

정부 ODA 사업과 연계한 해외항만개발사업 진출 방안 모색



송 상근

국토해양부 항만민자계획과 과장

sskk@mltm.go.kr

1. 시작말

근래 국경의 의미를 점차 약화시키는 글로벌화는 세계 주요 트렌드 중의 하나로 산업진반에 걸쳐 영향을 미쳐왔으며, 항만개발분야도 예외는 아니었다. <표 1>에서 볼 수 있듯이 부산항 신항 1단계 사업 등 주요 국내 항만개발사업에 외국건설사가 주요 출자자로서 참여하는가 하면, 중국, 베트남, 러시아의 항만개발에 국내 건설기업, 물류기업 등이 적극적으로 참여를 추진하고 있다. 이러한 경향은 한-미 FTA 협상 완료 및 한-EU FTA 협상 추진 상황 등을 고려할 때 더욱 가속될 것으로 예상된다.

하지만 이러한 외형적 글로벌화에도 불구하고, 해외항만개발 진출을 추진 중인 우리 기업이 실질적으로 다른 해외 기업들과 동등한 조건에 있다는 볼 수 없을 것이다. 표면적으로는 세계화, 자유화를 내세우는 많은 국가들이 내부적으로 민족주의

를 내세우며 자국 내의 항만개발은 물론, 해외항만 개발에 자국기업의 진출 지원을 위한 다양한 지원 방안을 마련하고 있다.

그중에서도 특히 선진국들이, 항만시설수요가 폭발적인 개도국 해외항만분야 진출을 추진하는 자국 기업 지원을 위해 활용하고 있는 주요 수단 중의 하나가 바로 국가 간 공적개발원조(Official Development Assistance, ODA)이며, 이러한 경향은 앞으로 더욱 강화될 것으로 예상된다. 하지만 이제는 ODA와 연계한 해외항만분야 진출이 정부 기업들에게 새로운 가치창출분야가 될 가능성이 있다. 그간 항만분야 해외진출에 대한 의욕은 상당했으나 정보부족, 협상력 한계, 진출 리스크 등으로 적극적인 해외 진출이 미흡했던 한국기업들과 그간 경제 규모 확대에 상응하여 ODA 규모 확대를 적극적으로 추진 중인 정부의 의지가 맞아떨어진 것이다.

금번 기고에서는 한국의 ODA 현황과 외국의 사

〈표 1〉 국내항만시설 외국인투자 현황 (2007년 12월 기준)

구분	항별	기업명	시설규모 (선석)	투자자 및 투자금액	고용 규모	투자관련법
확정 (7.2억\$)	인천항 다목적부두	인천컨테이너터미널 (ICT)	4만톤(3)	PSA, 2억\$	490명	항만법
	부산항감만 확장부두	동부부산컨테이너 터미널(DPCT)	5만톤(2) 5천톤(1)	Evergreen 3천만\$	420명	한국컨테이너 부두공단법
	평양항 2단계부두	한국국제터미널 (KIT)	5만톤(4) 2만톤(4)	HPH 2억\$	700명	"
	부산항 자성대부두	한국허치슨터미널 (HKT)	5만톤(5) 1만톤(1)	HPH 2억\$	894명	"
	부산신항 1단계민자부두	부산신항만 (PNC)	5만톤(9)	DPW 6천만\$	1,300명	민간투자법
	온산항	온산항	케미칼 저장시설	Odfjell 25백만\$	35명	외국인투자 촉진법
예정 (4.1억\$, 284억원)	평양항3단계 1차부두	한국국제터미널 (KIT)	5만톤(4)	HPH 3억\$	-	한국컨테이너 부두공단법
	울산항	한국보팩터미널	액체화물 저장시설	Vopak 2천만\$	-	
		정일스톨트헤븐울산	"	Stolt 11백만\$	-	
		오드펠터미널코리아	"	Odfjell 79백만불	-	
부산항신항	부산항신항컨테이너 터미널(BCT)	5만톤(4)	브이그 112억원 ZIM 172억원	412명	민간투자법	

레, 현재 우리정부가 추진 중인 해외항만개발협력사업에 대하여 알아보고, 국익의 극대화 측면에서 원활한 해외항만사업에 진출을 위한 정부와 민간 각각의 역할에 대한 개인적인 의견을 제시하고자 한다. 반면, 동 기고는 관심 있으신 분들에게 조그마한 도움이라도 되었으면 하는 바람으로, 본인이 국내 및 해외 항만민자사업을 담당하는 항만민자계획과장으로 1년 반 남짓 근무하면서 해외항만개발협력사업의 개념을 발굴, 추진하는 과정에서 보고, 듣고, 느끼고 생각했던 내용을 정리한 것으로 전문가 분들이 보시기에 부족한 점이 많이 있으리라 생각된다.

2. ODA 개념 및 우리나라의 ODA

2.1 ODA의 개념

ODA는 일반적으로 중앙 및 지방정부를 포함한 공공기관이 개발도상국의 경제발전과 복지증진을 주목적으로 하여 개도국 또는 국제기구에 공여하는 증여(Grant) 및 양허적 성격으로 제공하는 차관(Concessional Loan)을 의미한다. 즉, ODA는 ①정부기관이 ②개도국의 경제개발 또는 복지증진을 목적으로 개도국에 제공하는 ③증여(Grant) 및 양허성 차관(Concessional Loan)이다. (증여는 무상원조라고도 하고, 양허성 차관은 유상원조라고도 지칭한다.)

〈표 2〉 ODA의 요건 (OECD, 2006)

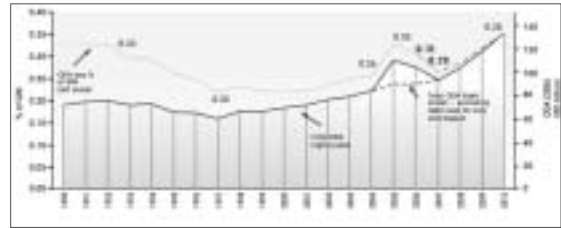
구분	요건
1) 공여주체	중앙정부와 지방정부를 포함한 공공부문 또는 그 실시기관에 의해 개발도상국, 국제기구 또는 개발 NGO에 공여될 것
2) 공여목적	개발도상국의 경제개발 및 복지증진에 기여하는 것이 주목적일 것
3) 증여율	차관일 경우, 양허성이 있는(Concessional) 재원이어야 하며 증여율(Grant Element)이 25% 이상이어야 할 것
4) 수원국	DAC 수원국 리스트에 속해 있는 국가 및 동 국가를 주요 수혜 대상으로 하는 국제기구를 대상으로 할 것

OECD 개발원조위원회(DAC)¹⁾는 ODA의 요건을 다음 〈표 2〉와 같이 정의하고 있다. 이러한 ODA는 국제사회에서 공식적으로 통용되는 용어이며 국내에서는 보통 공적개발원조로 쓰이고 있다.

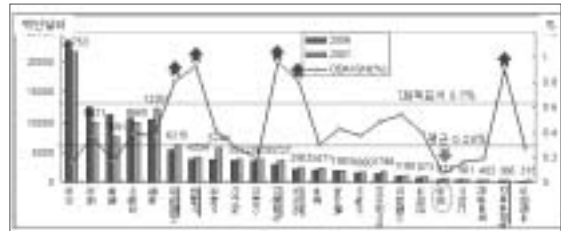
2.2 전세계 ODA 현황

〈그림1〉에서 볼 수 있듯이 2007년 OECD 개발원조위원회(DAC) 22개 회원국의 총 ODA 실적은 1,037억 달러로 2006년 1,044억원에 비해 7억달러가 감소했으며, 경제 규모를 감안한 ODA 실적평가 도구인 ODA/GNI 비율은 0.28%로 0.31%('06), 0.33%('05) 대비 하락하여 UN 목표치인 0.7%를 달성하기 위해서는 지속적인 원조 규모 확대가 필요한 상황이다. 그러나 이러한 감소는 OECD/DAC 회원국의 부채탕감 규모 감소에 따른 것이며, 실질적인 순 ODA는 전년대비 2.4% 증가했다.

국가별로 보면 〈그림 2〉에서와 같이 미국이 218억 달러, 전세계의 21%를 차지하며, 규모면에서 1위를 차지한 가운데, 독일(123억, 12%), 프랑스(99억, 10%)가 그 뒤를 잇고 있다. 반면 한국은 6.7억



〈그림 1〉 OECD/DAC 회원국 원조실적 (국토해양부, 2008)



〈그림 2〉 2007년 DAC 회원국 및 한국의 ODA 공여 실적 (국토해양부, 2007)

달러로서 선진국 평균인 47억 달러의 14% 수준이며, ODA/GNI 비율은 0.07%로 선진국 평균 0.28%의 1/4수준에 불과하다.

2.3 우리나라의 ODA 체계

전세계 역사에 유래 없이 성공적 경제발전을 이룩한 우리나라는 반세기의 짧은 기간에 원조 수원국과 원조 공여국으로서의 역사를 동시에 가지고 있다. 전쟁이후 경제발전을 이루는 과정에서 미국을 중심으로 한 국제사회로부터 많은 원조를 받았으나 1990년대에는 세계은행의 차관 대상국에서 졸업하였다.

반면, 우리나라의 경제규모 증가와 국제무대에서의 위상 제고에 상응하는 국제적 책임 수행이 요청되고, 더불어 대외 무역의존도가 높은 우리나라로서는 개도국에 대한 수출증진 및 우리기업 진출기반

1) OECD 24개 전문분야별 위원회 중의 하나로서, 개도국에 대한 원조의 확대 및 효율성 제고 등 개도국 개발을 위한 각종 재원의 흐름을 파악하고 회원국 간 원조정책에 대한 협의 및 조정을 담당

<표 3> 한국의 ODA 운영체계 (재정경제부, 수출입은행, 2007)

		협력형태	실시기관	주무부처
양자간	무상원조	· 물자공여 · 현금공여 · 프로젝트형 사업 · 기술협력 (개발조사, 연수생 초청, 전문가 파견, 해외봉사단 파견 등)	한국국제협력단 (KOICA)	외교통상부
	유상원조	· 개발협력차관 (대외경제협력기금: EDCF)	한국수출입은행	기획재정부
다자간	국제기구 분담금: UN 등		외교통상부	외교통상부
	국제기구 출자금: 국제개발금융기관		한국은행	기획재정부

마련을 위해서 근래 들어서는 원조공여국으로서의 ODA 증대를 통한 개도국과의 협력강화 필요성이 증대되었다. 따라서 정부는 우리나라 개발원조의 체계적 시행을 위해 대외경제협력기금(EDCF)과 한국국제협력단(KOICA)을 설립하여 본격적인 원조실시체제를 확립하였다.

현재 한국 정부의 ODA 운영체계는 <표 3>에서와 같이 크게 양자간 협력과 다자간 협력으로 나뉘며 양자간 협력은 기본적인 실시체계가 무상원조와 유상원조로 이원화 되어 있다.

2.4 ODA 규모 확대와 항만개발

현재 우리 정부는 ODA 규모 확대를 적극 추진하고 있다. 지난 7월 만기문 UN 사무총장 방한 시에 언급했듯이 한국은 세계 10위권의 경제 규모에도 불구하고 한국의 국제기여도가 너무 낮다는 지적을 받아왔다. 이에 최근 한국정부는 국제 기여의 주요 척도인 ODA 규모 확대를 천명하였다.²⁾ 이러한 정부의 ODA 규모 확대는 한국 기업의 해외항만개발 사업 진출에 큰 기회가 될 수 있으며, 동시에 한국 기업의 적극적인 해외항만개발 진출도 한국 정부의

ODA 규모 확대 추진에 큰 기여를 할 수 있다. ODA는 직·간접적으로 기업의 대상국 진출을 지원할 수 있으며, 정부차원의 지원 대상 발굴이 제한적인 환경에서 기업의 적극적인 대상국 진출을 통해 ODA 유망 사업 발굴이 가능하기 때문이다.

정부의 ODA 지원과정에서 대상국과, 연계 사업에 대한 기업의 민자사업 참여 등 다양한 조건 협의가 가능하고, 또한 직접적인 민자사업 참여 조건이 없더라도 개발사업의 특성상 ODA 지원 사업을 수주하는 한국 기업이 타국 기업에 비해 연계사업에 진출할 유리한 조건을 확보할 수 있다.³⁾ 뒤에서 보다 자세히 설명하겠지만 특히, 항만개발 분야의 경우, ODA 지원 분야와 민간기업의 참여분야가 명확히 나뉘지고, 대상국에 미치는 경제적 효과가 커 ODA와 민간기업의 참여가 연계될 경우 시너지 효과가 클 것으로 예상된다.

2.5 개도국 항만개발과 ODA

수출입 화물의 관문인 항만은 해상무역을 통한 국가 경제 발전에 있어서 필수적인 시설로, 특히 무역 의존도가 높은 우리나라의 경우의 약 99.7%의 수출

2) Global Leading Country가 되기 위해 국제적 위상에 상응하여 한국의 ODA 규모를 GNI대비 2012년에 0.15%로 2015년에는 0.25%로 확대하고 국제원조분야에서 중추적 역할을 하고 있는 OECD DAC(개발원조위원회)에 2010년 가입을 추진하기로 한 것이다.

3) 비록 OECD DCA 가입을 위해서는 한국 기업으로부터의 조달을 전체로 지원하는 구속성(tied) 원조의 비율을 줄여야 하나, 당분간 한국의 ODA는 대부분 구속성 원조가 될 것이며 선진국의 사례를 볼 때 표면적으로는 조달기업 제한이 없는 비구속성(untied) 원조가 늘어 나더라도 실질적으로는 한국 기업으로 제한하는 구속성원조가 될 것이다.

〈표 4〉 항만시설개발을 위한 한국의 차관도입 현황 (2007년 12월말 기준)

차관성	사업명	차관액 (천 \$)	차관조건		협정일	상환기간	상환액 (천 \$)	사업내용 (상환율)
			이자율 (%)	거치 상환(년)				
합계		470,505				78-2009	466,956	(99%)
IBRD		287,678				78-2009	282,946	(98%)
(61%)	부산항 1단계	62,573	7.25	5-20	73.6.27	78-95	62,573	· 5부두 1,030m · 7부두 657m(완료)
	부산항 2단계	66,217	8.5	4-13	77.4.28	81-89	66,217	· 6부두 603m · 3부두 및 중앙부두(완료)
	부산항 3단계	134,500	8.0 변동 이자	3-12	86.8.6	89-99	134,500	· 방파제 1,704m · 컨테이너부두 900m · 도로 및 철도 12km(완료)
	석탄양회	10,861	8.0 변동 이자	3-12	86.4.29	86-98	10,861	· 언로더 2기 · 벨트콘베어 1,980m(완료)
	항만개발 및 환경개선	13,527	변동 이자	5-10	94.11.3	00-09	11,162	VTS, SWDF, LME등 (82%)
ADB		38,414				78-2004	38,414	(완료)
(8%)	인천항 1단계	7,191	7.5	5-15	73.7.24	78-93	7,191	· 방파제 423m · 도로, 야적장 3,988a(완료)
	인천항 2단계	31,223	8.1	4-20	80.7.25	84-2004	31,223	· 8부두 903m · 1부두 225m(완료)
SFD		66,175				80-2000	66,175	(완료)
(14%)	부산,북호 항개발	35,000	4.0	3-15	76.3.8	80-94	35,000	· 동삼동호안 1,277m · 컨테이너도로 등(완료)
	감천항 개발	31,175	5.0	4-12	84.10.22	88-2000	31,175	· 방파제 650m · 안벽 919m(완료)
OECF		78,238				83-96	78,238	(완료)
(17%)	북평항 개발	78,238	3.5	7-13	76.3.31	83-96	78,238	· 방파제 2,110m · 안벽 2,265m(완료)

입 화물이 항만을 통해 처리되고 있다. 따라서 경제 개발을 최우선 정부 정책으로 추진 중에 있는 아시아 및 남미, 아프리카 국가들도 이러한 사실을 깨닫고 적극적인 항만 개발을 추진하고 있으며 몇몇 국가들은 이미 항만개발 기본계획을 기수립해 놓은 상태이다. 하지만 항만개발은 1선석이라도 그 개발 및 운영을 위해서도 대규모 방파제 및 준설 등이 필요하여 초기 투자비용이 매우 크며, 일부 부두를 제외하고는 상업성이 매우 낮아 민간투자도 제한적이다.

따라서 많은 개도국들이 자국의 경제성장에 따라 항만시설이 국가적으로는 매우 시급함에도 불구하고 국가의 열악한 재정 상황 때문에 추가적인 항만시설을 적기에 개발하지 못하고 있고 이에 따라 무역이 위축되고 경제성장이 둔화되는 악순환의 어려움을 겪고 있다.

이에 많은 개도국들이 자국 항만개발을 위한 재원 마련의 주요 방안으로 차관 도입을 추진하고 있다. 우리나라의 경우도 〈표 4〉에서와 같이 과거 70, 80

년대 경제개발 시기에 맞춰 세계은행 (IBRD), 아시아개발은행(ADB) 등으로부터 약 4억7천만불 규모의 차관을 적극적으로 도입, 항만개발을 적기에 개발했고 이를 통해 현재 세계 5위의 컨테이너 처리 항만인 부산항을 확보하는 등 지금의 항만관련 국가 경쟁력 확보에 차관 도입을 통한 항만개발이 큰 역할을 했다

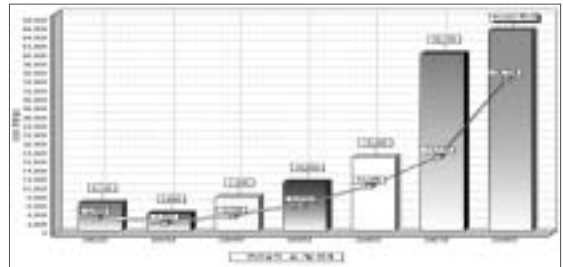
2.6 ODA와 연계한 해외항만개발 진출의 필요성

한국 건설 기업의 해외건설 수주의 급증세가 <그림 3>과 같이 지속되고 있어 지난해 수주금액인 398억불을 넘어서 올해 목표인 450억불 수주를 무난히 달성할 것으로 전망되고 있다. 이러한 기업의 활발한 해외진출에 따라 한국건설기업의 국제경쟁력도 제고되고 있다.

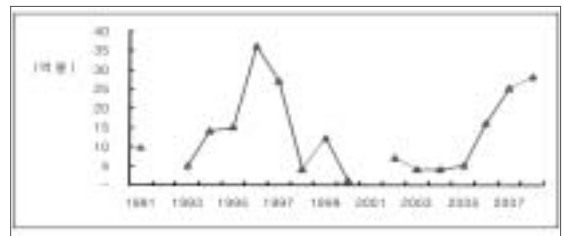
하지만 <그림 4>에서와 같이 이제까지 전체 해외 건설수주 금액에 비하여 투자개발형 사업의 수주금액은 매우 작다는 것을 알 수 있다. 이에 지금 한국 건설기업들은 단순한 수주사업에서 벗어나 보다 수익성이 높고, 자사의 역량 발휘가 가능한 BOT, BOO방식의 항만개발과 같은 투자개발형 사업으로의 진출을 적극 추진하고 있다.

하지만 항만개발 분야뿐만 아니라, 도로, 철도, 교량 등 개도국의 수익성이 높은 투자개발형사업들은 이미 유럽, 일본, 미국 등의 선진국 기업들이 자국의 ODA 등과 연계하여 진출해 있으며 현재 우리나라 기업이 진출 가능한 지역은 대부분 아프리카, 남미 등 정치적, 사회적, 경제적으로 불안정한 지역이다. 따라서 비록 사업 성공 시 수익성은 높더라도 리스크가 높기 때문에 한국 기업들은 적극적인 진출을 꺼려하고 있는 실정이다.

정부의 ODA 지원사업은 해외 항만개발사업을 진출을 적극 고려하고 있는 이러한 기업들의 리스크를 낮춰주는 데 큰 역할을 할 수 있다. ODA 지원 대상



<그림 3> 한국의 연도별 및 7월 해외수주실적



<그림 4> 1990년 이후의 해외 투자개발형 사업의 수주금액 변화 추이

국가 선정자체가 성장잠재력과 협력가능성이 높은 개도국을 대상으로 하여 한국 기업이 진출하고자 하는 국가와 일치하는 경우가 높다. 또한 ODA 지원은 국가간의 사업으로 민간 기업이 단독으로 진출할 경우에 비해 향후 문제발생가능성이 매우 낮고 문제 발생 시에도 정부의 역할에 따라서 어느 정도 손실 보전이 가능한 경우도 있다.

반면, 정부의 입장에서 ODA 지원을 우리 기업의 진출과 연계하는 것이 바람직하다. 비록 정부가 현재 ODA 규모 확대를 적극적으로 추진하고 있으나 대상 사업에 대한 면밀한 검토 없이 대상국의 요청에 따라 무작정 ODA 지원하는 것은 아니다. 한국 정부차원에서는 표면적으로는 국가간 협력차원에서 지원하는 ODA라고 하더라도, 실질적으로는 국익의 차원에서 ODA 사업을 우리 기업이 수주하고, 그와 연계되는 사업에 기업 진출의 여건을 마련하는 것이 정부의 ODA 지원사업에 거는 중요한 기대효

과이다. 특히 개도국의 빈곤퇴치에 근본적으로 기여하게 되는 항만 및 물류시설 지원의 경우는 표면적인 지원의의가 크며 동시에 부두시설에 대한 한국 기업의 직접적인 운영이 가능하고 도로, 철도 등과의 연계 사업도 가능하여 항만개발분야의 민간 기업의 진출 추진 시 정부의 적극적인 지원이 가능할 것이다.

2.7 ODA와 연계한 해외항만개발 진출 전략

이상 언급된 내용을 포함한 ODA와 연계한 해외항만개발협력 사업에 대한 SWOT 분석은 <그림 5>와 같다.

지금 우리나라는 경이적인 경제성장 경험, 인프라 원조시장의 지속적 확대 등 강점과 기회를 가지고 있으나, 해외항만개발 경험 부족, 일본, 중국의 공격적인 원조 규모 증대 등 약점과 위협도 동시에 가지고 있다.

하지만 한국 정부가 ODA 규모 확대를 적극적으로 추진하고 있는 현재가 한국 정부와 기업이 해외항만개발 진출에 뛰어들 적기이며, 지금의 기회를 놓치게 되면 중국의 물량공세, 선진국과의 기술격차 등으로 앞으로의 여건은 보다 악화될 것이다. 따라서 <그림 6>과 같이 한국 정부와 민간 기업들 모두의 적극적 노력과 협력을 바탕으로 정책경험의 강점은 보다 강화하고 단계적인 전략적 접근을 통해

약점은 보완하며 개도국 무역확대와 인프라투자확대 기회는 살리고, 경쟁이 심하지는 않으나 잠재력이 있는 국가를 대상으로 선정하여 선진국의 위협은 회피하는 전략을 기본으로 해외항만개발협력사업을 추진할 필요가 있다.

즉, 항만인프라가 취약하고 리스크가 높으나 우리나라와의 경험 잠재력이 높은 국가를 대상으로, 우리나라의 경제성장 경험과 항만개발 경험을 강조하고 협력의 계기로서 타당성 조사 지원 등을 우선 시행하는 전략이 현재 우리나라에게는 가장 성공 가능성이 높은 것으로 판단된다.

2.8 자원개발과 해외항만개발협력사업

유가 상승과 전세계적인 자원민족주의 추세에 대응하고, 한국 경제의 안정적인 발전 기반 확보를 위해 새로 출범한 신정부는 자원개발과 인프라개발을 연계한 자원의고 패키지딜 성사를 직·간접적으로 적극 지원하고 있다. 자원의 대량 해외 수출을 위해서는 항만시설이 필수적이며, 대부분 개도국들의 항만개발수요가 높다는 점을 고려할 때, 패키지딜의 주요 대상으로서 항만개발이 가능할 것으로 예상되므로 해외항만개발협력사업의 주요 재원 확보 수단으로 해외 자원개발을 연계하는 것을 방안을 적극 검토해야 할 것이다.

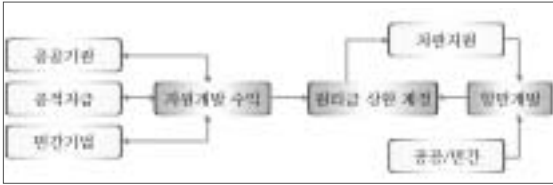
항만개발과 자원개발을 연계한 구상적 수준의 개



<그림 5> 해외항만개발협력사업에 대한 SWOT 분석 (국토해양부, 2008)



<그림 6> 해외항만개발협력사업 전략방안 (국토해양부, 2008)



〈그림 7〉 자원연계형 인프라 개발협력 모델 (국토해양부, 2008)

발협력 모델은 〈그림 7〉과 같다. 하지만 아직 자원 개발과 인프라 개발 연계를 위한 구체적인 방안이 마련되지 않았기 때문에 성과 도출까지는 많은 시일이 소요될 것으로 예상된다. 하지만 아직 성공적으로 추진되고 있는 자원외교 패키지딜 성과가 충분하지 않은 상황에서 항만개발부분의 협력사업이 그 성공적 사례로 크게 확대되기를 기대한다.

3. 해외항만개발협력사업

3.1 해외항만개발협력사업의 기본 개념

국토해양부는 작년부터 기획재정부, 외교통상부, 재외공관 등과 협력하여 앞서 언급된 시대적 요구에 따라 국가간 항만관련 파트너십을 구축하고 국내 기업의 해외진출여건 마련을 목적으로 한국의 ODA 사업과 연계하여 한국 기업의 외국 항만개발분야 진출을 적극적으로 지원하기 위한 해외항만개발협력 사업을 정부차원에서 적극적으로 추진하고 있다.

개도국의 항만개발을 단계별로 유무상 지원하는 동사업은 아직 초기 단계로 국가별, 대상시설별로 개별적인 검토 및 향후 개선이 필요하지만 기본적으로는 국가간 협력사업으로서 기본적인 개념은 〈그림 8〉과 같다.

해외항만개발협력사업은 우선 항만개발분야 협력을 위한 초기분석단계로서 개도국의 항만개발 기본 계획 및 개별 사업에 대한 타당성 조사, 기본설계 지

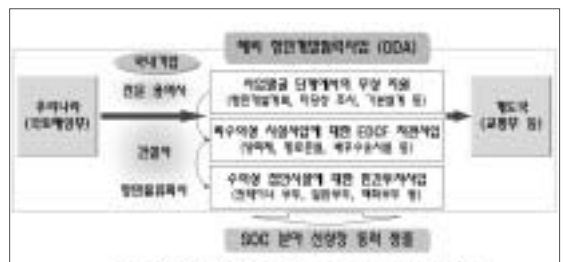
원은 무상지원을 추진함으로써 국가간 협력이 시작되는 계기를 마련하고 있다. 무상지원의 재원은 국토부 자체예산, EDCF 타당성조사 지원비, KOICA 협력자금 등을 활용할 계획이다.

또한, 타당성 조사 및 기본설계 완료 후, 개도국의 부족한 재원 여건을 감안하여 방파제, 항로준설, 저수익성 접안시설 등 비상업성 시설에 대해서는 EDCF 차관 등 공적 지원을 추진하며, 수익성 접안시설에 대해서는 공동 및 분담 형태의 민관협력사업으로 국내 항만물류기업의 직접투자를 지원하여 기업의 투자비 회수가 시설운영권, 배후부지 및 배후도심지 개발권, 천연자원 등으로 가능하도록 상대 정부와 협력관계를 강화하고 있다.

그리고, 한국정부의 해외항만개발협력사업은 항만시설 개발뿐 아니라 양국간 실질적 파트너십 구축을 위한 항만분야 인적교류 및 기술교류 활성화 사업도 포함한다. 외교통상부 등과 협력하여 KOICA 사업을 통한 직무훈련, 연수생 초청을 추진하고 양국간 항만개발포럼 등을 개최하여 대상국 항만개발 시스템에 대한 이해 증진과 항만협력 수요 확인하여 향후 지속가능한 실질적 교류 확대 기반 마련도 추진하고 있다.

3.2 해외항만개발협력사업의 절차

작년 해외항만개발협력사업의 시작 이후, 현재까



〈그림 8〉 해외항만개발협력사업 개념도 (자료: 국토해양부 내부자료)



〈그림 9〉 해외항만개발협력사업 추진 절차 (자료: 국토해양부 내부자료)

지의 일반적인 사업 추진 절차는 〈그림 9〉와 같다. 항만시설 개발이 시급한 개도국이 한국정부에 직접 요청하거나, 주요 협력 대상국에 한국 정부가 협력을 제안함으로써 사업을 시작되게 된다. 또한 개도국 항만개발사업에 진출을 추진하고자 하는 한국 기업이 사업을 발굴하여 한국 정부나 상대국 정부에 제안하는 경우도 있다.

사업이 발굴되면 한국 정부는 EDCF 차관 지원 가능 여부, 한국 기업의 진출 여건 등을 유관기관, 민간 기업들과 논의하고 협력사업추진 여부를 결정한다. 이후 개발 주체와 자원 마련 방안 등 구체적인 사업 추진 사업에 대해 상대국과 논의하여 결정하게 되며, 이러한 양국간 결정은 국가간 양해각서(MOU)의 형태로 도출되게 된다. 한국 정부의 타당성 조사 무상지원 및 비수익성 시설에 대한 EDCF 차관 지원, 한국기업의 민간투자사업 진출 지원 등의 내용이 MOU 내용에 담기게 되며 국가간 MOU이기 때문에 신뢰도가 높다고 할 수 있다.

MOU가 체결되면 한국 정부는 이를 근거로 대상 사업에 대한 타당성 조사 무상 지원을 시행하며, 타당성 조사 완료 후에는 EDCF차관, 민간투자 등의 재원을 확보하여 항만개발사업을 시행하게 되는 것이다.

3.3 ODA와 연계한 해외항만개발협력사업 성공을 위한 민관의 역할

작년부터 시작된 해외항만개발협력사업은 베트남, 투르크메니스탄 등에서 가시적인 성과를 맺고 있으며, 국가 간 협력 증진 및 한국 기업의 현지 진출에 큰 기여를 하고 있다. 하지만 해외항만개발협력사업은 아직 초기단계로 정확한 사업의 개념이나 체계적인 추진 절차가 아직 마련되지 못한 상황이다. 이에 한국 정부는 체계화된 해외항만개발협력사업 추진을 위한 ‘해외항만개발협력지원 사업 기본 계획 수립’ 용역을 진행 중에 있으며 이를 바탕으로 금년 말 기본계획을 수립할 예정이다.

우선, 해외항만개발협력 사업 추진에 대한 제도적, 법적 근거 마련이 필요하다. 한국 정부의 협력사업지원을 위한 예산 확보 등의 근거가 확보되어 사업의 지속적인 추진이 가능하고 보다 범정부적인 차원의 지원도 가능하나 아직은 제도적 근거없이 사업이 추진되고 있기 때문이다.

또한, 장기적으로 해외항만개발협력 사업이 활성화되면 이를 전담할 조직 체계 마련도 검토해야 할 것이다. 일본의 경우, 1976년 설립된 국제임해개발연구센터(OCDI)등이 체계적으로 해외항만개발협력사업 연구와 개발을 수행하고 있으나 한국의 경우, 공공 또는 민간부문에서 항만관력 국제협력의 전문기관이 부족한 실정이어서 전문성을 갖춘 공공·민간 부문의 적극적인 관심과 참여가 요구된다.

그리고, 민간 기업의 보다 적극적이고 보다 열린 자세도 요구된다. 본인은 그간 해외항만개발협력사업을 담당하며 해외 항만개발분야 진출을 추진하고 있는 많은 건설사들이 정부에 대한 불신, 자사 정보의 유출 우려로 인해 정부와의 협력을 꺼려, 결국 사업을 포기하게 되는 경우를 많이 보아 왔다. 전에는 어떠했을지 몰라도, 해외항만개발사업과 관련해서

는 실용외교, 수요자 중심 정책 등을 표방하는 우리 정부를 한번 믿어볼 것을 강력하게 권한다.

4. 맺음말

유럽, 일본 등과 비교하여 아직 한국의 해외항만 개발분야 진출은 초기 단계에 불과하며 정부는 물론, 민간 기업의 국제 경쟁력도 이들 국가와 비교해서 높다고 할 수 없을 것이다. 하지만 지금이라도 정부와 민간기업, 재외 공관이 모두 합심한다면 해외항만개발분야가 우리나라의 신 성장동력의 하나로 자리매김할 수 있을 것이다. 잘되는 것도 잘못되는 것도 모두가 우리의 책임이고 우리의 성과라고 생각한다.

감사의 말

해외항만개발협력사업은 국가 간 협력이고 다수의 세부 사업으로 구성되어 있는 특성상 성공을 위해서는 많은 기관의 협력과 협조가 필요합니다 해외항만개발협력 사업을 하면서 많은 도움을 주신 기획재정부 개발협력과와 외교통상부, 재외공관, 수출입은행, KOICA 및 KMI 관계자분들께 이 기회를 통해 감사드립니다.

참고문헌

- 국토해양부 (2008) 해외항만개발협력사업 기본계획
용역 중간보고
- 국토해양부 (2007) 해외항만개발협력사업 기본계획
착수보고