

論 文

부산시의 컨테이너세 징수에 관한 연구

김공원* · 광규석** · 김근섭***

A Study on the Container Tax Collection of Busan City

K.W. Kim · K.S. Kwak · G.S. Kim

Key Words : 컨테이너세(Container Tax), 부산항(Busan Port), 항만배후도로(Port rear road), 사회간접자본시설(Social Overhead Capital facilities), 교통체증(Traffic Jam)

Abstract

Busan Port which is the representative social overhead capital facilities for international trade of goods has been the driving force for economic development in Korea. Therefore, the central government should play the major role in building a rear road to Busan Port in order that it may function as a major port of Northeastern Asia through the systemization of mutual assistance among connected facilities, completely equipped with port-related facilities befitting to the principal port of imports and exports.

In this study, the validity of container tax is being examined, analyzing container tax which is considered as an obstacle to the development of Busan Port and its purpose, and grasping the present conditions by the realistic speculation on container tax issues and its abolition.

First, the port rear road as a social overhead capital facilities, which connects port and expressway, should be considered as part of port, and port is social overhead capital invested by government.

Second, the Busan City imposes on container tax. As a result, a shipper and a shipping company are paying a double charge by paying container tax with port dues.

Third, someone argues that port rear road is constructed as container truck generates much traffic, but it is unreasonable to conclude that container truck is seed of traffic jam because according to traffic survey of Busan City, container truck occupies only 1.45% of total traffic.

Forth, it has bad influence upon the competitiveness of Busan Port as Northeastern logistics base, as other ports who are competing with Busan Port like Singapore, Hong kong, Kobe make their competitiveness strong by decreasing the cost of port dues.

* 한국해양대학교 대학원

** 한국해양대학교 교수

*** 한국해양대학교 대학원

제1장 서 론

1.1 연구의 배경과 목적

부산항은 최근 우리나라의 국가 전략산업으로 추진·검토되고 있는 동북아 물류거점화 사업의 중요한 사회간접시설로 부각되고 있다. 특히 최근 중국 경제의 급속한 발전과 함께 부산항의 지정학적 이점으로 인하여 환적화물의 비중이 급증함으로써 항만에 대한 수요와 중요성은 지속적으로 증가하고 있는 추세에 있다. 그러나 물동량의 증가와 함께 컨테이너 화물의 도서통과에 따른 사회적·환경적·경제적 손실들이 심각한 사회적 부담요인으로 대두되고 있다. 이에 부산시는 항만배후도로의 조기건설이 국가 전체적인 물류비 절감은 물론이고 항만과 도시의 순기능 효과를 최대화할 수 있다는 배경에 따라 항만을 통하여 입·출항하는 컨테이너에 대하여 항만배후도로 건설 재원을 마련하기 위해 1992년부터 2001년까지 컨테이너세를 징수하기로 결정하였다.

부산시는 2001년말까지 10년간 총 5,817억원을 징수하였으나, “항만배후도로확충 10개년 계획(1992~2001)”에 따라 징수만료기간인 2001년까지 계획한 항만배후도로를 완공하지 못하였으며, 추가적인 도로건설재원을 마련하기 위해 징수기간을 5년간 연장하였다.

컨테이너세가 신설된 이후 직접적으로 그 부담을 안고 있는 수출입 업체를 중심으로 이의 폐지 또는 개선에 관한 논의가 끊이지 않았다. 최근에는 산업자원부를 중심으로 한 중앙부처에서 부산광역시와 항만배후도로확충계획의 완료 여부에 관계없이 지방세법을 개정함으로써 컨테이너에 부과되는 지역개발세를 2002년부터 폐지하고자 시도하였으며, 이러한 움직임을 뒷받침하는 근거는 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 컨테이너세는 세계에서 유래를 찾아볼 수 없는 세목이라는 점이다. 둘째, 컨테이너세의 부과로 인해 조세수출이 발생한다. 셋째, 컨테이너세의 부과로 인해 수출입기업의 물류비용이 상승한다. 넷

째, 컨테이너세는 일반적인 지방세 원칙에 적합하지 않은 세목이다.

이에 본 논문에서는 부산시가 징수하고 있는 컨테이너세에 대한 문제점과 폐지에 관한 현실적인 접근을 통해 컨테이너세와 그 용도에 관한 분석 및 현황과약을 바탕으로 컨테이너세의 타당성 여부를 검토해 보고자 한다.

1.2 연구의 범위

본 연구는 부산항을 입·출항하는 화물이 들어있는 컨테이너 중 환적 컨테이너와 연안 컨테이너를 제외한 모든 컨테이너에 부과되는 컨테이너세를 중심으로 분석하며, 컨테이너세 징수에 따른 문제점 및 파급효과를 논의한다. 컨테이너 화물에 대한 운송, 보관, 하역, 포장의 업무를 담당하고 있는 항만에서 역외지역의 고속도로까지 연결해 주는 항만배후도로의 성격과, 컨테이너세에 대한 타당성 그리고 동북아 물류중심항으로서의 부산항 위상을 현장 실무자들과의 면담과 통계를 활용하여 검토하고자 한다.

제2장 부산항과 컨테이너세

2.1 부산항

2.1.1 부산항 개요

부산항은 지역성을 벗어나 우리나라 제 1의 무역항으로서의 기능을 꾸준히 수행하여 국가경제 발전에 일익을 담당해 왔으며 특히, 수입항의 기능보다는 수출항으로서의 기능이 대폭 강화되고 있다. '00

<표 2-1> 주요 항만의 컨테이너 처리량과 환적화물 비율(2000년)

(단위 : 만TEU)

구분	싱가폴	홍콩	카오슝	부산	광양
총물동량	1,704	1,810	743	754	64
환적물동량	1,363	699	382	239	5
점유비(%)	80.0	38.6	51.4	31.7	9.4

자료 : 한국컨테이너부두공단, “동북아 Hub-Port 개발 계획”, 2001.

년 754만TEU를 처리하여 컨테이너 물동량 기준 세계 제3위의 컨테이너 중심항만으로 성장하였다. 특히, 중국의 경제개발정책의 수행과 더불어 대 중국 컨테이너 화물의 환적비율이 급증하고 있다.

부산항은 세계 주간선 항로(Main Trunk Route) 상에 위치하고 있어 동북아 물류중심지로서 성장잠재력이 매우 높다. 향후 남북횡단철도 및 TCR¹⁾, TSR²⁾이 활성화되면 대륙과 해양의 관문 역할을 수행할 것으로 기대되고 있다. 항만비용 또한 주변 경쟁국에 비해 크게 저렴하여, 특히 북중국의 국내·유럽행 화물의 환적 선호도가 가장 높다. 이런 시대적인 중요성을 감안하여 부산신항만 건설사업을 추진하여 동북아시아의 중추항만으로의 시대를 준비하고 있다.

2.1.2 물동량

부산항은 '00년 기준으로 117,228,960톤의 물동량을 처리하여 전국물동량 대비 16.65%를 처리하였다. 부산항의 수출입화물 물동량은 전국의 17.89%로 연안화물 비중 11.4%보다 월등히 높아 부산항을 우리나라의 최대 수출입항으로 간주하여도 무리가 없다. 부산항의 수출물동량은 전국 수출물동량의 31.27%로서 우리나라 제 1의 수출관문의 역할을 수행하고 있다.

2.1.3 컨테이너

부산항은 최근 5년간 전국 컨테이너 처리량의 80% 이상을 처리하여 국내 제 1의 컨테이너 중심항

<표 2-2> 경쟁항만간 환적비용 비교

부산항	카오슝	싱가포르	홍콩	고베
1.00	2.01	2.17	3.14	3.79

자료 : 부산지방해양수산청, “부산항 발전방안”, 2001. 4.
 주 : 부산항을 기준으로 경쟁항만들의 상대적인 비율을 말함.

으로서 신물류체계를 이끌어가는 컨테이너 전용부두의 견인차 역할을 담당하고 있다. 그러나 부산항의 컨테이너 처리 점유율은 전국 신장률을 하회하고 있다. 부산항의 컨테이너 처리량 전국 점유율은 '97년 87.88%를 기록한 후 점차 낮아져 '01년에는 80.68%로 점유율이 매년 낮아지고 있는 반면, 광양항의 컨테이너 처리 점유율은 전국 신장률을 크게 상회하고 있다. 광양항의 컨테이너 처리량 전국 점유율은 '97년 0.35%에 불과하였으나, '01년에는 8.64%를 점유하여 인천항을 추월하였으며 이같은 성장세는 향후 지속될 것으로 예상된다.

2.2 컨테이너세

2.2.1 컨테이너세의 개요

지방자치제의 출범과 함께 자체재원 확충의 필요에 따라 각 지방자치단체에서는 지역의 부존자원을 지방 세원화할 것을 요구하였다. 새로운 지방세목으로 지역개발세를 신설하였는데 발전용수, 지하수, 지하자원 및 컨테이너가 지역개발세의 세원이 되었다.

<표 2-3> 2000년도 부산항의 화물수송실적

(단위 : 톤, %)

	전국물동량	연안화물	수출입물동량	수입물동량	수출물동량
전 국	704,066,789	134,467,366	569,699,504	418,821,483	150,777,920
부 산 항	117,228,960	15,329,876	101,899,084	54,744,694	47,154,390
대 비	16.65	11.40	17.89	13.07	31.27

자료 : 해양수산부, “해양수산통계연보”, 2000.

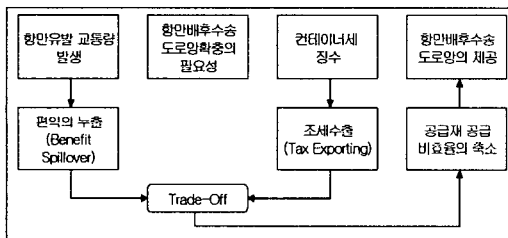
1) TCR(Trans-China Railway) : 중국대륙 횡단철도.
 2) TSR(Trans-Siberia Railway) : 시베리아대륙 횡단철도.

<표 2-4> 항만별 컨테이너 처리실적 및 추이

(단위 : TEU, %)

		전국	부산	인천	광양	마산	울산
'97	물동량	5,475,040	4,811,279	508,062	19,141	37,669	93,009
	전국비	(100.00)	(87.88)	(9.28)	(0.35)	(0.69)	(1.70)
	전년비	-	-	-	-	-	-
'98	물동량	6,098,133	5,311,509	514,847	68,234	27,320	125,829
	전국비	(100.00)	(87.10)	(8.44)	(1.12)	(0.45)	(2.06)
	전년비	11.38	10.40	1.34	256.48	-0.27	35.29
'99	물동량	6,903,815	5,655,533	574,656	454,696	35,879	149,493
	전국비	(100.00)	(81.92)	(8.32)	(6.59)	(0.52)	(2.17)
	전년비	13.21	6.48	11.62	566.38	31.34	18.81
'00	물동량	9,191,107	7,615,043	611,261	677,747	41,766	236,296
	전국비	(100.00)	(82.85)	(6.65)	(7.37)	(0.45)	(2.57)
	전년비	33.13	34.65	6.37	49.05	16.41	58.06
'01	물동량	9,800,687	7,906,807	660,593	846,462	64,790	247,978
	전국비	(100.00)	(80.68)	(6.74)	(8.64)	(0.66)	(3.53)
	전년비	6.63	3.83	8.07	24.89	55.17	4.93

자료 : 1) 한국컨테이너부두공단.
2) 해양수산부, "해양수산통계연보", 2000.



자료 : 부산광역시, "컨테이너세 징수기한 연장 타당성 검토에 관한 연구", 2001. 4.

<그림 2-1> 컨테이너세의 이론적 개념도

부산시는 자치단체 가운데 유일하게 컨테이너세의 신설을 제기하였는데, 이는 부산항이 우리나라 최대의 항만이라는 점과 직접적으로 관련이 있다. 부산시는 지형적인 조건과 대도시 가운데 최저 도로율이라는 악조건 속에서 국가 기간항만의 역할을 수행함으로써 항만화물 수송차량에 의한 심각한 도심교통혼잡이 발생하고 있다. 항만배후도로의 체계적인 건설이 교통난을 완화하고, 수출입기업의 물류비용을 절감시키며, 부산항의 기능을 최적화하는 가장 바람직한 대안으로 등장하였다.

그러나 부산시의 재정 형편 상 대규모 재원 마련

이 불가능하며, 중앙정부의 지원에도 크게 기대할 수 없음을 따라 항만과 관련한 새로운 재원을 모색하는 것이 가장 현실적인 방안으로 부각되었다. 이에 따라 항만의 배후도로 건설경비 재원확보를 위하여 지난 1992년부터 컨테이너세를 10년간 부과하기로 하여 도입(1992. 1 - 2001. 12) 하였으며, 징수기간 만료후 5년간 컨테이너세 징수기간(2002. 1 - 2006. 12)을 연장하였다.

컨테이너세 부과대상은 화물이 들어있는 컨테이너 중 환적컨테이너와 연안컨테이너를 제외한 모든 컨테이너로 하며, 지방세법에서 정한 15,000원/TEU을 시조례에 의해 50%범위내 조정을 통하여 20,000원/TEU으로 조정하였다.

2.2.2 징수현황

부산시는 '01년까지 10년간 총 5,817억원을 징수하여 목표대비 116.35%의 컨테이너세를 징수하였다.

'96년부터 컨테이너 처리량이 급증하여 9년만에 목표금액을 초과 징수하였으나 징수만료 기한인 2001년까지 계획한 항만배후도로를 완공하지 못하자, 도로건설재원을 마련하기 위하여 컨테이너세 징수기간을 5년 연장하였다.

<표 2-5> 컨테이너세의 개요

구분	내용
부과근거	지방세법, 지방자치단체 조례
부과주체	부산광역시
부과목적	지역의 균형개발 등에 소요되는 재원확보 (항만배후도로 건설 소요 경비 충당:조례)
부과대상	수출입 적컨테이너화물을 대상 (공컨테이너, 연안화물, 환적화물 제외 : 자치단체 조례)
부과세율	20,000원/TEU(15,000원/TEU:조례로 50/100 범 위내 가감조정 가능)
납세자	컨테이너화물의 실제화주 (단, 징수편의상 선사 지사 및 대리점을 특별 징 수자로 지정)

자료 : 국립수산진흥원, "항만운영정책관리과정교제", 2001.

<표 2-6> 컨테이너세 징수현황 (단위 : 백만원)

연도별	컨테이너 신고량			징수 세액	누계	목표비
	계	과세	비과세			
1992	2,755	1,878	877	37,200	37,200	7.44
1993	3,091	2,170	921	43,836	43,836	16.21
1994	3,838	2,489	1,349	49,996	131,032	25.21
1995	4,480	2,846	1,634	56,671	187,703	37.54
1996	4,760	2,960	1,800	59,139	246,842	49.37
1997	5,275	3,171	2,104	63,363	319,205	63.84
1998	5,837	3,060	2,772	61,137	371,342	74.27
1999	6,644	3,509	3,135	66,772	438,114	87.62
2000	7,778	3,733	4,054	72,923	511,037	102.21
2001	7,916	3,528	4,388	70,736	581,773	116.36
총계	52,236	29,554	22,691	581,772	-	-

자료 : 부산광역시 내부자료.

<표 2-7> 항만배후도로 건설사업 추진현황(2001년 2월말)

사업명	구간	사업기간	연장(km)	총사업비(억원)	투자액			공정(%)	국고보조율(%)	비고
					2000까지	2001	2002이후			
①동서고가도로	문현로타라-감전IC	'88-'94	13.0	4,633 [248]	4,633 [248]	-	-	100	(5.4)	완료
②동서고가접속도로	주례동-부산여대	'92-'94	2.1	314	314	-	-	100	-	"
③충장로고가도로	동아제분-도시고속도로 입구	'91-'93	1.3	143 [71]	143 [71]	-	-	100	(50.4)	"
④구포대교,접속도로	구포동-대저동	'90-'93	4.2	1,261 [133]	1,261 [133]	-	-	100	(10.5)	"
⑤광안대로	수영49호광장-센텀시티 부근	'94-'02	7.42	7,873 [2,634]	6,086 [2,170]	1,374 [300]	413 [164]	82	33.5 (35.7)	공사중 지방채등 1,390
⑥수영도로	수영Cy-구서IC-노포IC	'92-'02	15.9	2,956 [1,052]	2,524 [1,052]	-	432	85	35.6 (41.7)	공사중
⑦제3도시고속도로	제5부두-강서대교입구	'96-'01	10.8	7,614 [2,606]	6,853 [2,306]	669 [300]	92	89	34.2 (33.6)	공사중 지방채661, 민자1,807
⑧감천항배후도로	장림고개-(구)해양고	'92-'04	5.1	1,186 [388]	909 [388]	40	237	76	32.7 (42.7)	공사중
⑨다대항배후도로	감전사거리-덕천IC	'96-'05	9.3	3,052 [1,221]	764 [368]	207 [61]	2,081 [792]	26	40.0 (48.2)	공사중
⑩온천천고가도로	수영도로-만덕터널입구	'03-'08	8.03	3,500	-	-	3,500	0	-	미확공

자료 : 부산광역시 내부자료.

주 : 1) []안은 국비지원액임.

2) ()안은 사업 시작일로부터 사업 완료일까지(진행중인 사업은 2000년까지)의 국고보조율임.

2.2.3 항만 배후도로

“항만배후도로확충 10개년 계획(1992-2001)”에서 확정된 10개 노선의 완공년도는 '01년으로 총 1조 5,860억원의 사업비가 투자될 것으로 계획하였다. '01년 초까지 예상 사업비를 초과하는 2조 3,487억원(국비 6,736억원 포함)이 투입되었으나 완공되지 못하였다. '01년 2월말 현재 동서고가도로 등 4개 노선은 완공하였으나, 광안대로등 4개 노선은 76% ~ 89%의 공정을 보이고 있으며, 다대항 배후도로의 공정률은 26%에 그치며, 온천천고가도로는 시공도 못한 상태에 있다.

컨테이너세 부담자의 입장에서는 당초 징수 목표액 5,000억원을 초과하여 부담하였다. '00년말까지 조달된 재원은 시비가 41.9%, 국비가 28.7%, 컨테이너세가 21.7% 그리고 민자유치가 7.7%에 달한다.

<표 2-8> 2000년 말까지 재원 조달내역

(단위 : 억원)

계	시비	국비보조	민자유치	컨테이너세
23,487	9,834	6,736	1,807	5,110
100%	41.9%	28.7%	7.7%	21.7%

자료 : 한국무역협회, 한국항만경제학회, “컨테이너 지역개발세에 관한 토론회”, 2001.

주 : 기 투자된 시비 9,834억원중 2,550억원은 지방채, 차관으로 충당.

항만배후도로는 고속도로와 항만을 연결시켜 주는 도시내 연결도로이다. 부산항 입·출항 컨테이너의 시내 통과노선은 부산항과 ODCY, 경부고속도로 및 남해 고속도로간의 연결노선이다.

2.3 컨테이너세의 사회적 파급효과

2.3.1 긍정적 측면

10년간의 컨테이너세를 포함한 항만배후도로 확충 사업비의 투자로 인하여 부산시의 교통여건이 크게 개선되었으며, '91년 대비 '99년도에는 차량은 117% 증가하였으나, 주행속도는 101% 빨라졌다.

<표 2-9> 연도별 주행속도 조사

구 분	'91년말	'99년말	비 고
차량대수	35만대	76만대	41만대 증가
주행속도	19.5km/h	39.2km/h	19.7km/h 증가

자료 : 부산광역시, “부산시정백서자료”.

주 : 차량대수는 배이상 증가, 주행속도는 오히려 빨라짐.

또한, 주 컨테이너 도로인 동서고가도로에서 컨테이너 주행속도가 2배 이상 빨라졌다.

<표 2-10> 운행지역별 주행속도 조사결과

도심지역	외곽지역	도시고속도로	동서고가도로
21.1km/h	24.1km/h	51.7km/h	50.9km/h

자료 : 부산광역시, “부산시정백서자료”.

주 : 컨테이너 차량의 주 운행도로의 주행속도가 2배 이상 빠름.

2.3.2 부정적 측면

부산시의 컨테이너세 징수는 복합운송제 등 선진 물류제도의 정착을 저해하며, 물류비용의 상승요인과 함께 형평성을 이유로 한 지자체의 재원확보를 위한 방안으로 다른 항만도시로의 확산의 빌미를 제공하고 있다.

<표 2-11> 항만별 컨테이너세 징수관련 검토내용

지 역	항만	내 용
부산광역시	부산항	· 1992-2001 5천억원목표 · 2002-2006 연장
울산광역시	울산항	· 1996년 (3년 유보) · 1999년 (3년 유보)
경상남도	마산항	· 1997년 (3년 유보) · 2000년 (3년 유보)
전라남도	광양항	· 컨테이너물량 유치를 위하여 폐지
인천광역시	인천항	· 화주들에게 인센티브를 주기위하여 징수조례를 폐지
경기도	의왕 ICD	· 지방세법 개정을 통하여 ICD 통과 컨테이너세 도입추진검토
경상남도	양산 ICD	· ICD 개장시 통과 컨테이너세 도입 추진검토(물류비 경감 차원 폐지)

자료 : 한국무역협회, 한국항만경제학회, “컨테이너 지역개발세에 관한 토론회”, 2001.

제3장 컨테이너세의 타당성 검토

3.1 사회간접자본시설 측면

항만시스템은 접안, 하역, 보관, 포장 및 운송 등이 상호 보완적으로 최적화 될 때에 사회간접자본 시설로서의 기능을 고도화할 수 있다. 따라서 항만에서 역외로 연결되는 도로망은 항만의 일부시설로 간주되어야 한다. 항만배후도로의 건설재정을 광양항은 100% 전액을, 울산항은 73%를 국비에서 지원하였으나 우리나라 컨테이너 수출화물의 90% 이상을 처리하는 부산항의 항만배후도로 건설에는 중앙정부가 28.8%만을 지원하여 형평성에 크게 어긋나고 있다.

3.2 화주와 선사측면

항만간의 고객 유치 경쟁이 치열해지자 화주나 선사가 사회간접자본시설이 완비된 항만으로 이용항만을 옮기는 사례가 증가하고 있다. 부산항에 입항하는 선주와 화주는 부산항의 시설사용료와 컨테이너세의 부과로 인하여 중복된 담세 부담을 느끼고 있다.

또한, 컨테이너세를 부담한 차량이 항만배후도로를 이용할 시 도로통행료를 부담하게 되면 오히려 도로통행료의 절감을 위하여 항만배후도로를 회피하는 요인으로 작용할 가능성이 다분하다.

물류비 부담이 가중됨으로써 부산항을 기피하여

<표 3-2> 부산항 항만 시설사용료 실적

(단위 : 백만원)

	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
접안료	4,631	5,290	6,760	6,913	5,598	6,744	7,019
정박료	3,930	4,308	3,565	2,698	1,959	2,091	2,633
船舶입항료	17,685	20,103	21,391	18,021	16,001	17,914	18,184
貨物입항료	13,154	15,022	16,298	14,070	15,840	18,393	17,447

자료 : 부산지방해양수산청 통계 및 컨테이너부두공단 통계.

주 : 접안료는 부산항 컨테이너 전용부두의 컨선 접안료이며, 정박료와 화물 및 선박 입항료는 재래부두분을 포함한 전체 금액임.

<표 3-3> 부산시내 유료통행로 현황

계	도시고속도로	구덕터널	만덕터널	황령터널	동서고가	수정터널	백양터널	광안대로
8	2	1	1	1	1	1	1	1(예정)

자료 : 인터넷 자료.

광양, 울산, 마산, 평택, 인천항 등을 이용하는 현상이 늘어나고 있다. 특히, 채산성이 낮은 제지업계는 마산항, 울산항 등 인근 항만으로 옮기는 사례가 빈번히 발생하고 있다.

항만선택의 패턴은 기항지를 변경하면 원래 이용하던 항만으로 되돌아오지 않는 비가역적 특성을 가

<표 3-1> 타 항만 배후도로건설 국고보조 현황(2000년 12월말)

사업명	사업기간	총사업비		기투자 사업비내역			잔여사업비	비고
		합계	국비	합계	국비	시비		
울산항 배후수송도로 (남구 삼산동-여천동)	'97-'01	61,417 (100.0)	44,946 (73.2)	55,035 (100.0)	40,713 (74.0)	14,3221 (26.0)	6,382 (시비2,149)	광역시도
광양항 동측전용도로 (컨부두 - 동광양 IC)	'94-'98	107,400 (100.0)	107,400 (100.0)	107,400 (100.0)	107,400 (100.0)	-		광역시도
광양항 서측전용도로 (컨부두 - 광양 IC)	'96-'03	269,000 (100.0)	269,000 (100.0)	28,400 (100.0)	28,400 (100.0)	-		광역시도

자료 : 각 시도 내부자료.

주 : 1) 지방채 발행으로 9,000백만원 조달.

<표 3-4> 5대 컨테이너 항만의 적 컨테이너처리 실적

(단위 : TEU)

	계	부산	인천	광양	마산	울산	
'97	계	3,861,818	3,413,338	354,622	10,351	24,941	58,566
	(점유비)	(100.0)	(88.4)	(9.2)	(0.3)	(0.7)	(1.5)
	전년비		7.1	10.9	24.6	34.6	96.6
'98	계	3,759,846	3,304,404	314,042	44,952	18,724	77,724
	(점유비)	(100.0)	(88.9)	(8.4)	(1.2)	(0.5)	(2.1)
	전년비		-3.2	-11.4	334.3	-24.9	32.7
'99	계	4,414,114	3,562,626	424,699	305,201	26,108	95,480
	(점유비)	(100.0)	(80.7)	(9.6)	(6.9)	(0.6)	(2.2)
	전년비		7.8	35.2	578.9	39.4	22.8
'00	계	6,051,539	4,943,410	470,910	454,949	32,230	150,040
	(점유비)	(100.0)	(81.7)	(7.8)	(7.5)	(0.5)	(2.5)
	전년비		38.7	10.9	49.1	23.4	57.1

자료 : 해양수산부, "해양수산통계연보", 2000.

<표 3-5> 주요도로의 차종별 교통량 구성비

구분	버스	승용차		승합차	소형화물	대형화물	컨테이너
		자가용	영업용				
교통량(대)	160,979	1,630,096	438,631	374,977	489,390	120,006	47,448
구성비(%)	4.94	49.98	13.45	11.50	15.00	3.68	1.45

자료 : 부산광역시, "2000차량교통량조사결과", 2001.

주 : 주요도로는 2000차량교통량 조사결과 보고서의 조사지점 전체를 의미함.

지고 있다³⁾. 컨테이너세 징수대상의 적 컨테이너를 취급하는 5대 컨테이너 항만의 실적에 따르면, 부산항의 점유율은 '97년 88.4%에서 '00년 81.7%로 점점 낮아지고 있으며, 부산의 인근 항만중 컨테이너 터미널 시설을 가진 울산항과 광양항은 '97년 1.5%와 0.3%에서 '00년에 2.5%와 7.5%로 높은 신장세를 보이고 있으며, 이 같은 현상은 지속될 것으로 예상되고 있다. 서해안고속도로, 전라선 철도의 직선화 공사 및 대전 - 진주간 고속도로 완공에 따라 경인지역 및 서해안 지역의 컨테이너 물동량은 광양항등지로의 이전을 더욱 가속화할 것이며, 이에 따라 부산

항의 위상은 점차 낮아질 것으로 예상된다.

3.3 항만배후도로의 성격 측면

지방자치단체의 재원으로 건설되어야 할 부산시 계획도로와 중앙정부의 사회간접자본성격의 항만배후도로의 성격의 구분이 명확해야 한다. 컨테이너 차량이 교통체증의 원인이라는 이유로 항만배후도로를 건설하나, '00년도 교통량 조사에 따르면 컨테이너 차량은 1.45%에 불과하며 승용차와 승합차가 74.93%를 차지하고 있어 교통체증의 원인이라는 데는 무리가 있다.

3) 지진으로 인하여 선사들이 고베항에서 부산항, 요코하마항 등으로 기항지를 변경한 후 고베항의 항세가 회복이 불가능할 정도로 약해짐.

“항만배후도로확충 10개년 계획(1992-2001)”중 광안대로와 온천천고가도로의 공사계획은 항만배후도로보다는 부산시 도시계획도로의 성격으로 간주함이 무리가 없다. 또한 부산신항 개항시 입·출항되는 컨테이너는 부산시 권역이므로 컨테이너세의 징수에 대한 문제가 제기될 것이다. 부산시내를 통과하지 않는 신항의 컨테이너는 그 대상이 될 수 없기 때문에 같은 지역내에서도 형평성의 문제가 발생하게 된다.

3.4 부산항의 위상 측면

부산항의 경쟁항만인 싱가포르, 홍콩, 고베, 카오슝 등과 같은 항만은 시설사용료의 경감을 통해 경쟁력을 높이고 있다. 이에 반해 부산항은 컨테이너세를 부과함으로써 수출물품의 물류비를 증가시켜 수출, 고용, 국민소득을 감소시키며 컨테이너 화물에 부담을 가중시킴으로써 화물의 규격화를 통한 선진 물류제도 정착을 위한 국가정책을 저해하는 요인이 되고 있다. 또한 부산항의 경쟁력을 약화시켜 동북아 물류 중심항으로의 육성전략에 배치되는 효과로 화물유치전략에 차질이 우려된다.

제4장 결 론

지역성향을 벗어난 부산항은 우리나라의 대표적인 사회간접시설로서 국가경제발전의 견인차 역할을 수행해 왔다. 향후 동북아 물류중심항으로의 기능을 원만히 수행할 수 있도록 항만관련시설들의 상호보완적인 시스템화를 통하여 세계제일의 물류기지로 발전시키기 위하여 정부가 부산항 항만배후도로의 시설주체가 되어야 한다.

이에 본 논문에서는 부산항의 발전을 저해하는 컨테이너세의 문제점과 폐지에 관한 현실적인 접근을 통해 컨테이너세와 그 용도에 관한 분석 및 현황과약을 바탕으로 컨테이너세의 타당성 여부를 검토하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

첫째, 사회간접자본시설측면으로서 항만에서 역외 고속도로까지를 연결하는 항만배후도로는 항만

의 일부분으로 간주하여야 한다. 항만은 정부가 투자하는 사회간접자본시설로써 항만시설의 일부분인 항만배후도로의 건설에 대한 투자비는 지자체의 지역개발세에 의존하기 보다는 국고지원으로 이루어져야 한다.

둘째, 화주와 선사측면에서는 부산시가 컨테이너세를 징수함으로써 화주와 선사는 항만시설사용료와 함께 컨테이너세를 부담함으로써 이중적인 비용을 지불하고 있다. 이는 화주와 선주의 부산항 기피현상을 유발시켜 국내 5대 항만에서 부산항이 차지하는 컨테이너화물 처리 점유율이 지속적으로 감소하고 있는 실정이다. 또한 선주와 화주는 기항지를 변경하면 되돌아오지 않는 비가역적 특성을 가지고 있으므로 그 문제는 더욱 가시화될 것으로 예상되므로 컨테이너세는 조속히 폐지되어야 한다.

셋째, 항만배후도로의 성격측면에서는 컨테이너는 부산시내 교통체증을 유발시키는 주 요인으로 작용하여 건설하는 것을 명분으로 하나, 실질적인 교통량 조사에서 컨테이너 차량은 1.45%에 불과하여 교통체증의 원인이라 주장하기에는 다소 무리가 있다. 또한 “항만배후도로확충 10개년 계획(1992-2001)”에서 추진하고 있는 항만배후도로 중 도시계획도로의 성격을 가지고 있는 도로가 포함되어 있어 성격의 구분이 불명확하다. 따라서 각 도로의 컨테이너 차량 이용 가능성을 재검토 하여 보아야 한다.

넷째, 부산항의 위상측면에서는 부산항과 경쟁관계에 있는 싱가포르, 홍콩, 고베, 카오슝과 같은 항만은 시설사용료의 경감을 통해 경쟁력을 높이고 있다. 그러나 부산항은 이에 반하는 컨테이너세라는 추가적인 세금을 부과함으로써 동북아 물류중심항으로서 육성하기 위한 국가정책에 배치되어 화물유치 전략에 큰 차질을 빚고 있다. 따라서 징수기간 연장에 대한 타당성의 재검토가 필요하다.

참 고 문 헌

- 1) 부산광역시, “컨테이너세 징수기한 연장 타당성 검토에 관한 연구”, 2000. 4.

- 2) 한국무역협회, 한국항만경제학회, “컨테이너 지역개발세에 관한 토론회”, 2001. 11.
- 3) 국립수산진흥원, “항만운영정책관리과정교재”, 2001.
- 4) MBC, “부산 포커스 MBC 토론회 자료”, 2001. 11.
- 5) 한국무역협회, “지방세법중 컨테이너 지역개발세 폐지건의”, 2001. 4.
- 6) 해양수산부, 한국컨테이너부두공단, “항만개발 계획 재수립 관련 정책토론회”, 2001. 5.
- 7) 해양수산부, “해양정책의 국제적 동향과 우리나라의 정책방안”, 2001. 12.
- 8) 한국컨테이너부두공단, “한국컨테이너부두공단에 대한 정부 출연 필요성”, 2001. 6.
- 9) 부산지방해양수산청, “부산항 발전방안”, 2001. 12.
- 10) 한국컨테이너부두공단, “동북아 Hub-Port 개발 계획”, 2001.