증대시켜 사회간접자본 개발이익의 분산화를 유도할 수 있다. 따라서 사회간접 자본시설에 민간의 참여함으로써 공공부문의 비대화에 따른 비능률적 경영 및 비효율성을 제거할 수 있다.

(6) 위험 분담

민자를 유치함으로써 사업추진과정에서 전체 사업 리스크를 감소 또는 완화시킬 수 있다. 특히 정부가 단독으로 부담하던 리스크를 민간부문과 분담할 수 있는 효과와 더불어 정부는 최소한의 통제장치를 통하여 본래 정부가 목적하고 있는 정책적인 효과도 달성할 수 있다는 점에서 민자유치의 필요성이 제기된다.

2. 민자유치의 유형

1) 추진방식에 따른 민자유치 유형⁸⁾

(1) 건설-운영-양도방식 : BOT (Build-Operate-Transfer)

BOT방식이란 공공성이 큰 특정 사회간접자본시설을 건설(build)한 민간사업자가 투자비를 회수할 때까지 일정기간 이를 관리·운영(operate)한 후 정부에 그 소유권을 양도(transfer)하는 방식이다. 즉, 정부가 일단의 사회간접자본시설 투자자에게 특정 시설의 개발, 운영, 관리 및 상업적 이용에 관한 권한을 부여하는 방식이다.

정부가 자금조달 및 원리금 상환을 보장하는 본래의 시설과는 달리 BOT에서는 사업시행자가 그에 대한 1차적인 책임을 지게 된다. 전통적인 사회간접자본 건설계약에서는 사업시행자인 정부가 완공 직후 그 소유권을 취

8) 반기로, 「프로젝트 파이낸스」, 한국금융연수원, 1999.8., pp. 227~239.

특하고 건설업자에 대해 자체 재원이나 차입금을 가지고 건설비용을 지급한다. 즉 건설업자는 프로젝트를 예정대로 건설하고 사업시행자가 프로젝트의 경제적 타당성이나 사업성을 검토한다. 그러나 BOT에서는 사업시행자가 일정 기간 동안 시설을 운영하고 적정이윤을 포함한 사업비를 회수해야 하므로 사업시행자는 당해 프로젝트의 법률적, 상업적 조건을 유지하면서 건설기간 동안 수익이 예상한 만큼 발생하도록 노력해야만 하는 방식이다. 따라서 BOT는 정부의 제한된 예산에서 재정부담을 늘리지 않고 금융리스크는 민간부문에 이전하고, 당해 시설의 관리·운영에 민간부문의 창의력을 적용할 수 있으며, 외부의 선진기술과 자본을 도입할 수 있는 좋은 방법이 된다. 이 방식은 투자자본의 회수기간이 길고 경영의 효율성에 따라 수익이 크게 변하는 대규모 사회간접자본시설 사업에 적합한 방식이다.

(2) 건설-양도-운영방식 : BTO (Build-Transfer-Operate)

1994년 시행된 우리나라 민자유치촉진법에서는 시설의 공공성에 따른 소유권의 국가귀속 여부를 기준으로 제1종 시설과 제2종 시설로 구분하고 있는데, 준공과 동시에 시설이 국가 또는 지자체에 귀속되는 도로, 철도, 항만, 공항 등의 제1종 시설은 사업시행자가 총 사업비 범위 내에서 무상으로 사용·수익하는 동안 관리운영권을 가진다. 즉 건설-이전-운영의 BTO방식이 이에 해당된다. 그러나 제1종 시설에 대해서는 사업시행자가 총 사업비 범위 안에서 이를 무상으로 사용·수익할 수 있게 하고 이러한 관리운영권을 담보로 사업시행을 제공할 수 있게 함으로써 BOT와 같은 효과를 인정하고 있다.

(3) 건설-소유-운영방식 : BOO(Build-Own-Operate)

BOT방식과 유사하나 BOO방식은 일정 기간 후에도 지분투자를 통해 설립된 사업시행사가 계속적으로 시설의 준공과 동시에 소유권과 관리운영권을 동시에 모두 갖는 방식이다. 민영화 사업의 경우 외국기업의 경영지배권이 허가된 경우에 적용할 수 있는 방식이다. 현재 민자유치촉진법상 제2종 시설인 전원설비, 화물터미널, 관광단지, 박물관, 도서관, 국제회의실 등 19

개 시설에 대하여 주로 BOO방식으로 운영되고 있다.

(4) 기타

BLT(Build-Lease-Transfer)방식은 프로젝트 완공후 사업주가 제 3자에게 일정기간 임대한 후 양도하는 기법이다.

RLT(Rehabilitation-Lease-Transfer 방식은 재시공을 한 다음 사업주가 제 3자에게 일정 기간 양도하는 기법이다.

ROT(Rehabilitation-Operate-Transfer)방식은 재시공을 한 다음 일정기간 운영 후 그 소유권을 정부에 이전하는 방식이다.

2) 민간참여 방식에 따른 민자유치 유형⁹⁾

(1) 직접참여방식

사회간접자본시설에 대한 투자계획을 계획입안단계부터 민간이 주도하고 투자비용도 자체조달하며, 건설, 운영, 유지 및 보수까지 모두 민간이 책임지는 방식이다. 이 방식은 투자규모가 적고 단 기간에 투자비의 회수가 가능하며 비교적 수익성이 많은 예를 들어 항만상부시설투자 등의 사업에 적합하다. 이 방식의 단점은 민간이 수익성의 확보 및 투자비 회수에만 급급한 나머지 과도한 시설이용료의 징수 등 공공성이 상실되거나 서비스의 질이 저하될 우려가 있다는 점이다.

(2) 간접참여방식

공공부문이 사업추진의 주도적인 역할을 담당하고, 소요자금이 부족할 경우 일시적으로 민간부문에서 담당하는 방식으로, 사업이 종료된 후 민간자본은 상환 받게 되는 방식이다. 이 방식은 수익성이 높고 민간에게 사업시행권이 위임될 경우 특혜시비가 있는 대규모 수익사업에 적합하다.

9) 이오재, 「민간자본 참여를 통한 SOC 활성화 방안에 관한 연구」, 성균관대 경영대학원 석사학위 논문, 1997.5., pp. 17~21.

(3) 합동참여방식(제3섹터방식)

공공과 민간이 공동 출자하여 상법상의 법인을 설립하고 이 법인의 명의로 사회간접자본시설투자에 관련된 각종사업을 시행하는 방식이다. 대부분의 경우 출자법인이 정부와 일정기간 계약을 맺고 재원조달, 건설, 운영 등 모든 면을 책임지고 일정계약기간동안 사용자로부터 사용료를 징수하여 투자수익을 실현한 후 정부에게 기부채납 하는 것이 일반적이다.

이 방식은 투자의 회임 기간이 장기간이거나 경영의 효율성여부에 따라 수익성이 크게 영향을 받는 대규모사업에 적합하다. 특히 투자비 회수에 장기간이 소요되는 항만건설에 매우 유용하다. 특히 일본의 경우 이 방식으로 많은 항만투자를 시행하고 있다. 이 방식은 대규모 사회간접자본시설사업에 민간자본의 참여로 활성화 될 수 있는 장점이 있는 반면, 때로는 민·관간의 주도권 갈등의 소지가 있어 이로 인한 능률의 저하가 발생할 여지가 있다.

(4) 민영화

광의의 민간자본의 유치는 위의 3가지 방식이외에도 사회간접자본시설을 운영하는 기존의 정부조직 또는 공기업의 민영화를 통하여 이루어질 수 있다.

사회간접자본시설에서 일부 수익성 실현이 가능한 시설은 공공성 유지의 측면과 민간독점의 폐해를 방지하기 위해 공공부문에서 독점 운영하는 경우가 많았다. 그러나 공공부문의 독점운영이 오랫동안 지속되면서 경영이 방만해지고 수요변화, 자금조달, 재원환경의 변화 등 새로운 여건변화에 적극적으로 대처하지 못하는 경우가 발생하고 있어 이를 극복하기 위한 방법으로 민영화를 추진하고 있다. 현재 각 국에서는 민영화를 통하여 정부가 보유한 주식을 매각하여 다른 사회간접자본 건설 자금을 조달하고 있다. 이러한 민영화는 민간기업의 효율적 경영방식을 도입하여 경영합리화로 사회간접자본시설의 투자 공급을 확대하는 한편 공공서비스의 질적인 향상을 도모하고자 하는 방식이다.

<표 2-7> 민간참여 방법의 장단점

참여 유형	직접참여	간접참여	제 3섹터 (민·관합동 개발)
장점	<ul style="list-style-type: none"> -전액 민간자본의 도입 -투자효율성 (경영합리화) -단기적 수익성 확보 	<ul style="list-style-type: none"> -공공성이 강한 사업에 민간의 자본을 유치 (이후 상환) -민간자본유치의 적절한 조건제시로 손쉽게 이용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> -민·관 합동법인의 설립으로 장기간 투자비의 회수가 가능한 사업에 적합 -공공성과 기업성(수익성)의 조화 -사회간접자본 특성에 부합됨
단점	<ul style="list-style-type: none"> -사업범위가 한정됨 -장기적 투자 사업에는 적합하지 않음 -단기적 수익성에 치중함으로써 공공성이 저하 될 수 있음 	<ul style="list-style-type: none"> -민간의 창의력 활용에는 한계가 있음 -적절한 민자유치조건을 제시하기가 어렵고 특혜지가 있음 	<ul style="list-style-type: none"> -공공성과 기업성이 조화되지 않는 경우 직접 참여, 간접참여의 단점 노출 됨 -정부의 지나친 통제로 민간부문의 효율성이 저하됨

자료 : 국토개발원, 사회간접자본시설에 대한 민자유치방안연구, 1994.

3) 민자유치에 적합한 SOC유형

(1) 민자유치에 적합한 사회간접자본의 특성

사회간접자본의 개념을 정의하면 각종 생산활동의 기반이 되는 시설 및 당해 시설의 효용을 증진시키거나, 이용자의 편의를 도모하는 시설과 국민 생활을 증진시키는 시설을 의미한다¹⁰⁾. 이것은 보통 정부가 소유하거나 개인이나 기업이 소유하더라도 정부의 규제를 받는 사회적 성격을 띤 자본이다. 사회간접자본의 개념이 협의로 사용될 때에는 수송, 통신, 전력, 용수 등 자본시설을 지칭하며, 광의로 사용될 때에는 이에 추가하여 국방, 치안, 보건, 의료, 후생, 교육 등 산업의 생산활동과 일상생활에 필요 불가결한 모든 공공적 성격을 띤 시설들이 포함한다.

사회간접자본은 특성으로¹¹⁾ 첫째, 항만, 철도, 발전시설 등에서 보는 바와

10) 민자유치촉진법 제 2조.

같이 투자 소요량이 방대하며 또한 필요 시설물을 분할하여 부분적으로 투자하는 것이 거의 불가능하다. 즉 항만, 철도 발전시설 등과 같이 방대한 규모의 투자량을 필요로 하며 제반 부대설비를 같이 건설해야 전체적으로 하나의 완벽한 체계로서의 기능을 발휘하게 되므로 이에 대한 투자가 동시에 병행되어야 한다.

둘째, 이와 같은 투자의 방대성으로 인하여 투자가 행해진 후 실제로 서비스 생산이 이루어지기까지는 상당한 기간이 소요되므로 투자의 회임 기간이 길다. 따라서 장기간에 걸친 계획과 일관성 있는 추진이 절대적으로 필요하다.

셋째, 사회간접자본에 의해서 발생하는 편익과 서비스는 특정인이나 기업 및 집단을 대상으로 하며, 특정제품생산이 아니라 거의 모든 제품생산에 필요한 서비스를 제공한다. 즉 사회간접자본은 광범위한 외부경제 효과를 가져온다.

넷째, 사회간접자본주의 투자와 시설의 운영 및 관리는 대부분의 경우 시장기능에 의존할 수 없음으로 보통 정부의 투자대상으로서 정부가 소유·관장하게 되며, 개인이나 기업이 소유하는 경우에는 소유권의 행사와 건설 및 운영이 정부의 엄격한 규제대상이 된다.

다섯째, 투자효과의 정확한 평가를 산정하기 어렵다. 즉 사회간접자본은 외부경제를 창출하여 수익증가 현상을 초래하며 광범위한 산업연관효과를 통해서 타 산업의 활동도 촉진하는 외부효과가 있으므로 투자계수나 비용편익비로 측정을 하기가 곤란하여 투자 효과를 분석하기가 어렵다. 이와 같은 사회간접자본은 그 시설투자소요량이 방대함으로 그 규모 자체로서도 중요할 뿐만 아니라 공익증진과 여타 생산활동 촉진에도 필수요건이 된다.

사회간접자본은 생산활동을 지원하면서 산업경쟁력과 국민복지를 결정하는 중요한 국가기간시설로서, 이에 대한 확충이 적절히 이루어지지 않을 경우 경제발전에 병목현상이 발생하고, 성장잠재력과 경쟁력을 감소시키는 결과를 초래한다. 즉 철도, 도로, 항만, 공항의 시설부족은 막대한 추가비용과

11) 전희진, 「사회간접자본의 민자유치와 프로젝트 파이낸스 활용방안」, 서강대 경영대학원 석사학위 논문, 1997.6., pp. 4~8.

시간지체를 초래하여 산업경쟁력 약화와 국민생활불편을 초래하면서, 중장기적으로는 물가상승요인으로 작용할 것이다. 또한 사회간접자본시설을 건설하는 데에 장시간이 소요됨으로, 경제변화와 전망에 비추어 사전적인 투자가 이루어져야 한다. 왜냐하면, 애로요인이 발생된다고 인식될 시점은 이미 때가 늦어 단기간에 해결이 불가능 할 뿐 아니라, 재원도 막대하게 소요되기 때문이다.

<표 2-8> 사회간접자본시설에 따른 파급효과

효 과	내 용
생산유발효과	생산활동 효율성 제고는 생산량을 증가
수요증대효과	생산증가, 고용증대, 소득증대, 소비증가 등 일련의 순환과정을 통하여 유효수요를 증대
비용절감효과	물류비용을 저하시켜 생산원가를 절감
기술축진효과	고속도로와 철도 등의 SOC확충은 자동차, 조선, 건설, 중공업 등 관련산업의 육성은 물론 간접적으로 기술혁신을 촉진
생산성향상효과	동일한 노동, 자본, 토지 등의 생산요소 투입 시 SOC시설이 발달할수록 생산은 증가
물가안정효과	물류비용이 10%감소하면, 물가수준은 한국은 0.82%, 일본은 0.68%, 미국은 0.8%로 하락
지역개발 효과	-지역간 접근도를 높임 -산업입지의 확대와 개발사업 활성화를 통하여 지역경제가 향상 -수도권과 지역간의 경제적·사회적 격차감소

자료 : 진희진, 사회간접자본의 민자유치와 프로젝트 파이낸스의 활용방안, 서강대 경영대학원 석사학위논문, 1996.

(2) 민자유치에 적합한 사회간접자본 시설

민자유치사업에 적합한 사업은 기본적으로 사회간접시설로 잘 알려진 도로, 철도, 항만, 공항 등이 있다. 이러한 시설에 대한 기본적인 전제는 바로 이들 시설에 대한 수익성이 관건이라 할 수 있다. 따라서 민자유치에 적합한 사업은 바로 수익성이 있는 사업이라 말할 수 있다. 즉 사용료를 부과함

으로써 건설비 및 유지관리 운영비를 보전할 수 있는 사업이 바로 민자유치사업의 주 대상이 되며 이와 더불어 경쟁성과 대체성이 있어야 한다. 만약 독점적인 사업을 민간자본으로 수행한다면 이를 대행한 민간은 독점적 지위를 악용하여 효용의 비효율성을 초래할 수 있기 때문이다. 그리고 형평성 및 환경성도 고려되어야 할 사항이다.

형평성은 소득의 많고 적음에 따라 이용에 차별이 발생해서는 안 되는 사업을 말하여, 환경은 국제적인 이슈로 부각된 이후 간과할 수 없는 요소가 되어 버렸다. 이 밖에도 재화의 형태에 따라, 순수한 공공재는 아니라 할지라도 준 공공재 또는 사적 재화의 특성을 많이 가진 시설이 적합한 시설이라 할 수 있다. 이러한 기준을 근거로 세계은행에서는 민자유치 대상사업을 교통시설 중 역사, 철도, 도로, 항만시설, 공항시설 등을 민자유치 대상으로 제시하였다¹²⁾.

이들 대상사업 중 경쟁정도 부문에서는 터미널과 도시철도가 경쟁정도가 높은 사업이며, 지방도로, 도시도로가 경쟁성이 약한 것으로 분석되었다

수익성부문에서는 도시철도, 지방도, 경전철을 제외한 모든 시설들이 수익성이 높게 나타났으며, 재화형태 면에서는 터미널과 도시철도 그리고 항만 및 공항서비스가 높게 나타났다.

구체적인 예를 들면 항만시설은 경쟁력 면에서는 수치가 1로써 매우 낮으나 민간사업자 입장에서 보면 경쟁 업체가 없어 투자한 자본을 회수하는데 유리한 사업이다. 사용료를 부과함으로써 건설비 및 유지운영비를 보전할 수 있는 수익성 정도는 매우 높아 민자유치에 적합하다 할 수 있다.

이와 더불어 형평성 정도는 높고, 환경성은 낮게 평가되고 있다. 따라서 항만부문에서 민자유치 정도는 평균 3정도로 분석되어 민간의 참여가능성이 높은 것으로 분석되어 민자유치에 적합한 사업이라 할 수 있다.

12) 국토개발연구원, 「도시 인프라 개발과 민간참여 방안」, 1998.12., pp. 67~74.

<표 2-9> 사회간접자본시설별 민자유치 가능성 지표

사회간접자본		경쟁정도	수익성	형평성	환경성	재화형태	평균
교통 시설	역사(station)	1	5	3	3	3	3.0
	터미널	5	5	3	3	5	4.2
	도시철도	5	3	3	3	5	3.8
	경전철	3	3	5	1	1	2.0
	주차장	5	5	5	1	5	4.2
	도시 도로	1	5	5	1	3	3.0
	항만 및 공항시설	1	5	5	1	3	3.0
	항만 및 공항서비스	5	5	5	1	5	4.2

자료 : 한국개발연구원, 사회간접자본시설에 대한 민자유치제도의 개선방향, 1997.

과 국토개발연구원, 도시인프라 개발과 민간참여방안, 1998. 을 재구성.

주 : 1) 경쟁정도는 경쟁성이 강하면 5점, 약하면1점.

2) 재화의 형태는 1은 공공재, 3는 클럽재, 5는 사적재를 의미함.

3) 형평성과 환경성의 경우에는 5은 형평성 및 환경성이 적게 고려됨.

제 2 절 사회간접자본에 있어서 민자유치 현황

민자유치 재원은 채권 및 기업대출, 프로젝트 파이낸싱, 외국자본 등등 많은 재원이 있으나 재원조달 여건상 간접금융시장을 통한 재원조달은 각종 규제가 존재함으로써 재원조달이 비교적 어려운 실정이다. 즉 2종 시설에 대한 출자금액이 제한되어 있으며 30대 그룹의 계열회사에 대한 채무보증 한도도 제한되어 있는 실정이다. 그리고 예금은행의 SOC투자에 대한 대출 실적이 매우 낮은 형편이다. 왜냐하면 수신구조가 중 단기위주이며 건설어음은 한국은행의 재할인 억제 대상이며 금융기관의 대규모 사회간접자본사업에 대한 신용평가 및 경험 및 능력 부족에 따라 사회간접자본시설에 대한 재원으로 적합하지 않다.

따라서 직접금융 방식으로 가장 많이 사용하는 주식발행과 채권발행을 들 수 있는데 주식발행은 기업공개 시 5년 이상의 설립 경과 년 수 규정과 국내 주식시장의 규모가 작아 적절한 재원으로 활용하기 어렵다. 따라서 비교적 장기간에 조달할 수 있는 채권발행으로 한정하였으며 사회간접자본시설에 사용되기 시작한 금융기법인 프로젝트 파인낸싱과 국내자금의 부족으로 외국자본이 필요하게 되어 외국인 직접투자에 의한 재원확보 방안 등 3가지로 한정하여 보았다.

1. 채권발행에 의한 민자유치

사회간접자본시설의 건설에 대한 재원으로 채권을 발행하여 재원을 확보하는 방법으로 민자를 유치하는 방법이 있다. 채권발행에 의한 민자유치의 이점은 장기저리의 자금조달이 가능하다는 점이다. 채권은 금융기관을 통한 간접금융에 비해 일반적으로 금리가 낮고 상환기간도 장기인 경우가 많다. 이와 더불어 채권은 갖가지 옵션을 부가하여 자금흐름에 융통성을 부여할 수 있는 이점이 있다. 따라서 이와 같은 채권발행은 국가, 지방단체, 정부투자기관, 일반건설회사 등이 도로 항만, 공항 등 공공시설의 건설을 위해 대량의 자금을 장기 저리로 조달할 필요가 있는데 이러한 재원의 조달을 위한 수단으로 국채, 지방채, 특수채(특별법에 의해 설립된 법인이 발행)등의 국공채를 발행하게 되며, 주식회사 등 일반기업은 회사채를 발행한다.

그러나 이러한 채권발행은 단기에 의한 채권발행이 대부분이어서 사회간접자본시설과 같은 장기의 시간이 걸리는 시설에는 이용하기가 어려운 실정이다. 따라서 1997년 8월 민자유치법 상 SOC채권을 발행할 수 있는 근거가 마련된 이후의 사회간접자본채권 발행사례를 들어 보았다.

1) 인천국제공항 열병합발전소

이 사업은 21세기 동북아 지역의 중심 공항이 될 인천국제공항 내에 열병합 발전소를 건설하여 공항지역 및 배후지원단지에 전기와 열을 장기 독점적으로 공급하는 사업으로 BOT방식에 의한 SOC 민자유치사업이다. 사업시행자는 인천공항에너지(주)며 출자자는 금호그룹 35%, 한국공항공단

34%, 현대중공업이 31%이다. 총 사업비 2,070억원 중 SOC채권에 의한 자금조달은 1,000억원으로 산업은행과 삼성증권이 공동 주관사를 맡았다. 이 자율은 5년 국고채 수익률에 스프레드를 합한 이율(10%미만)이며 10년 만기로 원금은 매년 균등분할상환이며 이자는 3개월마다 후취하는 방식을 취했으며 채권 종류는 무보증 이권부 사회간접자본채권으로 발행하였다. 무보증 SOC채권발행을 위하여 전문평가기관인 한국기업평가(주)에서 AA등급을 한국신용정보(주)에서는 AA-등급을 받아 채권을 발행하였다.

2) 안양·부천 열병합발전소

안양 및 부천· 열병합발전 지역난방 시설은 총 95만kW 규모의 천연가스 복합화력 발전소로 주변지역 17만4천 가구에 난방열을 공급할 수 있는 수도권 주요 에너지 공급시설이며 올해 민영화를 위해 매각에 나선 발전시설이다.

산업은행은 총 사업비는 8,857억원을 들여 건설한 시설인 안양·부천 열병합발전소 매입에 필요한 재원조달을 위해 엘지파워가 발행하는 SOC채권 4,040억원 어치의 발행 주선을 맡았다. 이중 만기별로 보면 2년짜리가 140억원, 3년 200억원, 5년 500억원, 10년 2천200억원, 12년짜리가 1,000억원의 회사채권이 발행되었으며, 금리는 12년짜리가 연 10.60%, 10년에 연 10.20%, 5년에 연 9.40%, 3년에 연 9.10%, 2년 만기가 연 8.85%다.

3) 대구-부산간 고속도로

건설교통부가 착공한 부산-대구 고속도로는 모두 2조 7천714억원을 들여 대구시 동구 용계동과 김해시 대동면 월촌리를 잇는 길이 82.05km의 4차선 도로로 오는 2006년 2월 완공될 예정인 도로로 현대산업개발은 17년 만기 SOC채권 5천억원을 발행할 예정이다.

4) 채권발행에 의한 민자유치 특징

SOC채권은 기업의 보유자산과 과거의 영업실적을 토대로 발행되는 일반 회사채와 달리 프로젝트 자체에서 창출되는 미래현금흐름을 기초로 발행되

며 장기의 무상사용기간동안 일정한 수익이 발생하기 때문에 장기로 채권을 발행 할 수 있다.

이러한 SOC채권은 사례에서 모두 2년에서 10년 이상의 장기 채권의 발행이 가능하였으며 이중 10년 이상이 대부분 차지하였다. 연 이율은 장기로 갈수록 높아졌으며 10년 만기 이상의 채권에서 연 10% 이상의 이율로 발행 및 발행이 예정되었다. 금액으로는 채권에 의한 비중은 인천국제공항 열병합발전소에 있어서는 50%를 대구-부산간 고속도로는 약 20%의 비중을 차지하였다. 안양·부천 열병합발전소에서는 총 건설비 8,857억의 약 50%에 차지하는 4,040억원의 채권을 발행하는 특징을 보였다.

2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치

1) 프로젝트 파이낸싱¹³⁾

프로젝트 파이낸싱(project financing)이란 사업 자체의 현금흐름을 근거로 자금을 조달하고, 사업시행자(project company)의 원리금 상환도 해당 프로젝트에서 발생하는 현금흐름(현금수입 및 프로젝트 자산)에 의존하는 금융 방식이다. 즉, 당해 모 기업의 담보나 신용에 근거하여 대출하는 기존의 기업금융(corporate financing)방식과는 달리, 사업주(sponsor)와는 법적으로 독립된 프로젝트로부터 발생하는 미래 현금흐름을 상환재원으로 삼고, 프로젝트의 자산과 이해당사자와의 장기계약 등을 담보로 하여, 사업주는 제한된 상환책임만 부담하면서 프로젝트에 소요되는 대규모 자금을 장기로 조달하는 방식이다.

이러한 프로젝트의 특징으로는 첫째, 비소구 또는 제한소구 금융(Non-Recourse or Limited Recourse Finance)이다. 상환자원을 동 프로젝트에서 산출되는 현금흐름 및 수익에 한정한다는 점이다. 이런 의미에서 프로젝트 파이낸스 방식으로 대출한 금융기관은 채권자이면서 동시에 프로젝트의 성패에 영향을 받는 이해관계자로서의 성격을 가지게 된다. 따라서 이와 같은 이유로 프로젝트 파이낸스는 비소구 금융의 성격을 가진다고 볼

13) 반기로, 「프로젝트 파이낸스」, 한국금융연수원, 1999.8., pp. 24~26.

수 있다. 그러나 실제거래에서 대출은행과 프로젝트 사업주 사이에는 여러 가지 직·간접적인 위험배분의 조합이 원용되므로 완전한 비소구 방식은 거의 없으며, 사업주가 여신위험의 일부를 부담하는 제한소구가 일반적이다.

둘째, 담보의 한정이라는 특징을 가지고 있다. 위의 비소구 금융이라는 특징은 대출에 대한 물적 담보 면에서도 같은 원칙이 적용된다. 따라서 채권보전 수단이 일차적으로 프로젝트의 조업결과로 창출되는 현금수지잉여에 한정하고, 이차적으로는 제3자의 직·간접 보증(Direct or Indirect Guarantees)에 둔다. 이점을 기업의 입장에서 보면 프로젝트의 영업을 부진하여 부득이 포기하는 경우에도 사업주 본사의 자산에는 영향을 받지 않고 계속 사업을 유지할 수 있는 구조이다.

셋째, 현금수지에 기초한 여신(Cash Flow Lending)이 이루어진다. 프로젝트 파이낸스의 담보는 프로젝트의 미래 현금수지의 총화이기 때문에 프로젝트의 영업을 부진한 경우에도 프로젝트 자체 자산의 처분 이외는 다른 채권회수 수단이 없는 특징이 있다. 따라서 프로젝트 자체의 수익성에 기초한 여신이 이뤄지기 때문에 프로젝트 파이낸스는 대출대상의 프로젝트에서 산출되는 현금수지에 최대한 의존하는 대출, 즉 현금수지에 기초한 여신이라는 특징을 가지게 된다.

넷째, 구조화 금융(Structured Finance) 및 차관단으로 구성된다.

프로젝트 사업주는 계획사업을 추진하기 위하여 법률적·회계적으로 독립된 프로젝트 회사를 설립하고 필요한 자금을 조달한다. 또 프로젝트에 관련된 사업위험을 제 3자에게 전가하기 위하여 관련당사자와 장기 계약을 체결한다. 이렇게 프로젝트 추진이라는 특정 목적에 적합한 새로운 사업 및 금융 구조를 적극적으로 조성해 나간다는 의미에서, 프로젝트 파이낸스는 구조화 금융으로서의 특징을 가지고 있다. 그리고 금융기관이 단독으로 자금을 공여하고 리스크를 부담하기보다는, 복수의 금융기관이 차관단(Consortium of Lending Banks)을 구성하여 신디케이션 방식으로 필요자금을 대출해주는 것이 일반적이다.

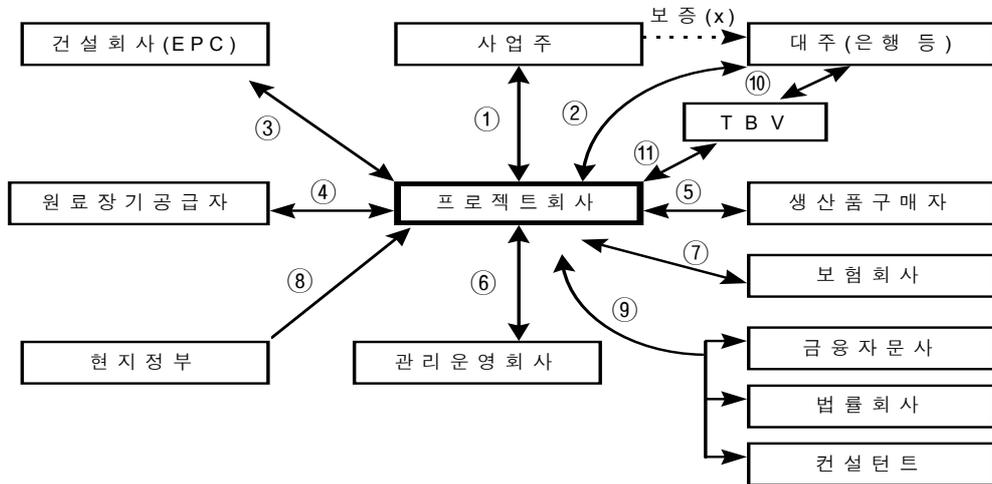
다섯째, 단일사업성의 특징을 가진다. 프로젝트 파이낸스는 상기와 같이 상환자원 및 담보를 대출 대상 프로젝트에만 의존하는 파이낸스 방식이기

때문에, 대출은행으로는 대상프로젝트의 수익성 및 위험분석을 엄밀히 행하고 충분한 확신 하에 프로젝트를 추진하는 프로젝트 회사에 대해 대출을 결정해야 한다. 대주로서는 프로젝트 회사가 다른 사업을 추가하는 것을 제한하고 대상 프로젝트에 전념할 것, 즉 프로젝트 회사가 단일사업회사일 것을 요구한다.

프로젝트 파이낸싱의 전형적인 구조를 보면 <그림 2-1>와 같다. 프로젝트 파이낸싱의 경우 기본적인 당사자는 프로젝트 회사, 사업주, 대주이고, 사업주와 프로젝트회사간의 지분참여 약정, 대주와 사업주간의 대출약정이 기본적인 계약이다. 그러나, 사업주가 프로젝트 회사에 대하여 차입금 상환보증을 하지 않기 때문에, 대주와 프로젝트 회사와의 대출약정 시에 대출금 상환위험을 보증하는 차원에서 프로젝트의 미래 현금흐름에 영향을 줄 수 있는 이해당사자들과 계약관계를 통하여 프로젝트 위험을 배분하게 된다. 즉, 대출협상과정에서 여타 이해당사자들 계약관계를 통하여 프로젝트 파이낸싱의 구조에 끌어들이게 되는 것이다. 따라서 프로젝트 파이낸싱은 이러한 이해당사자를 포괄하는 패키지적 구조를 가지고 있다고 하겠다¹⁴⁾.

14) <http://kucmm.korea.ac.kr/article/general/hanpil.htm>
<http://www.nanet.go.kr/nal/3/3-1-2/issu-169.htm#2>

<그림 2-1> 프로젝트 파이낸싱의 구조



자료 : <http://www.nanet.go.kr/nal/3/3-1-2/issu-169.htm#2>

- 주 : ① 지분참여약정 ② 대출약정 ③ EPC 계약
 ④ 장기공급계약 ⑤ 장기구매계약 ⑥ 운영계약
 ⑦ 보험계약 ⑧ 양허협정·인허가·각종보장·보조금 등
 ⑨ 자문계약 ⑩ 결제위탁(escrow) 약정 ⑪ 신탁협정

2) 민자유치현황

국내 민자 사회간접시설에 대한 프로젝트 금융은 신공항고속도로에 처음 도입된 이래 현재 추진중인 도로 철도 등 20여개 민자유치 사회간접자본시설에 적용되어 오고 있다. 도로 부문에 신공항 고속도로를 포함하여 9개 사업이 시행 및 추진 계획되고 있으며 철도부문에서는 인천국제 공항철도를 포함하여 3개 사업이 추진되고 있다. 터널부문은 4개 사업, 그리고 공항시설 부문에서는 2개 사업이 발전과 에너지 부문이 각각 1개 사업이 이 방식으로 추진되고 있다.

<표 2-10> 프로젝트 금융현황

단위 : 억원

년도	구분	사업명	총사업비	관련사업자	주 참여 금융기관	
2000	도로	인천신공항고속도로	20,180	삼성건설컨소시엄	조흥, 산업은행	
		광주제2순환도로	2,149	(주)대우컨소시엄	산업은행	
		대구-대동고속도로	22,120	현대산업컨소시엄	조흥, 산업은행	
		대구동부순환도로	1,365	코오롱컨소시엄	금융자문(국민)	
		서울외곽순환도로	18,081	LG컨소시엄	금융자문(산업)	
		천안-논산고속도로	21,194	LG컨소시엄	금융자문(산업)	
		부산-거제연결도로	14,992	(주)대우컨소시엄	금융자문(산업)	
		대구-부산고속도로	25,214	현대산업개발	산업은행	
	철도	김해경량전철	11,794	현대산업개발	금융자문(조흥, 한빛)	
		인천국제공항철도	46,476	현대컨소시엄	금융자문(산업)	
		부산초읍선 경량철도	4,482	LG컨소시엄	금융자문(산업)	
	터널	수정산터널	1,633	쌍용건설, 반도종합	조흥, 한빛은행	
		우면산터널	1,051	한중컨소시엄	금융자문(신한)	
		백양산터널	967	(주)대우컨소시엄	금융자문(조흥, 한빛)	
		철마산터널	923	금호컨소시엄	금융자문(산업)	
	공항	인천화물터미널B	413	금호계열사	조흥, 산업은행	
		인천화물터미널C	522	금호계열, 현대계열	조흥, 산업은행	
	발전	안양·부천열병합발전소	8,857	LG칼텍스	산업은행	
	2001	도로	천안-논산고속도로	20,174	LG건설	산업은행
			서울외곽순환도로	787	LG건설	산업은행
시설		LG에너지	3,800	-	산업은행	

자료 : 한국경제신문, 2001, 11월13일, 11면.

3) 프로젝트 활용한 사회간접 시설 사례분석

지금까지 대출약정이 이루어진 수도권신공항 고속도로, 인천국제공항화물터미널 B동과 D동, 인천국제공항 화물터미널, 광주제2순환도로 등 4개 사업을 분석대상으로 삼았다.

(1) 분석대상사업의 개요

① 신공항 고속도로

* 사업의 개요

수도권 신공항 고속도로 사업은 일본의 간사이, 홍콩의 첵랍콕과 함께 2000년대 동북아시아지역의 3대 중추공항인 영종도 공항과 서울지역을 연결하는 유일한 신공항 접근도로로 총 연장 40.km의 6~8차선 자동차 전용 도로를 건설하는 사업이다. 건설기간은 1995년 12월부터 영종도 신공항이 개항하는 때를 맞춘 2000년 11월까지로 예정되어 있었다. 이 사업은 민간사업자가 시설을 준공 한 즉시 그 소유권이 국가에 귀속되고, 민간사업자는 2000년 12월부터 2009년 11월까지 30년 간 무상으로 시설물을 관리·운영할 수 있는 무상사용권을 가지고 동 기간동안 투자비와 적정이윤을 회수하는 우리나라 최초의 BOT방식의 민자사업이다.

<표 2-11> 신공항 고속도로 건설사업 총 소요자금 및 조달계획

단위 : 억원

총 소요자금		조달계획		비고
국가사업	3,584	국고지원	3,584	용지매입. 어업권보상 자기자본비율 25% 프로젝트 파이낸스
민간사업	17,400	출자금	4,400	
		차입금	13,000	
계	20,984	계	20,984	

자료: 반기로, 프로젝트 파이낸스, 한국금융연수원, 1999.8

* 사업시행자

사업시행자이자 차주는 신공항 고속도로(주)로서, 출자자는 삼성건설(주)이 전체 출자액의 29.50%를 차지하는 1,303억원, 한진건설(주)이 23.43%에 해당하는 1,035억원, 동아건설(주)이 10.50%의 464억원, 포스코 개발(주)이 6.93%의 306억원, 코오롱이 6.00%의 265억원, 그리고 LG가 5.00%의 221억원, 그밖에 금호건설, 극동건설, 롯데건설, 풍림산업, 두산건설 등이 출자자로 참여하였다.

<표 2-12> 신공항 고속도로 건설사업 출자자의 구성

단위 : 억원, %

출자자	지분율	출자금액	출자자	지분율	출자금액
삼성건설	29.50%	1,303	금호건설	4.86%	215
한진건설	23.43%	1,035	극동건설	3.45%	152
동아건설	10.50%	464	롯데건설	3.45%	152
포스코개발	6.93%	306	풍림산업	3.45%	152
코오롱	6.00%	265	두산건설	3.43%	151
LG	5.00%	221	계	100%	4,416

자료: 한국산업은행, 신공항 고속도로 사업개요, 1995.11

* 자금조달 계획

총 사업비 2조 984억원 중 토지매입 및 어업권 보상 등에 소요되는 3,584억원(17.1%)은 정부재정으로 충당되고 도로시설 사업비인 1조 7,400억원(82.9%)에 대해서는 민간자본으로 유치되었다. 총 민간 투자비 1조 7,400억원 중 4,416억원(25%)은 주주출자자의 자기 자본으로 충당하고 이를 제외한 1조 3000억원(75%)은 금융기관 차입으로 자금을 조달하였다.

금융기관 차입금은 한국산업은행이 주간사 은행으로 맡고 공동 주간사 은행은 장기신용은행 등 5개 금융기관이, 그리고 공동간사은행으로 보람은행 등 12개 금융기관 등 18개 금융기관으로 구성된 대주단으로부터 프로젝트 파이낸스 방식으로 자금이 조달되었다.

대출한도는 건설기간 중 이자를 포함하여 1조 3천억원 이내로 하였으며 대출기간은 35년 거치 포함 10년의 대출기간으로 하여 년 단위로 2회 재대출이 가능하며 최장 16년으로 하였다. 이자율은 1년마다 변동하는 이자율로 설정하였으며 상환은 5년 거치 후 5년 간 총 차입금의 40%를 연 4회 분할상환으로 하였다. 잔여금 60%에 대해서는 대출만기일에 제 조달하여 3년 동안 잔액의 50%를 상환 후 나머지 잔액을 3년 동안 상환하는 방식을 취했다¹⁵⁾.

② 인천국제공항 화물터미널 B동 · D동

* 사업개요

인천국제공항 내 아시아나 항공의 전용화물 터미널(화물터미널 B동)과 국내 화물취급소 및 위험물 저장창고(화물터미널 D동)를 건설하는 사업이다.

* 사업시행자

사업시행자이자 차주는 인천공항개발주식회사로서, 출자자는 금호석유화학이 전체 출자액의 42%를 차지하였으며, 금호건설(주)이 10%, 아시아나공항이 5%, 아시아나항공이 3%로 기타 기업 등이 출자자로 참여하였다.

* 자금조달 계획

총 사업비는 617억원이며 이중 490억원을 금융기관 차입금으로 자금을 조달하였다. 금융기관 차입금은 한국산업은행이 주관사 은행으로 맡고 공동주관사 은행은 국민은행, 기업은행, 삼성생명, 신한은행, 조흥은행, 상업은행, 한일은행으로 구성된 대주단으로부터 프로젝트 파이낸스 방식으로 자금이 조달되었다.

금융조건으로 먼저 대출기간은 화물터미널 B동에 거치 기간 5년 포함 13년, 화물터미널 D동에 거치 기간 5년 포함 10년이며 금리는 1년 변동금리에 가산금리를 더했으며 관리수수료는 인수금액에 따라 차등 지급하는 방식을 취했다¹⁵⁾.

③ 인천국제공항 화물터미널 C동

* 사업개요

인천국제공항 내에 외국항공사의 전용화물터미널(화물터미널)을 건설하는 사업이다.

* 사업시행자

사업시행자이자 차주는 인천공항외항사 터미널주식회사로서, 출자자는 아시아나 항공 등 금호그룹4사가 42.5%, 그리고 현대전자(주)등 현대그룹4사

15) 이승환, 「SOC민자유치사업의 수익성확보기준에 관한 연구」, 한양대 대학원 석사학위논문, 1998.6., pp. 38~41.

16) 반기로, 「프로젝트 파이낸스」, 한국금융연수원, 1999.8., p. 353.

가 42.5% 그리고 운송대리점 15개사가 나머지 15%를 출자하여 참여하였다.

* 자금조달 계획

총 사업비는 522억원이며 이중 360억원을 금융기관 차입금으로 자금을 조달하였다. 금융기관 차입금은 한국산업은행이 주관사 은행으로 맡고 공동주관사 은행은 국민은행, 기업은행, 삼성생명, 신한은행, 조흥은행, 상업은행, 한일은행으로 구성된 대주단으로부터 프로젝트 파이낸스 방식으로 자금이 조달되었다.

금융조건으로 먼저 대출기간은 거치 기간 5년을 포함하여 10년이며 금리는 1년 변동금리에 가산금리를 더했으며 관리수수료는 인수금액에 따라 차등 지급하는 방식을 취했다¹⁷⁾.

④ 광주 제 2순환도로

* 사업개요

광주광역시의 행정구역 확대와 공업단지 및 첨단과학기지 조성 등에 따라 급증하고 있는 시 외곽 유출입 도심 통과 교통량의 우회처리를 위해 추진된 사업이다.

* 사업시행자

사업시행자이자 차주는 광주제2순환도로공사 주식회사이며, 출자자는 대우(주)가 51%, 한솔건설(주)이 20%, 신한(10%), 아남건설(주)이 10%, (주)송산이 9%를 출자하였다.

* 자금조달 계획

총 사업비는 2,149억원이며 이 중 1,350억원을 금융기관 차입금으로 자금을 조달하였다. 금융기관 차입금은 한국산업은행이 주관사 및 주선 은행으로 하여 공동주관사 은행은 한미은행, 그리고 공동간사은행으로 광주은행, 보람은행, 신한은행, 평화은행, 하나은행, 교보생명, 동양종금, 새한종금, 종합기술은행으로 구성된 대주단으로부터 프로젝트 파이낸스 방식으로 자금이 조달되었다.

17) 반기로, 상계서, p. 354.

금융조건으로 먼저 대출기간은 거치 기간 5년을 포함하여 16년이며 금리는 1년 변동금리에 가산금리를 더했으며 관리수수료는 인수금액에 따라 차등 지급하는 방식을 취했다¹⁸⁾.

(2) 경제성 분석

민간투자사업의 타당성에 영향을 미치는 변수로 경제성 변수를 들 수 있는데 이는 사업의 경제성 및 원리금상환능력 등에 영향을 미치는 변수로 대상사업의 총 사업비, 손익분기점, 회수기간¹⁹⁾이나 부채상환비율법(DSCR :Debt Service Coverage Ratio)²⁰⁾등이 사용된다.

우리나라 민간투자 투자사업 사례의 경제성변수를 분석해보면 모든 분석 대상사업들이 양호한 경제성을 보이고 있다. 모든 사업들이 손익분기점이 운영개시 후 6년 내에 있으며 부채상환비율도 1.6에서 2.9수준을 보이고 있다. 그러나 내부수익률은 다소 낮은 6%에서 10%수준을 보이고 있다. 손익분기점, 내부수익률 및 부채충당비율을 기준으로 분석대상의 경제성을 비교하면 수도권 신공항고속도로가 가장 높으며 인천화물터미널 C동이 낮은 것으로 분석되었다²¹⁾.

18) 반기로, 상계서, pp. 355~356.

19) 회수기간이란 어떤 투자에 소요된 지출액을 투자로부터 기대되는 미래의 현금유입액(또는 이익)으로 전액 회수하는데 걸리는 기간이다. 회수기간이 짧을수록 그 투자가 우월한 것으로 본다.

20) 부채상환비율 = 당기순이익 + 장기차입입금이자 + 감가상가비 / 부채상환액. 사업실시기관의 프로젝트의 현금흐름(세후 순수입)이 전체 부채상환액을 어느 정도까지 충당할 수 있는가를 측정하기 위한 재무비율로서 통상 최근 1년간의 실적치를 기준으로 하며 부채상환액은 상환원금과 이자를 포함한다. 통상 동 비율은 150%정도 수준을 요구하는 것이 일반적이며 사업실시기관의 수입의 안정성 정도에 따라 유동적일 수 있으나 최소한 100%이상은 반드시 유지되어야 한다.

21) 한국컨테이너부두공단, 「컨테이너 터미널」, 2000.10., p. 66.

<표 2-13> 민간투자사업의 경제성 변수

단위 : 억원, %

사업명	총사업비	순익분기점	내부수익률	부채상환비율
수도권신공항고속도로	17,342	운영개시후1년	10.22	2.9360
인천국제공항 화물터미널 B동·D동	617	운영개시후5년	B동: 9.93 D동: 6.27	B동:2.7321 D동:1.6904
인천국제공항 화물터미널 C동	522	운영개시후6년	6.18	1.7337
광주 제2순환도로	2,149	운영개시후4년	8.6	2.7943

자료 : 한국컨테이너부두공단, 컨테이너 터미널, 2000.10

(3) 재정지원 분석

수도권 신공항은 요건 충족시 보조금 또는 장기대부로 재정지원을 협약하였고, 광주 제2순환 고속도로의 경우 추정통행료 수입의 80%에 미달하는 금액에 대한 보조금과 장기대부, 그리고 사업시행자의 귀책사유가 아닌 사유로 인한 사업 초과 시 재정지원을 하기로 하였으나 나머지 2개 프로젝트에서는 정부지원이 없다. 따라서 재정지원이 이루어지는 2개 사업은 프로젝트 금융의 안정성을 확보 할 수 있다.

(4) 금융조건 분석

금융조건 분석기준은 대출기간, 금리, 관리수수료 등으로 먼저 대출기간은 대상사업의 무상사용기간에 따라 전체 대출기간의 차이가 있지만 거치기간을 일률적으로 5년으로 하고 있으며 금리는 1년 변동금리에 스프레드를 포함하여 약 8%를 약간 상회하는 수준이다.

일반적으로 사회간접자본시설의 건설 기간 중에는 비용의 투입만이 이루어지고 수익이 발생하지 못하는데도 동 건설기간에 일률적인 5년의 거치기간을 설정함으로써 개별사업에 따른 거치 기간을 적절하게 설정하고 있지 못하다. 즉 광주 제2순환고속도로의 공사기간이 48개월로써 5년 거치가 적절한데 반해 공사기간이 짧은 인천국제공항 화물터미널은 25개월인데 신공항고속도로처럼 5년의 거치 기간을 제시하고 있다. 이는 개별사업의 위험

도가 제대로 반영되지 못한 결과이다.

그리고 신공항고속도로 사업의 경우 공사기간 및 운영기간 구분 없이 일률적인 금리를 부과하고 있으며 광주 제2순환도로사업은 운영기간중의 금리가 공사기간에 비해 더 높게 책정된 것은 다소 불합리하다고 할 수 있다²²⁾.

<표 2-14> 프로젝트 금융 사례의 금융조건

사 업 명	공사기간	운영기간	대출기간	금 리	관리 수수료
수도권신공항 고속도로	5년	30년	5년거치포함 16년	1년변동금리 + 년1.5%(공사기간)+ 년 1.5%(운영기간)	1.5%
인천국제공항 화물터미널 B동·D동	25개월(B) 25개월(D)	20년(B동) 12년(D동)	B동:5년거치포함 13년 D동:5년거치포함 10년	1년변동금리+년2.5%	1.3%
인천국제공항 화물터미널C 동	2년	12년	5년거치포함 10년	1년변동금리+년1.25 %	1.3%
광주 제 2순환도로	48개월	28년	5년거치포함 16년	1년변동금리+ 년1.15%(전반7년)+ 년 1.4%(후반9년)	1.3%

자료 : 한국컨테이너부두공단, 컨테이너 터미널, 2000.10

3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치

우리나라의 외국인직접투자는 1962년부터 허용되었다. 그러나 1980년대 중반에 이르러 본격적으로 외국인직접투자를 위한 기반조성이 이루어지기 시작하였으며 1990년대 들어 산업구조의 고도화를 위해 「첨단기술 분야」 외국인투자 유치에 중점을 두고 자유화 정책을 추진함과 동시에 1996.12월 OECD 가입과 함께 기존 외자도입법을 「외국인투자 및 외자도입에 관한 법률」로 개정하는 등 외국인 직접투자 적극 유치하고자 하였다. 1998년에 들어와 외환거래의 전면 자유화, 외국인투자촉진법, 수출자유지역설치법의

22) 한국컨테이너부두공단, 상계서, p. 69.

제정 등으로 적극적인 투자유치 정책이 실시되었으며 1999년도 외국인투자는 총 2,092건에 15,541백만 불로서 이는 1998년도 1,398건 8,852백만 불 대비 건수는 49.0%, 금액은 75.6%가 증가하는 효과를 가져왔다.

<표 2-15> 연도별 외국인 투자 동향

단위 : 백만 달러, %

구분	93년	94년	95년	96년	97년	98년	99년
투자액	1,044	1,317	1,941	3,203	6,971	8,852	15,541
증감률	16.8	26.1	47.4	65.0	117.6	27.0	75.6

자료: <http://www.mocie.go.kr>

사회간접자본 건설의 외국인 직접투자는 도로, 철도, 발전소, 항만산업에서 고르게 추진되고 있으며 최근 목포 신항만과 부산신항만의 민간투자사업에서 사업 시행자들이 외국인 직접투자를 적극 유치하려 하고 있다. 그러나 사회간접자본시설에서 외국인 직접투자는 극히 소수의 사례만이 있다. 이는 투자자의 적정한 수익성이 보장받고 못하고 관련법규의 규제 및 다양한 유치홍보, 그리고 투자메리트가 타국보다 낮은 것이 원인일 것이다.

현재 사회간접자본의 외자 도입 추진상황을 살펴보면 도로 부문에서 부산-거제간 연결도로 사업에서는 프랑스 GTM, 홍콩의 HKIH사등이 지분 80.2%로 참여를 추진하여 침매터널을 시공 추진계획중이다. 그리고 대전천변도로는 프랑스 EGIS사와 싱가포르 Hwa Hong Group이 지분 90%를 출자하여 도로를 건설 추진계획 중이며, 철도부문에서는 신공항철도사업에 미국 Bechtel사가 지분 20%로 참여하고 있다.

발전소 부문에서는 영국 Powergen사가 지분 49.9%로 발전소를 건설하고 있다.

이러한 SOC사업에서의 외국인 직접투자 및 지분참여 특징은 도로, 항만부문에서는 외국사의 지분참여가 50%를 넘고 있으며 철도부문에서는 아직 지분비율이 별로 높지 않고 있다. 그리고 발전소 건설의 경우 지분50%에

거의 육박하고 있는 실정이며 사업에 참여한 외국인 회사가 재원을 주선하고 있다.

<표 2-16> SOC사업의 외국인 직접 투자

부문	사업명	주사업자	외국인투자자	지분	비고
도로	부산-거제간 연결도로	프랑스 GTM	프랑스 GTM 홍콩 Hong Kong Infrastructure Holdings Ltd.등	80.2%	침매터널시공
	대전천변도로	프랑스 EGIS, 싱가폴 Hwa Hong Group	프랑스 EGIS, 싱가폴 Hwa Hong Group	90.0%	부채의 2/3(1억 2,000만 달러)를 도이치뱅크를 통해 주선
철도	신공항 철도	현대	미국 Bechtel	20.0%	E&M 턴키 CM 및 부채전액 주선
발전소	LG 에너지	LG	영국 Powergen	49.9%	부채 150만불주선

자료 : 국토개발연구원, 국토, 2000.11. 와 한국산업은행, 산은조사월보, 1998.8를
이용하여 재구성.

제 3 장 우리나라 항만건설에 있어 민자유치의 현황 및 과제

제 1 절 우리나라 항만개발 제도

1. 정부에 의한 항만개발

1) 정부주도하의 항만개발²³⁾

우리나라의 항만건설과 운영은 정부 주도 하에 관리·운영되고 있다. 이 이유는 항만개발 대부분이 과거부터 중앙정부에 의해 진행되어 왔으며, 민간이 항만을 투자, 개발할 수 있을 정도로 민간자본의 축적이나 기술 및 인적자원이 풍부하지 못했기 때문이었다. 이 때문에 정부가 경제 발전을 위해 항만 필요성에 입각하여 의도적으로 항만개발을 진행해 왔었다. 특히 상업항의 공공부두뿐만 아니라, 특정산업의 전용항만기능이 강한 산업항의 건설 구성까지도 국가의 재정으로 국가가 직접 개발해 오고 있다는 시점에서 처음부터 민간이 항만시설을 개발해온 영국과 근본적으로 다른 점이며, 2차대전 이전 일본의 항만개발체제와 유사하다고 볼 수 있다. 즉 우리나라는 주요 항만의 개발주체는 지방자치단체나 민간이 아니고 중앙정부기관인 해양수산부로서 해양수산부는 항만개발에 필요한 자금을 일반회계 및 특별회계로부터²⁴⁾ 조달해오고 있었다.

(1) 항만개발기본계획

우리나라에서의 항만개발 정책 변화에 따른 항만기본계획은 항만법 상 항

23) 정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.8., p. 40.

24) 일반회계에 의한 SOC확충 한계로 “도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운영을 위하여 교통시설특별회계법을 제정”하여 1994년부터 2003년까지 한시적으로 교통회계특별회계를 설치하였는데, 이중 항만에 있어서는 항만조사·연구, 기술개발, 항만건설·운영 사업을 위해 항만시설사용료, 공유수면점용료, 국유재산매각대금 및 일반회계 전입금으로 재원을 충당하고 있다.

만기본계획은 항만개발을 촉진하고 그 운영의 효율성을 높이기 위하여 해양수산부장관이 지정항만에 관한 항만기본계획을 수립·시행하고, 시·도지사는 지방항만에 관한 항만기본계획을 10년 단위로 각각 수립·시행토록 하고 있다. 또한 지방관리청은 항만기본계획 수립일로부터 5년 단위로 그 타당성을 검토하고 있다.

(2) 항만관리·운영

항만관리는 항만기능을 원활하고, 효과적으로 발휘시키기 위하여 항만 제 시설과 제 활동을 유기적으로 결합시키고 시설을 유지하는 것이라고 할 수 있으며, 이에 반해 항만운영은 항만시설들을 기초로 하여 여객 혹은 화물을 육·해·공 수송수단과의 연계에 관한 서비스의 경제적 부가가치를 생산하는 시스템으로 국내에서는 항만시설은 국유를 원칙으로 하여 관리는 중앙정부에서 맡고 있다. 이로 인하여 항만관리에 대한 행정의 일관성이 유지되며, 전국적 항만관리가 용이하다 할 수 있다. 또한 기술요원확보와 종합수송계획을 수립할 수 있는 장점이 있는 반면 지나친 정부의 간섭으로 인한 효율성 감소와 정부에 의한 권위적 관리 하에서의 서비스의 질이 낮고 정부의 방만한 관리로 인하여 정부의 재정낭비요인이 될 수도 있다.

(3) 항만개발주체²⁵⁾

우리나라는 일본의 1950년대 초와 같이 중앙정부재원으로 직접 개발사업을 담당하는 정부주도형 거점 항만개발정책을 실시해 오고 있다. 이는 경제발전이라는 국가적 대의 아래 정부가 경제발전을 주도하는 과정에서 항만개발이 이루어져 왔던 것이다.

미국, 유럽 등 선진국가들은 점진적인 경제발전으로 인해 항만개발 수요가 일시에 집중되었던 경험이 거의 없어 정부는 물론 민간기업도 항만사업에 투자할 수 있는 상당한 여력이 구비되었으나 우리나라의 경우에는 경제개발에만 급급한 나머지 항만개발과 같은 사회간접자본 시설에는 투자하지

25) 한국해양수산개발원, 「주요국가의 항만개발투자 제도에 관한 연구」, 1999.10., pp. 25~26.

못하고 있었다. 그러나 점차 공업화가 이루어지면서 항만의 수요가 증대됨에 따라 항만시설 부족으로 국가 스스로 항만개발에 착수하지 않을 수 없었다. 또한 근대화 과정을 거치는 동안 항만건설과 같은 대규모 사회간접자본시설을 건설할 수 있는 민간의 건설기술 및 자본축적이 제대로 이루어지지 못했으며 또한 이러한 항만시설을 운영·관리할 수 있는 경영 및 인적자본이 풍부하지 못했다. 이러한 정부주도형 항만개발은 항만개발 사업규모의 증대와 함께 유사한 업무를 여러 중앙부서가 담당함에 따라 항만정책의 체계성 결여와 공업화를 위하여 막대한 자금이 소요됨에 따라 정부재정은 한계에 이르고 이에 따라 항만시설은 제대로 충족되지 못하는 문제점이 발생하였다. 이와 더불어 일반 국민들은 공유수면은 개인이 사용할 수 없으며 민간이 개발 할 수 없고 국가소유라는 인식이 강해 공유수면을 매립하여 항만을 건설하거나 이를 관리하는 것은 국가만이 할 수 있다고 인식함으로써 항만개발이 정부에 의해 이루어지는 계기가 되었다.

2) 항만개발 관련 주요 법

(1) 항만법

이 법은 항만의 지정·개발·관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 항만의 관리·운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 제정된 법률이다.

항만의 개발을 촉진하고 그 운영의 효율성을 높이기 위하여 해양수산부장관은 지정항만에 관한 항만기본계획을 시·도지사는 지방항만에 관한 항만기본계획 즉 항만의 중·장기 개발계획, 항만의 연도별 개발 및 관리·운영 계획, 항만의 지정·변경 및 폐지에 관한 사항, 항만개발 예정지구의 지정에 관한 사항, 기타 관리청이 필요하다고 인정하는 사항을 10년을 단위로 하여 각각 수립·시행토록 하고 있다. 그리고 지정항만에 대한 항만기본계획을 수립하고자 할 때에는 해수부장관은 관계중앙행정기관의 장 및 관계시·도지사와의 협의하여야 한다. 지방항만의 경우에는 시·도지사가 지방항만에 대한 항만기본계획을 수립하고자 할 때에는 해양수산부장관의 승인을 얻게 되는데 이 경우도 관계중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

항만시설의 신설·개축·유지·보수 및 준설 등에 관한 공사는 동법 또는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 지정항만은 해양수산부장관이, 지방항만은 시·도지사가 각각 시행하게 된다. 그리고 지정항만은 해양수산부장관이 관리하고 지방항만은 시·도지사가 관리하게 된다.

(2) 해양 개발 기본법

해양 및 해양자원의 합리적인 개발 이용 및 보전에 필요한 정부의 기본정책과 방향을 규정한 법률로서 해양개발에 관한 종합적이고 기본적인 계획은 해양수산부장관이 관계중앙행정기관의 장과 협의하여 수립하되, 이 기본계획은 국토건설종합계획법 규정에 의한 전국계획과 조화를 이루어 기본계획이 수립하도록 규정하고 있는 법률이다.

정부는 해양개발에 관한 종합적이고 기본적인 계획을 수립하고, 그 기본계획에 따라 매년 해양개발을 위한 시행계획을 수립·시행하여야 하며, 간척·매립에 의한 토지의 조성, 항로·항만의 개발, 해양구조물 및 시설의 설치, 인공도서의 건설 등 해양공간의 이용을 위하여 필요한 시책을 강구하도록 규정하고 있다. 그리고 동 법률에서는 균형 있는 해양개발을 위하여 해양이용상황 및 해양환경에 관한 조사·연구와 해양개발사업간의 합리적 조정을 위하여 필요한 시책을 강구하여 해양개발위원회에서 조정토록 규정하고 있다.

(3) 어항법

어항법은 어항의 지정·개발 및 관리 등에 관한 사항을 규정함으로써 어항의 개발을 촉진하고 그 관리와 이용의 효율성을 도모하여 수산업의 진흥과 어촌지역의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다. 어항의 종류로 제1종 어항은 이용범위가 전국적인 어항, 제2종 어항은 이용범위가 지역적인 어항, 제3종 어항은 도서·벽지에 소재 하여 어장의 개발, 어선의 대피에 필요한 어항으로 구분하고 있다.

관리 및 어항 개발계획은 제1종 및 제3종 어항은 해양수산부장관이, 제2종 어항은 관할광역시장·도지사가 각각 관리하며, 국가어항은 해양수산부장관

이, 지방어항은 관할광역시장·도지사가, 어촌정주어항은 관할시장·군수·구청장이 각각 관리하게 된다.

어항개발계획은 어항시설에 관한 종합적이고 기본적인 기본계획과 어항시설의 변경·보수·보강·이전·확장 등 정비계획으로 구분하여 수립하게 되는데 관리청은 어항의 개발을 촉진하고 그 운영의 효율성을 높이기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 어항개발계획을 수립하게 되며, 다만 해양수산부장관은 수산업의 진흥과 어촌개발을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 관계 관리청과 협의하여 2 이상의 지방어항 또는 어촌정주어항을 포함한 개발계획을 수립할 수 있으며, 해양수산부장관 또는 관리청은 어항의 여건이 변하여 개발계획을 변경할 필요가 있다고 인정하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 이를 변경할 수 있다

어항시설사업은 이 법 또는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 관리청이 시행토록 규정하고 있다.

2. 민자유치에 의한 항만개발²⁶⁾

1) 유형별 민자 항만개발 제도

(1) 항만법에 의한 민자유치

항만의 지정 개발 관리 및 사용에 관한 사항을 지정한 항만법에서는 항만시설의 신축, 개축, 유지, 보수 및 준설 등의 항만공사에 대한 제반 사항을 법률로 규정하고 있다. 지정항만은 해양수산부장관이, 지방항만은 시·도지사가 각각 시행토록 규정하고 있으며 일반투자자가 항만공사를 설립할 경우에는 해양수산부장관 또는 시도지사의 허가를 받도록 함으로써 민자유치에 의하여 항만건설을 할 수 있도록 규정하고 있다.

항만 민자유치절차를 보면 전국 50여개의 지정항만²⁷⁾의 경우에는 해양수

26) 한국해양수산개발원, 상계서, pp. 30~39.

정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대학교대학원 석사학위논문, 1998.8., pp. 51~71.

27) 항만법시행령 제 2조, 부산항등 28개 무역항과 부산남항등 22개 연안항으로 구성. 당초 45개항에서 1998.2.24 태인항(무역항), 용기포항, 팽목항, 신마항, 추자항(연안항)등이 추가됨.

산부장관에게, 지방항만은 시도지사에게 “비관리청항만공사” 시행허가신청서를 제출하여 허가를 받아 설치할 수 있으며 항만공사로 조성된 항만시설은 준공과 동시에 국가 또는 지방자치정부에 귀속되고 있다.²⁸⁾ 다만, 대통령이 정하는 토지 및 항만시설은 예외적으로 귀속되지 않고 있다. 여기서 국가 또는 지방자치단체에 귀속되지 않는 항만시설은 하역장비시설, 화물의 이송시설, 배관시설 및 계근시설, 싸이로, 저유시설, 창고, 및 위판장시설 등 8개 대상시설이며, 또한 국가 또는 지방자치단체에 귀속되는 항만법시행령 발표상의 국가 또는 지방자치 단체에 귀속되는 항만배후부지에 해당하지 않아야 하며 토지가액이 총 사업비 범위내여야 한다. 이때 토지가액은 항만공사 준공 당시의 지가공시 및 토지평가에 관한 법률에 의한 2인 이상의 감정평가업자가 감정한 감정가액을 평균하여 결정하게 된다.

총 사업비라 함은 당해 항만공사의 준공 확인 일을 기준으로 하여 당해 항만공사와 관련된 조사비, 설계비, 공사비, 부대비, 건설이자, 부가가치세, 이윤 등을 포함한 금액이며 비관리청이 토지의 소유권을 취득하는 경우에는 당해 토지의 가액을 제외한 전액이 된다. 민간투자자의 총 사업비 보전 방법은 국가 또는 지방자치단체에게 귀속된 항만시설의 무상사용과 투자자 자신 이외의 제 3자로 하여금 항만건설을 사용하게 하고 그 항만시설을 사용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있다.²⁹⁾ 다른 항만시설을 사용할 때의 사용료는 면제될 수 있는데 그 처리방법은 무상사용기간중의 항만시설사용료는 귀속시설을 사용할 때와 타인사용료의 경우는 준공시점의 항만건설사용료를 기준으로 하고, 타 항의 사용료면제의 경우에는 사용 당시의 항만시설사용료가 적용된다.

무상사용기간은 국가 또는 지방자치단체에 귀속된 당해 항만시설을 유상으로 사용할 경우의 사용료와 타인으로부터 징수하는 항만시설사용료로 이루어지는 금액이 총 사업비에 도달할 때까지의 기간을 말한다. 과거에는 국가귀속항만시설의 무상사용기간이 최장 20년을 넘지 않도록 되어 왔으나 1995년 12월 이후에는 민간의 투자비회수가 완료되는 시점까지로 개정하여

28) 항만법 제 1조 및 9조.

29) 항만시설관리권, 해양수산부 등록업무 처리지침(1994.4.15).

무상사용기간의 20년 제한규정은 삭제되었다.

이와 같은 항만법에 의한 주요 항만시설로는 인천항 4,7부두, 삼척, 여수 동양시멘트부두, 울산현대자동차부두 등이 이 법률에 근거하여 투자되었다.

(2) 산업입지 및 개발에 관한 법률에 의한 민자유치

산업입지 및 개발에 관한 법률은 산업입지의 원활한 공급과 공업 기타산업의 합리적 배치를 통하여 균형 있는 국토개발과 지속적인 공업발전을 촉진함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 제정되었다. 이 법에 의한 항만시설 민자유치는 지금까지 산업항에 한하여 이루어져 왔다. 현재까지 동법에 의하여 투자된 항만은 국가산업단지 지원항으로 평택항, 보령항, 군장항, 목포대불항, 광양여천항, 고현항, 옥포항, 마산(창원항), 울산항(온산항, 미포항), 포항신항, 동해항 등이 있으며 지방산업단지 지원항으로는 대산항, 광양제철항 등이 있다.

산업단지개발사업의 시행자는 국가, 지방자치단체, 정부투자기관, 지방공기업 또는 중소기업진흥공단, 산업단지관리공단, 민간 등이며, 민간은 시설의 설치 및 입주를 지원하는 자로써 산업단지내의 토지이용계획 및 주요 기반시설 용지를 직접 개발하고자 할 경우, 산업단지를 개발하여 시설용지의 50%이상을 실수요자로서 사용하고 잔여면적을 분양하고자 할 경우가 이에 해당된다.

국가산업단지이든 지방산업단지이든 사업시행허가권자는 건교부장관이 되나 이들 산업단지내의 항만개발계획에 대한 승인권자는 해양수산부장관이 된다.³⁰⁾ 따라서 사업시행자는 항만의 실시설계승인부터 완공 허가까지 해양수산부의 허가가 필요하게 된다.

동 법에 의한 민자유치자가 국가산업단지로 지정된 구역 내에서 항만시설을 투자하고자 할 경우 먼저 건설부장관으로부터 사업자지정을 받은 후 해양수산부장관으로부터 실시계획인가 사항에 대한 준공인가를 받는 경우 완공 허가와 함께 항만시설 등 공공시설은 국가 및 지방자치단체에 귀속되고 완공 허가일로부터 귀속시설 사용료 총액이 투자액에 달할 때까지 무상으

30) 산업입지 및 개발에 관한 법률, 제 17조, 18조.

로 사용하도록 하고 있다.

(3) 공유수면관리법에 의한 민자유치

공유수면관리법에서는 전국 지정항만 항계내의 공유수면은 해양수산부장관이 지정하고 항만 항계 밖은 시·도지사가 관리하며 투자자가 공유수면 안에 공작물을 신축, 개축 및 변경 또는 제거하고자 할 때에는 당해 공유수면을 관리하는 해양수산부장관, 또는 시도지사의 허가를 받아야 한다. 다만 공유수면매립법에 의하여 허가를 받은 경우에는 제외하도록 하고 있다. 여기서 공작물은 선거, 선유, 계선벽, 잔교, 교량, 호안, 방파제, 도수문, 부두, 갑문, 계선 등을 말하여, 이외에도 공유수면의 굴착, 준설, 토석채취, 사력채취 등을 사전허가를 받아야 한다.

투자자는 공유수면의 본질을 침해하지 않는 범위 내에서 공작물 설치허가를 받아 일정기간 동안 항만시설 기능을 갖는 공작물을 설치·이용할 수 있다. 공작물이 설치된 해면에 대해서는 공유수면 점용료를 납부하여야 하고, 허가기간이 만료되거나 공유수면 점용 또는 사용을 폐지하였을 경우 공유수면에 설치한 공작물을 제거하여 공유수면을 다시 원상회복 할 의무가 있다.

점용료 및 사용료는 잔교, 호안, 물량장, 방파제 기타 공작물설치의 경우는 인근 토지가격의 100분의 3, 조선용선가대의 경우는 10분의 1을 적용하고 있다. 다만, 투자자가 원상회복을 할 수 없거나 할 필요가 없을 경우 허가청의 승인을 받아 원상회복 의무를 면제받을 수 있으며 당해 공작물 등은 무상으로 국가 또는 지방자치단체에 귀속된다. 공유수면매립법에 의하여 설치된 주요항만 시설은 유조선 계류용 돌핀 등으로 투자자는 공작물의 원상회복의무를 전제로 하여 제한된 일정기간동안 공유수면에 공작물을 설치하여 이용할 수 있으나, 무상사용 또는 타인사용료 징수 등 투자비를 보전 받을 수 있는 제도적 장치는 없다. 이는 공유수면관리법에 의한 민자유치체도가 근본적으로 공작물의 제거 등 원상회복을 전제로 한 시설이며, 불특정 다수인의 이용에 제공되는 공공성보다는 특정 투자자에게 한정된 자체화물처리시설이 대부분이기 때문이다. 따라서 동 법에서는 공유수면점용료 납부

등의 부담만을 규정하고 있다.

이와 같이 공유수면관리법에 의한 주요항만시설로는 대산항 극동정유부두, 인천항 경인에너지부두 및 울산항KTT/유공부두 등이 있다.

(4) 공유수면매립법에 의한 민자유치

공유수면매립법은 공유수면을 매립 또는 간척하여 매립지를 효율적으로 이용하게 함으로써 공공의 이익을 증진하고 국민경제발전에 기여하기 위한 목적으로 제정된 법률이다. 공유수면매립법은 국가, 지방자치단체 또는 정부투자기관인 농어촌진흥공사, 한국수자원공사, 한국토지개발공사가 매립하는 것을 원칙으로 하되 민간이 매립하는 경우에는 용도별 면적이 제한되고 있다. 즉 공업용지의 경우에는 23만 m^2 이하(7만평), 상업용지의 경우에는 16.5만 m^2 이하(5만평), 주택용지의 경우에는 10만 m^2 (3만평) 이내로 제한된다.

따라서 민자유치촉진법의 경우와는 달리 그 규모가 상당히 제한적으로 제공되고 있다. 투자자가 이 법률에 의하여 매립지의 조성과 항만시설을 설치하고자 할 경우에는 공유수면관리법 상 지정항만의 항계에 따라 공유수면관리법 상 부산항 등 50개 지정 항만 항계내 공유수면 매립허가는 해양수산부장관이, 농업을 목적으로 하는 공유수면 매립허가는 농림부장관이, 공유수면관리법 상 지정항만 항계밖의 공유수면 매립허가는 시도지사가, 기타 직할 하천은 지방국토관리청장에게 공유수면매립허가를 각각 받아야 한다.

민간투자자의 총 사업비 보전 및 항만시설의 유상사용 절차를 살펴보면 공유수면매립 면허를 받은 자는 매립공사 준공인가를 받은 날에 매립에 소유된 총 사업비에 상당하는 매립지의 소유권을 취득하게 되며, 매립공사에 포함된 도로, 안벽, 호안, 물양장, 방파제, 돌제, 배수시설, 공원 등 공공의 목적으로 사용하기 위하여 필요한 공공시설은 국가 및 지방자치단체에 귀속된다. 따라서 투자자는 매립지를 취득·소유하여 투자비를 회수하게 됨으로 국가 및 지방자치단체에 귀속된 항만시설을 사용하고자 할 경우에는 사용할 때부터 사용료를 납부하여야 한다.

공유수면매립법에 의하여 민자로 추진된 사업들은 대부분이 공장부지, 학교부지, 조선소부지 등이며 항만시설사업은 거의 없는 실정이다. 또한 항만

시설의 경우에도 매립면허조건에 따라 항만으로서의 역할을 원활히 담당하기 어려운 사업도 있다. 대표적인 민자매립항만인 감천항의 경우 매립면적은 총 137만 m^2 인데 국가 귀속절위는 에이프런과 도로를 합하여 30~40 m^2 만 귀속된다. 동 법에 의해 시행된 항만시설로는 부산항 원양어업부두, 마산항 한전부두 및 충무항, 동호항 등이 있다.

(5) 도시계획법 및 전원개발에 관한 특례법에 의한 민자유치

도시계획법은 도시의 건설·정비·개량 등을 통하여 도시의 건전한 발전을 도모하고 공공의 안녕 질서와 공공의 복리증진을 기여할 목적으로 제정되었다. 이 법률에 의하여 지정된 도시계획구역 안에서 공공시설인 항만시설을 설치하고자 할 경우 시장 또는 군수로부터 허가를 받아야 하며 공사가 완결된 시점에서 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 시장 또는 군수에게 완공검사를 받도록 규정하고 있다.

준공과 동시에 시설은 무상으로 국가 귀속되며, 귀속시설을 사용할 경우에는 관계법(항만법 및 기타관련법)에 의한 사용승인을 관리청으로부터 취득한 후 사용하여야 한다. 이 법률에 의한 사례로 한라시멘트의 옥계항 건설공사가 있었으나 적용법규상 문제가 있어 사후에 공유수면관리법으로 변경하였다가 다시 항만법으로 법규를 변경 적용한 사례가 있다.

전원개발에 관한 특례법은 전원개발사업을 효율적으로 추진함으로써 전력공급의 안정을 도모하고 국민경제의 발전에 기여하기 위할 목적으로 제정되었으며, 이 법률에 의하여 한국전력공사는 실시계획을 작성하여 산업자원부장관의 승인을 받아 원전개발 사업을 시행하며 실시 계획의 승인을 얻을 때에는 공유수면관리법에 의한 공유수면점용 및 사용허가 또는 공유수면매립법에 의한 공유수면 매립허가를 받을 것으로 규정되어 있다. 이에 따라 새로이 설치된 항만시설은 그 시설을 관리할 국가 또는 지방자치단체에 무상으로 귀속되는데, 이 법률에 의한 사례는 인천항내의 송전용 철탑 6기의 공작물 설치공사가 있었다.

(6) 민자유치촉진법에 의한 민자유치

사회간접자본건설에 대한 민간의 투자를 촉진하고, 창의적이고 효율적인 사회간접자본건설의 확충·운영을 도모함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 1994년 8월 민자유치촉진법 즉 사회간접자본시설에 대한 민간자본유치 촉진법이 제정되었다. 동 법에 의해 항만건설 등 사회간접자본 시설 사업에 민간이 자본을 투자하는 경우 금융지원, 조세감면 및 각종 부담금 감면 등의 지원을 받을 수 있고 대규모 기업집단에 속하는 기업들이 민자유치사업에 참여하는 경우 공정거래법의 출자총액 제한의 예외인정을 받게 됨으로써 대기업들의 투자에 의해 대규모 항만개발 사업의 추진이 가능하게 되었다.

현재 민자유치촉진법에 의하여 추진 중인 항만개발사업은 총 8개 사업에 사업비가 약 6조 5천억원이며 이중 부산신항만 개발사업은 1997년 6월 30일 부산신항만주식회사를 사업시행자로 지정하였으며, 목포신외항은 1997년 7월 18일 목포신항만주식회사를 사업시행자로 지정하였으나 1998년 8월 25일 실시계획승인이 연기되었다. 그리고 제 2종 시설사업인 인천항 종합여객 시설 건설사업은 1996년 2월 13일 주식회사 대우를 사업시행자로 지정하여 1997년 9월 터미널동은 공사가 착공되었다. 그리고 인천북항, 포항신항, 울산신항, 부산항여객터미널 및 해양공원, 마산항 개발은 시설사업기본계획을 고시하여 사업계획서를 접수·평가하여 우선협상대상자를 지정하였으며, 재정지원 사항조건 등에 관하여 협상을 통하여 사업시행자를 지정할 예정이다³¹⁾.

31) 교통개발원, 「민자유치대상사업 선정기준의 평가와 개선방안」, 1998.12., pp. 3 ~7.

<표 3-1> 민자유치대상사업 추진현황

사업년	사업명	사업개요	추진현황
1995년	인천종합여객시설	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비:2,500억원 ●규모 :터미널, 호텔등, 종합여객시설 1동 ●사업시행자: (주)대우 	<ul style="list-style-type: none"> · 1995.10.23:사업시설기본계획고시 · 1996.2.13:사업시행자 지정 · 1997.8.13:실시계획승인 · 1998.4.30:실시협약변경
1995년	목포신외항 다목적 부두	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :1,279억원 ●규모 :안벽 2선석 ●사업시행자 :목포신항만(주) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1995.12.15:시설사업기본계획고시 · 1997.7.18:사업시행지정 · 1998.8.25:실시계획승인연기
1996년	부산신항	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :3조 8,271억원 ●규모: 컨 24선석, 다목적1선석 ●사업시행자 :부산신항만(주) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1996.9.25:시설사업기본계획고시 · 1997.6.30:사업시행자 지정 · 1997.10.31:정부공시착공
1996년	인천북항	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :1,760억원 ●규모 :안벽 5선석 ●고철부두참여자 :인천제철(주) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1996.3:민자유치대상사업선정 · 1997.5.19:시설사업기본계획고시 · 1997.12.5:원목부두기본계획고시
1996년	포항신항	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :2,516억원 ●규모 :안벽 9선석 ●사업시행자 :포항영일만(주) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1996.3 :민자유치대상사업선정 · 1998.1.8:시설사업기본계획고시 · 1998.4.23:우선협상대상자 선정
1997년	울산신항	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :9,580억원 ●규모 :안벽20선석 	<ul style="list-style-type: none"> · 1998.12:시설사업기본계획고시 · 1998.7:사업시행자 지정
1997년	부산항여객터미널 및 해상공원	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :4,827억원 ●규모 :해양박물관, 친수공간 	<ul style="list-style-type: none"> · 1998.12.:시설사업기본계획고시 · 1998.7. :사업시행자 지정
1997년	마산항개발	<ul style="list-style-type: none"> ●사업비 :4,716억원 ●규모 :안벽 2.3km(10선석) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1998.6: 민자유치대상사업선정

자료: 해양수산부 민자계획과, 1999.

2) 민자에 의한 항만개발

(1) 전용부두의 성격이 강한 민간항만건설과 운영

최근까지 항만시설에 대한 민간자본투자는 시멘트 제조기업, 제철 기업, 비료 제조기업, 전분 생산기업 등 대량화물을 취급하는 제조기업과 한국전력 등이 육상 공장시설의 지원시설로서 항만건설에 투자한 경우가 대부분이었다. 즉, 불특정 다수의 화주나 선사를 위한 공용부두시설에 대한 민간의 참여가 아닌 특정인의 사적 이용을 목적으로 투자가 이뤄졌다.

공공의 이용을 목적으로 민간투자가 이루어진 사례는 인천항 4부두³²⁾ 등 극히 소수의 사례가 있을 뿐이다. 또한 투자범위는 부두시설과 하역장비를 모두 민간이 투자한 경우와 하역장비만을 투자한 경우로 구분할 수 있는데 어떤 경우든 민간투자자는 하역면허(한정)를 발급 받아 부두를 운영하는 실정이다. 즉, 선석의 배정권한은 국가(지방해양수산청장)가 갖고 민간투자자는 단순히 하역업만 영위하는 형태이므로 민간투자기업이 항만운영권을 가졌다고 볼 수 없다고 말할 수 있다³³⁾.

(2) 항만건설 민자유치 근거법의 다원화

우리나라에서는 항만개발에 민간이 투자할 수 있는 제도적 법적 근거는 매우 다원화 되어있다. 항만법, 산업입지 및 개발에 관한법, 도시계획법, 지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한 법률, 사회간접자본시설에 대한 민자유치촉진법, 등등으로 매우 다원화되어 있다. 항만건설의 개발이라는 광의의 개념으로 보면 공유수면관리법, 공유수면매립법 등에 의해서도 부두건설 등 항만시설건설을 축조할 수 있다. 이와 같이 다원화된 것은 각기 연안역의 이용목적이나 항만개발의 동기가 다르고 또 공사의 성격에 따라 관할 정부 부처가 다르기 때문이다. 즉 민간이 기존항만에 소규모 부두시설, 선석개발, 하역시설 및 보관시설을 설치하고자 할 때에는 주로 항만법에 의하여 투자가 이루어지고 있으며, 수산물 양식장의 축조나 조선소, 한전부두 등을 목적으로 투자하는 경우에는 공유수면매립법에 의해 주로 투자하고 있다.

또한 유류 하역을 위한 돌핀부두시설을 건설하고자 할 경우에는 주로 공유수면관리법에 의해 투자되고 있다. 그리고 임해공업단지에서 사용되는 원자재와 생산품의 원활한 해상수송을 위한 공업항의 개발에 민간이 투자하고자 할 때에는 산업입지 및 개발에 관한 법률에 근거하여 투자가 이루어

32) 1973년 비관리청 항만공사로 개발하여 무상사용기간이 종료됨에 따라 한국컨테이너공단이 정부로부터 1993년 12월부터 부두시설을 무상 대부 받아 종전 운영회사인(주)한진, 대한통운에 부두시설을 전대하여 사용료를 징수하고 있다.

33) 정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.8., pp. 50~51.

지고 있다. 한편, 이들 법률들은 민간이 투자한 항만건설을 국가에 귀속시키고 있으며, 다만 배후지에 대해서는 민간의 투자비 보존을 위해 일정부문에 대해 민간의 소유를 인정하고 있다.

항만법에서는 건설된 부두의 특성과 규모에 따라 민간이 소유할 수 있는 배후지³⁴⁾ 범위를 구체적으로 정해 놓고 있으며, 또한 산업입지 및 개발에 관한 법률과 공유수면매립법의 경우에는 공업용지 분양 등의 방법으로 민간 투자자가 배후지를 취득할 수 있다³⁵⁾.

<표 3-2> 항만개발목적에 따른 규제법령

주요 법령	민간투자규제내용	관할기관
항만법	기존항만에 하역장비·화물이송시설 등 하역시설을 건설하고자 하는 경우	해양수산부 지방자치단체
공유수면매립법	수산물양식장의 축조나 조선소 등을 목적으로 투자하는 경우	해양수산부
공유수면관리법	유류하역을 위한 돌핀부두시설을 건설하고자 하는 경우	해양수산부
산업입지 및 개발에 관한 법률	임해공업단지에서 사용되는 원자재와 생산품의 원활한 해상수송을 위한 공업항의 개발에 민간이 투자할 경우	해양수산부
어항법	어항시설의 건설 및 보수·보강공사에 민간이 투자하고자 하는 경우	해양수산부 지방자치단체
신항만건설촉진법	항만수요에 대응하고 신항만건설사업을 효율적으로 추진하고자 하는 경우	해양수산부 지방자치단체

자료 : 한국해양수산개발원, 주요국가의 항만개발투자 제도에 관한 연구, 1999.10

34) 항만법상 배후부지 국가귀속 범위는 일반부두의 경우 소형부두는 안벽으로부터 200m이하, 대형부두는 안벽으로부터 200~300m, 컨테이너부두의 경우 피더부두는 안벽으로부터 300~500m, 전용부두의 경우에는 안벽으로부터 500m~700m로 규정하고 있다.

35) 정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.8., p. 51.

(3) 민자유치실적의 부진

항만에 대한 투자는 국가가 직접하고 그 소유권도 국가가 가지는 것이 현재 우리나라 항만시설에 대한 기본적인 생각이다. 이와 같은 이념은 국가의 안보문제와 함께 항만시설이 사회간접자본으로서 인식되면서 그 공공성이 지나치게 강조된 나머지 포괄적인 개념으로서 항만을 재화의 성격상 공공재로 인식하고 있기 때문이라고 볼 수 있다.

또한 항만개발이 정부 주도로 진행된 이유는 공업화를 추진하는 과정에서 기함시설의 부족이 애로사항으로 작용하고 있었기 때문에 국가가 스스로 의도적으로 항만개발에 착수했으며, 항만투자를 하기에는 민간자본의 축적이 이뤄지지 않았으며 항만을 개발관리 하는 것은 국가라는 인식이 강하게 남아 있어 항만개발에 있어 민자유치가 저조한 이유였다³⁶⁾.

제 2 절 항만분야 민자유치의 현황

1. 채권발행에 의한 민자유치

항만재원으로써 채권에 의한 조달은 1990년에서 2000년까지의 컨테이너개발채권 발행액은 총 3,787억원의 채권을 발행하였으며 여기에 외화채권 719억원을 합치면 총 4,506억원의 채권을 발행하였다. 이렇게 조달된 재원은 부산항 3,4단계 개발사업 및 광양 1,2단계, 감만확장 및 감만부두 건설 및 다른 항만개발의 재원으로 사용되어왔다. 이들 채권의 종류는 무기명식 무보증 사모채권, 정부지급보증부 무기명식 채권, 무기명 사모특수채형식으로 발행되었다. 이자율조건은 무이자에 의한 채권발행은 부산항3단계와 평택항에 무이자로 채권을 발행하였으며, 자성대와 감만부두에는 연리 4%의 이자율로 그리고 감만항을 확장하기 위해 발행된 채권은 연리 8%의 높은 이자율로 발행되었다. 그리고 상환조건으로는 감만항을 확장하기 위한 채권은 3년 거치 5년 분할상환조건으로 그리고 부산항4단계와 광양1,2단계에는 5년

36) 정창현, 상계논문, pp. 49~50.

거치 5년 분할상환 조건으로 발행되었다. 나머지 조달조건은 10년 거치 일시상환으로 발행되었다.

<표 3-3> 컨테이너 개발채권 및 외화채권 조달내역(1990~2000)

단위 : 년, 억 원

구분	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	계
컨테이너 개발 채권	100	83	0	83	500	500	500	532	40	1,444	5	3,787
외화채권							367	352				719

자료: 한국컨테이너부두공단, 업무편람 2001.4 재편집

<표 3-4> 컨테이너개발채권발행 현황

단위 : 백만원

구분	발행금액	이자율	상환조건	채권자
계	378,723			
부산항3단계	26,550	무이자	10년거치 일시상환	고려종합운수(주)외 10
부산항4, 광양1단계	200,000	연리 6%	5년거치 5년분할상환	현대상선외 5
감만확장	50,000	연리 8%	3년거치 5년분할상환	동부고속 컨소시엄
평택(아산)항	11,973	무이자	10년거치 일시상환	고려종합외 5
광양2단계	7,000	연리 5%	5년거치 5년분할상환	(주)동부고속
자성대부두	80,000	연리 4%	10년거치 일시상환	현대상선(주)
감만부두	3,200	연리 4%	10년거치 일시상환	대한통운(주)

자료 : 한국컨테이너부두공단, 업무편람, 2001.4

(1) 부산항 3단계 채권 발행

부산항 3단계 채권발행은 90년, 91년, 93년 등 3차례 총 265억 5천만원이 발행되었으며 채권발행근거로는 공단법 제 25조에 근거하여 1990년 1월 31일 해운항만청이 신선대부두 사업계획 승인 조건 하에 해운항만청 컨테이너부두개발채권 명칭으로 발행되었다.

채권의 종류는 무기명식 무보증 사모채권으로 발행일자 기준 10년 거치

무이자 일시상환 조건이다. 업체별 인수현황은 고려종합운수(주)의 5개 사가 31억 8,900만원을, 그리고 국제통운(주)과 (주)동진이 각각 25억 5,300만원 그리고 우성산업 및 천양항운(주)이 나머지를 인수해갔다.

부산항 3단계 채권발행의 특징은 무기명식 무보증 사모채권으로 무이자에 10년 간의 장기에 걸쳐 유리한 조건으로 발행되었으나 현재 추진중인 민자유치사업의 대규모 자금이 소요된다는 점을 반영하면 현재 항만개발을 하기 위한 항만재원으로서는 불충분한 소액의 채권발행이다.

<표 3-5> 부산항 3단계 채권 업체별 인수현황

단위 : 백만원

구 분	계	1990년	1991년	1993년
계	26,550	10,002	8,274	8,274
고려종합운수(주)	3,189	1,201	994	994
대한통운(주)	3,189	1,201	994	994
(주)동방	3,189	1,201	994	994
(주)동부고속	3,189	1,201	994	994
세방기업(주)	3,189	1,201	994	994
(주)한진	3,189	1,201	994	994
국제통운(주)	2,553	963	795	795
(주)동진	2,553	963	795	795
우성산업	1,155	435	360	360
천양항운(주)	1,155	435	360	360

자료: 한국컨테이너부두공단, 업무편람, 2001.4

(2) 부산항 4단계 및 광양항 1단계 개발채권 발행

광양항 종합개발추진기본계획에 의해 1993년 8월16일 SOC 투자조정위원회에서 의결하여 개발채권을 발행하였다. 발행자는 한국컨테이너공단 이사장이며 채권명칭은 컨테이너부두개발채권이며 정부지급보증부 무기명식 특수채로서 2,000억원을 발행하여 부두개발 재원으로 조달하였다.

채권발행조건은 발행통화는 원(₩)화로 연리 6%로 5년 거치 후 5년 분할상환방식으로 이지지급방식은 거치 기간 경과 후에 상환 초 년도에 복리계산에 의한 일시지급이며 상환기간에는 미 상환액에 대하여 매년 단리이자

로 지급하는 방식을 취했다.

채권인수 대상업체는 (주)한진해운, 현대상선(주), 조양상선(주)이 각각 500억원을 대한통운(주)이 400억원, 그리고 외국업체인 ZIM LINE과 OOCL이 각각 50억원으로 채권을 인수하였다. 채권발행현황은 1차(1994년) 500억원, 2차(1995년) 500억원, 3차(1996년) 500억원을 그리고 4차에 500억원을 국회의 보증에 의해 발행하였다.

부산항 4단계 및 광양항 1단계 개발 채권은 총 2,000억원의 대규모 항만개발 자금으로 타 SOC자금이 10년 만기에 연 10.20%로 발행된 것에 비해 연 6%의 비교적 낮은 이율로 발행되었다. 이는 일반 SOC채권은 SOC법인의 신용도에 의한 회사채 형식으로 발행된 점에 비해 컨테이너부두개발채권은 국가가 지급 보증을 했기 때문에 저리로 발행할 수 있었던 것이다.

<표 3-6> 부산항 4단계 및 광양항 1단계 개발채권 발행현황

구분	발행규모	채권발행일	보증현황
1차	500억원	1994.9.28	제165회 국회 제21차 본회의에서 원안동의(1993.12.16)
2차	500억원	1995.9.28	제170회 국회 제18차 본회의에서 원안동의(1994.12.15)
3차	500억원	1996.9.30	제177회 국회 제14차 본회의에서 원안동의(1995.11.30)
4차	475억원 25억원	1997.9.18 1997.9.30	제181회 국회 제21차 본회의에서 원안동의(1996.12.16)

자료: 한국컨테이너부두공단, 업무편람, 2001.4

(3) 광양항 2단계 개발채권 발행

광양항 2단계 개발채권의 발행근거로는 한국컨테이너부두공단법 제25조와 광양항 종합개발추진 기본계획 및 광양2단계 컨테이너부두 민자유치계획승인과 컨테이너부두 전용사용 가계약서 제 13조 근거를 바탕으로 발행하였다.

채권명칭은 컨테이너부두개발채권으로 무기명 사모특수채이며 발행규모는 140억원으로 1차(1998년)에 35억원, 2차(1999년)에 35억원, 3차(2001년)에 35억원이며 2001년 12월에 4차로 35억원을 조달할 계획이다. 발행방법으로

는 공사채 등록법에 의한 등록발행방법을 채택하였다.

발행통화는 원화(₩)로 이자율 연리 5%로 이자지급방법으로는 거치 기간에는 상환 초 년도에 복리계산 일시지급하고 상환기간에는 미 상환액에 대하여 매년 단리로 후에 지급하며 상환방법으로는 채권발행일로부터 5년 거치 후 5년 균등분할상환이다.

인수업체는 (주)동부고속이 1998년에서 2001년까지 분할로 140억원 전액 인수하기로 약정을 맺었다. 광양항 2단계 개발채권 재원의 용도는 발행금액 전액을 광양항 2단계 개발사업의 부족재원 충당을 위해 발행된 것이다. 광양항 2단계 개발사업의 부족 재원 충당을 위해 발행한 개발채권이라는 점에서 소규모의 자금이나 연 5%의 이율의 좋은 조건으로 발행되었다.

(4) 부산항 감만확장부두 개발채권 발행

발행통화는 원(₩)화로 이자율은 연리 8%이며 이자지급방식은 상환 초 년도에 복리계산에 의한 일시지급이며 상환기간에는 미 상환액에 대하여 매년 단리로 지급하는 조건이며 상환방법은 채권 발행일로부터 3년 거치 후 5년 균등분할상환방식으로 무기명 사모특수채 형식으로 한국컨테이너부두공단에서 발행하였다. 발행규모는 1,000억원으로 1999년 2월 26일에 250억원 그리고 2차(1999년 11월 26일), 3차(2001년 3월), 4차(2001년 7월)에 각각 250억원, 따라서 총액 1,000억원을 공사채 등록법에 의해 등록발행을 하였다.

채권인수대상업체는 동부고속 컨소시엄으로 동부고속이 65%, EVERGREEN이 20%, UNIGLORY가 15%의 지분으로 채권을 인수하였다.

부산항 감만확장부두 개발채권은 총 1,000억원으로 비교적 대규모 자금이지만 상환기간이 8년으로 같은 컨테이너 채권에 비해 짧은 기간이며, 그리고 연리 8%대의 높은 이자로 발행되었다는 점에서 여타 항만개발채권에 비해 매우 불리하게 발행되었다.

(5) 평택(아산)항 개발채권 발행

한국컨테이너부두공단법 제 25조와 평택항 부두운영회사 선정 세부추진계획이 해양수산부에 의해 승인됨과 동시에 평택항 일반부두 임대계약서 제 10조에 의해 발행이 이루어졌다. 총 125억원으로 공사채 등록법에 의한 증권예탁원에서 등록 발행하는 방법으로 발행통화는 원화이며 무이자 이자율에 상환방법은 10년 거치 일시상환이다.

발행시기는 1997년에 32억원, 1998년과 1999년 6월, 1999년 12월에 각각 31억원을 발행하였다. 채권인수업체는 대한통운(주)이 21억 2천 500백만원, 나머지 5개 업체에서 20억 7천 5백만원을 4차에 걸쳐 인수하였다. 총 125억원의 소규모 자금에 무이자에 10년의 장기로 발행되었다는 점에서 매우 유리한 조건으로 발행되었다.

<표 3-7> 평택항 개발채권인수 대상업체 및 금액

단위 : 만원

업체별	계	1차	2차	3차	4차	비교
합계	1,250,000	320,000	310,000	310,000	310,000	100 %
대한통운(주)	212,500	54,400	52,700	52,700	52,700	17 %
세방기업(주)	207,500	53,120	51,460	51,460	51,460	16.6%
(주)동부고속	207,500	53,120	51,460	51,460	51,460	16.6%
(주)동방	207,500	53,120	51,460	51,460	51,460	16.6%
고려종합운수(주)	207,500	53,120	51,460	51,460	51,460	16.6%
(주)선광공사	207,500	53,120	51,460	51,460	51,460	16.6%

자료 : 한국컨테이너부두공단, 업무편람, 2001.4

(6) 자성대부두 채권 발행

컨테이너부두개발채권으로 무기명식 사모특수채로 800억원으로 공사채 등록법에 의한 증권예탁원에 의해 등록 발행되었다. 발행통화는 원화로써 연리 4%로 이자지급방식은 매년 단리 후 지급을 원칙으로 하고 상환방법은 10년 거치 만기 일시상환이다.

채권인수업체는 (주)현대상선이 800억원 전액을 인수하였다. 자성대부두개발채권 발행조성 재원의 용도는 발행금액 전액을 부산항 및 광양항 2단계 컨테이너부두개발 사업비에 채투자재원으로 활용되었다. 800억원대의 규모에 10년 거치 연 4%대 이율로 좋은 조건으로 발행되었다.

(7) 감만부두 채권발행

감만부두 채권은 무기명식 사모특수채로 발행금액을 부산항 및 광양항 2단계 컨테이너부두개발에 채투자하기 위해 원화로 연리 4%의 이자율로 32억원을 10년 거치 만기 일시상환조건으로 이자지급방법으로는 매년 단리 후 지급으로 하여 1999년 11월 29일에 발행되었다.

채권인수 대상업체는 대한통운(주)으로 32억원 전액을 단독으로 인수하였다. 소규모의 자금에 10년 거치 연 4%로 발행되었는데 항만건설상 10년만기와 4%대의 이율은 좋은 조건인 반면 32억원이라는 재원은 항만건설 시에 필요한 자금에 비해 아주 낮은 액수이다.

(8) 외화채권 발행

외화채권은 96년과 97년 두 차례에 걸쳐 각각 50억 \yen (1996년 기준: 약 368억원 상당), 43억 \yen (97년 기준: 약 320억원)을 사무라이 본드로 발행하였다. 외화채권 추진경위는 먼저 1996년도에 발행한 외화채권은 1994년~1995년에 일본공사채연구소에 의뢰하여 공단신용평가에서 AA+(정부와 동일한 등급)을 받아 1996년 외화증권발행을 재정경제원과 협의하여 차관 조기상환 및 하역장비 중 외자용도로 발행을 허용하여 1996년 10월 18일에 한국컨테이너부두공단 엔화채권을 발행하였다. 발행종류는 일본국 사무라이본드로서 발행규모는 50억 \yen 으로 5년 거치 일시상환과 이자율은 연 2.2%금리 조건으로 발행되었다.

다음해에 발행된 외화채권은 역시 일본국 사무라이 본드로써 발행규모는 43억 \yen 으로 이자율 연리 2.95%로 10년 거치 일시상환조건으로 조달되었다.

2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치

항만부문에서의 프로젝트 파이낸싱에 의한 자원조달사례는 목포신외항과 마산항1-1단계에 프로젝트 파이낸싱이 추진되고 있다

1) 프로젝트 파이낸싱 사례

(1) 목포신외항

목포신외항은 총투자비 163억원이 소요되는 사업으로 프로젝트 파이낸싱에 의해 자금이 조달되고 있다. 이중 65억원은 자기자본으로 충당되며 나머지 98억원은 타인자본으로 충당될 계획이다.

대주단은 국민은행이며 상환조건은 16년(5년 거치 11년 분할상환)으로 전반기 5년에 40%, 후반기 6년에 60%가 상환된다. 차입이율은 10.5%로 기준금리에 스프레드와 수수료를 합친 것이다. 즉 2001년 11월 27일 현재 3년 국공채 수익률 7.2%에 스프레드 3.0%와 수수료 0.3%를 합한 10.5%의 금리가 적용되는 사업이다. 이자지급 조건은 분기별 후급조건으로 계획하고 있다.

그러나 목포신외항 프로젝트 파이낸싱은 출자자수의 부족을 문제점으로 들 수 있다. 2개 이상의 우량건설사가 참여하기에는 사업규모 자체가 적으며 이로 인해 대출금에 대한 연대보증능력이 저하가 우려되고 있다.

(2) 마산항 1-1

총 투자비 1조 417억원이 소요되며 자기자본금 425억원, 타인자본 992억원으로 충당하고 있다. 자기자본 비율은 30%이며 대주단은 한국산업은행이며 5년 거치 후 초기 5년에 40%, 이후 6년 간 60%를 분할 상환하는 16년 상환 조건이다. 1년 변동금리에 스프레드 1.6%에서 2.0%를 합한 금리가 계획되고 있다. 이자지급은 3개월 후급이다.

2) 프로젝트 파이낸싱 적용 문제점

물류비 절감을 통한 생산성 제고와 우리나라 항만의 국제 경쟁력을 강화하기 위해서는 항만시설에 대한 지속적인 투자가 필요하나 정부재정으로서

는 이를 감당하기 어려운 실정이다. 이를 위하여 정부에서는 SOC시설에 대한 민간투자법을 제정하여 투자환경을 조성하고 각종 지원책을 제도화하였으며, 일부시설에 대해서도 매년 민간투자사업을 선정하고 고시하고 있으나, 사업자 선정에 어려움을 겪고 있으며 선정된 사업도 정상적인 사업추진의 어려움을 겪고 있다. 이러한 정부의 노력에도 불구하고 민간투자가 활성화되지 않은 이유는 항만시설의 경우 대규모의 자금이 필요한 반면 자금회수에는 상당히 오랜 시간이 걸리기 때문에 사업주의 부담이 크며 공사가 장기에 걸쳐 진행되기 때문에 프로젝트에 내재된 위험이 매우 크기 때문이다.

이러한 SOC사업을 민간이 담당할 때 가장 큰 문제점은 부채부담과 프로젝트 자체에 내포된 위험이다. 이러한 부담을 지닌 사업에 민간자본을 효과적으로 유도하기 위해서는 프로젝트 파이낸스 방식이 적절한 방법 중에 하나라 할 수 있다. 항만시설에 프로젝트 파이낸싱을 적용하기 위해서는 프로젝트에 내재된 경제성변수와 위험변수에 대한 정확한 평가가 선행되어야 하며 일정수준 이상의 수익성이 확보되어야 한다. 그러나 항만건설에 대한 프로젝트 금융적용시의 문제점이 있다.

중전의 민자유치촉진법에 의거 고시된 민간투자사업은 인천종합여객시설 등 8개 사업으로 이중 사업시행자가 지정된 것은 인천종합여객터미널, 목포신외항다목적부두와 부산신항 3개 민자유치사업자에 불과하며 프로젝트 금융으로 추진되고 있는 사업은 현재까지 2건만이 추진되고 실정이다. 그 원인을 분석은 다음과 같다.³⁷⁾

(1) 프로젝트 자체의 위험성

프로젝트 자체의 위험으로 먼저 사업규모의 대형성을 들 수 있다. 항만사업은 대규모의 자금이 필요한 반면 자금회수에는 장기간이 요구되기 때문에 사업주의 부담이 크며, 공사가 장기간에 걸쳐 진행되는 등 프로젝트 자체에 대한 위험이 크다. 그리고 민간투자사업으로 선정된 8대 항만사업의 총 사업비 규모는 평균 4,431억원 수준으로 단일 업체가 감당하기에는 버거

37) 한국컨테이너부두공단, 「컨테이너 터미널」, 2000년 10월호, 2000.10., p. 70.

운 실정이다.

둘째는 수익성의 불확실성을 들 수 있다. 프로젝트금융기법의 의하여 조달하기 위해서는 프로젝트 자체에 대한 수지분석이 정확하게 이루어져야 하나, 항만시설의 경우 항만환경변화의 영향을 크게 받아 변동성이 높아 불확실성을 가중시키고 있는 이유이다. 그리고 신항만의 건설, 항만 물동량의 변화, 항만의 민영화에 따른 경쟁체제로의 전환 등에 따라 장래 현금흐름을 예측하기 곤란한 실정이다.

(2) 프로젝트 파인낸싱의 적용상의 문제점

먼저 계약조건의 수시 변동으로 프로젝트 파인낸싱을 적용하기가 곤란하다는 점이다. 민자 사회간접자본 사업은 투자위험이 크므로 프로젝트 금융에서는 이러한 위험을 분산시키기 위하여 철저한 계약이행을 전제로 하나 우리나라의 여건은 이러한 계약문화에 익숙하지 못하다는 점이다. 그리고 프로젝트의 사업성에 대한 철저한 분석보다는 수익성이 낮더라도 우선 수주를 하고 보자는 문화가 조장되어 있어 기업이 진정한 의미로 프로젝트 파인낸싱을 활용하는 여건이 아직 조성되지 못하고 있다.

둘째 공사비 증가로 인한 문제이다. 사업비의 증가는 프로젝트 금융을 어렵게 만드는 한 요인이다. 예를 들어 광양항 2단계의 경우 1996년도 3,406억 원이었던 사업비가 1998년 5,736억 원으로 크게 늘어났으며 1997년 6월 말 사업시행자가 지정된 가덕 신항만의 경우 당시 1단계 11선석 36,587억 원의 총 민간투자비가 1999년에는 9선석 30,595억 원으로 변경 협상 중에 있다. 이러한 공사비의 증가는 동 프로젝트의 사업성 분석을 어렵게 만들고 계약 조건의 변화를 초래할 위험이 있다.

3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치

국내 항만분야 외자유치 1호인 인천남항 컨테이너 터미널 개발공사에 싱가포르 PSA Corp이 지분 60%의 2천4백억원으로 외국자본을 유치하였다.

하지만 아직도 국내의 항만투자에 외국인 직접투자 기업들은 소극적인 모습을 보이고 있다. 따라서 해양수산부는 항만개발을 활성화하기 위해 전국

주요 항만의 민자사업에 외국인 직접투자 및 지분투자를 적극 유치하여 항만개발사업을 활성화하기 위해 현재 민자협상을 진행중인 대규모 항만 개발사업이나 향후 민자가능성이 있는 사업을 대상으로 외국기업의 참여를 추진하고 있다. 외국기업의 참여방식은 외국기업 단독으로 직접 투자해 운영까지 맡는 방식과 국내기업과의 합작투자방식에 의한 지분 참여 방식이 있다.

최근의 외국항만업체들이 국내에 관심을 보인 사례는 다음과 같다³⁸⁾. 세계 19개국에서 21개 컨테이너터미널을 운영중인 호주의 P&O포츠는 4억~5억 달러 정도에 광양항 2단계 7선석과 3단계 3선석 개발에 일괄 참여하기 위해 한국컨테이너부두공단과 협상을 벌이고 있으며, 부산신항만 건설공사에는 세계 최고의 컨테이너항만인 싱가포르항을 운영하는 PSA가 관심을 표명하고 있다. 또 세계 18개 항만에 120개 선석을 운영하고 있는 홍콩의 HPH는 북한항만개발사업참여를 추진을 계획하고 있으며, 마산항 컨테이너부두 1단계 공사 입찰에는 현대산업개발과 1억9천만달러 규모의 투자의향을 체결한바 있는 벨기에의 IPEM사가 참여의사가 있는 것으로 나타났다.

따라서 외자유치대상항만으로 최근 민자협상이 타결돼 조만간 착공될 부산신항개발사업을 비롯하여 목포신외항, 마산항 1단계, 울산신항1단계, 포항영일만신항 등 외국 투자 업체들이 관심을 보이고 있는 사업을 대상으로 투자가 이루어 질 것으로 예상된다.

1) 외자기업들의 타국 항만투자 사례³⁹⁾

항만시설 건설에서 우리나라는 늘어나는 항만 물동량을 해소키 위해서는 민자항만개발이 필수적이나 최근 들어 항만개발의 민자사업이 활성화되지 못함에 따라 외국인 직접투자 및 지분참여 방안이 하나의 대안으로 많은 외국인 투자를 유치하려 하고 있다. 따라서 정부는 항만시설에서의 국내 민간기업과 합작투자형태인 지분 판매와 외국인 직접투자를 통해서 항만시설

38) <http://my.dreamwiz.com/tomokbu/balju/momaf0919.htm>

39) 해양수산부, 「부산신항만 적정사용료 산정연구」, 2000.6., pp. 45~55.

건설에서의 부족한 재원을 확보하려 하고 있으며, 이에 외국의 유수 회사들이 적극 관심을 보이고 있다.

국내의 부족한 재원을 마련하기 위해 외국인 직접투자는 불가피하다 할 수 있다. 따라서 외국인 직접투자 및 지분 참여 시 유리한 조건으로 협상 및 재원을 조달하려면 잠재적 투자유치가 가능한 기존의 외국항만회사들의 투자형태 및 지분참여방식, 경영방식을 알아볼 필요가 있다. 따라서 잠재적 외국투자기업을 분석함으로써 외국인 직접투자 유치 시 유리한 조건으로 항만시설을 확보할 수 있다.

(1) 싱가포르의 PSA Corp

중심항만 건설계획을 추진하고 자국항만운영이외의 다른 수입원의 확보를 통해 향후 싱가포르 항만의 물동량과 연계한 해외 네트워크의 구축 등을 위하여 해외에서 터미널시설 관리·운영에 적극적으로 진출하고 있다. 즉 세계 주요항만에서 컨테이너 터미널의 건설, 개발, 장비선정, 운영사업 등에 적극적으로 진출하고 있다.

최초의 해외 진출은 96년 중국의 Dalian 컨테이너터미널의 운영 및 개발권을 확보함으로써 본격적으로 해외 항만에 투자를 진행하고 있다.

PSA사의 항만투자는 아시아 지역의 항구를 중심으로 이루어지고 있으며 외국에 진출 시 경영권을 확보할 수 있는 지분투자를 함으로써 투자 국가 내에서 안정적인 운영·관리를 목적으로 투자 진출을 시도하고 이러한 경영전략은 국내 항만시설에서의 제1호 외국인 직접투자유치인 인천남항의 경우에도 적용되어 지분 60%를 확보하는 선에서 투자를 진행하고 있다. 따라서 국내 항만시설에서 PSA그룹으로부터 외국인 직접투자를 유치할 경우 항만운영의 경영권을 확보할 수 있는 양만큼 지분을 주어야만 항만에서의 외국인 직접투자를 유치할 수 있을 것으로 예상된다.

<표 3-8> PSA Corp. 의 타국 진출 및 운영 현황

국가	항만	제휴그룹	지분	진출내용
중국	Dalian	PSA, AIG, JTC, PDA,SML, Maersk		컨테이너터미널의 관리·운영
	Taicang	PSA, Cosco		항만도시의 공동개발
	Nantong	PSA, Henderson, NPA		1998년 착공
	Fuzhou	PSA, Fuzhou Port Authority		컨테이너터미널의 개발·운영
인도네시아	Cigadin	PSA, SML, KBS, Salim Group		항만개발의 가능성 조사
예멘	Aden	PSA, Yemeninvest	49%	컨테이너터미널의 관리·운영·건설
이탈리아	Sinport	-	57%	컨테이너터미널의 관리·운영
인도	Pipavav	PSA, Maersk		터미널의 주식취득을 교섭 중
	Tuticorin	-	58%	컨테이너터미널의 관리·운영
인도네시아	-	-		프로젝트 검토 중
방글라데시아	Chittagong	-		-
필리핀	-	PSA, PPA		항만근대화프로젝트에 참여 중

자료 : 한국해양수산개발원, 「해양수산동향」, 1998.6

(2) Hutchison Port Holdings (HPH)

HPH사는 현재 전 세계 16개 항만에서 항만운영사업을 전개하고 있으며, 전 세계 터미널에서의 컨테이너처리실적의 약 10%인 연간 1,200만 TEU 이상을 취급하고 있다. 최근에 추진중인 프로젝트는 자유항 바하마항에 대한 투자인데 Grand Bahama Development Co.사와 합작하여 투자를 진행하고 있다.

1991년에 영국의 최대의 항만인 Felixstowe항만을 인수하였으며, 1997년 말에는 Thamesport항을 인수하는 등 유럽지역에서의 투자확대를 적극 추진하고 있는 실정이다. HPH사는 말레이시아 지역에만 20%의 지분으로 투자를 하고 있으나 나머지 투자대상항구에는 투자 지분율이 50%를 넘고 있으며 100%전액 출자하는 항구도 3개 항구에 달한다. 주로 아시아 지역에 투자를 많이 하고 있으며 중국에 집중됨을 알 수 있다. 그리고 유럽항로의

교두보를 확보하기 위해 영국의 2개항에 100% 전액 출자하여 항만을 개발하고 있다.

<표 3-9> Hutchison Port Holdings (HPH)의 지분투자 및 항만운영계획

국가	항만	터미널	지분 (%)	활 동
영국	Felixstowe		100	Felixstowe Dock & Railway Co는 19선석 소유, 운영
	Thamesport		100	1997년 말 Rutland Trust로 부터 심해 시설 매입(18,600만달러)
중국	Jiangnan	Jiangnan Intl.CT	50	JICT는 632m의 river trade 선석을 운영
	Nanghai	Nanghai Intl.CT	50	NICT는 300m의 river trade 선석 운영, 120m확장계획
	Shantou	Shantou Intl.CT	70	SICT는 97년말까지 460m의 심해(10.5m) 선석 완료
	Xiamen	Xiamen Intl.CT	49	XICT는 2개의 심해선석을 운영 및 소유
	Jiuzhou (Zhuhai)	Zhuhai Intl.CT	50	ZICT(Jiuzhou)는 700m river trade berth를 운영하고 있으며 300m의 확장계획
	Gaolan (Zhuhai)	Zhuhai Intl.CT	50	ZICT(Gaolan)는 9.5-11.5m의 2개의 심해다목적 선석을 소유 및 운영
	Shanghai	Shanghai CT	40	3개의 심해컨테이너터미널의 독점소유 및 운영권 및 이 지역개발권 소유
파나마	Bahama	Freeport Intl.CT	50	FICT는 1997년부터 운영중인 15.5m의 berth를 소유, 싱가포르의 C&O holding과 합작
	Colon	Cristbol & Balboa	100	97년부터 심해시설을 25년간의 사용권 획득
홍콩	Hong Kong	Hong Kong Intl.CT	85	HIT는 4,5,7 터미널을 소유, COSCO-HIT과 합작, 9번 터미널의 2개 선석 개발권보유,
미얀마	Yangon	Myanmar Intl.Terminals	20	MITT는 합작으로 Thilwa항을 개발하고 있으며 post-panamax선박을 위한 1000m의 선석을 개발 중
	Yantian	Yantian Intl.CT	73	

자료 : Cargo Systems, *Opportunities for Container Ports*, 1998.

(3) P&O Ports

호주의 P&O Ports사는 영국, 이탈리아, 홍콩, 태국, 러시아, 모잠비크 및 아르헨티나 등 모두 20여 개의 항만에서 컨테이너 터미널의 관리 및 운영에 참여하고 있다. 동북아시아 Gateway Terminals에 소액의 지분을 가지고 있으며 콜롬보 15.5%, 방콕 모던(modern)터미널에 10%, 부에노스아이레스의 Reo de la Plata 터미널에 74%의 지분을 갖고 있다. 최근에는 P&O Ports의 최초의 지중해 진출로 Genor, Naples, Cagliari의 운영을 맡고 있는 Gruppo Investimenti Portugali(GIP)의 지분 20%을 인수하였다. 그리고 인도의 Nhava Sheva의 새로운 시설의 건설과 운영에 참여하고 있으며 북아프리카에서는 항만민영사업인 Grinderd에 합작 투자를 하고 있다.

또한 Vadhaben항 프로젝트로서 최근 총 자산의 5%를 민간하역회사인 Vad haven Port Company에 매각하였다. 그리고 스리랑카의 콜롬보항에서 연간 백만 TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 터미널의 건설을 추진하고 있다.

P&O Ports사의 해외투자 특징으로서 세계 곳곳의 항구에 투자를 진행하고 있으며 아시아 지역에서의 항만 투자지분은 매우 낮은 반면 유럽에서는 경영권을 확보할 수 있는 지분으로 참여하고 있다.

<표 3-10> P&O Ports의 항만운영 계획

항 만	터미널	지분 (%)	활 동
Bankok (태국)	Bankok moden Terminal	10	방콕 모던컨테이너터미널 주주
Laem Chabang (태국)	Laem Chabang Intl. Terminal	34.5	5번터미널의 30년간 BOT사용권을 1997년 운영시작, 400m시설의 7천만달러 투자
Bribane(호주)	Berth 4-6	100	G/C 3기를 갖춘 600m의 시설 소유 및 운영
Buenos Aires (아르헨티나)	Terminal Rio de la plata	74	시설 전환을 위해 9천만달러의 프로그램 수행중
Genor, Naples, Cagliari (이태리)	MITH	90이상	Genor, Naples, Cagliari를 운영하고 있는 GIP의 주식을 보유

항 만	터미널	지분 (%)	활동
Colombo (스리랑카)	SE Asia Gateway Terminals	15.5	Queen Elizabeth Qury의 재개발과 외국부두의 추가개발에 대한 35년간의 이익양도권을 정부로부터 얻음, 2억달러의 투자비로 합작투자, 1단계는 1000m의 Qury
Fremantle (호주)	North Qury	100	G/C 3기를 갖춘 600m의 시설 소유 및 운영
Irian Java	Freeport cooper mine	50	
Jawaharlal Nehru port(인도)	Nhava Sheva Intl. CT	40	1998년말 운영시작, 2억달러투자, 2개의 BOT시설부두에 대한 30년간의 사용권 보유
Larne (영국)	Port of Larne	100	Northern Ireland의 페리항의 소유권
Manila(필리핀)	Asia Terminals Inc	31.5	
Maputo (모잠비크)	Mozambique Intl. Port Services	30	Maputo Intl. Container Svs 96년이후 Rennies와 CFM와 합작, 10년간 운영계약
Melbourne (호주)	West Swanson Dock	100	컨테이너터미널의 소유 및 운영
Nakhoda (러시아)	Vostochny Intl. Container Svcs	20	95년이후 Vostochny Intl. Container Svcs, Sealand, Vostochny와 합작하여 2005년까지 10년간 운영계약
Port Qasim	Qasim Intl. CT	34	12m 깊이의 심해시설
Shekou(중국)	Shekou CT	25	2개 심해 선석, 확장계획,94년 이후 운영
Southampton (영국)	Southampton CT	51	확장시설로 백만 TEU처리능력기대
Tianjin(중국)	Tianjin Xingang Sinor Terminal	22.5	
Tilbury	Tilbury Container Services	51	Tilbury Container Services, Associated British Port 와 합작소유. 대규모 부두 2선석
Vadhaven	Vadhaven Intl. Port Ltd.	74	

자료 : Cargo Systems, *Opportunities for Container Ports*, 1998.

(4) Stevedoring Services of America(SSA)

SSA는 항만과 철도 터미널, break-bulk, 자동차시설 등 화물관련사업을 운영하는 회사로써 미국내의 서해안에 15개 주 8개의 터미널과 동해안과

걸프항만에 9개의 터미널 등 150개를 운영하고 있으며 동남아시아, 호주, 남아프리카, 인디아, 중앙아메리카 등지에도 관심을 가지고 투자계획을 세우고 있다.

중요한 컨테이너 터미널 개발사업으로는 Manzalino International Terminal(MIT)을 운영하기 위한 Panama, Manzalino의 Motores International SA. 와 합작사업이 있는데 이 시설의 건설은 1993년도에 시작되어 1단계는 1995년에 완공되었으며 600m의 부두, G/C 6기, 수심 13m을 확보하고 있으며 2단계는 20년 기간을 통해 1,200m의 부두까지 확장할 계획에 있으며 SSA는 연간 컨테이너 처리실적은 1997년 50만 TEU이다. 또한 멕시코의 Manzalino항만의 컨테이너 터미널을 위해 멕시코 선사 TMM와 합작을 하였다.

SSA는 두 가지 타입으로 운영하는데 미국 내와 몇몇 해외항만에서는 터미널을 직접소유, 관리하고 있으며 해외 다른 항만에서는 직접 소유관리하지 않고 현지의 회사와 합작하는 방법으로 운영관리에 참여하고 있다.

(5) ICTSI (International Container Terminal Services Inc.)

ICTSI는 25년 계약 하에 필리핀 마닐라 국제컨테이너 터미널을 관리운영하고 있으며 낙후된 시설을 효과적으로 새로운 시설로 바꾸는 투자를 하고 있다. 그리고 남미의 부에노스 아이레스 터미널을 운영하고 있으며 1994년 이후 Bemberg 투자회사와 함께 Newport 지역에 위치한 시설에 합작투자를 하고 있다. 산토스의 Tecon One컨테이너 터미널공사에 입찰참여하고 있으며 ICA와 함께 멕시코의 베라크루즈(Veracruz)의 컨테이너 터미널을 운영하고 있다. 그리고 멕시코의 다른 항만들의 민영화의 입찰을 시도하고 있으며 미국 근방 Ensenada컨테이너 터미널의 20년 간의 사용권을 확보하고 있으며 1972년 12월에 운영하기 시작한 Dammam의 컨테이너 부두에 대한 10년 간의 관리운영계약을 함으로써 중동지역에서의 교두보를 확보하고 있다. 중동의 현지 업체와 합작하여 International Port Services라는 회사를 설립하여 젠트리 크레인과 같은 시설을 포함한 1,800백만 달러의 하역장비를 투자할 계획에 있다. 그리고 ICTSI사는 새로운 대 여섯 개의 국내

및 국제 프로젝트를 위해 5천만 불에 달하는 주식발행을 계획하고 있다.

ICTSI사의 항만투자 특징은 북미의 멕시코와 아시아의 필리핀에 투자를 진행하고 있다. ICTSI사 역시 항만투자 시 경영안정권을 확보할 수 있는 50%의 지분투자를 확보하고 있다.

<표 3-11> ICTSI의 운영 현황

항만	지분(%)	운 영
Manila(필리핀)	47	88년부터 25년간 마닐라 터미널을 관리운영
Cebu(필리핀)	51	Aboitiz와 Mandaue와 합작하여 터미널 개발 및 운영
Buenos Aires (아르헨티나)	-	Bemberg사와 합작, 94년부터 18년간 사용, 94년부터 18년간 사용, 6000만달러 투자
Veracruz(멕시코)	50	ICA그룹과 합작, 95년 이후 20년간 사용
Karachi(파키스탄)	-	8천만달러 규모의 Karachi Port trust사와 합작
Dammam (사우디아라비아)	51	지역업체와 함께 10년간 운영계약
Ensenada(멕시코)	-	97년부터 20년간 사용권 확보

자료 : Drewry Shipping Consultant Ltd., *World Container Terminals*. 1998.

2) 잠재적 외국 항만기업들의 투자

외국항만기업들이 국내 항만에 관심을 나타내는 이유는 세계적인 항만네트워크를 구축하는 과정에서 대형 컨테이너선을 수용할 수 없는 중국으로 진출하는데 우리나라가 최적의 조건을 갖추고 있기 때문에 국내 항구는 외국인 항만기업들의 투자대상이 될만한 충분한 이점이 있어 이들의 국내 투자가 확대될 것으로 예상된다.

외국 항만업체들의 운영 및 관리를 살펴보면 대부분 지분 50%이상을 확보하여 항만운영에 있어 안정적인 경영권을 확보하려는 경향이 있다. 그리고 현지 국 업체들과 긴밀한 협조 하에 항만운영의 글로벌화를 추진하고 있는 것으로 보고 있다. 따라서 우리나라의 항만시설에 대한 외국인 직접투자 및 지분참여에 의한 투자가 진행되었을 경우 경영권을 확보하는 방향으로 항만시설에 투자할 것으로 예상된다. 특히 싱가포르의 PSA Corp와 HPH사가 아시아 항만에 투자의향이 있으며 세계 3대 컨테이너 화물 처리

실적을 하고 있는 국내에 많은 관심을 가지고 투자가 예상된다.

외국 항만기업들은 대부분 항만운영계약을 10년에서 최장 30년까지 운영하고 있으며 ICTSI사는 항만 재개발 투자경험이 있어 국내 항만의 재개발 투자 시 항만투자업체의 투자유치가 기대된다. 대부분의 외국투자기업들은 50%이상 지분투자를 하고 있어 경영권 확보를 통한 투자를 진행하고 있다.

따라서 국내항만에서 외국투자 유치 시 투자자의 특성을 감안하여 좀더 유리한 조건 하에서 외국투자 유치자를 선정할 필요가 있으며, 이들 외국업체들의 국내에 유치할 수 있는 효율적인 방안이 모색해 보아야 한다. 그리고 항만은 공공재적 성격을 가지고 있기 때문에 외국투자기업들의 독단적인 운영에 제한을 둘 수 있는 관련 보완책 마련에도 소홀하지 말아야 한다.

3) 외국인 직접투자의 부진원인

(1) 국가신인도 및 정책일관성 문제

외국인 직접투자 시 외국투자기업들은 국제금리 및 환율변동에 의한 국가신인도의 문제를 가지고 있다. 또한 우리나라 주가 하락 시에는 국내 파트너 기업의 국제적 신용도 저하 등 국제적인 위협이 따른다. 이에 따른 지분참여 파트너사에 불신으로 작용하여 외국인 투자를 어렵게 하고 있으며, 그리고 현재 민자유치사업자의 해외차입에 대한 정부의 보증과 같은 지원책이 없어 외국인 직접투자 및 지분참여 유치에 많은 어려움을 겪고 있다. 그리고 IMF에 의한 장기적인 건설불황으로 국내 건설시장의 침체로 인한 외국인들의 투자의욕이 낮아지고 있는 것도 외국인 직접투자의 어려움의 한 요인이다.

(2) 낮은 투자 수익률

우리나라의 경우 외국인 직접투자유치의 관건인 투자 수익률이 다른 국가보다 낮다. 즉 중국의 경우에는 18%~20%의 투자 수익률을 그리고 동남아, 남미, 영국 등의 국가에서는 17~18%인 반면 우리나라는 15%미만으로 투자수익률을 보장하는 점에서 국내 투자의 메리트가 상대적으로 낮다. 따라서 현실적인 투자수익률을 보장하여 외국인 직접투자 및 지분참여를 유

치할 필요가 있다.

(3) 국내투자에 대한 외국인의 불신감

국제수준에 맞는 객관적 사업성 분석자료의 부재로 외국투자자들이 국내 SOC민자사업에 대한 불신감을 보이고 있으며 신규사업선정시 사업성에 대한 정확한 분석이 이루어지지 않고 국제적 관행에 맞는 사업조건을 제시하지 못하고 있다. 즉 시설사업기본계획에서 수익성에 대한 면밀한 분석을 통해 할인율, 부대사업, 재정지원규모, 무상사용기간 등을 고시하지 않고 협상과정에서 민간사업자의 요구에 의하여 세부적인 사업시행조건을 결정하는 방식을 취하고 있어 외국인 투자자의 사업성 판단에 대한 접근이 어려운 실정이다. 예를 들어 부산신항만등 기 사업자가 선정된 민간사업의 경우 실시협약상의 사업조건은 국내 회계법인과 금융기관 등의 지원 하에 정부와 사업시행자간에 체결된 것이어서 국제적인 기준과는 매우 상이하다.

(4) 사업주체간 적정위험분담 환 리스크 존재

정부의 사용료 수입 보장방법이 대부분 무상사용기간이나 사용료 조정방식에 의하고 있어 직접적인 손실보전방안이 되지 못하고 있어 외국인 직접투자 및 지분참여 유치의 어려움을 겪고 있다. 그리고 외국투자자가 사업시행자로 사업을 직접 수행할 경우 환 리스크를 자신이 전적으로 부담하게 되나, 국내 사업 시행자에 대한 외국투자자의 단순 대부를 통한 참여방식에서는 환 리스크를 국내 사업시행자가 위험부담을 전가하고 있다.

(5) 행정서비스의 부재

민간유치사업의 주무부처가 정부부처 혹은 지자체별로 분산되어 있어 외국 투자가 입장에서는 주 계약 협상자를 구분하기 어려운 실정이다. 그리고 외국인 직접투자에 필요한 서류가 국제적 관행에 비추어 볼 때 너무 많고 복잡하여 이를 처리하는데 많은 어려움을 겪고 있다. 그리고 이를 전담으로 처리할 행정인원의 절대 부족으로 외국인 직접투자를 꺼리는 한 요인이기도 하다.

제 3 절 항만투자에 있어 민자유치의 과제

1. 채권발행에 의한 민자유치의 장단점

1) 장점

항만재원에 있어 채권발행을 통한 직접금융은 금융기관을 통한 간접금융에 비해 일반적으로 금리가 낮고 상환기간도 2~3년부터 10년 이상 까지 탄력적이며, 원래의 채권에 갖가지 옵션을 부가하여 자금흐름에 융통성을 부여할 수 있는 등 장점을 가지고 있다. 그리고 항만경영이익에 의한 배당 압력과 항만 운영 및 경영지배권의 위험 없이 일시에 거액의 자금을 조달할 수 있으며 상환기일과 이율의 확정으로 일정기간 동안 안정되게 자금을 사용할 수 있고 자금계획 수립이 용이하며 중도 원금상환부담도 없다. 또한 채권은 시장성이 있는 유통증권으로 채권투자자에게 환가성이 보장된다.

그리고 항만시설은 장기간에 걸쳐 이용되므로 채권을 통하여 국민의 부담을 장기간에 걸쳐 여러 사람에게 부담시켜 미래세대와 부담을 나누는 효과를 얻을 수 있다. 이와 더불어 외부자금조달이 비교적 용이 하는 장점을 가지고 있다.

2) 단점

채권발행은 고정금리로 발행되므로 금리 변동 시 위험부담이 크다는 단점이 있다. 그리고 항만운영회사의 수익이 감소하더라도 이자를 지급해야 하며 불경기, 투자실패 등에 의한 경우 손실 확대가 크게 발생될 수 있으며, 그리고 금리확정부 장기채권의 경우 이자율 변동에 따른 위험분산이 힘들다는 단점도 있다.

대부분의 채권은 3년 이하의 단기채 위주로 발행되고 있어 항만시설과 같이 투자수익의 회수기간이 긴 장기자금의 조달방안으로서 운영하기가 곤란하며 또한 채권의 종류도 다양하게 개발되어 있지 못하고 있어서 채권시장을 활용한 사회간접자본 투자재원 확보액은 저조할 수밖에 없었다.

우리나라에서의 항만에 대한 채권발행은 주로 컨테이너 부두공단에 의해

장기채로 발행하고 있으나 총 채권 발행액이 외화증권 포함하여 4,000억원 가량 밖에 발행되지 않아 국내 항만건설 재원으로는 적은 액수이다. 이처럼 채권발행이 부진한 원인은 외부자금조달이 비교적 용이하나 고정금리로 발행되므로 금리변동 시 많은 리스크가 존재하고 재정경제부와 관련행정기관의 승인을 받아야 하며 사모형식으로 채권이 발행되었기 때문이다. 또한 해외채권의 경우 표면금리가 저렴하나 일정수준 이상의 신용등급이 필요하며 정부의 보증이 필요하였기 때문이다.

그리고 채권은 환차손에 노출되기 쉬우며 대부분 중장기 자금이기 때문에 통상 조달금액의 3%가 조달경비로 소요되어 많은 조달 경비가 소요된다. 그리고 계약조건 위배 시 즉시 상환요구에 응해야 하기 때문에 해외 채권 발행을 기피하는 한 요인이 되었다. 이와 더불어 한국 컨테이너 공단에서 해외채권을 발행하려면 해양수산부 및 재정경제원 등 관련행정기관 및 국회의 승인을 얻어야 하는 등 복잡한 절차를 있으며 채권발행 시까지 많은 소유시간이 걸린다. 그러나 국내에서 발행되는 컨테이너 공단 채권은 장기로 사모에 의해 발행되어 국내의 자본시장 미 발달로 인하여 채권 발행액을 소화하기가 어려운 것도 채권발행의 걸림돌의 한 원인이 되고 있다. 그리고 일반 기업이 항만재원으로 사용할 목적으로 발행하는 일반 SOC채권은 기업의 신용도와 채권발행 한도액 문제가 있어 항만재원으로서 채권을 발행하기에는 많은 문제점이 있다.

2. 프로젝트 파이낸싱에 의한 민자유치의 장단점⁴⁰⁾

1) 장점

먼저, 프로젝트 파이낸싱이 비소구·제한적 소구 금융의 특징을 가지고 있기 때문에, 항만 사업주의 입장에서 프로젝트 실패 시에 상환의무가 제한되므로 사업위험이 금융기관으로 구성된 대주단에게 상당부분 전가되는 이점이 있다.

둘째, 프로젝트 파이낸싱으로 조달한 차입금은 부의금융 특성으로 회계처

40) 반기로, 전계서, pp. 32~41.

리상 항만사업주의 대차대조표상에 부채로 계상되지 않기 때문에 항만건설 시행자가 금융기관으로부터의 대출한도를 소진하거나 법규상 대출에 제한을 받는 경우에도 항만사업주와 독립된 당해 프로젝트에는 금융차입이 가능하다는 이점이 있다.

셋째, 신용도 있는 이해당사자간의 위험분산을 통해 항만 프로젝트의 위험을 감소시킬 수 있다. 항만건설 참여자의 신용이 불량하거나 프로젝트의 규모가 큰 경우, 전통적인 기업금융방식으로는 대출이 어려운 경우가 있었으나, 프로젝트 파이낸싱은 프로젝트 자체의 수익성을 바탕으로 금융이 이루어짐으로 오히려 기업금융 방식으로 조달할 수 없는 경우에도 자금조달이 가능한 이점이 있다. 그리고 프로젝트 수익성 자체는 양호하지만 단일 사업주가 모두 맡기에는 많은 위험이 있어 신용도가 높은 이해 당사자들이 프로젝트 파이낸싱으로 자신이 감당할 수 있는 양만큼 위험을 분담하여, 프로젝트 전반의 위험을 감소시킬 수 있으며, 그리고 정부는 프로젝트 파이낸싱과 관련하여 각종 세금 감면을 제공할 경우, 프로젝트 사업주는 프로젝트 파이낸싱을 통하여 세제상의 혜택을 누릴 수 있는 이점도 있다.

2) 단점

프로젝트 파이낸싱은 종래의 대출보다 리스크가 크기 때문에 금리 및 차입비용이 높다. 또 사업계획수립 및 금융구조 추진과정에서 발생하는 각종 비용도 상당하며, 많은 계약당사자와의 교섭, 다양한 보험커버 및 추가적 위험부담에 따른 비용 등이 필요하다. 또한 프로젝트 파이낸스는 일반 대출에 비해 구조가 복잡하고, 이해관계 당사자가 많으며, 외부전문가의 참여가 불가피하기 때문에, 많은 당사자 사이에서의 권리·의무 및 담당 역할의 유기적인 조정이 요구된다. 그리고 대개 금융고문이나 주선은행(arranger)이 많은 시간을 이 조정 업무에 투입하게 된다.

그리고 기술적, 경제적 타당성 검토와 복잡한 서류작성, 대주와의 협상 등에도 많은 노력과 준비기간이 필요하다. 이밖에도 항만경영 시 탄력성 부족 및 기업경영 정보 노출이 발생하게 된다. 즉 프로젝트의 사업성이 불확실할 경우에 대출은행이나 다른 이해관계자들과 상의하지 않고 기업이 독자적으

로 감산, 포기, 매각 등을 임의로 결정할 수 없다.

일반적으로 대출은행은 사업 실패의 책임을 프로젝트 사업주와 분담하기를 원하며, 사업주가 중도 포기하는 것을 원하지 않기 때문에 여러 가지 형태로 차주의 경영에 관여하게 된다. 또한 다수의 신디케이션 참가은행 모두에게 상세한 정보를 제공함으로써 기업의 기밀이 노출될 위험이 있다.

3. 외국인 직접투자에 의한 민자유치의 장단점

1) 장점

국내 SOC시설에서의 국내 재원만으로 시설을 확보하기에는 많은 한계를 보이고 있다. 따라서 국내의 고갈된 재원을 외국인 직접투자 및 지분참여유치를 통해 적절한 시기에 SOC시설을 확보할 수 있다. 그리고 외국투자자들은 공사완료 후 20~30여 년 간 투자시설의 관리 주체이기 때문에 외국인의 투자분 만큼 시설이용권을 획득하게 된다. 그리고 우리나라는 항만 개발과 운영에서 민간자본의 경험과 노하우가 충분히 축적되지 못하여 항만 운영관리 면에서 많이 낙후되어 있다. 따라서 외국 투자자들의 첨단 경영 및 기술을 이전 받을 수 있어 국내 업계의 전반적인 경영 및 기술 향상을 가져올 수 있다. 또한 해외자본의 직접투자가 이루어짐으로써 외환시장의 장기적인 안정을 가져올 수 있다.

그리고 항만은 다른 사회간접자본과는 달리 외국인 이용자가 매우 많은 시설이다. 외국인 이용자가 직접 투자하여 공공부두를 건설하게 되면 자신들의 수익성 확보를 위해 스스로 외국선사를 더욱 많이 유치하게 될 것이므로 우리나라에서는 이중의 효과가 기대된다.

2) 단점

항만 SOC시설에서의 외국인 직접 투자로 인하여 항만운영 관리 시 많은 어려움이 따를 것이다. 즉 외국주주가 국내 항만운영에 경영권을 적극 관여함으로써 향후 수익률 협상 및 사용료 책정시 주도적으로 개입하면서 많은 문제점을 야기할 것이다. 그리고 이질적인 항만운영에 따른 국내 합작 업체와의 운영문제를 일으키기 쉬우며 사회간접시설의 본래의 의미인 공공성을

추구하는 의미에서 외국 투자기업의 이익 위주의 경영으로 인하여 공공성을 상실할 우려가 있으며 국내 항만시설이 외국업체에 종속될 위험성도 존재할 수 있는 단점이 있다.

<표 3-12> 민자유치 유형별 장단점 비교

	채권(SOC채권)	프로젝트 파이낸싱	외국인 직접투자
장점	<ul style="list-style-type: none"> · 외부자금조달이 비교적 용이 · 표면금리가 저렴 · 일시에 거액의 자금 조달 가능 	<ul style="list-style-type: none"> · 모기업의 재정능력 이용 가능 · 사업자의 대주주가 프로젝트에 대한 책임을 공동으로 분담 	<ul style="list-style-type: none"> · 국내의 재원 부족 해소 · 선진기술 및 경영 노하우 습득 · 외국선사의 수요 유인
단점	<ul style="list-style-type: none"> · 일정수준의 신용등급 요구 · 고정금리로 발행됨으로 RISK 부담 큼 	<ul style="list-style-type: none"> · 절차복잡 · 프로젝트의 사업성에 대한 엄격한 심사와 장기간 소요됨 · 프로젝트의 위험성으로 고율의 금리가 적용됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 항만시설의 외국업체에 종속위험 존재 · 이질적 문화로 인한 갈등 · 환리스크 부담 큼

4. 항만민자유치 유형별 비교분석

1) 제도

먼저 재원조달 절차상의 문제로 채권은 한국산업은행법에 의하여 설립된 한국산업은행과 중소기업은행법에 의하여 설립된 중소기업은행, 그리고 장기신용은행법에 의하여 인가를 받아 설립된 장기신용은행에 의해서 발행 가능하며 채권을 발행함에 있어 상법 등 관련되는 법률의 규정에 의해 발행되게 된다. 발행자는 매 사업년도 종료 후 2개월 이내에 전년도의 사회간접자본채권 발행액 및 발행 조건 등에 관한 사항을 기획예산처 장관에 보고하는 등 복잡한 절차를 가지고 있다.

그리고 컨테이너 채권을 발행할 때 한국컨테이너부두공단법 제 25조에 의거하여 공사채 등록법에 의해 등록 발행하여야 한다. 그리고 우리나라 상법상 주식회사가 발행할 수 있는 사채의 총액은 최종 대차대조표상 순자산액

의 4배 이내로 제한⁴¹⁾되어 있어 사업 초기에 채권을 발행할 수 있는 여지가 제한되어 있다. 이에 반하여 프로젝트 파이낸싱에 의한 자금 조달은 동 사업의 현금흐름에 의하여 여신이 이뤄지기 때문에 대주단으로 구성된 여신기관은 동 프로젝트의 사업 성공성 여부를 조사해야 하는 데 많은 어려움과 장시간의 기간이 소요됨으로써 사업의 추진 지연이 불가피하게 된다. 즉 항만시설에 프로젝트 파이낸싱을 적용하기 위해서는 프로젝트에 내재된 경제성변수와 위험변수에 대한 정확한 평가가 선행되어야 하며 일정수준 이상의 수익성이 확보되어야만 프로젝트 파이낸싱이 가능하다. 그러나 현실적으로 국내에는 프로젝트 파이낸싱 적용 기간이 짧아 이를 평가할 만한 전문가 및 법률자문 기관이 활성화되어 있지 못해 프로젝트 파이낸싱을 적용하는데 많은 위험부담이 존재하고 있다. 그리고 프로젝트 파이낸싱은 다양한 이해관계를 가지고 있는 당사자들의 협상에 의해 이루어지기 때문에 계약관계가 복잡하고 협상 당사자들간의 위험배분 및 참여조건의 결정에 많은 시간 통상 사례에서 1년 이상의 장기간의 재원추진 기간과 제도상의 규제가 존재하고 있다.

그리고 대주단은 국내은행과 외국은행 등으로 구성되는 경우 이질적인 제도와 규제가 있어 재원조달상의 어려움이 따르고 있다. 예를 들어 민자유치 사업에 대해 수익률의 제한, 기부채납시설에 대한 부가가치세 부과, 부대사업의 지정 등의 조항을 통하여 볼 때 규제를 받고 있다.

또한 외국인 직접투자에 의한 지분투자는 국내의 외국인에 대한 명확한 지원 및 국제적 수준의 행정절차의 미비와 법적인 제한조치 예를 들어 외국인 토지소유 제한 등의 제도상의 문제가 존재하고 있다. 그리고 국제금리 및 환위험 노출에 리스크를 해소할 법적인 보완장치가 없기 때문에 외국인 직접투자자 어려운 실정이다.

우리나라 주가 및 환율 불안정은 외국인의 입장에서 볼 때 국내투자의 위험부담이 그 만큼 증가하는 요인이 되며 그리고 외국인 직접투자의 관건인 투자수익률이 다른 국가보다 낮기 때문에 국내에서 이들의 유치를 위해 상대적으로 다른 여타 국가들과 비슷한 수준의 투자수익률을 보장하던지 그

41) 상법 제 470조

보다 높은 투자수익률을 보장해야 하나 국내 제도상 높은 투자수익률을 보장하지 못하고 있다. 이와 더불어 국제수준에 맞는 객관적 사업성 분석자료의 부재로 외국투자자들이 항만투자에 많은 불신감을 보이고 있어 국내 외국인 투자에 대한 국제적 관행에 맞는 사업조건을 제시하지 못함으로써 외국인 직접투자 유치에 어려움의 한 요인이다.

2) 운영관리

채권을 통해 재원조달을 한 발행자가 사업의 운영주체이기 때문에 외부의 첨단 경영기법을 받아들이기에는 한계가 있다. 그러나 시설이 입지 한 지역민과의 거리감 없이 유대를 통해 지역발전에 기여할 수 있는 장점이 있고 국내 다른 항만과 연계가 가능하다. 그리고 발행주체가 국내의 기업 및 공단이기 때문에 정부의 정책방침에 따라 항만운영의 일관성을 유지할 수 있다. 이는 향후 항만시설이 민영화로 전환되는데 많은 기여를 할 것으로 예상된다. 즉 항만을 채권을 통해 건설하여 이를 운영회사에 맡기고 정부는 이를 정책적으로 항만의 민영화를 실현시킬 수 정책적 유연성을 가질 수 있다.

프로젝트 파이낸싱에 의해 운영되는 항만은 재원조달을 한 사업시행자와 운영회사간에 괴리가 있어 운영상의 연속성이 떨어지나 전문 항만관리자가 운영을 함으로써 항만을 관리하는 기술 및 경영 노하우를 발휘하는 장점이 있다. 그리고 항만운영관리를 철저히 시행함으로써 항만운영기간에 따른 항만시설의 노후화를 방지할 수 있다. 그리고 항만운영회사는 국내의 전문 운영회사이기 때문에 부근의 다른 국내항만과 연계하여 항만운영의 효율성을 증진시킬 수 있다. 그리고 프로젝트 파이낸싱에 의해 설립된 프로젝트 회사는 항만에 관한 환경적 입지를 미리 알고 참여했기 때문에 항만건설 및 관리운영 시에 발생할 많은 문제점에 대비하고 있기 때문에 운영관리 중에 발생 할 수 있는 제반문제를 쉽게 해결할 수 있는 장점을 가지고 있다. 그러나 프로젝트 파이낸싱에 의해 항만운영이 이뤄질 경우 프로젝트의 사업성이 불확실할 경우 운영회사가 감산 및 운영 포기, 매각 등을 임의로 결정할 수 있는 운영 탄력성에 한계를 가질 수 있다. 이와 더불어 관련 여신 기

관은 사업실패의 책임을 프로젝트 사업주와 운영 관리회사와 분담하기를 원하기 때문에 여러 가지 형태로 사업주 및 관리운영회사의 운영에 관여함으로써 독자적인 항만운업을 불가능하게 만든다. 또한 항만시행자와 항만운영관리회사는 다수의 여신기관에 상세한 정보를 제공하게 됨으로써 기업내부의 기밀 및 운영노하우를 누출될 소지가 있다.

이에 반하여 외국인 직접투자에 의한 항만개발은 현지국의 문화적 이질감에 따라 경영상 많은 문제점이 발생할 수 있다. 예를 들어 외국인 투자기업은 국내 정부의 행정적, 법률적 문제 등으로 정부와 마찰을 일으킬 소지가 많고 현지국의 항만환경을 무시한 독자적인 경영을 할 소지가 있다. 이와 더불어 국내 항만 노조와의 의견 마찰시 이질적인 국내 노사문화를 쉽게 이해 하지 못할 수 있다. 그리고 수익을 위해 국내항만과의 과도한 경쟁을 일으킬 우려가 있어 다른 항만과의 끊임없는 분쟁소지가 있을 수 있으며, 그리고 외국인 직접투자에 의한 항만운업을 함으로써 국내 항만을 종속화할 가능성이 있다. 그리고 항만운영 시 투자한 수익을 조기 확보하기 위하여 항만시설의 노후화와 항만시설 고장 시 기존의 항만건설시설에 대한 보수 및 신규투자에 한계를 가질 수 있어 운영기간이 경과한 이후의 항만시설의 노후화에 따른 재건설 비용 등 문제점이 발생할 수 있다.

그러나 외국인 직접투자에 의한 항만투자는 외국인 투자기업이 운영하기 때문에 항만개발과 운영에서 민간자본의 경험과 노하우가 충분히 축적되지 못하여 항만 운영관리 면에서 매우 낙후한 국내에 첨단 경영관리 및 기술을 이전 받을 수 있는 효과를 가져올 수 있다. 그리고 외국인 직접투자의 목적인 수익성을 확보하기 위해 외국인투자기업은 자국의 항만운영업체 및 해운선사를 적극적으로 유치하여 수익을 확보하게 되어 국내 항만의 경쟁력 강화에 도움을 줄 수 있다.

3) 재원성격

채권은 국내의 순수한 자본으로 구성되는 산업자본의 성격을 가지고 있다. 그리고 채권발행은 중장기로 발행되기 때문에 장기로 건설되는 항만시설에 적합한 재원이라 할 수 있다. 그리고 항만이라는 사회간접자본 시설은 미래

세대에 혜택이 간다는 점을 비추어 볼 때 채권을 발행하여 사회간접자본시설을 건설하여 미래세대와 같이 재원을 부담한다는 점에서 채권발행의 이점이라 할 수 있다. 그리고 채권은 부수적인 갖가지 옵션을 가지고 있어 국내 금융시장을 활성화시킬 수 있다.

항만경영에서 발생하는 이익에 대한 주주들의 배당 압력과 항만 운영 및 경영지배권의 위험 없이 일시에 많은 재원을 조달할 수 있으며 상환기일과 이율이 이미 정해져 있기 때문에 일정기간 동안 안정되게 자금의 사용과 자금계획수립이 용이하며 특히 사업상 일시적 자금 압박 시 중도에 자금을 상환할 부담이 없는 재원이다.

그러나 고정금리로 발행됨으로써 금리가 변동 할 경우 많은 문제가 발생하게 된다. 즉 금리가 높아짐으로써 상환이자금액이 과도하게 증가하게 되어 항만시설 운영 수익금을 일정부분 상쇄 할 수 있는 우려가 있다. 하지만 반대로 금리가 낮아질 경우 항만수익금의 증가로 인한 경영자금의 융통성을 부여받을 수 있다.

그리고 일정수준의 신용등급이 있어야만 채권을 발행할 수 있다. 채권발행의 경우 통상 프로젝트가 공인된 신용평가기관 두 개 이상의 기관으로부터 양호한 신용등급(보통BBB이상)을 받아야 하는데 이를 위해서는 사업주의 신용도가 높아야만 하는 재원이다.

항만재원으로서 채권을 발행할 수 있는 채권명은 SOC채권과 컨테이너 부두 공단 채권 및 회사채 등 채권이 다양화되어 있지 못하는 한계성을 지니고 있다.

프로젝트 파이낸싱에 의한 여신은 대주단으로 구성되는 신디케이트 방식의 여신이기에 때문에 대주단에 외국은행 및 국내은행 등 다수의 은행이 참여하는 금융자본이다. 따라서 여타 산업자본과는 달리 여신에 의한 수익을 추구하기 때문에 사업성격과는 별도로 수수료 및 금융이윤을 추구하게 된다. 그리고 재원은 장기로 여신이 이뤄지기 때문에 장기의 항만 건설 시 매우 유리한 방식이다. 그러나 프로젝트 파이낸싱에 따른 여신은 동 프로젝트의 현금 흐름을 보고 여신이 이뤄지고 있기 때문에 반드시 수익성을 확보되어야만 가능하다는 점에서 항만재원의 여신이 제대로 이뤄질 수 있다. 그

리고 항만건설에서 기업 대출과는 달리 담보가 동 프로젝트에 한정되기 때문에 채권 및 외국인 직접투자에 의한 재원조달보다는 이자부담이 클 수가 있다. 그러나 일단 동 프로젝트가 수익성이 확보된다면 다수의 여신기관이 여신을 제공할 의사를 보임으로써 조기에 항만 운영자금을 확보할 수 있다.

외국인 직접투자에 의한 재원조달은 자금성격상 외국자본이며 항만건설 및 운영에 의한 수익금을 외국인이 추구하게 된다. 이들 외국 투자기업들은 항만 건설에서 운영에 이르기까지 전체적으로 투자를 하여 날로 치열해지는 해운경쟁에서 우위를 유지 하고자 세계 곳곳의 전략지에 투자를 많이 하고 있는 실정이다. 따라서 이들은 회사내부의 전략에 의해 외국항만투자 계획이 장기로 수립되어 투자가 이루어지나 이들 자본은 외국자본이기 때문에 장기의 항만건설에 있어 현지업체의 경영상태 및 자국의 국내상황, 그리고 자국 정부의 정책에 따라 재원조달이 유동적일 수 있기 때문에 효율적이고 신속적인 재원조달에 영향을 줄 수 있다. 그러나 이들 외국투자업체가 국내 항만에 직접투자 및 지분참여를 하게 되면 항만건설에 필요한 재원을 자국 및 거래 금융기관으로부터 주선을 해 줄 수 있어 필요한 부족한 항만재원 충족할 수 있는 이점이 있다.

4) 재원규모

항만건설 시 필요한 항만재원은 항만에 따라 차이가 심하나 부산신항만 사업을 제외하고는 2,000억원대에서 9,000억원대의 재원이 필요하다. 따라서 SOC 채권에 의해 조달될 수 있는 금액은 자기 자본의 4배 이내로 채권을 발행할 수 있으나 통상 총 투자비의 50%수준에서 발행되어 왔다. 그리고 채권을 유리하게 발행하기 위해서는 신용도가 높아야 한다. 즉 높은 신용도는 비교적 저리의 이자로 재원을 확보를 가능하게 할 수 있다. SOC채권에 의한 항만재원 조달은 중대규모의 자금은 가능하다. 그리고 채권의 이자율은 컨테이너 개발채권의 경우 정부의 보증 하에 연리 8%이하로 발행이 가능하며 SOC채권에 있어 단기의 경우에는 10%이하로 장기의 경우에는 연 10%대의 발행이 가능하다. 그리고 항만건설투자가 장기로 진행되기 때문에 10년 이상의 채권발행이 가능하다는 이점이 있었다.

그러나 대규모 예를 들어 부산신항만처럼 1조원이 넘는 거액의 항만재원 조달 수단으로 채권발행 단독으로는 대규모 자금을 조달하기에는 한계가 있다. 그리고 국내의 자금이 이를 수용할 수 있는지 등 국내 경제상황에도 민감하게 반영된다. 이에 반하여 프로젝트 파이낸싱에 의한 여신은 대규모로 조달이 가능하다. 예를 들면 신공항 고속도로의 경우 총 사업비가 2조원 규모인데 이중 1조 3천억원을 한국산업은행을 비롯하여 18개 금융기관이 프로젝트 파이낸싱 여신으로 재원을 조달한 사례가 있다. 따라서 프로젝트 파이낸싱의 특징인 비소구 금융이라는 점에서 단일금융기관에 의한 재원조달은 불가능하고 여러 개의 금융기관으로 이루어진 대주단으로부터 신디케이션 방식에 의해 대규모의 재원조달이 가능할 수 있다. 그리고 통상 장기로 여신이 이뤄지기 때문에 대규모의 자금이 소요되는 향후 항만개발투자 재원으로 가장 유력한 재원이다. 그러나 다른 재원들에 비해 가산금리가 높다는 한계가 있다.

외국인 직접투자에 의한 재원조달은 외국인투자업체의 상황에 따라 다르나 잠재적 항만투자기업인 외국의 항만업체의 투자규모로 볼 때 6,000억 원대⁴²⁾의 투자가 가능하다. 이는 국내 민자유치사업에서 부산신항만과 울산신항을 제외한 6,000억 원대의 민자사업의 재원으로 조달이 가능한 액수이다. 그리고 외국인 지분참여에 의한 재원조달은 국내 재원의 한계를 가장 잘 보충해 줄 수 있는 재원이다. 그리고 이들 외국인 투자기업들은 지분참여시 자국의 은행 및 이해 관계에 있는 금융기관과 동시에 사업에 참여하거나 또 다른 외국자본을 주선해 줄 수 있어 이들을 통하여 외국자본을 끌어들이 수 있는 효과가 있다. 그리고 외국인 직접투자에 의한 재원조달 시 내국인은 이들 외국자본에 대한 이자를 따로 부담하지 않아도 되는 이점을 갖고 있다.

42) 싱가포르 PSA Corp이 96년도에 중국에 투자한 4억 6천만달러의 투자사례가 있다. 따라서 국내 환율 1달러당 1300원을 기준으로 원화로 환산한 결과 5,850억원이다.

<표 3-13> 민자유치 유형별 비교

	채권	프로젝트 파이낸싱	외국인 직접투자
제도	-복잡한 추진 절차 -채권 발행 제한 존재 -관련기관의 승인 필요	-장기간의 재원 추진 -높은 사업리스크 존재 -계약관계 복잡 -다수의 이해관계 존재	-이질적인 규제 존재 -복잡한 행정절차 -자국(외국인 투자국)의 법률에 의한 규제 존재
운영관리	-기존의 운영정책에 의한 항만관리 -항만운영의 일관성 유지	-전문 항만운영회사에 의한 운영 -선진 항만 운영기법 도입 -사업주와 운영회사간 운영마찰 존재 -운영 기밀 유출 우려	-문화적 이질감 존재 -인근 항만과의 과대 경쟁 가능성 존재 -선진 경영기법 도입 -외부 해운선사 유치 -현지인과의 마찰 우려
재원성격	-산업자본 -국내 금융시장 활성화 유도 -자금계획수립에 유리 -일정한 신용등급 필요	-금융자본 -다수의 금융기관 참여 -수익성 확보시 조기의 운영자금 확보 가능	-외국자본 -자국 사정에 따라 재원조달 유동적 -외자도입 주선
재원규모	-자기자본의 4배 이내로 재원 조달 가능 -장기로 재원조달 가능	-대규모 재원 확보가능 -장기로 자원 조달 가능	-중 소규모의 재원조달 가능

<표 3-14> 프로젝트 파이낸싱과 기업금융의 비교

구분	프로젝트 파이낸싱	기업금융
차주	사업시행자(project company)	모기업(sponsor)
담보	<ul style="list-style-type: none"> · 프로젝트 자산 · 결제위탁계정(escrow account) · 주요계약상의 권리양도 <ul style="list-style-type: none"> - 건설계약 - 제품장기 구매계약 - 보험계약 	<ul style="list-style-type: none"> · 모기업의 전체 자산과 신용 · 금융기관 보증 · 충분한 물적담보 및 모기업의 직접 연대 입보증
상환자원	· 프로젝트 현금 흐름	· 사업주의 전체 재원
채무수용 능력	<ul style="list-style-type: none"> · 특수목적회사(프로젝트 회사)설립으로 모기업의 부채와 분리 · 대차대조표의 금융으로 채무수용 능력 제고 	· 부채비율 등 재무비율에 의한 계약
상환청구권 행사	· 모기업에 대한 대주의 상환청구권이 배제되거나 제한됨	· 모기업의 보증인 경우 모회사에 상환청구권 행사 가능
차입비용	· 일반기업대출보다 비용이 높음 (리스크가 높고 상환청구권 행사의 제한 등의 이유로 금리가 높음)	
사업성검토 및 기술수준 인정	<ul style="list-style-type: none"> · 수익발생근거의 객관적 입증 (원료장기공급계약, 사업운영주체, 장기판매계약 등의 존재 및 신뢰성 확인) · 객관성을 부여할 수 있는 외부의 전문기관에 의한 분석 	<ul style="list-style-type: none"> · 경험에 근거한 가정에 의해 장래의 현금흐름 분석 · 금융기관 내부검토
사후관리	· 엄격한 사후관리는 사업성패의 중요한 요인임	· 채무 불 이행시 상환청구권의 행사
여신관리 제한규정	· 부외금융으로 회피가능	· 적용됨

자료 : 한국산업은행, 「SOC Project Finance」, 1995. 와 박순화, 「Project Finance 활용방안」, 1995.을 이용하여 재구성.

제 4 장 항만건설에 있어 민자유치의 효율화 방안

제 1 절 민자유치의 유형별 효율화 방안

항만건설에 있어 효율적 자원조달방안은 각 자원 즉 채권 및 프로젝트 파이낸싱, 그리고 외국인 직접투자의 효율화를 통하여 항만재원이 조달되어야 한다. 그리고 이러한 항만재원은 하나의 재원에 의해 조달되는 것보다 모든 조달 가능한 방법을 고려하여 복합적으로 재원을 조달하여야 할 것이다.

1. 채권발행의 효율화 방안

항만시설의 건설에 대한 재원으로 채권을 발행하여 재원을 확보하는 방법의 이점은 다음과 같다. 즉 장기저리의 자금조달이 가능하다는 점이다. 채권은 금융기관을 통한 간접금융에 비해 일반적으로 금리가 낮고 상환기간도 장기인 경우가 많다. 그리고 자금흐름의 융통성을 부여할 수 있다. 즉 채권은 갖가지 옵션을 부가하여 자금흐름에 융통성을 부여할 수 있는 이점이 있다. 그런데 채권발행의 경우 프로젝트가 공인된 신용평가기관으로부터 양호한 신용등급(보통BBB이상)을 받아야 하는데 이들 위해서는 사업주의 신용도가 높아야만 한다. 이러한 이점으로 항만건설에서 채권의 활용 및 이의 활성화 방안을 모색해 보았다.

1) 사회간접자본채권의 활용

사회간접자본채권의 발행이 있을 수 있는데, 실현가능방안은 저 수익률의 사회간접자본 채권발행을 통하여 항만건설에 필요한 부족한 재원을 확보할 수 있다. 특히, 항만시설은 제1종 시설이기 때문에 항만시설에 대해 사업시행자와 일부 금융기관에게 장기의 사회간접자본 채권발행⁴³⁾을 허용하고 있기 때문에 프로젝트의 자금조달 수단으로 적용할 수 있다.

43) 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 제 58조 1항.

사업시행자 또는 대통령이 정하는 금융기관은 대통령이 정하는 바에 의하여 민간투자 사업의 추진에 필요한 재원의 조달을 위하여 채권(이하 "사회간접자본채권"이라 한다)을 발행할 수 있다.

사회간접자본채권의 활용가능성은 결국 이를 소화할 수 있는 매입자가 존재하느냐 여부에 달려있다고 할 수 있는데, 사회간접자본채권의 성격상 자금을 장기적으로 운용할 수 있고, 이자소득의 분리과세 혜택을 누릴 수 있는 자가 주 수요자가 될 것으로 판단된다. 따라서 자금운영 여유가 있는 민간의 자금을 사회간접자본시설 확충에 끌어드릴 수 있는 효과까지 얻을 수 있어 사회간접자본채권을 적극 활용할 필요가 있다.

2) 미국채권시장의 활용

미국채권시장의 활용하는 방법으로 미국증권거래위원회는 1990년 Rule 144A를 채용하여 미국시장에서 공모가 아닌 사모 방식으로 발행한 증권도 유통시장거래를 허용하였다. 과거에는 사모방식으로 발행된 증권은 유통이 안되어 유동성 문제로 인해 투자자들을 찾기 어려웠는데, 거래 허용 이후 미국회사 뿐만 아니라 외국회사에 의한 채권발행이 크게 늘어나게 되었다.

Rule 144A하에서는 발행한 증권을 1억 달러 이상의 자산을 운용하는 특정기관투자자들에게만 판매할 수 있다. 이 방식에 의한 자금조달은 자금계획에 따라 인출하는 은행차입에 비해 한꺼번에 자금이 조달되고 그에 따라 이자가 발생하는 이른바 역마진이 발생할 수 있는 가능성과 발행에 따른 거래비용이 높다는 단점은 있으나, 대량의 유동성과 까다롭지 않는 발행조건 및 금융기관의 신디케이션론에 비해 금리가 낮아 이를 활용하여 재원을 확보할 필요가 있다⁴⁴⁾.

3) 항만건설에 있어서의 채권발행한도 예외적용

우리나라 상법상 주식회사가 발행할 수 있는 사채의 총액은 최종 대차대조표상 순자산액의 4배 이내로 제한되어 있어 건설공사의 진척도에 따라 자본금을 투입하는 민간투자사업의 경우 건설 기간 중 채권을 발행할 수 있는 금액이 제한적이므로 사회간접자본채권에 대하여는 상법상 발행한도 제한을 예외로 적용하여 채권발행 활성화를 통한 재원의 확보가 필요하

44) 반기로, 전계서, 한국금융연수원, pp. 152~156.

국토연구원, 「국토연구」, 2000년 10월호, 2000.10., p. 64.

다.⁴⁵⁾

4) 채권발행의 기회확대

채권시장의 경우는 채권발행규제를 크게 완화하기는 어려울지라도 채권의 만기나 종류를 다양화하여 채권발행의 기회를 확대할 필요가 있다. 특히, SOC 민자유치사업은 사업특성상 대규모의 자금이 장시간 소요되므로 장기채권 발행의 활성화가 필요한데, 우리나라의 채권시장은 그동안 5년 미만의 단기채 위주로 운용되므로 장기채 발행을 통한 자금조달에 한계가 있었다.

그리고 채권시장을 활용하여 사회간접자본 채권발행에 의한 투자재원의 조달비중을 높이기 위해서는 채권발행으로 인한 조달비용을 낮출 필요가 있으며 일반투자자에게 까지 수요를 확대하는 차원에서 소액으로 나누어 발행하는 것도 강구해볼 필요가 있다.

그러나 현실적으로 국공채시장이 활성화되지 않는 상황에서 이는 용이한 일이 아니다. 따라서 장기적으로 국공채 시장을 활성화시켜 나갈 필요가 있다. 국채시장의 활성화는 채권시장에 벤치마킹을 제공하는 국채의 발행·유통시장 발전을 의미하며, 구체적으로는 국채 발행의 정례화, 만기구조의 다양화 및 장기화, 국채전문딜러(Primary Dealer)와 딜러간중개회사(IDB) 등 시장조성 기관의 육성을 당면과제로 꼽을 수 있다.

2. 프로젝트 파이낸싱의 효율화 방안

항만투자사업에 프로젝트 파이낸싱을 활성화하기 위해서는 앞에서 언급한 문제점을 해소함으로써 가능해질 수 있다. 이러한 문제점을 해소하기 위해서는 우선 프로젝트의 수익성이 확보되어야만 하고 장기적이고 대규모 투자에 따른 위험을 감소하기 위한 방안이 필요하다. 또한 현행 민간투자법을 개정하여 공공법인도 프로젝트 파이낸싱을 활용하여 민간투자사업에 참여할 수 있도록 하는 제도적 개선이 필요하다.

1) 민자사업자의 투자방식 전환

45) 국토개발연구원, 「국토」, 2000년 11월호, 2000.11., p. 48.

민자사업자의 투자방식 전환하여야 한다. 항만시설의 사업성은 타 SOC시설과 달리 항만환경변화에 따른 변동성이 크며, 투자사업비도 당초 예상보다 크게 늘어날 소지가 다분하다. 현행 민간투자법에는 민자사업 기본계획 및 실시협약 등 총 사업비, 사용료수입 등이 현격하게 변동하는 경우 무상사용기간 및 사용료를 조정할 수 있으나 프로젝트 금융에서 요구하는 내부수익률, 채무상환충당비율 등을 확보하기 곤란한 실정이다.

따라서 민간사업자의 투자방식을 직접투자보다는 공공법인체를 통한 간접(위탁)투자방식으로 전환하여 항만 건설 후 민자사업자에게 항만 운영권을 부여하는 방식이 필요하다. 이 경우 민자사업자는 최소한의 수익을 공공법인체를 통하여 확보할 수 있으며 안정적이고 투자위험이 적어 프로젝트 파이낸싱으로 자금을 확보할 수 있다⁴⁶⁾.

2) 투자대상 프로젝트 자율제시

민간사업자 측에서 보면 굳이 장기간에 걸쳐 대규모사업비가 소요되는 사업보다는 단기적이면서 투자 위험이 적은 사업에 투자하려는 경향이 있다. 또한 대주는 투자위험을 경감할 수 있는 프로젝트에 참여하고자 한다. 1997년 민자유치대상사업으로 고시된 울산신항의 경우 사업규모는 안벽 20개선석 규모로 사업비가 9,580억 원이 소요되는 대규모 항만시설이다.

따라서 민자유치대상사업이 단일사업이라 하더라도 사업 규모에 따라서는 5~6개로 분리하여 사업시행자가 자율적으로 제시하도록 함으로써 프로젝트 파이낸싱을 활성화시킬 수 있다.

3) 항만시설에 대한 정부재정지원 및 조세감면 확대

사회간접자본시설 사업자에 대한 정부재정지원, 조세 및 부담금 감면대상 사업은 현행 민간투자법에 의하여 고시되는 민간투자사업에 한정하고 있다. 항만법, 도로법 등 개별법에 따라 시행되는 항만시설의 경우 민간투자법에 의해 시행되는 다른 민간투자사업보다 더 시급하고 중요한 사업이 많다.

46) 한국컨테이너부두공단, 「컨테이너 터미널」, 2000년 10월호, 2000.10., p. 71.

이러한 항만사업의 시행자에 대해 민간투자법에 준하는 재정지원 및 조세 감면혜택 이외의 혜택을 제공하여 항만시설에도 사업시행자가 프로젝트 파이낸싱 기법을 도입할 수 있도록 여건을 마련해줘야 한다.

4) 인프라 기금 설치 및 프로젝트 파이낸싱 투자전담은행 설립

지난 1995년에 설립된 산업기반시설보증기금은 현재 한국산업은행 등 3개 기관에 분리되어 있으며 기금의 보증여력 또한 크게 부족하여 기금으로서의 역할을 다하지 못하고 있다. 그러한 가운데 상호지급보증이 금지되고 보증을 요구하는 국내 금융기관들이 대출이 여전하여 인프라시설에 대한 대출이 사실상 거의 불가능한 상태에 있어 재원조달여건을 개선할 수 있는 대책마련이 필요하다. 따라서 민자사업법인에 대한 지분참여와 대출보장 등 실질적 기능을 수행할 수 있는 기금 등을 설치하여 민간자본이 안심하고 투자할 수 있는 환경을 조성하여야 한다.

그리고 기존의 인프라 기금을 폐지하고 국내의 금융기관과 IFC, ADB 등의 출자를 유도하여 상업적 베이스로 국내외 인프라 프로젝트에 참여하는 국제기금으로 운영되도록 유도하여야 한다. 이런 형태의 인프라 기금이 설치되면, 신용등급이 낮은 우리나라는 국제금융 조달능력이 보완될 수 있고, 선진국의 프로젝트 파이낸싱기법을 활용할 수 있어 국내의 금융환경을 개선시키는 외부효과를 얻을 수 있다⁴⁷⁾.

그리고 투자 전담은행은 기업의 신용도 때문에 민자유치가 부진한 대규모 사회간접자본시설을 원활히 수행하기 위해 민자유치사업 전담 투자은행을 설립할 것을 제안한다.

현행 사회간접자본시설사업에 대한 투자 전담 금융기관이 없으며, 대형 프로젝트는 대부분 산업은행이 대출주선을 맡고 있는 실정이다. SOC시설사업에 대한 투자는 고도의 전문적 기술 즉 경제적 기술적 타당성 검토에 바탕을 둔 분석이 필수사항이나 전담 금융기관의 부재로 사업의 확실성에 대한 분석이 제대로 이루어지지 못하고 있다. 현실적으로 대형사업인 경우는

47) 국토개발연구원, 「경제구조조정에 따른 민자유치 제도개선 방안」 1998.12., pp. 156~157.

대부분 산업은행이 프로젝트 파이낸싱 여신 주선을 맡고 있으나, 대주단 구성 시 대출 참여금융기관들이 갖는 산업은행의 경제적, 기술적 타당성 분석에 대한 신뢰도는 그리 높지 못한 실정이다.

그리고 민자사업 대부분이 건설회사 중심으로 사업자가 시행되어 왔다. 그러나 건설회사 대부분이 재무상태가 부실하며 건설산업에 내재된 고위험으로 불신을 받고 있어 전담투자회사에서 수익성 사업만 별도로 관리한다면 건설회사 자체는 부실하더라도 프로젝트 파이낸싱에 의한 금융지원을 받을 수 있는 여건이 생긴다. 이렇게 되면 부진한 사회간접자본 민자유치 등 대형항만건설사업의 원활한 추진을 할 수 있게 된다.

3. 외국인 직접투자의 효율화 방안

그동안 항만부문의 민자유치사업에서 외국기업 참여의 문호는 개방해 두었지만 참여 의사만 보였을 뿐 실제로 참여한 기업은 극소수이다. 그 원인으로서는 투자수익성이 부족하였거나 위험요소에 대한 확인과 위험을 헷징하는 수단이 부족하였기 때문으로 판단된다. 이러한 원인을 진단하고 외국인 투자유치를 위해 다음을 제안한다.

1) 불합리한 제도개선 및 직접투자 유인환경 조성

먼저, 정부는 외화차입금에 대한 환 리스크를 사용료의 인상이나 재정지원으로 보장해주기로 하는 등 일련의 외국인 직접투자 및 지분 참여에 대한 투자유인책을 계획하고 홍보해야 할 것이다.

둘째, 외국인 투자법상의 조세감면 대상사업에 SOC민자사업을 추가할 필요가 있으며 즉 현재 조세감면 대상업체는 주로 고도기술을 수반하는 제조업에 국한하고 있으며 건설은 일부에 적용되고 있다. 이런 조세감면을 사회간접자본에도 확대 적용함으로써 사업초기의 현금흐름을 호전시킬 수 있다.

셋째, 민자사업법인에 대해 상장요건을 완화하여야 한다. 민자사업은 기본적으로 초기투자가 크고 회수는 늦고 흑자 실현도 상당히 늦어 외국인 투자자가 이를 배당으로 회수하려면 통상 10년 이상이 소요된다. 이때 주식시장 상장요건을 완화하여 초기에 상장이 가능하도록 하여 회수시기를 단축

함으로써 외국인 투자자가 증시에서 쉽게 투자원금을 회수할 수 있는 여건을 만들 필요가 있다.

넷째, 외국인 투자 유치에 부진할 경우 정부는 저금리 차관을 민자사업에 지원하여 전체적인 프로젝트를 활성화시키는 방안을 모색하여야 한다. 즉 초기에 정부의 재정지원을 한 후 관리 운영권 중 일부를 외국인에게 매각하여 회수하는 방안을 활용 할 필요가 있다.

다섯째, 외국업체가 국내에 투자할 경우 불필요한 규제를 없애고 외국인이 투자시 보는 수익성에 대한 내용들을 기본 계획보다는 법령에 규정하여 신뢰성을 확보하는 것이 필요하다. 즉 현재 모호하고 추상적으로 되어있는 세법 등의 법규를 구체적이고 명확하게 바꾸어 자의성 및 부패관행이 개입될 수 있는 여지를 제거하여 투명성을 제고함으로써 우리경제에 대한 국제신인도를 끌어올리는 것이 필요하며, 또 규제의 합리화를 통해 경제의 전반적인 효율성을 증대시킬 필요가 있다.

여섯째, 무엇보다도 일관된 행정과 국제적인 기준에 맞는 표준화된 투자정책이 수립되어야 할 것이며 공정한 게임의 규칙을 만드는 것이 중요하다.

일곱 번째, 외국인 투자에 대한 인식의 개선이 중요하다. 외국인 투자의 활성화를 위해서는 국내고비용 구조의 개선 및 규제개혁과 더불어 국내인식의 개선이 요구된다. 즉 누가 소유하는 기업이라기보다는 어느 부문에서 얼마나 많은 고용과 부가가치를 창출하고 또 우리 경제의 효율성 증진에 기여하느냐에 따라 외국인 투자기업을 국내기업과 동등하게 대하고 받아들일 자세가 필요하다.

마지막으로 외국기업에 대한 홍보를 강화하는 노력이 필요하다. 즉 외국의 SOC투자전문기업들에게 우리의 SOC투자여건에 대한 정보를 제공하고 이들을 적극적으로 유치하려는 노력이 필요하다. 그러기 위해서는 우리의 민자유치 관련법령 및 제도, 민자유치계획, 민자유치사업별 시설사업기본계획 등을 외국어로 번역하여 민자사업에 대한 안내책자를 매년 작성하여 외국 투자기업에게 배포할 필요가 있으며, 그리고 정기적으로 외국투자기업들에게 민자유치설명회를 개최하고 이 과정에서 우리나라 민자사업의 보장수익률이 높고, 또 관련제도도 잘 정비되어 있음을 홍보하는 것도 중요하다.

2) 세계적인 SOC업체 유치 및 기타 SOC와 연계한 외국인 직접투자 유치 해외기업 참여의 장점은 먼저 해외의 사회간접자본시설에 대한 선진경영 기법의 도입을 촉진할 수 있고 둘째로 국내기업 등과의 경쟁촉진으로 효율적인 경영을 강제할 수 있다는 점등이다. 이 같은 장점의 활용을 위해서 세계적인 SOC업체 유치를 적극적으로 추진할 필요가 있다.

그리고 신규로 건설하려는 항만시설과 기존에 이미 건설되어 운영중인 항만시설을 묶거나 수익성이 좋은 민자유치사업과 낮은 사업을 묶어서 동일 외국인 투자 사업자에게 일정기간 운영권을 부여하여 외국인 직접투자 유치를 활성화 할 필요가 있다. 이 방법의 장점으로는 이미 건설되어 운영중인 관리권을 동시에 부여함으로써 건설기간과 운영기간 초기의 현금흐름이 좋아지고 기존 시설의 경우 일정한 사용료 징수가 가능하기 때문에 신규사업의 위험이 감소되는 등 외국인 직접투자 유치에 적극성을 보일 수 있다. 또 이 방식은 정부의 재정지원이 필요한 신규사업을 기존 시설의 운영권과 묶어 줌으로써 정부의 직접적인 재정지원 규모를 축소할 수 있는 이점이 있다.

4. 항만재원의 최적 포트폴리오 구성

1) 채권을 활용한 포트폴리오 구성

항만투자재원으로 적용 가능한 재원을 국내 항만 8개 민자유치대상사업에 적용한 결과 사업규모만을 기준으로 할 때 사업비가 많이 소유되는 부산신항 및 울산신항은 프로젝트 파이낸싱을 적용하는 것이 가능하며, 나머지 민자유치대상사업 채권을 비롯하여 모든 재원의 활용이 가능하다.

금리와 자금조달추진 기간을 기준으로 하면 신속한 기간에 자금을 조달하고 따로 금리가 없는 외국인 직접투자가 유리하며 다음은 일시에 장기간의 저리 자금을 조달할 수 있는 채권, 사업의 위험성으로 인한 높은 금리가 부여되는 프로젝트 파이낸싱 순이다. 그러나 이들 각각의 항만 자원들은 각각의 장점이 있으나 단점도 존재하기 때문에 항만건설에 있어 각 재원의 활용 시 이자 및 사회여건 등 전반적인 사항을 고려하여 최적의 포트폴리오를 구성해야 하여 이들 재원을 모두 활용할 필요가 있다. 즉 항만시설 건립

에는 많은 재원이 필요하기 때문에 각각의 재원을 모두 활용하는 방안이 필요하다 할 수 있다. 이렇게 함으로써 각 재원들간의 단점을 보완할 수가 있다.

먼저 국내 항만시설의 건립에 있어서는 프로젝트 파이낸싱이 완전히 정착하기 이전까지는 채권의 비중이 높도록 하는 포트폴리오 구성이 필요하다 할 수 있다.

채권을 많이 활용하여 포트폴리오를 구성한 사례로는 인천국제 공항 열병합 발전소와 대구-부산간 고속도로 사업 등이 있다. 채권과 프로젝트 파이낸싱으로 재원을 확보한 인천국제공항 열병합발전소 사업의 경우 외부자금 조달액인 1,540억원중 채권으로 1,000억원, 그리고 프로젝트 파이낸싱 방법으로 540억원을 조달하였다. 이 사례에서는 채권이 전체의 2/3을 프로젝트 파이낸싱 방법으로 1/3을 조달하였다. 그리고 대구-부산간 고속도로의 사업의 경우 외부자금 9,000억원중 채권에 의해 5천억원을 그리고 프로젝트 파이낸싱으로 4천억원을 조달 계획하고 있다. 이 경우에도 채권이 외부자금의 50%이상을 차지하고 있다.

따라서 민자에 의한 항만 개발에도 프로젝트 파이낸싱이 완전히 정착되기 이전까지는 이와 같은 사례와 비슷하게 채권을 최대한 활용하여 발행하고 나머지 부족한 재원을 프로젝트 파이낸싱 및 외국인 직접투자로 충당하는 최적의 포트폴리오를 구성하여 조달해야 한다.

2) 복합금융방식에 의한 항만재원 구성

복합금융을 조성함에 있어, 먼저 채권은 금융기관을 통한 간접금융에 비해 일반적으로 금리가 낮고 상환기관도 2~3년부터 10년 이상 까지 탄력적이며, 원래의 채권에 갖가지 옵션을 부가하여 자금흐름에 융통성을 부여할 수 있는 등 장점을 가지고 있다. 이는 프로젝트 파이낸싱의 높은 금리를 일정 부분 상쇄할 수 있는 장점이 있다. 그러나 채권은 자기 자본의 4배 이내로 제한되어 있기 때문에 사업초기에 발행하기가 곤란하다. 따라서 외국인 직접투자를 유치하거나 프로젝트 파이낸싱을 먼저 조직해야 한다. 외국인 직접투자는 국내 SOC시설에서의 국내 재원만으로는 한계가 있는 여건상 반

드시 필요한 재원이다. 외국인 직접투자를 유치함으로써 항만민자유치사업 주체는 신용도를 상승시킬 수 있는 여지가 있고 이들을 통해 외국에서의 채권발행 및 외자를 도입할 수 있는 여건이 개선되기 때문이다. 또한 외국인 직접투자 및 지분참여에 의한 항만투자는 외국인 투자기업이 운영하기 때문에 채권발행에 의한 항만운영과 프로젝트 파이낸싱에 의한 항만운영회사의 항만 관리능력 즉 첨단 항만개발 및 기술, 그리고 항만운영 노하우를 받아들일 있어 결과적으로 국내 항만개발 및 항만운영능력을 전반적으로 향상시킬 수가 있다.

하지만 문제는 외국인 직접투자 및 지분투자를 경영권을 국내 업체가 유지할 수 있는 범위에서 외국인 직접투자 및 지분투자를 해야 하는 문제가 따른다. 따라서 경영권을 보호하는 차원에서 외국 투자기업에게 투자수익금으로 보상하는 방향으로 외국인 직접투자 및 지분투자를 일정부분 유치해야 한다.

프로젝트 파이낸싱은 사업자체의 현금흐름을 근거로 자금을 조달하고 사업시행자의 원리금 상환도 해당 프로젝트에서 발생하는 현금흐름에 의존하는 금융방식으로 항만투자자와 같이 막대한 소요자금이 필요한 SOC사업에 적극 활용할 필요가 있다. 그러나 국내 여건상 도로, 발전소 등등 다른 SOC사업에 활용하고 있으나 항만 부문에서는 이제 시도되고 있는 추세이다. 따라서 앞으로 항만민자유치사업에 적극 활용될 것으로 보인다. 프로젝트 파이낸싱 여신은 일반 기업대출보다 금리부문에서는 높으나 항만시설과 같은 대규모 자금이 들고 사업 위험성이 큰 사업에서는 모기업의 보증에 의해 항만건설하기에는 많은 위험부담이 따라 항만 재원으로 적용하기에 많은 어려움이 따르는 재원이다. 그러나 프로젝트 파이낸싱은 기업대출의 단점을 보완하고 채권에서의 채권발행한도에 따른 한계를 극복할 수 있으며, 그리고 프로젝트 파이낸싱 여신으로 사업시행회사의 신용도를 높여 향후 채권발행 시 좋은 조건으로 SOC 채권을 발행할 수 있다. 채권발행의 이점은 여타 재원보다 조달하기가 편하고 장기의 자금을 대규모로 조달할 수 있으며 조달하는데 단기의 시간이 걸린다는 이점이 있는 재원이다.

복합 금융에 의한 항만재원 조달 시 운영 관리 면에서의 프로젝트 파이낸

싱에 의한 운영은 채권발행에 의한 항만 운영은 채권발행 사업자가 운영 관리하는 것보다 효율성 있게 항만을 운영 관리 할 수 있다. 즉 채권발행사의 항만 운영관리는 기존의 경영방침에 운영되기 때문에 첨단 경영관리 및 기술, 그리고 항만개발을 향상시킬 수 있는 데에 한계가 있기 때문이다. 따라서 프로젝트 파이낸싱에 의한 전문 항만운영회사가 별도로 관리한다면 전문 항만 운영회사의 항만운영관리를 보다 효율적으로 활용할 수 있을뿐더러 외국인 직접투자 및 지분판매에 의한 외국인 경영 참여에 따른 외국인 투자기업의 선진화된 기술 및 노하우를 쉽게 수용할 수 있는 장점이 있다. 그리고 비전문 항만 운영사와 외국인 직접투자에 의한 항만이 운영될 때 발생할 수 있는 노후시설에 대한 재투자 및 보수에 한계점을 프로젝트 파이낸싱에 의한 항만 운영업체가 이를 극복할 수 있어 그만큼 항만을 장기간 사용할 수 있다.

그리고 이와 더불어 외국인 지분투자와 채권, 프로젝트 파이낸싱에 의한 복합 금융이 도입될 경우 외국인 투자자는 자국의 해운선사를 적극 끌어들이고 국내항만을 해외에 홍보함으로써 국내 항만 경쟁력을 강화할 수 있다. 이와 더불어 외국인 직접투자에 의한 단독 운영 시 생길 수 있는 문화적 이질감에 의한 마찰을 줄일 수 있는 이점이 있다. 또한 외국투자 기업들은 공사완료 후 20~30여 년 간 투자시설의 관리 주체이나 이후의 외국인의 투자 분만큼 시설이용권을 확보할 수가 있다. 또한 해외자본의 직접투자가 이루어짐으로써 외환시장의 장기적인 안정을 가져올 수 있다.

결론적으로 항만투자에서 적용 가능한 재원을 선정할 때 자본시장 여건, 사업자의 항만투자능력 등을 종합적으로 고려하여 가장 효율적인 재원을 선정해야 하며, 각 재원들간 상호 불리한 점을 보완할 수 있는 복합금융으로 재원을 조달해야 한다.

제 2 절 민자유치의 제도적 개선방안

1. 규제 완화 및 투자유인 환경조성

민자유치사업에서의 장애요인으로 작용하고 있는 각종 규제를 완화하고 사업추진에서부터 사업완공 때까지 많은 복잡하고 까다로운 인허가 절차가 있는데 이를 간소화하여 사업추진의 융통성을 부여하여야 한다.

먼저 민자사업측면에서의 과제는 첫째, 민간투자대상사업 선정절차를 개선하여야 한다. 민간투자대상사업의 경제성과 재무건전성 분석의 내실화를 위해 사업지정에 앞서 타당성조사 및 기본설계를 의무화하여야 한다. 즉 기본설계를 포함하여 제안서를 제출하고 주무관청은 이를 사전 검토하는 절차를 추가하여야 한다. 그리고 제안서 평가의 객관성을 유지하기 위해 제안서 내용 보호규정을 신설하고 최초제안자 우대점수 부여 기준 등 제안서 평가항목 및 평가기준을 개발하여 사전에 고시하는 제도 개선이 필요하다. 그리고 협상과정의 경쟁성 및 투명성을 확보하기 위해 협상대상자는 복수를 원칙으로 하여 사업자간 경쟁을 유도하고 협상의 효율성을 제고하기 위해 주무관청이 협상시한을 설정하여야 한다. 그리고 시설사업기본계획을 고시할 때, 또는 협약을 진행할 때 소유권이 정부에 귀속될 시설인지 여부만을 명시하도록 하며, BOT, BOO방식 이외에 BOT, BLT, ROT 추진방식을 다양화하여야 한다.

둘째, 적정한 투자수익률 보장하여야 한다. 민자사업의 성공여부와 직결인 투자수익을 적정수준으로 보장하여 민자유치를 활성화하여야 한다. 이를 위해 특정 사업의 투자수익률을 원칙적으로 민간들간의 경쟁과 협상을 통해 정해지도록 해야 한다. 이러한 과정을 통해 사업의 특성과 사업추진과정에서의 위험의 정도, 민간사업자의 경쟁 정도 등에 따라 수익률이 달라지도록 하고, 투자수익률 등 구체적인 사업시행조건은 민간사업자가 제시하여 협상하는 구조로 전환하여야 한다. 이를 위해 협상과정 중에 우리나라의 타당성조사 및 분석능력이 일정수준에 이를 때까지 국제적 명성이 있는 전문기관에 용역을 의뢰하거나 전문가를 채용하여 타당성 조사와 분석을 해야 한다.

셋째, 민간사업자의 적절한 위험분담을 위해 운영수입 보장수준을 상향조정할 필요가 있다. 민간제안사업으로서 사업계획서를 작성하여 제출한 경우에는 민간이 추정된 수요량 또는 운영수입의 80%을 정부가 사업을 고시하는 경우에는 타당성 분석을 통해 산출된 추정수요량 또는 운영수입의 90%를 상한으로 보장해주어야 한다. 아울러 운영수입보장에 대한 정부의 확고한 의지 표명으로 신뢰성을 부여함으로써 민간의 경쟁을 촉진하기 위해서는 시설사업기본계획에서 이러한 사항을 사전에 고시하는 것이 바람직하다⁴⁸⁾.

다섯째, 민자유치대상사업을 고시한 후 2년 이내에 시설사업계획이 고시되지 않거나 4회에 걸쳐 시설사업기본계획을 고시하고도 사업 신청자가 없는 경우 규정된 절차를 마련하여 대상사업에서 제외하도록 해야 한다. 이와 더불어 민자유치대상사업에서 선정과 수익성 검토를 할 수 있는 전문적인 인재를 양성하여 심사기법의 선진화하는 등의 시스템을 확보하여야 한다.

다음으로 금융부문의 제도개선으로 먼저, 금융제한기준의 완화가 필요하다. 현재 민자유치사업 참여의 가장 큰 걸림돌로 지적되고 있는 BIS 기준 문제를 해결하기 위해서는 인프라시설의 대출에 대한 위험가중치를 현행 100%에서 20%정도로 인하할 필요가 있으며 소요자금의 대부분을 타인자본에 의존할 수밖에 없는 민간법인의 특성을 고려하여 민자 전담법인을 계열기업군에서 제외하거나 운영개시 후 일정기간까지 대출금융기관들이 부채비율을 탄력적으로 적용토록 제도의 개선이 이루어져야 한다. 또한 현행의 자기자본 선 투입 의무규정을 시설사업기본계획에서 삭제하거나 50%만을 선 투입하도록 완화하는 방안을 검토할 필요가 있으며, 운영초기 연속적, 누적적 결손이 발생할 수밖에 없는 민자사업의 구조를 감안하여 인프라시설에 대한 대출의 경우 운영초기 까지는 여신건전성 분류대상에서 제외, 또는 보류토록 해야 한다⁴⁹⁾.

다음으로 중소기업 의무대출비용 산정 시 민간투자사업에 대한 대출금 제

48) 국토개발연구원, 「국토」, 1999년 8월호, 1998.8., p. 33.

49) 국토개발연구원, 「경제구조조정에 따른 민자유치 제도개선 방안」 1998.12., p. 154.

국토개발연구원, 「국토」, 1998년 8월호, 1998.8., pp. 34~35.

외할 필요가 있다. 각 금융기관의 원화대출 증가액 중 시중은행은 45%, 지방은행은 60%, 한국주택은행 및 외국은행지점은 35% 이상을 중소기업에게 대출하도록 되어 있어 대부분의 금융기관들은 기존 대출시장에서도 이 비율을 유지에 어려움을 겪고 있다. 대규모 자금이 필요한 민간투자사업에 대기업이 참여할 수밖에 없는 현실을 고려할 때 추가여신 취급은 어려운 실정이다. 따라서 중소기업을 대상으로 한 의무대출비율 산정 시 민간투자사업에 대한 대출금은 제외하여야 한다⁵⁰⁾.

2. 수익성 보장을 위한 적정사업단위의 책정⁵¹⁾

먼저 수익성을 기준으로 한 민자유치시설의 기준 및 범위를 설정할 필요가 있다. 공공재라고 할 수 있는 방과제 등 기본적인 시설에 대해서는 정부가 투자하고, 생산이 가능하고 수익성이 보장되는 터미널시설 등 제반 서비스시설에 대해서는 민자를 유치하는 것을 원칙으로 할 필요가 있다. 다만 민자유치 사업별로 수익성을 기준으로 한 민간과 정부의 투자절차를 명확히 하여야 한다.

둘째, 사업규모 및 추진단계의 적정화가 필요하다. 현재 항만민자사업의 경우 사업규모가 방대하고 획일적으로 구분되어 있는 실정이다. 따라서 수익성이 확보될 수 있도록 사업규모의 적정화와 단계적인 추진이 필요하다. 예를 들어 부산신항만의 경우 사업규모가 너무 방대하므로 사업성이 확보될 수 있도록 투자규모를 세분화하고 단계적으로 추진 할 필요가 있다.

셋째, 부대사업의 수익성을 제고시킬 필요가 있다. 부대사업은 본 사업의 수익성을 보전할 목적으로 사업이 추진되었으나 배후부지사업의 경우 규모가 방대하고 항만관련산업에 용도를 제한함으로써 이러한 목적에 부합하지 못하고 있는 실정이다. 따라서 이들 배후지를 본래의 목적에 부합하게 활용할 필요가 있다.

넷째, 정부와 민간투자간 위험의 분담이 이뤄져야 한다. 투자자에게 직접

50) 국토개발연구원, 「국토」, 1997년 5월호, 1997.5., p. 24.

51) 한국해양수산개발원, 「주요국가의 항만개발투자 제도에 관한 연구」, 1999.10., pp. 181~182.

적인 지원방법 이외에 배후도로 건설 등 관련 공사를 병행하여 기존 민자사업의 수익성을 확보시킬 필요가 있으며, 기부채납 부가세의 면제 등 세제 및 정부지출도 가능한 범위 내에서 확대해 나가고, 공공성이 높은 대형 사업인 경우 국고지원 방법과 액수를 시설사업기본계획에 사전 고시하여 정부가 적절한 수준에서 위험을 분담해 줌으로써 수익성을 보장할 수 있다.

3. 제 3섹터의 활용 및 실수요자 참여 확대

제 3섹터는 공공과 민간업체가 협력하는 형태로 이 방식을 민자유치 사업에 활용하는 방안을 적극 모색해볼 수 있다. 공공법인과 민간법인으로 구성된 제3섹터를 설립하여 이로 하여금 사회간접자본시설을 건설하게 하고 여기에 소요되는 사업비는 공공법인은 재정부로부터 민간법인은 자기자본과 기업대출 및 기타 여러 가지 재원으로 자금을 조달하여 민자유치를 활용해 볼 필요가 있다. 이 방식은 사회간접자본건설 후 제 3섹터로 구성된 회사를 해산하고 민간법인이 항만을 운영하여 여기에서 발생한 수입으로 은행대출금과 공공법인의 투자비를 상환하는 방식이다. 민자유치사업에 일정 부분 공공이 참여함으로써 민자유치사업 자체의 신뢰성을 높일 수 있기 때문에 민간업체의 참여를 유도할 수 있다. 이와 더불어 민간업체는 동 민자사업의 확실성을 바탕으로 채권발행 및 금융기관 대출 등에서 유리한 조건으로 재원을 조달할 수 있어 민자유치가 활성화 될 수 있다.

민자유치의 목적이 자원의 효율적인 배분과 우수한 경영방식의 활용에 있기 때문에 있기 때문에 민자유치사업에 참여하는 민간기업의 재원조달 및 운영능력이 기존의 공기업보다 효율성이 있으므로 민자유치사업에 정부산하 공기업이나 공단이 단독으로 참여할 수 있는 여건을 조성하면 민간기업과의 경쟁을 통하여 공공기관도 경쟁원리에 입각한 경영방식을 도입하여 이윤과, 효율성을 확보하는 효과를 기대할 수 있다. 이를 위해서는 민자유치촉진법상의 사업시행자 자격에 관한 조항(제2조12항)을 수정하는 등 후속조치가 있어야 한다. 단, 민간사업참여자도 현재 공기업에게 독점적으로 제공되고 있는 정책지원을 활용할 수 있거나 반대로 공공기관에게 부여되고 있는 혜택을 제거함으로써 양자가 평등한 입장에서 경쟁할 수 있는 기반이

조성되어야 한다. 이와 더불어 민자유치사업에 실수요자의 참여 기회도 제공하여야 한다.

현행 민자유치법을 제외하고는 민간에 의한 지분참여 방식의 민자유치사업에는 재원조달이 투자자의 자기자본 내지 기업금융조달 방식에 의해 이루어지기 때문에 투자를 희망하는 실제 사업자는 대규모 투자재원의 마련이 매우 곤란한 실정이다. 즉 이러한 형태에 의한 항만 민자유치는 선사, 하역업체 및 하주 등 관련 실수요자보다는 재원조달 능력이 상대적으로 유리한 대기업이 주로 참여하고 있는데 반하여, 실수요자는 자금조달 능력이 약해 항만건설에 참여하기가 매우 곤란하다. 따라서 대규모 민자사업 시 컨소시엄에 일정비율의 실수요자의 참여를 법적으로 제도화하여 민자유치사업에 운영의 노하우 및 선진 기술을 적용할 수 있을 것이다. 그리고 일반 금융기관도 민자유치사업의 지분참여가 필요하다. 기존 민자사업의 경우 대부분 대기업 위주의 금융조달능력이 뛰어난 기업위주로 사업자가 선정되어 민자를 유치하고 있다. 하지만 일반금융기관도 민자유치사업의 지분참여를 하여 직접 사업에 참여하면 민자유치대상사업의 신용도를 높여 재원의 원활한 조달을 가능케 할 수 있다. 일반금융기관은 기존의 민자사업선정 및 수익성을 판정할 수 노하우를 가지고 있기 때문에 지분참여시 사업성공여부를 잘 파악할 수 있을뿐더러 기존의 금융수익에 의존하는 수익보다 더 많은 수익을 기대할 수 있다.

4. 민자유치 항만의 관리체계 확립⁵²⁾

먼저 항만개발 민자유치의 일관된 원칙을 확립해야 한다. 민자유치를 통한 항만개발의 경우 정부와 민자의 역할이 적용 법규에 따라 민자유치 사업별로 매우 다르다. 이로 인하여 사업추진 시 역할분담에 대한 형평성 문제가 자주 제기되고 있다. 따라서 항만개발의 민자유치에 대해서 역할분담에 대한 일관된 원칙을 세우고 이를 근거로 각 민자유치사업별로 일관되게 적용하여야 할 것이다. 예를 들면, 민간사업비 산정범위, 민간소유가 허용되는

52) 정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.8., pp. 85~86.

부지의 범위, 투자비 보전조치로서의 무상사용기간 산정법, 부대사업의 허용범위, 정부의 지원조치 등 주요 사항에 대한 일관된 원칙이 필요하다. 즉 민간이 어떤 법령을 근거로 민자유치를 하든 타 근거 법령과 비교하여 공평한 기회를 제공되도록 제도적으로 확립되어야 할 것이다.

이는 항만개발의 민자유치 관계법령들을 하나의 법률로 단일화시키기보다는 각각의 다원화된 법률 체계를 유지하되, 관련법령들간의 상호 불공평한 요인을 제거하고 민자유치에 관한 한 전체적으로 일관성을 유지하여야 한다는 것이다.

둘째, 민자유치에 의한 공공부두의 확충이 이루어져야 한다. 현재 항만투자자를 하는 민자투자자의 경우 자사 제조업 등의 지원시설로 이용할 목적으로 항만건설에 투자한 경우가 많이 있으나, 실제 우리나라의 부족한 항만시설 공용항만시설이므로 정부는 공용항만 시설의 건설 및 확충에 적극 나서야 할 것이다. 이를 위해서는 공공부두의 민자유치사업을 우선적으로 추진하는 방법과 민간사업시행자의 사업계획을 평가할 때 항만의 공공 이용에 대한 평가기준을 강화하는 방법 등이 고려될 수 있다.

셋째, 민자유치 항만시설에 대한 사후평가체제의 확립이 필요하다. 민자유치 항만시설은 민간에 의해 운영 관리되고 있다. 하지만 항만이 공공채적 성격을 띠고 있음으로 정부는 공공성 및 항만이 국가 경제에 미치는 점을 감안할 때 어느 정도 정부의 규제가 필요할 것이다. 따라서 이에 대한 감독 및 규제사항을 합리적으로 설정하여 항만완공 후 운영에 따른 사업효과의 측정, 기대효과의 달성정도 그리고 공익성 등을 평가하여야 할 것이다. 이러한 사후평가 체제를 확립하여 건설한 기업이 운영비 조달의 어려움으로 민자 항만시설이 지장 받지 않도록 재원조달 방안 등 항만관련 민자유치제도를 개선 보완함으로써 민자유치 항만개발의 바람직한 발전방향이 모색할 수 있게 될 것이다.

아울러 민자사업이 공기업 민영화 작업과 상호 보완적으로 추진되어야 할 것이다. 예를 들어 철도를 민영화시킬 경우 항만과 연계되어 민영화가 같이 이루어져야 사후 운영관리 등에 문제점을 적게 노출시킬 것이다. 그러나 현재 철도 민영화는 계획대로 추진되고 있으나 항만 민영화는 계획대로 추진

되지 못하고 있는 실정이다. 따라서 이를 대비하여 차후의 문제를 최소화하여야 할 것이다.

5. 민자유치 지원단 구성·운영

관련부처, 민간투자지원센터, 인프라 펀드, 산업은행, 민간업체, 언론계, 학계 등으로 지원단을 구성하여 민자유치를 활성화하여야 한다. 현재 민자유치 사업을 지원하는 기구는 각 부처 및 지방자치단체, 민간투자지원센터 등으로 분리되어 경험의 분산을 통한 지원 운영의 노하우의 축적 및 활용을 저해할 수 있다. 따라서 담당자의 전문성 제고와 사업추진방식의 일관성 유지 및 투자과정의 단순화를 도모하고 민간의 정보접근을 용이하도록 하는 등 원활한 사업추진체계를 구축하기 위해서는 범정부 차원에서 민자사업 추진을 총괄할 수 있는 사업단 형태의 지원단을 구성하여야 한다.

지원단 내에는 현재 각 부처의 배정되어 있는 민자업무 추진 인원을 활용하여 인허가, 서비스 등 행정적 지원이 이루어져야 하며 국제적 사업추진 관행의 정착을 위해 경험이 풍부한 외부 전문가를 영입하여 구성하는 방법이 있다. 이렇게 구성된 지원단은 독립성 유지를 위해 인허가 조정권과 민자사업관련 예산 편성권 등이 제공되어야 한다. 지원단 내에 각계의 전문가들이 참여하여 민자 사업의 타당성을 분석하고 그 결과를 토대로 대상사업을 선정토록 하여야 하며, 그리고 원활한 사업추진을 위해 수시로 대상사업을 선정, 고시하고 민간제안 중심의 사업추진체계를 구축하여 민간에 의한 다양한 사업을 발굴하고 창의적으로 사업을 추진할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

제 5 장 결론

제 1 절 요약 및 결론

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, 싱가포르, 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 국가경쟁력을 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 소유되거나 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 원리금상환도 해당 프로젝트에서 발생하는 현금흐름에 의존하는 금융방식으로 항만투자자와 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 항만건설시 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 할지라도 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 향만운영업체의 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 향만재원은 한가지 방법으로만 조달되는 것이 아니라 각 재원이 유기적으로 구조화되어 향만재원으로 사용되기 때문에 부족한 향만재원을 확보하기 위해서는 각 재원들을 최적으로 구성하여 향만재원을 조달해야 할 것이다.

제 2 절 연구의 한계

본 연구는 향만부문에서의 향만투자재원을 분석하여 향만재원의 효율적 민자유치방안을 제시하고자 하였으나 연구과정에서 다음과 같은 한계점을 가지고 있다.

먼저, 향만에서의 자원조달 활용사례의 저조로 인한 사례수집의 한계로 인하여 다각적인 분석이 이루어지지 못했다.

둘째, 다양한 자원조달 방법이 있으나 채권 및 프로젝트 파이낸싱, 외국인 직접투자 이들 3가지 재원으로 한정함으로써 연구의 한계가 있다.

셋째, 각 향만투자 시 적용 가능한 자원 선정시 국내 활용한 사업만을 사례로 삼아 분석하였기 때문에 향만에서의 각 투자재원으로 최적 유형을 분석하는 계량적으로 접근하지 못해 앞으로 이를 보완하는 연구가 필요하다.

그러나 본 연구는 수집 가능한 자료를 최대한 분석하여 체계적으로 자원조달방안을 분석하여 보았고, 각 재원들의 조달방안을 사례를 통해 제시하고 문제점을 지적하여 재원의 활성화방안을 제시했다는 점에서 의의를 둔다. 앞으로 향만부문에서의 시설확보는 계속 이뤄질 전망이어서 이 분야의 투자재원의 확보방안은 앞으로도 지속적으로 연구, 확충 및 보완이 되어야 할 것이며 추후의 연구에서는 본 연구의 문제점을 개선하여 실증적인 분석

이 이루어져야 할 것이다.

참 고 문 헌

I 국내문헌

- 강호상, 「외환론」, 법문사, 1997
- 구맹회·김병곤, 「채권투자의 이해」, 법문사, 2000.
- 김종수·박영배, 「국제금융론」, 문음사, 1996.
- 김주봉, 「항만개발 투자의 경제성 분석에 관한 연구-부산항 컨테이너 전용 부두를 중심으로」, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1999.
- 김준홍, 「사회간접자본의 적정규모와 확충방안 연구-재원조달과 민자유치를 중심으로」, 연세대학교 경영대학원 석사학위논문, 1997.
- 교통개발연구원, 「월간교통」, 각 월호.
- 국토개발연구원, 「도시 인프라개발과 민간참여 방안」, 1998.
- _____, 「경제구조조정에 따른 민자유치 제도개선 방안」 1998.
- _____, 「국토」, 2000. 11월호.
- 권중혁, 「SOC 민자유치 사업에서의 적정 할인율에 관한 연구」, 연세대학교 경영대학원 석사학위논문, 1997.
- 반기로, 「프로젝트 파이낸스」, 한국금융연수원, 1999.
- 서동석, 「프로젝트 금융의 수익성과 활성화 방안에 관한 연구」, 한양대학교 금융대학원 석사학위논문, 1997.
- 이규방·김민철, 「경제구조조정에 따른 민자유치 제도개선 방안」, 국토개발연구원, 1998.
- 이승한, 「SOC 민자유치사업의 수익성확보기준에 관한 연구」, 한양대학교 대학원 석사학위논문, 1998.
- 이오재, 「민간자본 참여를 통한 SOC활성화 방안에 관한 연구」, 성균관대학교 경영 대학원 석사학위논문, 1997.
- 이찬근, “지역개발사업의 민자유치방안연구-프로젝트파이낸싱을 중심으로”, 「국토 연구」, 통권 제27호, 1998.

이태우·임종길, “항만개발 재원조달방법에 관한 연구”, 「해운연구」, 해운 연구소, 1999.

전희진, 「사회간접자본의 민자유치와 프로젝트 파이낸스의 활용방안」, 서강대학교 경영대학원 석사학위논문, 1996.

정창현, 「우리나라 항만분야 민자유치의 실태와 제도개선에 관한 연구」, 인하대 교통대학원 석사학위논문, 1998.

조성호, 「개발도상국 인프라 건설 부문에서 프로젝트 금융의 실제적 의미」, 울산대학교 산업경영대학원, 1996.

조진행·김재봉, “동남아 주요국가의 항만개발투자 제도에 관한연구”, 「해운연구」, 해운연구소, 1999.

하헌구·박규영, 「SOC 민자유치사업의 효과적 추진을 위한 제도개선 방안」, 교통개발연구원, 1997.

하헌구·안종희, 「민간유치사업 선정기준의 평가와 개선방안」, 교통개발연구원, 1998.

한국개발연구원, 「민간투자사업에 대한 재정지원 기준 및 절차 개선방안」, 2000.

한국금융연수원, 「국제채」, 1996.

한국산업은행, 「산은조사월보」, 통권 513호, 1998.

한국컨테이너부두공단, 「업무편람」, 2001.

_____, 「2000년도 컨테이너화물 유통추이 및 분석」, 2001.

한국해사문제연구소, 「해양한국」, 각 월호.

한국해양수산개발원, 「부산신항만 적정사용료 산정연구」, 1999.

_____, 「주요국가의 항만개발투자 제도에 관한 연구」, 1999.

_____, 「항만투자의 경제적 효과에 관한 연구」, 2000.

_____, 「지방자치단체의 항만관리능력 향상방안」, 2000.

_____, 「월간 해양수산」, 각 월호.

한일경제연구소, 「한일경제」, 통권 28호, 1997.

해양수산부, 「신항만개발사업 투자재원조달 및 민자유치활성화방안」, 2000.

_____, 「해양수산통계연감」, 각 년호.

_____, 「항만건설업무편람」, 1998.2

II 외국문헌

Bennathan E. and A. A. Walters., *Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries*. A World Bank Research Publication, 1979.

Conrad K. and H. Seitz., *The Economic Benefits of Public Infrastructure*. Applied Economics, 1994.

Gidy I. H., *Global Financial Markets*., D. C. Heath & Company., 1993.

Jansson J. O. and D. Sheerson., *Port Economics*, The MIT Press, 1982.

Levi, M., *International Finance*, 3rd ed, McGraw-Hill inc, 1996.

Rivera-Batiz F. L. and L. A. Rivera-Batiz., *International Fiance and Open Economy Macroeconomics*, 2nd ed, Macmillan Publishing Company, 1994.

William C. A., *Risk Management & Insurance*, McGraw-Hill inc, 1995.

III 인터넷

<http://www.mocie.go.kr>

<http://kucmm.korea.ac.kr/article/general/hanpil.htm>

<http://www.nanet.go.kr/nal/3/3-1-2/issu-169.htm#2>