

# 지방화시대의 항만공사 도입과 활성화 방안\*

## Introduction of Port Authority and Activation Schemes in the Age of Localization

김 홍섭(Kim Hong-seop)\*\*

### 목 차

- 
- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. 서론                | 4. 항만공사의 활성화 방안 |
| 2. 지방화와 항만공사 도입의 필요성 | 5. 결론           |
| 3. 항만공사의 도입 실태       |                 |
- 

Key Words: 항만공사, 항만위원회, 지방화, 민영화, 항만공사법, port authority, 동북아 물류

---

### Abstract

---

Localization is one of the typical phenomena of this age in Korea. Localization of Port is on the beginning in this Country as the introduction of Port Authority in the Port of Busan and Incheon. As the condition of world trade has been changed, the level of Competition among Ports is severer than before, especially in the East Asia Area. Since many experts of Port say that centralized control system of Port has many Problems, some other Port Control system has been studied and suggested for long time. One of the Countermeasures of these Port Problems is Port Authority System which aims the balance of central and local development. Port Authority System does not want to achieve only Public Duty or Utility but also Commerciality which is fundamentally very important for the survival of Port. In this Paper, the necessities of Port Authority Introduction in Korea was explained. And Port Authority System will be introduced 2004 year in Busan Port firstly and Incheon Port , secondly. The Main Contents of Port Authority System was suggested , in this Paper and some Problems which shall be considered for better operation of Port Authority System was investigated. I suggested some countermeasures, endeavoring the competitive advantage of Port and higher Port Performance, in terms of 3 Dimensions. One is in the side of basic Policy Directions, the other is the activation schemes of functional department which composed of many activities of Port Authority System and the third is in the side of operation body. As this paper, however, has some limitations and Port Authority System is just beginning stage, future research shall be continued in real and concrete level.

---

\* 이 연구는 2003학년도 시립 인천전문대학 학술연구조성비 지원에 의한 것임.

\*\* 시립 인천전문대학 e-비즈니스과 교수, 경영학박사

## 1. 서 론

유라시아대륙의 동북에 위치한 한반도가 동아시아와 동북아의 경제 중심지로서 도약하고자하는 계획이 진행되고 있다. 이를 위해 동북아의 물류중심지로서의 위상과 전략 대안 마련을 위한 우리의 노력이 요구되고 있다. DJ정부에 이어 노무현대통령의 참여 정부도 한반도를 동북아 물류거점으로서 한반도가 육·해·공의 물류인프라를 갖춘 선진물류 강국으로서 면모를 확실히 갖출 수 있도록 노력을 경주하고 있다. 대통령 직속 동북아경제중심추진위원회에서도 동북아 경제중심 도약을 위해 물류서비스 클러스터, 지식산업 클러스터, 선진금융서비스 시장확대 등 선진클러스터에 기초한 경제발전 전략을 제시하는 한편, 물류중심지로 도약하기 위한 정책과제로서 부산·광양 등 중심항만 투자, 배후단지 개발, 물류정보화 및 국제물류촉진제도 도입 등 방안을 제시하였다<sup>1)</sup>.

세계는 지금 '태평양의 시대로, 동북아시아의 시대로' 넘어가고 있고, 동북아의 경제 규모가 세계의 5분의 1을 차지하고 있으며, 2006년 동북아의 해상물동량은 세계전체의 30%를 넘어 설 것으로 예측된다. 우리나라는 현재 '세계 1.2위를 다투는 조선국, 세계 8위의 해운국 그리고 세계 10위의 수산국'인 해양강국으로서 앞으로 21세기를 이끌 비전인 '동북아 경제중심'의 필수요건으로서 '경쟁력있는 물류중심기지 구축'이 국가생존의 최우선 과제임이 강조되고 있다. 부산신항과 광양항을 핵심물류거점으로 조기에 개발하고, 인천항을 인천국제공항, 송도신도시와 연계한 환황해권의 물류·비즈니스·금융과 첨단과학·해양문화의 중심지로 육성하겠다는 비전도 제시하였다. 여기서는 지방화 시대에 지역의 핵심경제 주체로서 항만의 기능과 경쟁력과 효율성을 실현키 위한 대안으로 항만공사에 대하여 살펴보자 한다.

## 2. 지방화시대 항만공사의 도입의 필요성

### 2.1 지방화의 진전과 지역항만의 활성화

세계경제의 기본 틀을 결정하는 WTO의 출범으로 경제개방과 자유화가 확대되고 있으며 주요 세계지역들은 다양한 형태로 경제블럭을 결성하여 자국의 이익을 보호하려 하고 있다. 이데올로기가 쇠퇴하고 민주화가 확대되고 한 국가내의 각 지역에서도 다양한 지역요구가 분출되어 지방분권화가 확대되기에 이르렀다. 우리나라도 지방자치의 확

1) 동북아 물류중심화 추진 로드맵, 동북아경제충심추진위원회 동북아물류중심추진분과위원회, 2003.

대로 다양한 지역발전을 위한 요구들이 등장하고 있으며, 이는 지역의 특성을 고려한 지역발전이라는 긍정적 측면과 동시에 협오시설에 대한 NIMBY(Not In My Back Yard)와 애호시설에 대한 PIMFY(Please In My Front Yard)등의 사회현상으로 나타나게 되었다. 항만도 지방화의 시대에 과거의 중앙집권적인 관리를 탈피하여 지방과의 균형과 조화를 통한 발전을 추구하게 되었다<sup>2)</sup>. 따라서 지역현장의 구체적인 요구와 항만 이용자의 욕구를 더 잘 충족시키기 위한 대안으로 항만의 중앙 집중권한을 지방에 위임하는 항만공사제가 발족하기에 이르렀다.

## 2.2 해운·항만환경의 변화와 항만 관리운영 태도의 변화

### 가. 국제 교역 여건의 변화

#### 1) 국제 무역환경의 변화

국제무역의 중심지가 다양화되고 세계경제에 블럭화가 심화되고 있다. EU, APEC, NAFTA 등으로 대표되는 지역경제 협의체는 세계경제를 자유화와 블록화로 특징지우고 있다. 교통통신의 발달과 인터넷의 확대로 생산과 소비가 국제화되고 시간적, 공간적으로 일치화 경향이 확대되었다. 국제무역환경에서도 여러 운송수단이 동시에 연계되는 복합운송체계(Intermodalism, Multimodalism)가 확대되었다<sup>3)</sup>.

#### 2) 운송수요의 변화

운송서비스를 이용하는 수요자의 욕구도 다양하고 고도화되었다. 국제간의 교역에서도 중심지가 다양해짐에 따라, 광범위한 수송망의 확충(network expansion), 운송의 신뢰성(reliability)의 구축, 운송 속도(speed)의 향상, 운송서비스 빈도(frequency)의 확대, 안전성(security)의 제고, 고도의 정보 및 통신시스템 (information and communication system) 구축 및 ITS분야의 표준화 등을 요구하게 되었다<sup>4)</sup>. 고객욕구를 제대로 인지하고(awareness), 고객이 원하는 바를 끊임없이 파악하여 의지(willingness)를 가지고 고객의 요구에 항상 귀 기울여, 신속함(speed)이 그 욕구에 대응하는 것이 요구되고 있다.

### 나. 해운, 항만 환경의 주요 변화

2) 인천항 비전21, 인천지방해양수산청, 인천광역시, 2001.5. pp.200-201

3) 진형인, 정홍주, 국제물류의 이해, 박영사, 2003. pp.231-233

4) 박상규, ITS의 발전 방향, 한국ITS학회지, 제1권 제1호, 한국ITS학회, pp.12-13

### 1) 국제 운송시스템상의 변화

국제운송에서의 가장 큰 변화 흐름은 복합일관운송체제의 확대이며 이를 토대로 국제무역 및 운송시스템이 통합, 연계되는 현상을 들 수 있다. 중심항만을 축으로 Hub & Spoke형 운송 네트워크가 구축되고 이를 위해 컨테이너의 환적체제가 강화되고 경쟁이 심화되었다.

### 2) 해운여건의 변화

해운여건의 변화는 전술한 운송수요의 변화에 따라 선형의 전문화 및 대형화가 가장 두드러진 현상이라 할 수 있다. 또한 선박의 고속화와 성력화 및 규모의 경제화도 주요 변화로 들 수 있다.

### 3) 항만환경의 변화

#### 가) 제3세대 항만(Third generation port)의 출현

제3세대 항만이란 항만의 2대 고객인 화주(shipper)와 선사(shipping line)가 원활 때 언제든지 항만서비스를 제공할 수 있는 전천후 항만을 말한다. 이는 항만의 정보처리와 관련한 기술, 즉 “Infra-structure”<sup>5)</sup>가 중요한 비중을 차지하며, Port MIS 와 물류 EDI 시스템의 구축 등과 같이 양질의 정보 및 자료의 흐름은 신속하고 효율적인 화물의 흐름을 위한 전제조건이 충족된 경쟁력을 갖춘 항만을 말한다. 제3세대항만에서의 모든 활동과 서비스 업무는 목적지향적이고, 다양하여 시스템적이다. 제3세대 항만의 등장은 해운환경의 2대 변화인 컨테이너화(containerization)와 복합일관운송체제(intermodalism)에 기인하며, 1980년대 초부터 나타나기 시작하였다.

#### 나) 항만의 운영 및 관리태도의 변화

##### ① 항만에 상업성의 강조

기존의 공공성만을 강조하는 항만개발 및 운영은 더 이상 경쟁력이 없게 되었다. 항만개발 및 운영에 있어서 상업성(commercialism)의 중요성을 인식하게 되었다. 현대적인 항만은 실질적인 서비스센터로서의 역할을 다하여야 하며, 국제무역 및 운송을 위한 물류거점(logistics platform)으로서 제3세대항만의 요건을 갖추어야 한다.

특히, 항만의 효율적인 관리 및 운영과 투자재원 확보를 위해서는 항만민영화(port privatization)가 필수적인 요소로 등장하였다. 항만의 투자는 이제 그 투하자본을 어떻게 회수하는가에 관심을 갖고 투자수익률(ROI: Return of Investment)을 중요한 투자의

5) ① Infra-structure: ‘선박’의 이동과 관련하여 필요한 제반시설(접근수로, 방파제, 갑문, 안벽 시설 등).

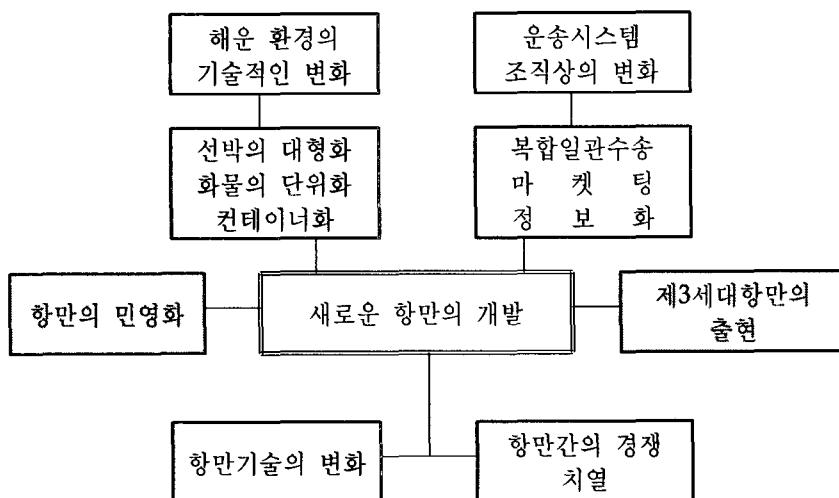
② Super-structure: ‘화물 및 육상의 여러 운송수단’을 위한 제반시설(상옥, 하역기기, 샤일로, 도로, 철도 등).

기준으로 고려하게 되었고, 항만의 운영에서도 주요 지표로 이용하고 있다.

## ② 항만의 민영화 추세

항만투자에서의 만간자본의 유입 증대와 운영에서의 경영마인드의 확대를 들 수 있다. 세계적인 민영화추세(a movement to privatization)는 영국의 ABP( The Association of British Ports)의 탄생으로 가속화되었다. 또한 급변하는 국제무역환경 및 해운환경에 적극 대응하기 위해서는 항만의 관리태도 즉 관리체계의 개선이 강조되었다<sup>6)</sup>. 즉 관료 조직이 갖기 쉬운 고객지향적인 서비스의 결여, 무사안일주의, 자신의 승진문제에만 관심(furthering their own careers), 전문성의 결여(너무 짧은 재임기간)등의 문제점을 해소하는 방안들이 요구되고 있다.

<그림 1> 신항만의 개발 및 항만경쟁의 배경



## 2.3 항만공사(Port Authority) 도입의 필요성

### 가. 지방화의 진전과 항만의 역할

정치, 경제, 사회, 문화에서의 지방화(localization)는 세계적 추세이다. 이런 지방화의 움직임은 항만에서도 일어나게 되어 항만기능과 지방도시 기능간의 갈등과 그 조화가 주요 문제로 등장하였다. 중앙정부가 지방항만에 대해 전반적인 책임을 지는 공공조직

6) 전국경제인연합회, 항만관리·운영의 효율화 방안: 항만의 민영화, 항만의 경쟁력 제고 과제, 1997, pp.121-130.

(public sector body) 형태의 항만책임당국이 정말 필요한지가 논의되고, 항만의 지방관할(central versus local control of ports) 필요성이 제기되었다. 지방항만의 개발과 운영 등을 중앙정부와 지방정부가 공동으로 참여하는 새로운 조직으로의 변화하는 핵심에 항만공사(port authority)가 있다.

#### 나. 항만운영 형태의 변화 추세

역사적으로 항만의 관리형태가 민유형, 국유형(중앙정부 또는 지방정부), 또는 혼합형이며, 운영은 지주형, 도구형, 서비스형(운영형)으로 나눌 수 있다. 베어드(Baird)는 항만 소유권과 운영형태가 어떠하든 모든 항만은 다음의 3가지 기능을 갖는다고 주장하였다.

##### 1) 지주기능

이는 항만과 배후시설, 부지 등을 소유한 지주의 역할을 하는 항만의 기능을 말한다. 항만재산(port estate)의 관리 및 개발, 항만정책을 수립하고 개발전략을 이행, 주요 토목공사 사업의 감독, 항만시설, 접근시설(도로, 철도)의 제공 또는 배치, 항만마케팅(판촉활동 등)의 촉진, 협수로, 항로, 방파제 등의 기간시설의 제공 및 유지, 갑문, 선박 회전장(turning basin), 선석 및 부두 등의 제공 등을 주요 역할로 담당한다.

##### 2) 시설 활용기능

항만당국이 항만 및 관련 시설을 활용하는 역할을 말한다. 해륙간 화물의 적양화 및 사람의 물리적 이동과 밀접한 관계를 맺고 있으며, 그 형태에 따라 ① 운영형 항만: 국가조직 또는 공기업이 행함(인디아, TOC 제도 도입 이전의 한국 등) ②) 지주형 항만 및 도구형 항만 : 민간회사가 수행(안트워프항, LA항, 부에노스아이레스항, 브리스베인 항 등) ③ 민간회사와 공기업이 함께 수행(함부르크항)으로 나뉜다.

< 표 1 > 항만기능의 분류

항만기능 항만의 유형	규제 기능	지주 기능	시설활용 기능
국 영 항 만 (public)	국가	국가	국가
정부주도 민영항만 (public/private)	국가	국가	민간
민간주도 공영항만 (private/public)	국가	민간	민간
민 간 항 만 (private)	민간	민간	민간

### 3) 규제기능

민간이든 국가이든 간에 관계없이 항만관리의 실질적인 권한으로서, 대부분 법령에 의해 부여된다. 규제기능은 통상 항만책임당국의 중추역할로서 ① 항만의 보전기능 ② 선박의 통항관리서비스의 제공 ③ 관련 법령의 집행 ④ 독과점으로부터 항만이용자의 권익 보호 ⑤ 항만공사의 허가 등과 같은 권한과 의무를 갖게 된다.

## 다. 항만공사의 주요 기능과 도입 필요성

### 1) 항만관련 계획의 입안과 추진

항만의 중장기적인 발전 계획 등을 포함하는 마스터 플랜의 입안을 위해 항만당국이 필요하다. 항만을 계획하는 주관 부서인 공공조직 성격의 항만책임당국이 없음으로 인해 부정적인 결과를 초래할 수도 있으며, 항만내의 여러 민간시설은 충복되고 서로 협조가 안된다. 이때 경우 종합적인 항만계획이 어려워지고 시의적절한 항만시설의 확충이 불가능해 사회적 기회비용은 막대하게 커진다.

### 2) 항만영역의 재산권 행사를 위한 지주로서의 역할

항계내의 항만재산을 관리할 주체가 필요하다. 오늘날과 같이 항만확충을 위해 방파제 또는 부두의 건설을 위해서는 대상의 범위가 연안육역 뿐만 아니라 연안해역으로 확장되게 되며, 연안해역의 재산권 행사와 관련하여 항만책임당국이 반드시 필요하다. 이러한 항만책임당국은 중앙정부나 지방정부 산하의 한 부서가 될 수도 있다. 그러나 그 관리형태의 공통적인 내용은, 직접운영을 위한 것이든 또는 제3자에게 임대를 위한 것이든 간에, 실질적인 항만공사(port works)를 집행할 권한을 갖는 특별한 형태를 취해야 한다는 점이다.

### 3) 공공 인프라의 관리와 외부효과의 규제

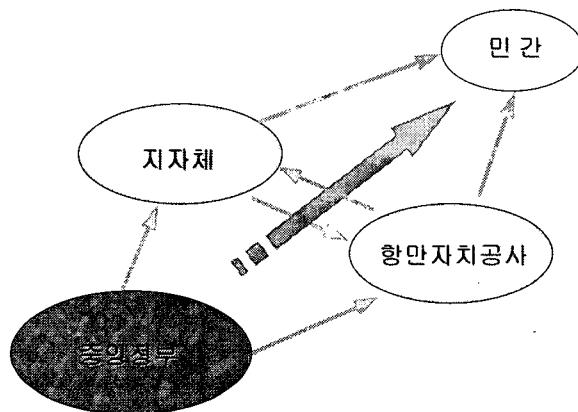
항만에 필수적인 공공 인프라시설(Public Infra)의 관리를 위해 항만책임당국이 필요하다. 공공시설인 방파제, 등대, 도표, 부표 등과 같은 항로표지(navigational aids)는 공익시설로서 간주되어 관할 항만책임당국이 관리할 필요가 있다. 또한 항만의 외부불경제의 대표적인 사례는 오염(pollution) 문제와 유류, 쓰레기 투기 등의 투기로 해양환경을 오염시키는 것이다. 이러한 항만에서의 외부불경제에 대한 방지와 규제를 위한 규칙과 벌금제도가 있어야 하며 이를 집행하는 항만공사가 필요하다.

### 4) 항만 운영효율의 제고

국민의 세금으로 개발된 항만시설들은 효과적으로 활동되어야 하며, 만일 이를 사용

하지 않고 시간의 경과로 성능이 저하되거나 진부화되어서는 곤란하다. 항만의 여러 기능의 효율적인 운영을 위해 항만책임당국의 최소간섭주의(minimalist) 전략을 도입하는 것이 바람직하다. 항만의 제반 기능(지주기능, 시설활용기능, 규제기능)을 효율적으로 발휘시킬 수 있음과 동시에 항만의 여러 역할을 담당할 수 있는 관리주체 즉 항만책임당국의 설립이 필요하다고 할 수 있다. 이러한 항만책임당국의 형태는 해당국가(또는 지역)의 역사와 전통, 정치구조, 사회적 배경에 따라 다양하게 운영될 수 있다.

< 그림 2 > 항만 관할권의 변화 추이



#### 라. 항만책임당국의 변화 추세

항만당국은 과거의 관료제 형태에서 점차 상업성이 강조되는 민간주도로 변화하고 있다. 항만관리제도의 특성은 관리주체가 중앙정부, 지방자치단체, 민간기업이든 간에 독립적인 항만공사(Autonomous Port Authority, 또는 줄여서 PA) 형태를 취하면서 인사권 및 재정권의 독립을 유지하는 기업경영방식을 취하고 있다. 이러한 항만공사는 해당 지역의 역사, 문화, 전통, 관습, 관련법규에 따라 현지의 여건에 맞게 다양하게 설립된다. 항만공사는 중앙집권적인 형태에서 점차로 민간 기능이 강화되는 방향으로 진행되는 것이 추세이다.

항만민영화는 항만운영의 효율성을 제고하고, 항만내의 여러 자원을 최대로 활용할 수 있는 기회를 제공하는 정책수립을 가능하게 하는데, 이때 장기적이고도 일관된 항만공사의 관여가 필요하다. 이러한 항만운영의 민영화 추세로 인해 전통적인 항만공사의 역할은 ① 지주로서의 기능 및 항만내의 제반 활동에 대한 수행감시기능 ② 정책의 입안, 계획, 개발기능 ③ 항만내 교통제어, 규제 및 감시기능 ④ 항만마케팅(대외홍보 및 판촉) 기능 등과 같이 변화할 것으로 보인다.

### 3. 항만공사의 도입 실태와 과제

#### 3.1 항만공사법의 제정과 주요내용

##### 가. 항만공사의 일반 성격

###### 1) 목적과 위상

###### 가) 목적과 법인격

항만시설의 개발 및 관리 · 운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 항만을 경쟁력있는 해운물류의 중심기지로 육성하고 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하는 법인으로 한다. 정부투자기관관리기본법(제8조 · 제13조의6 · 제15조 · 제19조 · 제20조 및 제29조)을 준용하고, "투자기관"은 "항만공사"로, "비상임이사"는 "항만위원회의 위원"으로 본다

###### 나) 책임경영의 도입

항만공사의 책임경영체제의 확립을 위하여 그 자율적 운영은 보장된다.

###### 2) 국가재산의 출자

###### 가) 국가, 지방자치단체의 출자

국가 또는 지방자치단체는 국유재산법 및 지방재정법의 규정에 불구하고 공사의 사업에 필요한 동산 · 부동산 및 항만시설관리권(항만시설을 유지 · 관리하고 당해 항만시설을 사용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있는 권리를 말한다. 이하 같다)을 공사에 출자할 수 있다. 국가가 공사에 출자를 함에 있어서는 국유재산의 현물출자에 관한 법률에 의한다.

###### 나) 국 · 공유재산의 무상대부와 전대

###### ① 국 · 공유재산의 무상대부

국가 또는 지방자치단체는 항만법 제2조제6호의 규정에 의한 항만시설(수역시설 · 외곽시설 · 임항교통시설 등 대통령령이 정하는 항만시설은 제외한다)의 신설 · 개축 · 유지 · 보수 · 준설 등에 관한 공사의 시행 및 항만의 관리 · 운영과 이와 관련하여 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 사업을 효율적으로 시행하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 국 · 공유재산을 공사에 무상으로 대부하거나 사용 · 수익하게 할 수 있다.

###### ② 국 · 공유재산의 전대 등

공사는 항만시설의 효율적인 관리 · 운영을 위하여 필요한 경우에는 대부받은 국 · 공유 재산을 전대할 수 있다. 이 때는 미리 계획서를 작성하여 해양수산부장관 또는 지방

자치단체장의 승인을 얻어야 한다. 해양수산부장관은 전대를 승인하거나 승인을 얻은 사항을 변경승인 하고자 하는 때에는 미리 당해 국유재산을 대부한 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

#### 나. 항만공사의 주요 사업과 운영 실태

##### 1) 항만공사의 주요 사업

공사는 다음 각호의 사업을 행한다.

1. 항만법 제2조제6호의 규정에 의한 항만시설(수역시설·외곽시설·임항교통시설 등 대통령령이 정하는 항만시설은 제외한다)의 신설·개축·유지·보수·준설 등에 관한 공사의 시행 및 항만의 관리·운영
2. 위 사업과 관련하여 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 사업
3. 위 사업에 관한 조사·연구, 기술개발 및 인력양성
4. 항만구역외에서 항만이용자의 편의를 위한 근린생활시설 및 복리시설 등의 건설 및 운영에 관한 사업
5. 위 사업과 관련되는 사업의 시행이나 동 사업에의 투자 및 출연

##### 2) 항만위원회

###### 가) 기능

항만공사의 가장 중요한 역할은 항만위원회에 있다. 다음 사항을 심의·의결하기 위하여 공사에 항만위원회를 둔다. 항만위원회의 주요 기능은 다음과 같다.

1. 경영목표·예산·자금계획·사업계획 및 운영계획
2. 예비비의 사용 및 예산의 이월      3. 결산
4. 기본재산의 취득 및 처분
5. 장기차입금의 차입 및 사채의 발행과 그 상환계획
6. 항만시설의 임대료 및 사용료의 기준 설정
7. 잉여금의 처분                          8. 투자 및 출연
9. 정관의 변경                            10. 내규의 제정 및 변경
11. 사장의 추천                            12. 지사 또는 분사무소의 설치
13. 그밖에 위원회가 특히 필요하다고 인정하는 사항

###### 나) 구성 및 임기

항만위원회의 인적구성은 항만공사의 성과를 좌우할 주요 사안이다.

- ① 위원회는 해양수산부장관이 임명하는 15인 이내의 비상임위원으로 구성한다.
- ② 위원 중에는 당해 항만의 소재지를 관할하는 광역시장 또는 도지사(이하 "시·도지

사"라 한다)가 추천하는 자와 당해 항만의 이용자단체를 대표하는 자가 포함되어야 한다.

③ 시·도지사가 제2항의 규정에 의하여 위원을 추천하는 때에는 그 추천기준과 추천사유를 제시하여야 하며, 국가공무원법, 정당의 당원, 공직선거 및 선거부정방지법에 의하여 실시되는 선거에 후보자로 등록한 자는 위원이 될 수 없다.

④ 위원(위원장은 포함)의 임기는 3년으로 하며, 연임할 수 있다.

### 3) 항만공사 임원

항만공사 임원은 실질적으로 항만은 운영하고, 그 성과에 책임을 진다. 임원은 사장, 감사와 이사(또는 본부장 등) 등을 5이내 둘 수 있다.

사장은 위원회가 추천하는 자중에서 해양수산부장관이 당해 시·도지사와 협의를 거쳐 제청한 자를 대통령이 임명하고, 감사는 해양수산부장관이 기획예산처장관과 협의하여 임명한다. 그 밖의 임원은 사장의 제청으로 해양수산부장관이 임명한다. 임원의 임기는 3년으로 한다.

### 4) 사업의 시행 및 재무

#### 가) 항만시설공사의 시행과 실시계획의 승인

공사는 항만시설의 신설·개축·유지·보수 및 준설 등에 관한 공사를 시행할 수 있다. 이 경우 공사는 항만법 제5조의 규정에 의한 항만기본계획에 따라야 한다. 항만시설공사를 하고자 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 사업의 실시계획을 수립하여 해양수산부장관의 승인을 얻어야 하고, 승인을 얻은 사항을 변경하고자 하는 경우에도 또한 같다.

#### 나) 다른 법률의 규정에 의한 허가·인가 등의 의제

공사가 항만공사법 제22조의 규정에 의한 실시계획의 승인을 얻은 경우에는 다음 각 호의 허가·인가·승인 및 지정 등을 받거나 얻은 것으로 본다.

#### 다) 항만시설의 귀속·출자 및 토지 수용

법 제22조의 규정에 따라 실시계획의 승인을 얻은 항만시설공사의 시행을 통하여 조성 또는 설치된 토지 및 항만시설이 준공된 때에는 국가에 귀속됨과 동시에 공사에 출자된 것으로 본다. 다만, 하역장비시설 등 대통령령이 정하는 항만시설은 그러하지 아니하다. 공사는 사업의 수행을 위하여 필요한 때에는 공익사업을 위한 토지등의 취득 및 보상에 관한 법률 제3조의 규정에 의한 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용할 수 있다.

### 5) 항만시설의 임대와 사용료, 임대료의 징수

#### 가) 항만시설의 임대

항만시설을 다른 사람에게 사용하게 하거나 임대할 수 있고, 그 기간은 50년을 초과

할 수 없다.

#### 나) 사용료 및 임대료의 징수

공사는 그가 관리하는 항만시설을 사용 또는 임차하고자 하는 자로부터 사용료 또는 임대료를 징수할 수 있고, 국가 또는 지방자치단체의 행정목적으로 사용하는 경우 등 대통령령이 정하는 사항에 대하여는 제1항의 규정에 의한 사용료의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다. 해양수산부장관은 원활한 항만물류를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 신고된 사용료 또는 임대료 요율의 변경 또는 조정을 명할 수 있다.

#### 6) 자금의 차입, 사채의 발행, 비용의 보조

공사는 위원회의 의결을 거쳐 사업수행에 필요한 자금 또는 물자를 차입(외국으로부터의 자금 또는 물자의 차입을 포함한다)할 수 있다. 공사는 사업수행에 필요한 자금의 조달을 위하여 위원회의 의결을 거쳐 사채를 발행할 수 있고, 국가는 공사의 사채 및 차입금의 원리금의 상환을 보증할 수 있다. 국가 또는 지방자치단체는 예산의 범위 안에서 위탁한 사업 및 공사가 수행하는 비수익적 사업에 필요한 비용을 보조하거나 융자할 수 있다.

#### 7) 공무원의 제와 비밀 누설금지

공사의 임원 및 직원은 형법 제129조(수뢰, 사전 수뢰) 및 제132조(알선수뢰)의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 의제하며, 위원회의 위원, 공사의 임원 또는 직원이나 그 직에 있었던 자는 직무상 알게 된 비밀을 누설하거나 도용하여서는 아니된다.

### 3.2 과 제

#### 가. 기존 관련 조직과의 업무조정 및 조직의 존속문제

항만공사법의 제정으로 큰 틀의 항만운영 방향이 제시되었으나, 지방해양수산청과 항만공사의 업부역의 조정 그리고 한국컨테이너공단의 역할과 기능에 대한 이해당사자 간의 협의 등이 어려운 과제이며 항만의 경비 등을 담당하는 부산항부두관리협회와 인천항부두관리공사의 향후 존속과 기능 등에 대한 구체적인 방향제시와 대안의 마련이 필요할 것이다. 정부조직법의 개정을 통해 향후 해양수산부 및 부산/인천지방해양수산청의 기능과 역할, 그리고 직제를 조정하는 대안들이 제시되어야 할 것이다.

#### 나. 항만기능과 도시기능의 원활한 연계 미흡 우려

항만기능과 도시기능의 원활한 연계가 미흡할 우려가 있다. 항만공사의 중요한 출발점의 하나가 항정과 시정의 조화를 들 수 있는데 현재의 항만위원회의 자격이나 기능 등

은 도시 전체적인 계획과 발전에 대한 정책수렴을 위한 제도가 결여되었다고 볼 수 있다.

#### 다. 항만위원회의 방대한 기능

법 제10조에는 13가지의 방대한 기능을 항만위원회가 갖게 되어있다. 15명 이내 (초기11인)의 항만위원회는 다양한 경험과 식견이 있겠지만 항만을 효율적으로 개발, 운영하는데는 다양한 정보와 지식이 요구된다. 현재의 방대한 항만운영의 거의 모든 권한을 갖는 항만위원회를 지원하는 세부 전문위원회나 기구의 설치, 운영이 필요할 것으로 본다.

#### 라. 중앙과 지방의 의견조정의 어려움과 조정제도 미흡

근래 부안의 원전사태에서 보듯이 지방의 요구와 의견을 잘 조화시켜 개발사업을 하는데는 어려움이 있을 수 있다. 현행의 항만위원회의 구성에 의하면 중앙지명자 6인, 지방지명자 5인으로 중앙이 과반수를 점하고 있어 중앙과 지방이 대립된 사안에 대해 중앙의 일방적인 정책결정의 우려도 예상할 수 있으며 이에 대한 조정방법이 미흡하다.

#### 마. 항만위원회의 사외 이사화 우려

항만위원회는 전문가들로 구성되어거나 항만의 최근 상황이나 정보의 접근에 어려움이 있고, 현안들에 대한 정확하고 충분한 정보나 판단자료가 부족할 수 있다. 일반회사의 사외이사의 경우처럼 항만 현황에 대한 정확한 정보가 없는 경우 합리적인 의사결정보다는 항만공사의 요구나 중앙/지방정부의 요구를 그대로 인정하는 기구로 전락할 수도 있다.

## 4. 항만공사 활성화 방안

### 4.1 활성화의 기본 방향

#### 가. 상업성과 공공성의 조화

경제·사회활동에 있어서 항만의 기본적 역할을 이해하는 것은 중요하다. 항만이 해야 할 역할의 중요성은 그 시대의 경제발전계획과 밀접 불가분의 관계에 있고, 포토 오소리티의 주요한 점은 자치적인 항만경영·관리가 본래의 취지라 할 수 있다). 오늘날 항만은 과거의 공공성이나 공익(public utility)만을 추구할 수 없게 되었고 동시에 상업성을 추구하게 되었다. 그것은 항만간의 경쟁이 심화되고 항만서비스이용자의 요구가

7) Il-Soo Jun, A. Hochstein, Is Port Authority the Best Choice of Korean Port Reform?, Journal of Korea Port Economic Association ,Vol. 18 No2. 2002, 12. pp. 5-9.

다양해진 데도 이유가 있다. 항만공사의 활성화를 추구하는 방향으로 먼저 상업성과 공공성을 조화롭게 확보하는 것이 매우 중요하다.

#### 나. 중앙과 지역의 동시적 발전

경제·사회의 발전계획을 뒤돌아보면 항만의 경제적 기능의 발휘가 점차 그 비중을 증가시키고 있다. 특히, 그 생산적 기능의 비중이 큰 부산과 인천의 경우는 고도 공업화 경제·사회의 형성과 발전 가운데 항만의 역학과 기능의 중요성이 현저히 증대해 왔다고 할 수 있다. 이런 산업화의 과정에서 중앙정부가 지향하는 가치와 지방정부가 추구하는 가치가 반드시 일치할 수는 없다. 환경의 보전과 경제의 발전이라는 가치의 상충, 또는 자기 지역 발전의 동력으로 항만의 개발을 적극 추진하는 지방간의 이해의 상충 등으로 항만은 갈등을 겪고 있다. 이 때문에 항만기능을 중심으로 하는 항만도시 지역경제와 중앙정부 및 항만의 외부경제와의 조화 또는 상호보강성이 강조되고 있다. 특히 오늘날 항만을 기반으로 하는 자본과 노동력, 그리고 시설 등의 결합도 내지 결합비율이 컨테이너화, 국제화, 정보화 등의 제 영향을 받아 크게 변화해 가고 있는 시점에서 중앙과 지역의 상호보완적 협력은 중요하다.

#### 다. 항만의 경쟁력 제고

항만공사의 도입은 무엇보다도 경쟁력 있는 항만으로 발전키 위한 것이다. 오늘날의 항만의 경쟁이 심화되고 있고, 특히 지역의 Hub Port를 지향하는 많은 항만들의 경주가 지속되고 있다. 항만의 경쟁력을 다양한 부문에서의 노력과 효율성이 결합되어 나타날 수 있다. 항만의 기반시설인 하부구조(Infrastructure)와 하역시설 등을 포함하는 상부구조(Superstructure) 그리고 항만이용자들을 연계하는 정보네트워크인 정보화 (Information structure) 등이 효율적으로 활용되도록 방향이 제시되어야 한다.

#### 라. 항만의 장기 비전의 달성

항만은 각기 지향하는 중·장기적인 목표가 있다. 항만공사의 도입은 이러한 각 항만들의 중·장기 목표와 비전을 성취, 달성하기 위해 추진되고 있다. 항만공사의 활성화 방안의 모색도 이런 항만의 장기비전을 달성하기 위한 전제하에서 추진되어야 한다.

#### 마. 관련 산업의 발전 도움

항만에 있어서 기능적 역할의 담당자는 항만관리자와 항만 관련산업, 항만 의존산업이라 할 수 있다. 그러한 경제주체에 의해 항만경제가 형성되어 종래 항만도시 지역의 경제활동 면에서 항만은 중요한 역할을 해 왔다<sup>8)</sup>. 최근 항만경제의 전개활동은 항만의 존산업과 그리고 항만관련산업 등의 항만의존도가 상대적으로 점차 저하하는 경향을

보이고 있다고 할 수 있으나, 궁극적으로 항만은 관련 산업과의 유기적인 발전과 상호 보완적 연계를 통해 범위의 경제(economies of scope)를 달성해 나갈 수 있을 것이다. 오늘날과 같이 매우 업격한 경제·사회적 조건하에서 더욱 본격적인, 그리고 더욱 적절한 대응책으로 요구되는 것은 항만관리자의 변화에 대한 능동적 적응의 자세와 항만관련산업, 특히 항만경제의 유통기능을 담당하는 항운 경영주체들의 시장원리에 대한 인식과 행동이라 할 수 있다.

## 4.2 부문별 활성화 방안

### 가. 제도적 차원의 활성화 방안

#### 1) 주민 참여 기회제공과 확대

무엇보다도 시민생활에 항만기능이 유익한 것이 되도록 하는 경영화의 방향이 바람직하다. 이를 위해 지역주민이나 시민단체 등이 다양한 형태로 항만의 운영에 참여하거나 항만의 운영을 감시할 수 있는 제도적 장치를 마련하는 것을 고려할 수 있다. 그렇게 함으로써 시민·항만·도시의 일체적 제관계가 확립되고, 삼자가 유기적 관계를 확립하여 항만과 항만공사의 업무수행이 원활할 수 있다.

#### 2) 시정과 항정의 협조와 조화

항만은 도시기능의 일부이고 항만기능의 역할은 도시기능과 조화됨으로써 원활하게 항만이 기능할 수 있다. 항만으로서나 도시로서나 그 기능이 바람직한 것이 될 수 있기 위해서는 그 기능의 주체적 요인이라 할 수 있는 인간·환경·정신·사회요인으로서의 조직과 제도 그리고 물적 요인으로서의 시설·기계 등의 각 요인이 서로 조화를 지니면서 변화되어 갈 필요가 있다.

#### 3) 관련 법·규정의 보완

##### 가) 기존 관련 조직과의 업무조정 및 조직의 존속문제

본청과 지방해양수산청과 항만공사의 업무영역의 조정 그리고 한국컨테이너공단의 역할과 기능에 대한 구체적 일정과 계획의 제시가 필요하다. 부산항부두관리협회와 인천항부두관리공사의 조직과 구성원의 고용 등에 대한 구체적인 방향제시와 대안의 마련이 필요할 것이다.

8) 방희석, 국제운송론, 박영사, 1999, pp.528-531.

나) 항만기능과 도시기능의 연계를 위한 장치 마련

항만기능과 도시기능의 원활한 연계를 위해 항만위원회와 도시계획위원회가 정보를 교환하거나 인적구성을 교류를 위한 보완이 필요할 것으로 본다. 항정과 시정의 조화를 위해 현재의 항만위원의 자격이나 기능 등은 도시 전체적인 계획과 발전에 대한 정보와 지식을 갖도록 장치를 만들 필요가 있다.

다) 항만위원회를 지원하는 세부 전문위원회/기구의 설립 검토

항만위원회는 거의 항만개발, 운영의 모든 권한을 갖게 되어있다. 15명이내 (초기는 11인)의 항만위원은 다양한 경험과 의견이 있겠지만 항만을 효율적으로 개발, 운영하는데는 다양한 정보와 지식이 요구된다. 현재의 방대한 항만운영의 거의 모든 권한을 갖는 항만위원회를 지원하는 세부 전문위원회나 기구의 설치, 운영이 필요할 것으로 본다. 예를 들면 항만의 건설과 기본계획에 대한 세부위원회, 정보시스템과 제3자 또는 제4자 물류시스템을 설계하는 세부위원회, 국제업무와 분쟁 등을 위한 세부위원회 등을 들 수 있다.

라) 중앙과 지방의 의견조정의 어려움과 조정제도 마련

현행의 항만위원회의 구성에 의하면 중앙지명자 6인, 지방지명자 5인으로 중앙이 과반수를 점하고 있어 중앙과 지방이 대립된 사안에 대해 중앙의 일방적인 정책결정의 우려도 예상할 수 있다. 따라서, 이에 대한 조정방법이 미흡하다. 먼저, 지방전체 영향을 미치는 중요사안은 과반수가 아니라 재적위원 2/3의 찬성으로 하고, 갈등이 심할 경우는 상위 기구(국무위원회, 시도지사협의회 등)가 조정할 수 있는 방법도 고려할 수 있을 것이다.

마) 항만위원회 내실화를 위한 정보 제공 의무화

항만위원회가 현안들에 대한 정확하고 충분한 정보나 판단을 할 수 있도록 하기 위해 항만공사의 운영에 대한 정기적 업무보고를 제도화 필요가 있다. 통상 많은 위원회들이 특정 사안이 있을 때만 한시적으로 모여 회의를 하는 경우가 있다. 항만공사의 운영에 중요한 권한을 갖는 항만위원회가 제대로 역할을 하기 위해서는 항만공사의 실질적인 운영과 세부 사항에 대한 정보가 충분히 제공되어야하고 이를 제도화해야 할 것이다.

나. 경영전략 차원의 활성화 방안

1) 합리적 경영목표의 결정

항만공사의 효율적인 운영을 위해서는 먼저 합리적이며 체계적인 경영목표의 결정이 요구된다. 항만공사는 단순히 이윤을 추구하는 기업과는 다르나, 필수적인 이윤의 확보는 필요하다. 따라선 운영의 목표를 이윤극대화(profit maximization), 공공효용의 극대화(public utility maximization), 고객만족의 극대화(customer satisfaction maximization)인가 아니면 이들의 적절한 조화를 결정할 필요가 있다. 항만이 기존의 수송, 하역, 보관 등 단순 물류에서 벗어나 물류, 부가가치 물류서비스, 해운 및 물류거래, 등 다양한 기능이

요구되는 오늘날 항만목표 설정은 중요한 과제다<sup>9)</sup>.

## 2) 시설투자의 적절성

항만공사는 중앙정부나 지방정부로부터 국유재산의 무상사용이나 임대 등의 형태를 그 사업의 주요 기초로 활용하게 된다. 또한 중장기적으로 항만공사는 항만시설을 확장, 개선, 보수 등의 형태로 항만이용자의 욕구를 충족해나가야 한다. 이 때 항만공사의 경영에 큰 영향을 미치는 것이 투자의 적절성이다. 투자의 대상, 규모, 방법 등에 대한 전문적이고 정확한 계획과 근거에 의해 투자수익률(ROI)을 담보할 수 있어야 할 것이다.

## 3) 운영효율의 제고

항만공사가 관리하는 많은 시설과 장비들을 효율적으로 활용하는 것은 운영효율을 극대화하는 지름길이다. 이를 위해 다양한 효율성 측정 지표와 컴퓨터에 의한 통제 시스템의 구축과 활용이 요청된다.

## 4) 고객만족의 극대화

항만서비스는 산업재의 성격을 갖으며 고객도 개인이라기 보다는 기업이나 조직이 많다. 따라서 조직구매의 특성을 고려하여 고객의 만족을 극대화하는 다양한 전략과 서비스를 개발하고 촉진할 필요가 있다. 특히 고객의 Needs를 맞춰가는 맞춤서비스(Customization Service)를 제공할 필요가 있다<sup>10)</sup>. 또한 항만이용자인 외부고객(External Customer)은 물론 항만서비스의 담당자인 내부고객(Internal Customer)의 만족도 동시에 고려해야 할 것이다<sup>11)</sup>.

## 5) 항만관련자 커뮤니티의 구축

오늘날 항만은 다양한 이용자와 관련자들의 협력과 연계에 의해 가능하게 된다. 특히 항만이용자들은 전 세계에 걸쳐 존재하며 온라인을 통해 24시간 접속할 수 있다. 따라서 항만의 이용자를 보다 잘 관리하고 연결하기 위해 항만관련자 커뮤니티를 구축하는 것이 필요하다고 본다. 항만공사는 다양한 네트워크를 통해 항만의 정보를 이용자나 관련자들에게 제공함으로써 보다 효과적으로 항만을 운영하고 그 경쟁력도 제고할 수 있을 것이다.

## 6) 효율적인 조직체계와 운영

9) 박명섭, 국제물류의 이해, 법문사, pp.241-244.

10) Schary P.B. Logistics Decisions The Dryden Press, 1984. pp374-380.

11) 김홍섭, 항만서비스의 마케팅믹스 전략 구축방안, 한국항만경제학회지, 1997.

기존의 항만조직의 최대의 약점은 관료제에 근거한 무사안일과 늑장 행정, 고객서비스의 결여 등과 많은 규제장치(Red Tape)라 할 수 있다. 항만공사의 성공적인 운영은 구성원들이 목표지향적으로 비전을 공유하고, 체계적이고 합리적인 조직체계와 업무분장을 통한 총체적인 협력시스템을 단순화된 조직구조(slim organization)로 수행할 수 있느냐에 달려 있다고 본다<sup>12)</sup>.

## 7) 종합 SCM의 구축

항만은 전체적인 물류시스템에서 해상과 육지, 해상과 항공, 항만과 다른 항만을 연결하는 결절점(node)의 역할을 한다. 오늘날 기업과 국가차원에서 종합적인 SCM(Supply Chain Management)의 구축을 통해 물류의 흐름을 총체적으로 관리, 운영하고 통제하고 있다. 항만공사는 이러한 종합 SCM시스템의 핵심 기능을 수행하고 있고, 동시에 항만공사가 관할하는 항만구역내에서의 전체적인 물류와 정보의 흐름을 포괄적으로 조정, 통제하는 시스템의 구축을 통해 효율적인 물류네트워크를 구축하여야 한다. 더 나아가 항만과 연계된 철도, 항공, 도로 등과의 통합된 운송시스템으로의 종합시스템의 구축이 요구된다<sup>13)</sup>.

## 다. 기술적 차원의 활성화 방안

### 1) 선진기술의 적극 도입

해운, 항만 등 물류관련 기술은 빠르게 발전하고 있다. 선박의 고속화, 대형화, 성력화를 들 수 있고, 항만에서의 다양한 하역처리시설과 정보처리 시설 등의 기술은 빠르게 변화하고 있다. 또한 화물의 위치를 추적하는 다양한 기술과 정보화 기술들을 신속히 도입하여 항만공사의 효율성과 생산성을 높여야 할 것이다.

### 2) 정보, 네트워크의 강화

항만에서 접안시설, 하역시설, 배후시설, 보관시설 및 배후 연계시설 등이 고도의 정보화에 의해 상호 공유되고 처리될 때 높은 생산성을 달성할 수 있다. 또한 항만에 보다 많은 물동량을 유치하고 특히 환적화물을 유치하기 위해서는 하주와 선사 및 항만 이용자들과의 원활한 네트워크의 구축이 필요하다.

## 라. 사회, 문화적 차원의 활성화 방안

12) Coyle J.J., Bardi E.J. Langley C.J. The Management of Business Logistics, 4th ed. West Publishing Co. 1988. pp.527-532.

13) Rimmer P.J. Future Northeast Asia Transport and Communications System, Journal of Korea Port Economic Association Vol.17 No2 pp 18-19.

### 1) 항만의 관광자원화

과거의 항만은 협오시설에 가까울 정도로 관광자원과 거리가 먼 것이었다. 오늘날 많은 선진항만들은 여객선과 유람선의 Hub로서도 기능하며 많은 관광객을 유치하여 항만의 이미지도 높이고 있다. 또한 산업관광자자원로서와 현장 교육자원으로서도 의미를 갖는다. 요트나 마리나 등의 해상활동과 해상 카페, 바다를 테마로 한 관광상품의 개발 등도 고려할 수 있을 것이다.

### 2) 주민과 함께하는 친수 공간

바다는 환경오염 특히 수질오염에 쉽게 노출될 수 있다. 바다를 청정하게 유지하여 주민이 쉽게 접근하고 이용할 수 있는 공간으로 확보해 두어야한다. 주민의 항만에 대한 중요성 인식과 이해는 항만의 경쟁력 제고와 이미지 향상에 중요한 역할을 할 수 있다.

### 3) 지역축제 이벤트

앞으로 항만 도시의 기능은 경제적인 면뿐만 아니고 사회적인 면에서의 충실성이 더욱 요청되기 때문에 항만도시, 지역으로서의 종합산업의 육성 등, 그리고 항만경제의 기능적 중요성의 인식을 사회적으로 양성해 가는 방향이 필요하다.

## 4.3 주체별 활성화 방안

### 가. 중앙정부, 지방해양수산청의 역할과 최소 간섭주의

항만공사가 설립된다 하더라도 공익적 성격의 업무는 중앙부서에서 관리하여 국가 전체적인 균형과 효율을 확보할 수 있어야 한다. 중앙정부가 수행하게 되는 대표적인 업무들로는 ① 국가 전체 차원에서의 종합적인 기획 및 조정 ② 항만공사 사장의 선임 ③ 공공적 항만안전서비스(VTS 등)의 제공과 항만기본시설(외곽시설, 수역시설 등)의 축조 또는 건설보조 ④ 항만위원회 구성 시 중앙정부 대표의 지명 ⑤ 국제협약 관련 업무의 수행 등을 들 수 있다. 또한 지방해양수산청은 기본적으로 ① VTS 등의 항만안전서비스의 제공과 항장업무(port master)의 수행 ② 항만오염의 방지 등 환경보호 기능의 수행 ③ 표지시설의 설치 및 관리, 유지 ④ 외곽시설 등의 개발, 유지, 보수 등의 업무 수행 ⑤ 항만내 불법행위에 대한 규제 등 ⑥ 항만운송사업자 및 항만운송관련사업자의 지도 및 감독 업무의 수행 등과 같은 공익적 성격의 업무만을 수행하게 된다. 그리고 항만공사에 대한 중앙/지방정부는 최소간섭주의(minimalist strategy)에 근거하여 항만공사의 자율성을 보장하여야 한다.

#### 나. 지방정부 (부산광역시/인천광역시)의 역할

중앙집권적 항만운영체제에서 야기된 중앙과 지방의 항만에 대한 이해와 인식이 차이도 문제일 수 있으나, 현장감이 낮은 항만정책과 제도는 항만서비스 이용자의 수요를 충족시키고 경쟁력을 높이는데 걸림돌로 지적되어왔다. 항만공사가 출범하게 되면 항만과 해당 배후 도시간에 새로운 다양한 문제가 제기될 수 있다. 따라서, 단순히 항만기능을 경제적 합리성의 틀 내에서 파악하는 것이 아니라 도시공간의 일부로서 항만을 어떻게 도시기능 속에 유기적으로 연관지을 것인가 하는 것이 중요하게 된다. 항만기능과 도시기능 및 시민생활의 유기적 결합을 통해 지역주민의 삶의 질을 향상시키는 것이 중요하다. 항만, 도시, 지역의 관련성을 종합적으로 파악하면서 각 조건의 상호관계를 상호보완적이고 승승적(win-win)이 되도록 충분히 고려해야 할 필요가 있다. 항만과 도시의 기능적 관계를 나타내면 다음의 <그림 3>과 같이 나타낼 수 있다.

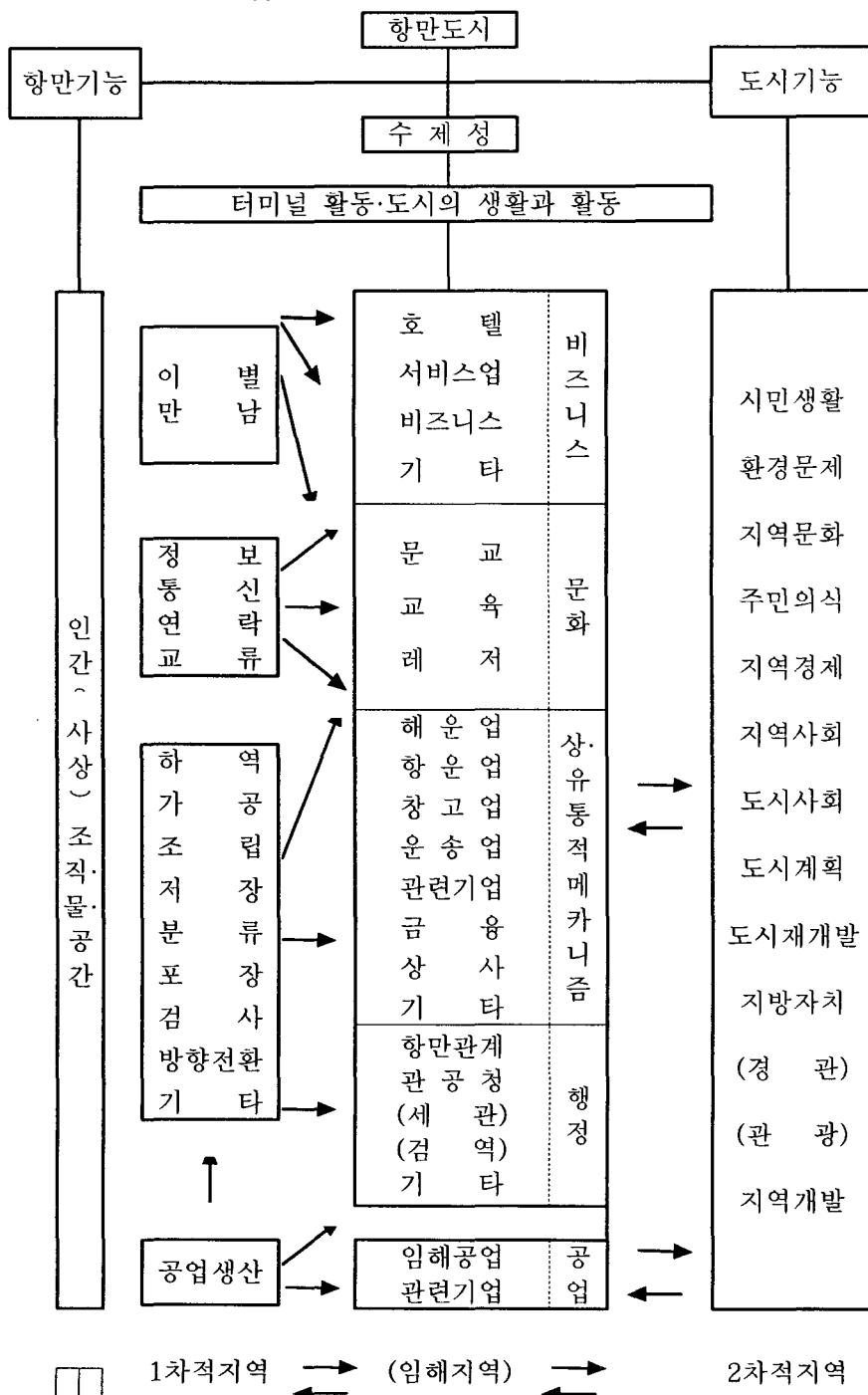
#### 다. 항만이용자의 역할

항만의 경쟁력을 결정하는데 가장 큰 영향력을 미치는 변수가 항만이용자이다. 항만이용자는 최적의 서비스를 저렴한 가격으로 구매하여 이용하게 된다. 이 대 항만의 이용자는 항만에 대한 바른 이해와 평가 정확한 구전(word of mouth)등의 형태로 항만의 이미지와 경쟁력에 영향을 미치게 된다. 항만이용자는 가까이에 경쟁력 있는 항만이 있을 때 저렴한 비용으로 양질의 항만서비스를 제공받게 되어 항만과 항만이용자가 고동으로 발전하게 되는 승승적(win-win) 관계를 유지, 발전시킬 필요가 있다.

#### 라. 항만공사의 역할

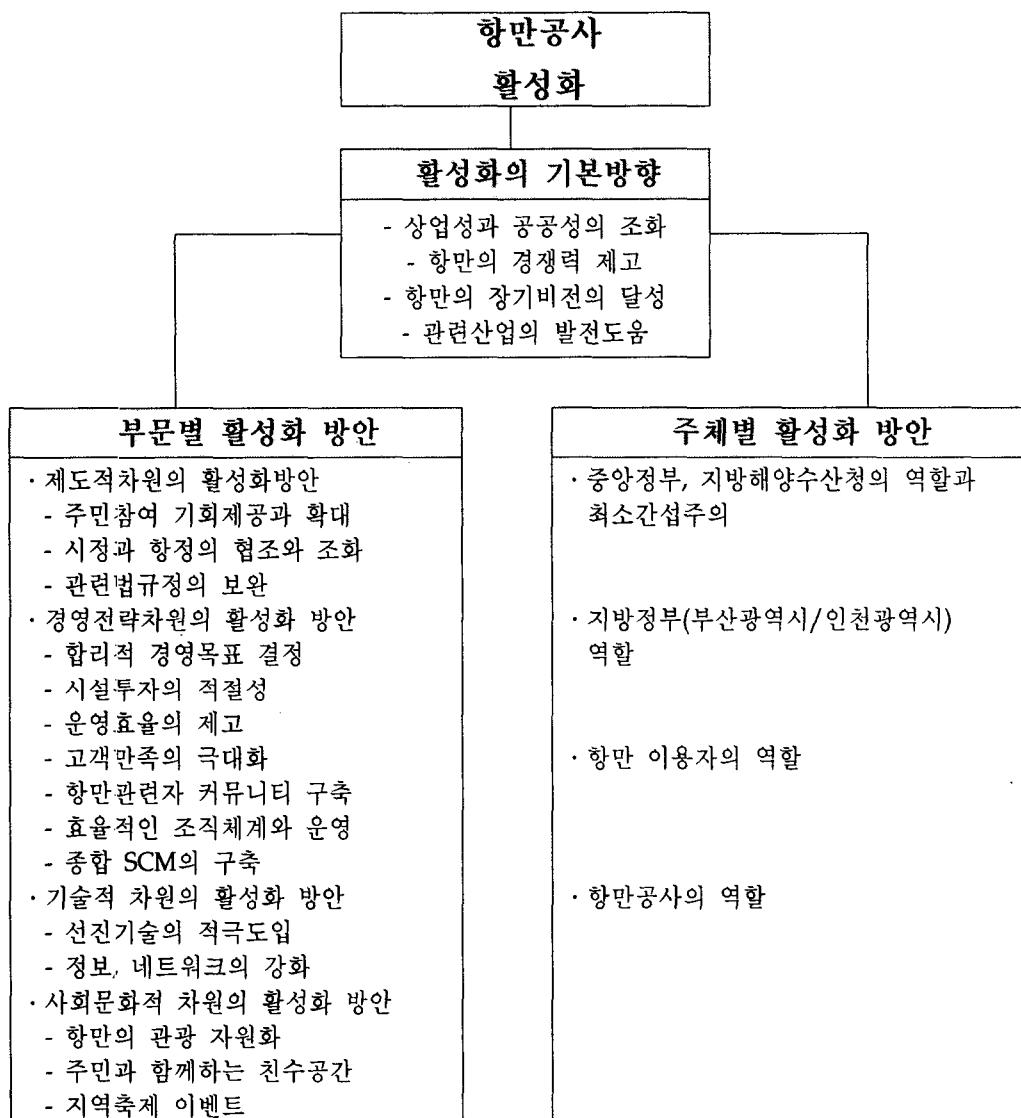
항만공사의 운영을 활성화하는 주체는 항만시설과 관련 설비등과 인력을 활용하여 항만서비스를 제공하는 항만공사 자신이다. 새로 설립되는 항만공사는 주어진 공간적 환경 내에서 공익적 수의사업을 전제로 하는 특수법인으로 현재 지방해양수산청과 컨테이너부두공단이 관할하고 있는 연안(연안해역 및 연안육역)과 이러한 연안 상의 모든 시설을 위임받게 된다. 또한 부산항부두관리협회, 인천항부두관리공사의 업무들도 중·장기적으로 조정하게 될 것이다. 항만공사가 수행하는 주요 기능으로는 ① 항만관련 제반 정책의 입안, 계획, 개발 및 집행 기능 ② 항만시설의 건설, 축조, 유지 및 보수, 개선, 항만경비 및 보안업무 수행 기능 ③ 항만의 요율의 결정, 투자 및 운영재원의 조달 그리고 마케팅(홍보, 판촉 활동) 기능 ④ 현재 부산지방해양수산청 및 한국컨테이너부두공단이 관할하고 있는 연안육역 및 연안해역에서의 항만관련 제반시설의 관리, 운영 ⑤ 적극적인 해외항만사업 및 기타 항만관할당국으로부터 위임된 업무의 수행 등이 있다. 이를 통하여 경쟁력있는 항만으로 만들어나갈 의무와 권한을 항만공사가 가지고 있다

< 그림 3 > 항만과 도시의 기능적 관계



주 : 北見俊郎, 항만정책의 형성과 과제, 1985, 丘書房, p. 164, 그림2.

<그림 4> 항만공사의 활성화 방안



## 5. 결 론

한반도가 동북아물류거점으로서 역할을 담당하기 위한 노력이 계속되고 있다. 한반도가 육·해·공의 물류인프라를 갖춘 선진물류 강국으로서 면모를 확실히 갖출 수 있도록

록 대통령 직속 동북아물류 중심추진위원회에서도 다양한 내용의 로드맵을 발표하였다. 동북아 경제중심 도약을 위해 물류서비스 클러스터, 지식산업 클러스터, 선진금융서비스 시장확대 등 선진클러스터에 기초한 경제발전전략을 제시하는 한편, 물류중심지로 도약하기 위한 정책과제로서 부산·광양 등 중심항만 투자, 배후단지 개발, 물류정보화 및 국제물류촉진제도 도입 등 방안을 추진한다는 것이 주요 내용이다. 지방자치는 시대적 흐름이다. 우리나라로도 지방자치의 확대로 다양 지역발전을 위한 요구들이 등장하고 있으며, 이는 지역의 특성을 고려한 지역발전이라는 긍정적 측면과 동시에 NIMBY와 PIMFY등의 사회현상으로 나타나게 되었다. 항만도 지방화의 시대에 과거의 중앙집권적인 관리를 탈피하여 지방과의 균형과 조화를 통한 발전이 요구되고 있다. 지역현장의 구체적인 요구와 항만이용자의 욕구를 더 잘 충족시키기 위한 대안으로 항만공사체가 발족하였다. 본고에서는 항만공사의 도입필요성과 주요 활동 및 업무내용을 살펴보았다. 또한 이를 토대로 항만공사의 활성화 방안을 활성화의 기본방향, 부문별 활성화 방안, 추진 주체별 활성화 방안으로 나누어 모색, 제시하였다. 항만공사는 이제 막 시작하는 항만운영주체이므로 향후에도 지속적인 관심으로 그 문제점과 대안들을 탐구할 필요가 있다고 본다.

## 참 고 문 헌

- 김홍섭, 항만서비스의 마케팅믹스 전략 구축방안, 한국항만경제학회지, 1997.
- 박명섭, 국제물류의 이해, 법문사, 2003.
- 박상규, ITS의 발전 방향, 한국ITS학회지, 제1권 제1호, 한국ITS학회, 2003.11.
- 방희석, 국제운송론, 박영사, 1999.
- 진형인, 정홍주, 국제물류의 이해, 박영사, 2003.
- 동북아물류중심추진분과위원회, 동북아 물류중심 추진로드맵, 동북아경제중심추진위원회, 2003
- 인천항 비전21, 인천지방해양수산청, 인천광역시, 2001.5.
- 전국경제인연합회, 항만관리·운영의 효율화 방안: 항만의 민영화, 항만의 경쟁력 제고 과제, 1997,
- 北見俊郎, 港灣都市, 丘書房, 1987.
- , 港灣政策 形成과 課題, 丘書房, 1985
- Coyle J.J., Bardi E.J. Langley C.J. *The Management of Business Logistics*, 4th ed.  
West Publishing Co. 1988.
- Il-Soo Jun, A. Hochstein, Is Port Authority the Best Choice of Korean Port Reform?,  
*Journal of Korea Port Economic Association*, Vol. 18 No2. 2002, 12.
- Rimmer P.J. Future Northeast Asia Transport and Communications System, *Journal of Korea Port Economic Association* Vol.17 No2.
- Schary P.B. *Logistics Decisions* The Dryden Press, 1984.