

항만의 관리운영 개선에 관한 연구(부산항을 중심으로)

김도현* · 광규석**

A Study on Improving Port Management System

D. H. Kim · K. S. Kwak

Abstract

This paper deals with the problem of port administration and management of the port of Pusan. As the port of Pusan has been administrated by central government, Efficiency of port is worse than other foreign ports.

To solve the above-mentioned problems, other superior ports are compared. The port Authority is proposed. It takes part in the long term port planning and the planning of financial provision. It designates and supervises the port manager, measures the result of port management and arranges the proposals.

The results of study are that the port ownership transfer from Ministry of Maritime Affairs and Fisheries to Pusan Metropolitan. The port management is to be taken by the port authority and the port operation is to be performed by private companies. As a result, it is expected that port productivity increases and marketing power strengthens.

1. 서론

수출입의존도가 높은 우리 경제의 구조상 총수출입 물동량 중 항만을 통한 해상물동량이 99.7%에 달하여 항만이 국가 경제에 기여하는 바가 크다. 또한 항만은 제조업의 물류비 절감은 물론 국가 발전을 위한 필수 기반시설로서 항만의 경쟁력이 곧 국가 경쟁력 강화의 관건이다. 그러나, 우리 나라는 경제발전에 따른 항만물동량이 크게 증가하였음에도 불구하고 항만시설의 부족현상이 갈수록 심화되고 있다. 이와 같은 시설의 부족 문제는 단기간에 해결이 되지 않으므로 기존의 사용 가능한 시설을 효율적으로 이용하는 것이 바람직하다. 이에 본 연구에서는 항만의 하드웨어적인 부분보다는 소프트웨어부분인 운영관리제도에 있어서의 효율성에 초점을 맞추었다.

* 한국해양대학교 물류시스템공학과 석사과정 물류시스템 전공

** 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

우리 나라의 경우 부분적으로 TOC(Terminal Operating Company)제도와 민자부두 개발 등을 도입 실시하고 있으나 선진 항만에서는 일반적인 항만자치공사(Port Authority) 제도를 실시하지 못하고 있다. 이에 본 연구에서는 선진항만들중 미국의 뉴욕/뉴저지항을 항만공사체도로, LA/LB항을 지방자치항만으로, 프랑스를 국유민영항으로서 각각의 사례들을 살펴보고, 부산항의 문제점을 지적하고, 새로운 대안을 제안하고자 한다.

2. 이론적 배경

2.1 항만관리의 개념¹⁾

항만관리는 항만 기능이 원활하고 효과적으로 발휘될 수 있도록 하는 것을 목적으로 하고 있고 항만에서의 각종 시설 및 활동을 유기적으로 운영하기 위해서 상호 협조 도모를 주된 대상으로 하고 있다. 항만의 수역, 육역 및 각종 시설의 유지, 건설, 개발, 운영, 규제 등의 각종 업무가 항만관리의 범위에 속한다. 항만관리자는 항만에서 각 분야의 업무가 협조적으로 운영되도록 조정자로서의 역할을 담당하게 된다.

2.2 항만관리제도의 종류

2.2.1 항만의 소유형태에 따른 분류

〈표 2.1〉 항만의 일반관리형태 비교

관리형태	국 유 제	지 방 자 치 제	공 영 자 치 제	사 유 제
관리주체	중앙 정부	지방자치단체	독립위원회(기관)	민간 회사
주요특징	<ul style="list-style-type: none"> • 국토개발의 수단으로 이용 • 재정력 강대 • 중앙집권적 형태로 정치적 영향을 많이 받음 • 규제가 매우 강함 	<ul style="list-style-type: none"> • 지방분권적 지역사 회개발 우선 • 정치적 영향받음 • 규제가 강함 	<ul style="list-style-type: none"> • 정부에 대해 독립적임 • 이용자의 의견반영 	<ul style="list-style-type: none"> • 경쟁원리 • 이윤의 극대화 • 상업적 경영
장 점	<ul style="list-style-type: none"> • 행정의 일관성 유지 • 기술요원확보용이 • 종합운송계획 • 공공성, 공익성 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 지역사회의 의견반영 • 공공성, 공익성 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 정치·행정간섭배제 • 공공성과 경제성의 동시확보 • 서비스질의 향상 • 외부환경대응에 능동적 	<ul style="list-style-type: none"> • 수익성의 제고 • 이용자 분위의 항만운영 • 서비스질의 향상 • 외부환경대응에 능동적
단 점	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙정부의 간섭 • 서비스질의 저하 • 이용자 의견반영 • 항만재정 악화 • 외부환경 대응미약 	<ul style="list-style-type: none"> • 지방자치단체의간섭 • 항만재정의 악화 • 중목투자자의 가능성 • 외부환경대응에 소극적 	<ul style="list-style-type: none"> • 항만요율의 인상 • 국가운송정책의 조정문제 	<ul style="list-style-type: none"> • 항만요율의 인상 • 공공성 추구 곤란 • 국가운송정책의 조정문제
국 가 (항 만)	한국, 이란, 인도	고베, 로테르담, 리아브르	런던, 뉴욕, 싱가포르	펠릭스토우, ABP소속항만

※ 자료 : 해운산업연구원, '항만운영효율화연구(I)', p.348

1) 한국컨테이너부두공단, '포트오소리티', 제5집, 1998, pp.92~93

〈표 2.2〉 항만운영형태별 장·단점

항만운영형태	장 점	단 점	예
지주형 항만	<ul style="list-style-type: none"> 항만관리자는 일상업무에서 탈피 전략적인 의사결정 	<ul style="list-style-type: none"> 공공성이 떨어짐 	안트워프, 로테르담, 암스테르담항, 뉴욕/뉴저지항
장비형 항만	<ul style="list-style-type: none"> 일원적인 항만정비 및 관리가 가능 	<ul style="list-style-type: none"> 투자재원의 확보곤란 투자의 비효율성 항만운영의 경직성 	프랑스의 항만, 부산의 BCTOC, PECT
운영형 항만	<ul style="list-style-type: none"> 일원적인 항만관리 가능 정보의 신속한 전달가능 신속한 하역작업 	<ul style="list-style-type: none"> 전략적인 문제를 경시하기 쉬움 항만투자가 공공투자의 성격을 띄게되어 투자의 효율성이 떨어짐 항만관리주체의 재정에 문제가 생길 경우 항만정비가 신속히 이루어지지 않음 	사회주의 국가항만과 맨 체스터, 나이지리아의 항만
관리형 항만	<ul style="list-style-type: none"> 항만관리주체가 항만시설을 위한 재원이 거의 필요 없음 항만관리주체가 일상적인 업무로부터 탈피 	<ul style="list-style-type: none"> 공공성이 떨어짐 	홍콩

2.2.2 항만의 운영형태에 따른 분류

항만의 운영형태에 따라 보들레어(Baudelaire)와 김형태²⁾는 지주형항만, 장비형항만, 운영형항만, 그리고 관리형항만으로 나누고 있다. 각각의 장·단점을 나타내면 <표 2.2>와 같다.

3. 외국 주요 항만의 항만개발 및 관리운영제도

항만공사제도는 뉴욕/뉴저지항만을, 지방자치소유와 TOC제도를 로스앤젤레스와 롱비치항만을, 국유민영항만인 르아브르항만의 공통점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 소유는 국가나 지방정부로 되어 있다는 점이다. 대부분이 지방정부의 소유임을 알 수 있다.

둘째, 관리는 대부분이 국가기관이 하는 것이 아니라 독립된 기관이 수요자의 필요에 따라 계획을 세우고 개발하게 된다. 개발 시에도 철저히 수요자와 협의 하에 개발하므로 일방적인 개발계획 후 임대방식인 우리나라와의 차이점을 발견할 수 있다. 또한 개발의 재원은 임대료 수입, 운영수입, 공채 등을 발행하여 조달하므로, 자체적으로 계획을 수립하고, 개발할 수 있다.

셋째, 운영은 대부분이 임대운영제라는 것이다. 항만관리자는 전체 항만에 대해 개발

2) Baudelaire, J.G. 'Port Administration and Management', Tokyo, 1986, pp.120~134

김형태, '우리 나라 항만관리운영체제의 개선방향', 해양한국 3월호, 1993, p.95

계획을 수립하고 항만을 홍보, 관리하는 데 중점을 두게 된다. 운영은 임차인과 계약을 통해 이루어지며 임차인의 선정은 공개적이고 수요자 중심이다. 또한 임대기간이 장기 간임으로 운영사는 적합한 운영계획을 수립할 수 있다. 또한 운영사에게 권한을 대폭 부여하기 때문에 운영사간의 경쟁이 심화되어 운영의 효율이 높음을 알 수 있다.

외국 주요 항만의 관리주체 현황을 정리하면 <표 3.1>과 같다.

<표 3.3> 외국 주요 항만의 관리주체 현황

항 만	관 리 주 체	설립주체	관리주체 의 특성	부두운영방식	하역근로방식	특 징		
						공 유 민 영	항만공사제	지주형항만
뉴욕 / 뉴저지항	Port Authority of New York/New Jersey	뉴욕주 / 뉴저지주	공 기 업	임 대 운 영	Union Shop	공 유 민 영	항만공사제	지주형항만
LA항/ LB항	LA시/LB시	LA시/LB시	지방자치 단 체	임 대 운 영	Labor Pool제	시 유 민 영	지방자치제	지주형항만
르아브르항	르아브르포트오소리티	중앙정부	공 기 업	임 대 운 영	상 용 제	국 유 민 영	항만공사제	지주형항만
부 산	부산지방해양수산청 (정 부)	중앙정부	국가기관	일부직접운영/ 일부임대운영	Labor Pool제 / 상 용 제	일부국유국영/ 일부국유민영	국 가 항	지 주 / 운영형항만

※ 자료 : 한국경제인연합회, '항만의 경쟁력 제고 과제', 1997, p.96

4. 부산항의 현황 및 관리운영

부산항의 부두별 관리운영 현황을 살펴보면 <표 4.1>과 같다. 표에서와 같이 부두별 관리주체가 상이하고, 부산시의 경우 남항만을 관리하는 것을 알 수 있다.

5. 부산항의 개발 및 관리운영체제의 문제점

5.1 지방자치단체와의 연계성 부족과 항만행정의 분산

공공의 이해와 밀접한 관계가 있는 지정항만은 해양수산부가 개발 및 관리운영하고 있기 때문에 항만계획 수립시 항만시설의 배치계획에 중점을 둔 나머지 당해 항만도시의 도시계획과 상호 협의 조정이 제대로 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

또한 막대한 수입원인 항만의 수입이 중앙정부로 이관되기 때문에 지방재정에는 그다지 도움이 되지 않는다.

〈표 4.4〉 부산항 부두별 관리운영 현황

부 두	주요취급화물	소유	관리(개발)	화물경비 (부두경비)	운 영(하역)	부두운영형태
북 항						
제 1 부 두	잡화, 컨테이너	☆	☆	3(3)	하역 회사	공영부두
제 2 부 두	잡화, 컨테이너	☆	☆	3(3)	하역 회사	공영부두
중앙부두	잡화, 컨테이너	☆	☆	3(3)	세방, 동부고속	임대부두(TOC)
제 3 부 두	잡화, 컨테이너	☆	☆	3(3)	한진, 대한통운, 동진, 세방, 동부고속	임대부두(TOC)
제 4 부 두	잡화, 컨테이너	☆	☆	3(3)	국제통운, 동방	임대부두(TOC)
양곡부두 (제5 부두)	양 곡	☆	☆	3(3)	우성산업	임대부두
제 7 부 두	잡 화	☆	☆	3(3)	삼주항운, 천양항운	임대부두(TOC)
제 8 부 두	특수화물	☆	☆	3(3)	하역 회사	공영부두
자성대컨테이너부두 (5, 6부두)	컨테이너	☆	○	◇(3)	BCTOC	개발부두(TOC)
신선대컨테이너부두	컨테이너	☆	○	◇(3)	PECT	개발부두(TOC)
우암컨테이너부두	컨테이너	☆	○	◇(3)	UTC	민자부두(TOC)
감만컨테이너부두	컨테이너	☆	○	◇(3)	조양, 한진, 현대, 대한통운	민자부두(TOC)
국제여객부두	여객 및 컨테이너	☆	☆	3(3)	하역 회사	공영부두
연안여객부두	여객 및 연안화물	☆	☆	3(3)	하역 회사	공영부두
남 항	연안수산물	☆	◆	◆	◆	공영부두
감천항(중앙부두)	원목, 고철, 시멘트	☆	☆	3(3)	동진	개발부두(TOC)

☆:정부(부산지방해양수산청), ○:한국컨테이너부두공단, ◆:부산시, ◎:부두관리협회, ◇:운영사

5.2 항만개발에 있어서의 문제점

5.2.1 투자의 적기성과 투자재원의 부족

항만시설에 대한 투자증가율이 미약한 이유는 궁극적으로 항만시설에 대한 투자재원의 부족에 기인한다. 이는 결국 항만수입이 모두 국고로 귀속되므로 국가의 투자우선 순위에 따른 예산확보의 어려움에 그 원인이 있다.

5.2.2 개발의 정치적 영향

컨테이너부두는 '한국컨테이너부두공단'에서 개발을 담당하고 있고, 나머지 부두는 해양수산부가 담당하고 있다. 개발의 두 주체는 국가기관이므로 정치적 영향을 받지 않을 수 없다. 광양항의 경우 1단계가 1987년부터 1997년까지 5,169억원이 투자되어 개장하였지만 이용하는 선사가 거의 없음으로 인하여 화물유인책으로 화물입항료와 컨테이너세가 면제되고 있다. 광양항에 투자할 재원을 부산항 4단계에 투입하여 조기 준

공하였다면 부산항의 체선을 줄여 부산항의 1997년 한해의 체증비용인 1,959억원³⁾을 절감하였을 것이다. 따라서 잘못된 투자는 국가적인 손실임을 알 수 있다.

5.3. 운영주체의 분산

하역은 하역회사에, 노무공급은 항운노조에, 그리고 화물의 경비는 부두관리협회(공사)가 담당하는 등 항만운영권에 대한 서비스 제공 주체가 다원화되어 있다.

5.4 항만요율상의 문제점

항만하역료는 해양수산청장의 인가를 얻어야 하는데, 인가요금은 확정요율로서 매년 1회 인가되고 있다. 항만하역료는 비용을 기준으로 요금이 결정되므로 하역업체가 작업능률 향상을 통한 처리실적 증대의 인센티브가 없고, 서비스의 질적 수준과 비용이 업체별로 상이함에도 불구하고 규제로 인한 획일적인 요금을 설정하고 있기 때문에 서비스의 질적 향상과 다양화를 도모할 수 없다.

5.4.1 임대운영의 문제점

우리 나라에서는 임대료 산정을 위한 구체적인 산정방식이 마련되어 있지 못한 상황이다. 개발부두에 대해서는 '개발부두 전용사용료 산정규정'이 있기는 하나, 그 내용은 다수의 문제점을 내포하고 있다. 더구나 컨테이너부두 등의 임대료도 그때 그때의 상황을 고려하여 수준을 산정하고 있을 뿐이며 일관적으로 적용되는 객관적인 기준이 마련되어 있지 않다. 그리고 컨테이너부두, 개발부두 및 일반부두의 임대료 산정원리가 동일하지 않아서 부두간의 형평성이 맞지 않는 문제점도 있다.

5.4.2 원가개념의 도입 미비

컨테이너부두의 출현으로 부두의 상업적인 운영이 확산되고 있다. 컨테이너부두는 종래의 일반부두에 비해 건설 및 운영원가가 높을 뿐만 아니라 이용형태 또한 상이하다. 이와 같은 점으로 인해 세계적으로 많은 항만당국이 컨테이너부두에 대해서는 건설 및 운영원가의 확보를 항만운영의 기본원칙으로 삼고 있다.

5.5. 항만하역 노무공급 체제의 문제점

노동조합의 노동공급 독점으로 인하여 발생하는 문제점은 첫째, 항만하역근로자의

3) 해양수산부 자료

공급과잉을 들 수 있다. 그 결과 항만하역근로자의 불완전한 취업이 존재하게 되며 근로자 1인당 평균임금의 저하를 초래하게 되고, 따라서 임금 협약시 임금인상압력으로 작용함으로써 결국 하역원가 상승과 물류비용의 증가를 초래하는 원인이 된다. 둘째, 부두간 인력수급 상황에 차이가 발생하여 항만하역의 근로자의 소득에도 큰 격차가 존재한다. 이러한 현상은 인적자원의 비효율적인 이용과 낭비를 의미할 뿐 아니라 작업장 배치와 관련된 부조리를 유발하는 원인이 된다.

6. 새로운 제도의 제안

6.1 항만자치공사제도의 당위성

항만자치공사를 도입하는데 따른 이점을 살펴보면 아래와 같다.

첫째, 국유국영의 문제로 지적되었던 공무원 특유의 서비스 정신 부족과 무사안일한 태도로 일관했던 항만서비스를 항만자치공사가 담당함으로써 지금까지 분산되었던 항만서비스의 주체를 명확히 할 수 있다.

둘째, 항만이 위치하고 있는 지방자치단체와 연계가 안됨으로 인한 항만배후도로 미비와 교통체증 유발로 인한 시민들의 불만들을 지방자치단체가 주도하는 위원회 조직인 항만자치공사가 해결할 수 있을 것이다.

셋째, 항만개발의 문제점으로 지적되었던 투자의 적기성, 투자재원의 부족, 정치적 영향을 탈피하기 위해서는 항만을 자체적으로 개발, 운영할 수 있는 독립채산제가 필수적이다. 또한, 항만재정의 확보를 위해 공신력있는 기관이 되어야 한다.

6.2 항만자치공사제도 도입시 독립채산제의 가능성 분석

부산항과 관련한 모든 수입들을 식(1)과 같이 나타낼 수 있다.

$$I - C + M + B + T + K + P \quad (1)$$

여기서,

- I 항만자치공사제 이후의 총수입 예상액
- C 한국컨테이너부두공사 운영 수입
- M 부산지방 해양수산부 운영 수입
- B 부산시의 컨테이너세 수입
- T 예선수입

K 기중기선 수입

P 도선수입

부산항과 관련한 비용을 식(2)와 같이 나타낼 수 있다.

$$E=C_m+M_m+C_d+M_d \quad (2)$$

여기서,

E 항만자치공사제 이후의 총비용 예상액

C_m 컨테이너부두공단 운영비

M_m 부산지방해양수산청 운영비

C_d 컨테이너부두공단 개발사업비

M_d 부산지방해양수산청 건설비

식(1)과 (2)를 이용하여 1997년을 기준(선박량:188,869,000ton)으로 부산지방해양수산청 자료와 한국컨테이너부두공단의 자료를 이용하여 부산항의 수입과 비용을 계산해보면 아래와 같다.

$$I=C+M+B+T+K+P \text{ (단위는 백만원)}$$

$$C=85,791 \text{ (전체운영수입의 82.5\%를 부산항의 이익으로 산정, 입항료 기준)}$$

$$M=63,318$$

$$B=63,300$$

$$T=14,672$$

$$K=3,600$$

$$P=2,333 \text{ (추정치)}^4$$

$$I=85,791+63,318+63,300+14,672+3,600+2,333=233,014$$

$$E=C_m+M_m+C_d+M_d \text{ (단위는 백만원)}$$

$$C_m=30,555$$

$$M_m=24,960$$

$$C_d=16,500$$

$$M_d=189,143$$

4) 40,000(G/T)컨테이너선을 기준으로 한 도선료는 494,000원이므로 부산항 총선박량의 톤수를 40,000으로 나누어 도출

$$E = 30,555 + 24,960 + 16,500 + 189,143 = 261,158$$

부산항에 대한 컨테이너부두공단의 개발 비용이 적은 것은 컨테이너부두공단의 경우 개발비의 77.9%를 광양항에 투자하고 부산항에는 12.8%를 투자하고 있기 때문이다. 위의 계산상으로는 비용이 많게 나타나 있지만 이는 단순히 현재의 상태만을 비교했을 경우이다. 따라서, 단일 주체로 개편된 후의 인력의 절감, 장비의 절감 등을 통하여 비용을 현재보다 현저히 줄일 수 있다. 여기서 중복조직의 축소로 인하여 1997년의 지출액의 21%를 차지하고 있는 운영비를 10%정도로 줄일 수 있으므로 운영비는 26,436백만원이 됨을 알 수 있다. 이럴 경우 전체지출액은 232,079백만원으로 총수입액 233,014백만원보다 작아 이익이 발생함을 알 수 있다. 따라서, 독립채산제의 도입이 실현 불가능한 일이 아님을 알 수 있다.

6.3 항만자치공사제도의 도입

항만의 소유는 지금은 모두 중앙정부기관인 해양수산부로 되어 있으나, 지방자치단체인 부산시로 이관하는 것이 바람직하다. 이는 항만이 지방과 연계하여 발전하는 것이 바람직하기 때문이다. 또한 부산시는 부산항에 대한 소유권을 가짐으로 인하여 세수를 확대할 수 있다.

6.3.1 항만자치공사 설립위원회의 구성

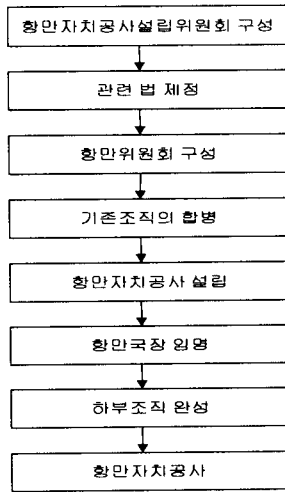
먼저 항만자치공사제도의 도입을 위한 준비로 설립위원회를 조직한다. 중앙정부와 지방자치단체, 이용자단체, 지역상공회의소, 학계전문가들로 구성된다. 이 설립위원회는 이 제도를 실시할 항만을 현황 파악과 새로운 조직의 구성과 법제정을 담당하게 된다. 위원회의 의장은 지방자치단체장이 맡게 된다.

1) 항만위원회의 구성

위원회의 위원은 무보수 명예직이며 지방자치단체 3명(부산시, 상공회의소, 시민단체 각 1명), 이용자 단체 1명, 근로자대표 1명, 학계 1명, 중앙정부 1명, 세관 1명 등으로 구성하는 것이 바람직하다. 임기는 5년으로 하고 위원장은 지방자치단체장이 맡는 것이 바람직하다.

2) 항만위원회의 임무

항만위원회는 항만의 중·장기적인 계획을 수립·개발하게 된다. 항만국장을 임명하며, 감독할 권한을 지니게 된다. 경영성과를 평가하며 공공의 이익을 우선시하여 모든 사람에게 공평하게 서비스가 제공되도록 한다.



〈그림 6.1〉 항만자치공사의 설립

를 공유함으로써 각 부서간의 중복 투자 방지와 연구결과를 공유하여 각 부서별로 합리적인 운영계획을 세우게 된다.

항만국장은 항만을 실질적으로 운영하며, 법률과 재정부의 자문을 구하게 된다. 항만국장하에 운영과 관리부서를 둔다.

운영부는 터미널과 관련된 항만의 운영부분을 담당하게 되고, 관리부는 항만을 관리하는 역할을 하게 된다.

6.3.4 운영사 선정

현재 일반부두의 경우 운영사를 선정할 때 경쟁에 의한 입찰이 아니라 기존의 하역업체를 중심으로 선정하였다. 기존의 하역회사는 영세한 업체이어서 항만의 효율성 향상을 위한 투자가 어려웠다. 그러므로 운영사 선정시 업체간에 차별을 두지 않고 투명하게 경쟁력 있는 업체를 선정하도록 해야 한다.

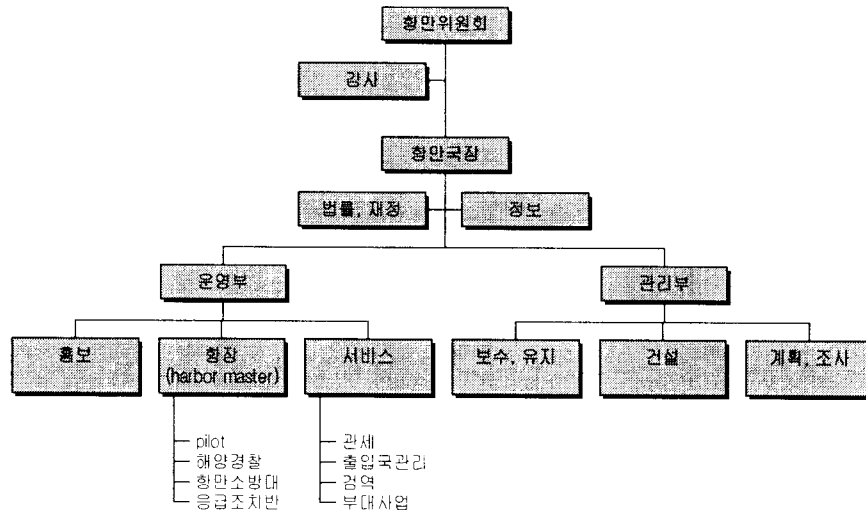
6.3.5 기존 조직의 처리

〈그림 6.3〉과 같이 항만과 관련된 해양수산부하의 부산지방해양수산청과 관련한 업무와 컨테이너부두공단은 항만자치공사로 이관한다. 항운노조의 조합원들은 각 운영사에 소속되게 된다. 정부는 항운노조의 독점권을 폐지하는 것이 시급하며, 독점권 폐지로 인하여 경쟁원리가 작용할 수 있도록 해야 한다.

6.3.3 항만자치공사의 조직

외국의 뉴욕/뉴저지항만, 롱비치, 함부르크, 그리고 이전 연구들을 참조하여 항만자치공사의 새로운 조직을 〈그림 6.2〉와 같이 제안한다.

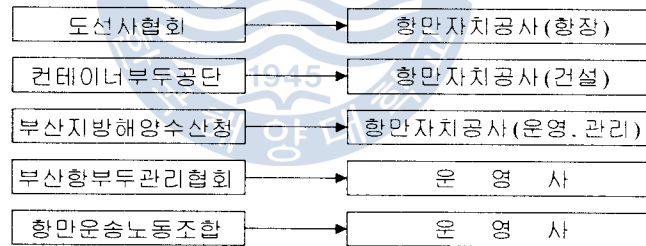
항만위원회에서 정책을 결정하게 되며, 항만국장은 항만의 경영을 책임지게 된다. 항만자치공사는 항만의 관리 부분을 담당하게 되며 운영 부분은 민간회사인 부두운영회사가 담당하게 된다. 이 때 항만자치공사는 부두운영회사를 감독하게 된다. 또한 감사부를 두어 항만국장의 경영 책임과 항만의 행정적인 사항을 점검하게 된다. 또한 정보부서를 두어 항만의 전산화, 자동화를 이끌게 된다. 항만과 관련한 정보



〈그림 6.1〉 항만자치공사의 제안 조직도

<기존조직>

<도입후 조직>



〈그림 6.2〉 기존 조직의 재편

6.4 부산시에 대한 제안

항만자치공사제 도입으로 인하여 얻는 부산시의 이익은 세가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째 도시계획과 항만개발계획이 연계되어 부산시가 조화, 균형 발전할 수 있다. 즉 도시와 항만이 개별적으로 발전하는 것이 아니라 상호보완적으로 발전할 수 있다.

둘째 부산의 경제가 활성화되어 시재정에 도움이 될 뿐만 아니라 연관산업의 발달로 인한 고용증대의 효과도 있어 부산시의 실업률을 낮출 수 있을 것으로 기대된다.

마지막으로 부산시민에게 부족한 휴식공간을 확대함으로써 부산항에 대한 시민의

관심을 증대시킬 것으로 기대된다.

그러므로 부산시는 새로 개편된 항만농수산국의 조직을 확대·강화하여 앞으로 항만의 관리에 부산시가 주도적으로 참여할 수 있는 역량을 키우도록 해야 하며, 전문가를 채용하여 행정능력의 기반을 다지는 것이 중요하다. 그러므로 항만농수산국이 주체가 되어 인수계획을 수립하여 조속한 시일 내에 항만자치공사제가 도입될 수 있도록 해야 한다.

7. 결 론

본 연구에서는 국유국영의 문제점인 항만의 경영 마인드 부족, 항만투자 재원의 부족, 지방자치단체의 참여 배제로 인한 도시계획과의 연계성 부족 등을 고찰하였으며, 현재 실시중인 TOC제도의 불합리성과 항만 요율의 규제와 같은 문제점들을 지적하였다.

〈표 7.9〉 항만자치공사제 도입 후의 항만 소유, 관리, 운영의 변화

	현 재	항만자치공사제 도입후
소 유	중앙 정부	부 산 광 역 시
관 리	중앙 정부 공 단	항만 자치 공사
운 영	비영리 법인 민 간 회사	부두 운영 회사 (민 간 회사)

이를 해결하고자 하는 대안으로 부산시가 주도하는 항만자치공사를 제안한다. 정부(해양수산부), 지방자치단체(부산시), 이용자대표(선사, 하역회사), 관련자 대표(도선사, 상공회의소)로 구성된 위원회 조직으로 항만위원회가 항만의 장기적인 계획과 자금 조달 계획 등을 담당하게 되며, 항만국장을 임명, 감독함으로써 항만의 경영 성과를 측정하여 운영효율을 높이게 된다. 이때 기존의 한국컨테이너부두공단은 폐지하고, 공단 소유의 부두는 부산시로 이관하며, 해양수산부 소유의 부두도 부산시로 이관한다. 관리는 항만자치공사가 담당하며 항만자치공사는 선석별로 각각의 운영회사와 장기계약을 체결하여, 터미널간의 경쟁을 도입함으로써 경영효율을 높이게 된다. <표 7.1>에 항만자치공사제 도입후의 소유, 관리, 운영의 변화를 나타내었다. 이 때 기대되는 효과로 항만의 생산성 증가, 마케팅 강화 등을 들 수 있다.

참 고 문 헌

1. Jean-Georges BAUDELAIRE, '*Port Administration and Management*', The International Association of Ports and Harbors, 1986
2. Gustaff De Monie, '*Restructuring the Indian ports system*', Maritime Policy and Management, Vol 22, No 3, 1995
3. 市來清也, '港灣管理論', 成山堂書店, 1996
4. 광규석, 양진국, '부산항의 마케팅 지향 항만경영에 관한 연구', 한국항만학회지 제6권 제1권, 1992
5. 김학소, 김범중, '항만관리운영의 국제비교와 우리나라의 정책방향-부두운영회사제 도입을 중심으로', 해운산업연구원, 1994
6. 김형태, '부두운영 효율화 방안', 해운산업연구원, 1993
7. 문성혁, '항만운영의 민영화 방안에 관하여', 한국항만학회학술발표회지, 1997
8. 이철영, '우리나라 항만관리제도의 개선방향에 대하여', 한국항만학회지, 제5권 제2호 1991
9. 전일수, 김학소, 김범중, '우리나라 컨테이너 항만의 국제경쟁력 제고방안에 관한 연구', 해운산업연구원, 1993
10. 최두영, '항만개발과 관리운영 개선을 위한 지방자치 단체의 참여방안에 관한 연구-인천항을 중심으로-', 중앙대학교 사회개발대학원, 1997
11. 최재수, '로스엔젤레스 항만의 현황과 운영체제상의 특성', 한국해운학회지, 제13호, 1991

