

한·일간 항만관리 형태의 비교분석

Comparative Analysis on Port Management Type between Korea and Japan

박경희*

목 차

- I. 서론
- II. 항만관리제도와 항만정책
 - 1. 항만관리제도
 - 2. 항만정책
- III. 한국과 일본의 항만관리제도
 - 1. 한국의 항만관리제도
 - 2. 일본의 항만관리제도
- IV. 한일 양국의 항만관리제도 비교분석
 - 1. 항만관리기구
 - 2. 항만공사제도
 - 3. 항만이 지향하는 목표와 기능
 - 4. 시사점
- V. 결론

Key Words: 항만관리제도, 일본의 식민지 경험, 정부기관에 의한 항만관리형태, 항만공사제도

Abstract

When comparing the port management type between the both countries, there are some differences at some aspects. And also Korea is to move forward a hub port and logistics center in Northeast Asia while Japan is to pursue providing the port logistics service necessary for the Japanese economy. Major findings and implications are as follows. First, Port authority system should be extended to Gwangyang and Pyeongtaek port step by step. Second, any port which did not introducing a port authority system should enhance cooperating with its own local administration. Third, a port marketing strategy must be established and implemented by a port authority.

I. 서론

한국과 일본은 위치적으로 가장 가까운 이웃 나라이고, 문물교류에 있어서도 현재까지 가장 활발히 진행되고 있는 아주 친밀한 나라이다. 한국과 일본의 항만개항이 외세에 의한 것이란 지, 양국 다 부존자원이 부족하여 인적 자원과 기술력을 바탕으로 한 가공무역을 통해 발전한 것 등 비슷한 환경을 가진 나라이면서도 한국은 일본의 식민지시대를 거친 경험을 갖고 있어 일본에 대한 복합적인 감정을 갖고 있기도 하다.

그러나 식민지의 경험과 지경학적인 위치, 일본의 앞선 문화 때문에 경제·사회·문화 등 전반적인 부문에서 일본은 한국에게 밀접한 영향을 끼치고 있으며 한국의 항만관리제도에 있어서

* 부경대학교 국제통상학부 강사, pgh6424@hanmail.net, (019)526-6424

도 가장 영향을 많이 받은 나라가 일본이다.

일본은 한국보다 22년 앞선 1854년에 개항을 하였고, 1960년대 고도성장과 함께 연안부를 중심으로 대규모의 항만개발과 정비가 이루어졌으며, 항만과 배후도시를 중심으로 무역 뿐 아니라 국내경제에 있어서도 중요한 역할을 수행해오면서 일본을 세계 제2의 경제대국으로 발전시켰다. 이러한 일본의 항만관리 형태는 1950년까지는 중앙정부에 의하였으나 1950년 항만법개정으로 지방자치단체에 의한 항만관리체제로 변모하면서 현재는 다양한 체제의 항만관리 형태로 전환하였다.

한국은 일본과의 강제적인 조약에 의해 1876년 부산항을 개항하였으며, 오랫동안 국유국영의 항만관리체제를 지속해왔다. 처음부터 일본의 통치하에 관리 운영해 온 탓에 해방이 된 후에도 그 조직을 오랫동안 유지해왔으나 현재는 항만운영의 효율화를 꾀하면서 운영에 있어 민영화로 많이 전환되었고, 부산항과 인천항에는 항만공사제도도 도입되었다.

본고에서는 한국과 일본의 항만관리체제의 변천사와 정책들을 살펴보고 현재 한·일의 항만관리형태를 비교해 보면서 우리나라 항만 관리의 나아갈 방향을 모색해보고자 한다.

논문은 제1장 서론, 제2장 항만관리제도와 항만정책, 제3장 한일 항만관리 변천사, 제4장 한일간 항만관리형태의 비교분석, 제5장 결론으로 구성되었다.

항만관리제도와 관련한 선행연구로는 김학소·김범중, "항만관리운영의 국제비교와 우리나라의 정책방향: 부두운영회사제도 도입을 중심으로", 해운산업연구원, 1994. 전국경제인연합회, "항만의 경쟁력 제고 과제", 1997. 정필수·김형태, "새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안", 한국해양수산개발원, 1998. 한국행정연구원·한국해양수산개발원, "항만공사제 도입방안 연구", 2000. 한국해양대학교 항만연구소·부산발전연구원, 부산항자치공사 도입방안에 관한 연구, 2000. R. O. Goss, "Port Authorities in Australia", Occasional Paper, Federal Bureau of Transport Economics, Australian Government Publishing Service, Canberra, 1987. J. G. Baudelaire, "Port Administration and Management", The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, Japan, 1986. 가 있으며 일본항만의 연구로는 박태원, "일본 5대 항만의 중장기 개발 비전", 해양수산동향, 제1070호, 2002. 김우호, "일본의 슈퍼중추항만 추진동향과 시사점", 해양수산동향 제1105호, 2003. 오용식, "항만정책과 항만개발전략: 일본의 사례", 월간 교통, 통권 제70호, 2003. 박경희, "일본 컨테이너항만의 위기와 대응전략 연구", 한국항만경제학회지, 제20집, 제2호, 2004. 山上 徹, 「日本の構造改革特區'と首都圏港灣經營の課題」, 국제상학, 제19권 제1호, 2004. 가 있다.

II. 항만관리제도와 항만정책

1. 항만관리제도

각국의 항만관리제도는 그 나라의 지정학적인 위치, 지리적 여건, 역사적 발전, 경제사회적 배경, 그리고 정치 및 행정제도와 각국의 사정에 따른 특수성을 가지고 발전하였다.

또한 항만은 다른 경제 시스템과는 달리 공공기관에서 일상적으로 처리하는 정부의 권력행정인 경찰업무와 세관, 항로의 유지 및 안전관리, 검역 및 동식물 방역, 출입국 관리, 기타 산업안전 관련업무와 항만운영 관리자로서의 경제적이고 생산적인 제 활동인 선박운항의 지원, 화물

조작, 보관, 해운의 전후방 육상운송 등을 동시에 처리해야 하는 과제를 가지고 있어서 각국의 항만관리 운영에는 어떠한 형태로든지 국가나 지방자치단체가 참여하고 있다고 할 수 있다.

1) 항만관리제도의 종류

일반적으로 항만은 운영주체와 그 성격에 따라 국영제(State-Owned Ports), 지방자치제(Municipal Ports), 공영자치제(Authoronomous Port Authority, 항만공사제), 사유제(Company Ports)의 4가지 유형으로 대별할 수 있다.¹⁾

항만관리자의 시설운영에 따라 지주형항만(Landlord-Port), 도구형항만(Tool-Port), 운영형항만(Operating-Port)으로 나누기도 한다.

2) 주요 선진국의 항만관리 형태²⁾

(1) 영국

영국의 항만관리 형태는 국영, 포트 오소리티, 지방자치단체 직영, 사유항의 네 종류가 다 존재한다. 국영항으로서는 1947년에 교통법을 제정하여 자립하지 못한 군소항을 국유화하여 관리하였다.³⁾ 포트 오소리티 형태는 London, Clyde, Forth 등 많은 대형항구가 이에 속한다. 지방자치 형태의 항만으로서는 Preston, Portsmouth, Boston 등 중소형항만이 이에 속하며, 사유항으로서는 그리 많지 않고 Liverpool, Manchester, Felixtow 항을 들 수 있다.

(2) 미국

미국은 연방정부가 직영하는 항만은 없으며 주정부에서 모두 관할하고 있다. 미국의 항만 행정 및 관리에 있어서 항만의 소유형태별로 보는 분류는 매우 다양하다. 항만내의 시설소유주체에 따라 세 가지로 분류할 수 있다.⁴⁾ 첫째 주정부 또는 산하 행정기관, 둘째 지방자치단체, 셋째 사유항이다. 관리형태면에서도 다양한데 어떤 항만은 주정부나 지방자치단체의 행정기관이 직접관리하고 반면에 많은 항만이 주법에 의해 설립된 특별법인에 의하여 운영된다.

(3) 프랑스

프랑스에는 300여개의 대소항만이 있다. 전통적으로 항만의 운영에 있어 국유국영을 원칙으로 해왔다. 그러나 중앙집권적 관리에 따른 비효율 때문에 경쟁력이 떨어지자 주요 6대항을 자치제로 전환하였다. 6대항은 마르세이유항, 르아브르항, 던케르크항, 난트/싼나제크항, 투안항, 볼트항이며 나머지 항은 중앙정부가 관리한다.

1) 한국행정연구원 한국해양수산개발원, 항만공사제 도입방안 연구, 최종보고서, 2000. 6. pp.IV3-7.

2) 최재수, 항만관리론, 한국해양대학교 출판부, 1994. pp. 229-232.

3) 국영항이었지만 그 관리체제는 기업체제 형태로서 BTDB를 거쳐 ABP(Associated British Port)라는 국영기업체에서 통합운영하였다. 여기에 속한 항만은 Hull, Swan, Cardiff, Southampton 등 19개 항이다. Alan E. Branch, Elements of Port Operation and Management, Chanman and Hall, London, 1986. p.177.

4) J. G. Baudelaire, "Port Administration and Management", The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, Japan, 1986. p.97.

(4) 싱가포르

싱가포르의 항만관리는 통신정보통신부 산하조직인 MPAS(Maritime and Port Authority of Singapore)가 담당하며 해운항만에 대한 총괄업무와 규제업무를 맡고 있다. 실질적인 항만투자 및 운영은 PSA(Port of Singapore Authority Corporation)이 담당한다.

3) 현대 항만관리운영의 목표와 과제⁵⁾

과거의 항만과는 달리 세계 무역규모가 커지고 기술발전, 수송형태의 진전 등이 일어나면서 항만의 역할도 공업, 상업기능이 동시에 수행되는 곳으로 바뀌었고 더 나아가 국제생산/분배체제 속에서 종합적인 서비스가 제공되는 점점으로 인식되게 되었다. 단순히 자국의 수출입화물처리에만 급급하던 때와는 달리 외국의 환적화물을 유치하여 거기서 얻어지는 수입으로 국가경제 및 지방경제를 활성화시키기 위하여 경쟁이 극심하여진 오늘날의 항만관리운영은 그 목표가 항만마다 다를 수 있다.

(1) 항만관리운영의 목표

항만관리운영의 목표는 전통적인 화물처리서비스를 중추 기능으로 하되 종합 물류관리차원에서 이루어져야 한다. 이를 달성하기 위해서는 선박, 화물, 정보와 관련된 서비스를 극대화하여 생산성 향상, 효율성 달성, 전문성 확보로 수익성을 달성할 수 있을 것이다.

(2) 과제

위와 같은 항만목표를 달성하기 위하여 세계 주요항만들은 꾸준히 노력하고 있으며 그 내용으로는 항만시설의 확충, 항만행정의 간소화, 항만운영의 민영화, 항만경쟁체제의 확립, 항만운영기법의 첨단화, 신기술의 도입 등이다.

2. 항만정책⁶⁾

국가가 항만과 관련해서 특정한 권력을 행사하는 일반 정책에는 한계가 있다. 예를 들면, 일본이나 영국의 경우 항만의 위치가 제한되어 있어 항만개발에 어려움이 많고 해상과의 접근이 제한되어 있는 대륙국가들의 경우 항만개발과 관련한 경험이 부족하기 때문에 정책상의 한계가 있다. 지역체제로 무역을 하는 EU의 경우 많은 항만들이 불공정한 경쟁을 회피하기 위해 가격이나 국가 보조금 항목에 국가의 중앙 정책에 따르고자 한다.

1) 항만정책의 목표

항만정책의 목표는 첫째 화물처리량의 극대화, 둘째 항만운영이익의 극대화, 셋째 항만서

5) 김학소의, 항만관리운영의 국제비교와 우리나라의 정책방향, 한국해양수산개발원, 정책자료, 1994. 12. pp.10-14.

6) Patrick M. Alderton, Port management and operations, 2nd edition, London, Lloyd's of London Press, 2005. p.255.

비스 비용의 최소화, 넷째 국가 또는 지역경제에 대한 기여도의 극대화이다.

2) 항만정책의 특성

각 나라의 항만정책은 그 나라의 사회 및 경제정책 목표에 따라 결정되어지는데, 항만은 국가경제에 영향을 미치는 사회간접자본이므로 국가가 관리하여야 한다는 논지로 항만시설을 기간산업으로 간주하여 공공개념으로 정책이 집중되었으나, 최근에는 항만관리에 상업성을 부가하여 항만관리 주체가 중앙정부에서 지방정부로, 지방정부에서 민간으로 전환되어 가는 정책을 펼치고 있다.

3) 항만정책의 유의사항

첫째 항만은 한 국가에 있어 외부국가간의 주요 연결고리이며 국가경제의 중요한 요소임을 명심하여야 한다. 둘째 항만은 한번 투자되면 장기간 위임되는 매몰비용이라는 비싼 자본비용을 치러야 한다. 셋째 항만이 공백상태로 존재하면 안 된다. 넷째 항만이 발전함에 따라 구도시 중심에 위치하는 것이 아니라 도심지와 떨어진 곳에 항만이 위치하게 된다.

4) 항만정책에 관계되는 요소들

여러 단체들과 이해관계자들은 거대하고 복잡하며 다루기 힘든 항만활동(port activities), 항만관리(port management), 항만행정(port administration)에 관여하고자 한다. 즉 항만관리를 운영하는 데는 여러 제한 요소들이 영향을 미치게 되고 국가와 항만사이의 관계는 다양한 항만 소유 형태에도 불구하고 밀접한 연관을 맺고 있다. 항만정책에 영향을 미치는 요소들로서는 고객(화주), 고객(선주), 중앙정부, 무역협회, 국제조약, 지역무역협회, 압력단체(환경론자), 이웃항과의 경쟁 등이 있다.

III. 한국과 일본의 항만관리제도

1. 한국의 항만관리제도

1) 항만관리제도의 변천사

(1) 외세에 의한 개항

우리나라의 대외교역을 시작한 항만으로서의 최초의 개항은 1876년 병자수호조약부터이다. 병자수호조약은 일본의 무력에 의한 강압으로 타의에 의하여 체결되었으므로 이 조약에 의하여 이루어진 개항도 자의에 의한 개항이라기보다는 외세의 압력에 의한 개항이라 할 수 있다. 일본은 이 조약으로 부산항을 포함한 3개항(부산항, 인천항, 원산항)을 개항할 것을 요구하였다.

(2) 일제치하의 항만관리

일본이 강압적으로 부산항과 인천항, 원산항의 3개항을 개항할 것을 요구한 것은 항시 중국대륙에의 진출을 염원해 온 일본의 대륙진출의 구상과 소위 대동아공영권형성의 기반을 수립하기 위한 목적 때문이었다. 결국 일본의 아시아대륙 진출에 한반도가 교량역할을 한 셈이다. 그러므로 일제식민지하의 항만관리는 자연적으로 일본의 목적을 편리하게 수행할 수 있는 체제로 구성될 수밖에 없었다. 철도와 마찬가지로 항만도 철도가 속한 총독부 교통국에 소속하여 직영으로 운영되었다.

(3) 정부수립후의 항만관리

해방 후 미군정기간과 한국정부가 수립된 후에도 정부조직은 일제치하의 행정조직의 골격이 거의 그대로 유지되었다. 따라서 항만관리체제도 역시 일제총독부치하의 국유·국영이라는 기본골격이 그대로 유지되었으며 항만의 계획, 건설기능과 관리, 운영기능이 건설부와 교통부로 이원화되는 불합리한 행정제도였다. 따라서 항만의 계획과 건설기능을 이와 전혀 관계없는 건설부에서 관장하는 까닭에 수요와 이용자의 편의를 무시한 개발계획이 되어 버렸다.

(4) 근대의 항만관리

그 후 경제의 발전과 컨테이너화의 물결에 따라 새로운 항만시설의 수요가 늘어나자 그 건설재원 마련의 필요에 의하여 항만관리제도가 일부 개정되었고, 항만의 운영체제도 국유·민영으로 전환되었다.⁷⁾

<표 1> 부산항 행정기구의 변천

| 부산항 행정기구 | 연 월 일 | 중앙기구 |
|-----------|------------------|---------------|
| | 1876. 2. 26 개항 | |
| 부산감리서 | 1882. 12. 14 | 통리교섭통상사무아문 |
| | 1910. 8. 29 한일합방 | |
| 체신국 부산출장소 | 1912. 4. 1 | 조선총독부 체신국 해사과 |
| 부산부두국 | 1943. 11. 1 | 조선총독부 교통국 해사과 |
| 부산항무청 | 1946. 3. 29 | 미군정청 운수부 해사국 |
| 부산항만청 | 1946. 8월 | |
| 부산해사국 | 1949. 2. 1 | 교통부 해운국 |
| 부산지방해무청 | 1955. 12. 1 | 상공부 해무청 해운국 |
| 부산지방해운국 | 1961. 10. 2 | 교통부 해운국 |
| 부산항만관리청 | 1973. 5. 25 | |
| 부산지방항만관리청 | 1976. 3. 13 | 교통부 항만청 |
| 부산지방해운항만청 | 1977. 12. 16 | 교통부 해운항만청 |
| | 1996. 8. 8 | |
| 부산지방해양수산청 | 1997. 5월 | 해양수산부 |

자료: 부산지방해양수산청, 부산항백서, 2001. p.9.

2) 현행 항만관리제도

7) 박경희외, 항만물류론, 다솜출판사, 2003. pp.208-211.

한국의 항만법에는 지정항만과 지방항만이 있다. 지정항만은 국민경제와 공공의 이해에 밀접한 관계가 있는 항만을 말하며, 지정기준에 따라 무역항과 연안항으로 구분한다. 무역항은 주로 원양구역을 항해하는 선박이 입출항하는 항만을, 연안항은 주로 연해구역을 항행하는 선박이 입출항하는 항만을 말하며, 지방항만은 지정항만 이외의 항만으로서 서울특별시, 광역시장 또는 도지사가 그 명칭, 위치 및 구역을 지정하여 공고한 항만을 말한다.

우리나라 지정항만과 지방항만은 다음 <표 1-1>과 같다.

<표 2> 한국의 항만 현황

| 구 분 | | 항 만 | 비 고 |
|------|--------------|--|------------------------|
| 지정항만 | 무역항 (27개) | 부산항, 인천항, 평택항, 마산항, 통영항, 삼천포항, 장승포항, 진해항, 옥포항, 고현항, 동해항, 묵호항, 속초항, 삼척항, 옥계항, 울산항, 군산항, 장항항, 보령항, 대산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 포항항, 제주항, 서귀포항 | 원양구역을 항해하는 선박이 입출하는 항만 |
| | 연안항 (18개) | 부산남항, 연평도항, 대천항, 거문도항, 나로도항, 대흑산도항, 흥도항, 구룡포항, 월포항, 후포항, 울릉항, 연평도항, 한림항, 화순항, 성산포항, 애월항, 녹동신항, 비인항 | 연해구역을 항해하는 선박이 입출하는 항만 |
| 지방항만 | | 지정항만 이외의 항만 | |

자료: 항만법시행령 제2조 제2호 별표1.

항만에 관한 전반적인 행정업무를 총괄하는 기관으로서 해양수산부가 있으며 전국 항만의 항만계획수립, 항만개발, 항만시설의 관리운영, 항만 내 교통질서규제, 공유수면관리, 항만 내 안전관리, 항만 내 환경보전, 항만운송관련사업체 규제, 도선사 면허, 항만민자유치 업무 등을 수행하는 실질적인 항만소유자로서 운영관리책임을 담당하고 있다.

그 구성은 '본부' 및 '지방해양수산청'이 있고, 해양수산부의 본부는 항만에 관한 각종 행정업무, 기획업무 및 규제업무의 총괄과 예산편성 및 배분업무를 담당하며 개별 항만의 개발 및 관리운영은 각 '지방해양수산청'을 통하여 수행하고 있다.

해양수산부는 일반부두의 관리운영은 지방해양수산청을 통한 직접운영과 임대운영을 겸하고 있으며 그 시설경비위탁은 '부두관리협회'(공사)에게, 컨테이너부두의 관리운영은 '한국컨테이너부두공단'에게 각각 위탁하고 있다. 현재 한국컨테이너부두공단이 관리하는 항만은 광양, 울산, 평택당진, 군산항이며, 부산항은 2004년 1월 16일에, 인천항은 2005년 7월 1일에 각각 항만공사제(Port Authority)의 도입으로 항만공사에 의해 관리·운영되고 있다. 부두시설의 운영은 터미널운영업자에게 전대료를 받고 위탁하는 민영화방식을 채택하고 있다.

3) 항만정책

항만의 개발을 촉진하고 그 운영의 효율성을 높이기 위하여 해양수산부장관은 지정항만에 관한 항만기본계획을, 시·도지사는 지방항만에 관한 항만기본계획을 10년을 단위로 하여 각각 수립·시행하도록 하고 있다.

항만기본계획의 내용으로는 ① 항만의 중·장기 개발계획, ② 항만의 연도별 개발 및 관리·운영계획, ③ 항만의 지정·변경 및 폐지에 관한 사항, ④ 항만개발 예정지구의 지정에 관한 사항, ⑤ 기타 관리청이 필요하다고 인정하는 사항이 포함되어야 한다.

한국의 항만정책 방향은 이전에는 항만물류관리의 입장에서 급증하는 수출입 물량증가에 대처하기 위한 항만화물 처리시설 확충에 급급하였으나, 최근 들어서는 세계적인 추세를 감안하여 항만관리의 효율화를 통한 항만의 관리운영·나아가서는 제도의 개선을 통하여 생산성의 증대는 물론이거니와, 사회경제적으로 이익증대를 도모하는 방법을 강구하고 있다. 특히, 항만의 개발과 운영분야에서 중앙정부의 주도로 이루어졌던 정책방향을 민간기업, 지역주민, 지방자치단체를 참여시키는 형태로 전환하고 있다.

정책으로서는 항만투자의 경제성 분석을 통한 전략항만 중심의 집중투자, 동북아의 물류 중심기지로 육성하기 위한 항만시설의 확충, 각종 규제의 대폭적인 완화, 2013년 완공계획으로 부산 신항 배후부지(면적 93만 2천 745평) 구축, 2006년 3개 선석 개장을 필두로 2011년 30석 선석을 목표로 한 신항만 건설 등을 추진 중이며 이의 원활한 실천을 위해 부산항과 인천항에 항만운영의 효율화를 위한 항만공사(Port Authority)제도를 도입하고 관세자유지역을 지정하였다.

2. 일본의 항만관리제도

1) 항만관리제도 변천사

(1) 1950년 이전

근대적 일본항만의 역사는 서구의 압력으로 우리나라보다 22년 앞서서 진행되었다. 즉 1854년 미국 해군의 페리제독에 의한 반강제적 화친조약과 이를 계기로 한 요코하마, 고베, 나가사키, 하코다테 등 4개 항만의 개항이 그 시작인 것이다. 이후 그들의 제국주의적 성장과 여러 차례의 크고 작은 전쟁에 이들 항만이 중추적 역할을 수행한 것은 두 말할 나위가 없다.⁸⁾

일본은 개항 후부터 1950년까지는 중앙정부에 의한 항만관리체제를 유지하였다. 그 제도는 현행 우리나라의 제도와 거의 같다. 일본이 이런 항만관리제도를 유지한 이유는 우리나라와 비슷한 개항기의 역사적 특징에서 비롯된다. 일본은 명치유신을 거친 후, 국력과 군국주의를 배경으로 강력한 해외세력의 확충에 노력하였는데 그 전진기지인 항만을 중앙정부가 관장한 것은 자연스러운 추세였다. 한국의 항만관리제도는 바로 일본의 이 제도가 그대로 답습되었다고 볼 수 있다.

(2) 1950년 이후

8) 오용식, "항만정책과 항만개발전략 : 일본의 사례", 월간교통, 통권 제70호, 2003. pp.14-15.

1950년 일본을 군정으로 통치하였던 미극동군사령부는 항만관리체제의 개혁을 목적으로 일본정부에게 항만법을 제정하도록 하여 항만관리권을 지방자치단체에게 이관하도록 하였다. 3가지⁹⁾의 항만관리 형태를 제안하였고 그 중의 하나를 지방자치단체가 자율적으로 선택하도록 하였다. 그 결과 대부분이 지방자치단체 직할 안을 채택하였고 일부 특수한 여건이 있는 항만만이 일부사무조합 안을 택하였다. 그 후 항만관리제도 개혁의 시도는 결국 실패로 끝나고 말았으며, 극히 예외적인 항만관리형태의 하나인 일부사무조합 형태만이 세 가지 형태 중에서 가장 성공적인 제도로 평가되고 있다.

(3) 1960년대 고도성장기의 항만수요와 외무부두공단(外貿埠頭公團)

지방자치단체에 의한 항만관리가 실패하고 1960년대의 고도성장기를 맞이하자 심각한 항만시설 부족현상을 초래하였다. 막대한 항만시설의 개발에 대한 지방자치단체의 예산과 중앙정부의 예산지원으로 감당할 수 없어, 대외교역상 필수불가결한 항만을 기업방식으로 집중 개발하기로 하고 1967년에 외무부두공단법(外貿埠頭公團法)을 제정하여 공단방식의 개발에 착수하였다. 이 법에 의하여 설립된 2개의 외무부두공단이 있었는데, 도쿄항(東京港)과 요코하마항(橫濱港)을 개발하는 게이힌(京濱)외무부두공단과 오사카항(大阪港)과 고베항(神戸港)을 개발하는 한신(阪神)외무부두공단이다.¹⁰⁾

(4) 공단의 해체와 항만공사제

외무부두공단은 1981년에 해체되어 그 업무가 각각 관련 4개항의 항만공사체제로 전환되었고, 이 4개항은 자치단체의 일반항만관리권과 공사에 의한 항만의 기업적관리라는 이원적 구조를 갖게 되었다.¹¹⁾

2) 현행 항만관리제도

일본은 국토의 98%를 차지하고 있는 4개의 섬과 6,800여개의 섬으로 구성되어 있으며, 일본의 국토교통성항만국 자료에 의한 항만의 구분현황을 보면 2006년 7월 1일 현재 총 1,079의 항만이 있고 이중에서 중요항만 128개, 지방항만 951개, 그리고 중요항만 중에서도 23개 항을 특정중요항만으로 별도 규정지어 놓고 있다.(<표 1>참조).

<표 3> 일본의 항만현황

9) 제1안: 포트 오소리티(항무국)

제2안: 지방자치단체직할

제3안: 관련지방자치단체가 협의하여 구성한 일부 사무조합

10) 이 양 공단에 의한 4개항의 집중개발이 일본경제의 기본 물류구조를 동경을 중심으로 한 관동경제권과 오사카·고베를 중심으로 한 관서경제권으로 이원화시켰다.

11) 전게서, pp.206-208.

| 구분 | 총 항만수 | 항만관리자 | | | | |
|---------|-------|-------|-----|-----|--------|-------|
| | | 도도부현 | 시정촌 | 항만국 | 일부사무조합 | 계 |
| 중요항만 | 128 | 97 | 24 | 1 | 6 | 128 |
| 특정중요항만 | (23) | (12) | (8) | (-) | (3) | (23) |
| 지방항만 | 951 | 522 | 366 | - | - | 888 |
| 합계 | 1,079 | 619 | 390 | 1 | 6 | 1,016 |
| (특정피난항) | (35) | (29) | (6) | (-) | (-) | (35) |

자료: 일본 국토교통성항만국 자료 (2006년 7월 1일 현재).

일본은 1950년 이전까지는 항만을 국유국영체제로 관리하여 왔으나 1950년 '항만법' 제정을 계기로 항만의 개발과 관리운영업무가 국가로부터 지방자치단체로 이관되었음을 전술하였다. 즉, 중앙정부는 국내 각 항만의 개발과 유지 관리에 대한 국가적 기본 정책을 수립하며, 항만관리 주체가 제출한 장기 항만 개발계획을 평가하고 항만에 관한 국가 장기투자 계획을 책정하는 역할만 수행한다.

현재 일본에는 세 가지의 항만관리 형태가 있으며 지방공공단체가 단독으로 운영하는 방식, 복수의 지방공공단체가 일부 사무조합을 구성 운영하는 방식, 지방자치단체가 모체가 되어 항만국을 설치하는 방식으로 나눌 수 있다. 이를 요약하면 다음과 같다.

<표 4> 일본의 항만관리 형태

| 항만구분 | 항 만 | 특 징 |
|---------------|---|-----------------------------|
| 시영항만 | 요코하마항, 오사카항, 고베항, 가와사키항, 기타큐슈항 등 대다수 항만 | 〇〇시 항만국 |
| 도부현(都府縣) 관리항만 | 동경항, 오사카남항 등 다수항만 | 〇〇도(부현) 항만국 |
| 사무조합 관리항만 | 나고야항, 요카이치항, 토마코마이항, 사카이항 등 5개 항만 | 두개 이상의 지방자치단체가 공동으로 설립한 조합임 |
| 항무국 관리항만 | 니이하마항(1개항) | 지방자치단체가 설립한 비행정 항만경영기구 |

자료: 정필수·김형태, "새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안", 한국해양수산개발원, 1998.

또한 중앙정부는 지방자치단체의 항만관리능력을 향상시키기 위해 중앙정부의 항만부서 인력을 일정기간 영입하여 항만업무를 수행케 하는 등 여러 가지 방법으로 항만관리업무를 지도하고 있으며 중앙정부는 다음과 같은 역할을 수행한다.

중앙정부는 무분별한 개발을 막기 위해 개발방침 부여하고, 항만계획을 용이하게 수립할 수 있도록 항만계획 수립지침을 제공하며, 지방자치단체가 항만계획을 수립하지만 이와 별도로 중앙정부도 항만개발 5개년계획을 수립하고 있다. 이는 지방자치단체가 수립하는 항만 계획만으로는 모든 항만시설의 개발이 불충분하고 각 지방자치단체의 항만계획이 각각 상이하기 때문에 중앙정부가 향후 5년간 항만개발계획을 일원적으로 수립함으로써 특정방향으로 항만을 개발해 나가겠다는 중앙정부의 의지를 표명하는 것이기도 하다.

이에 반해 항만관리주체가 항만계획을 수립할 때에는 이를 확정하기 전에 자문기구로부터 자문을 받고 있다. 그 이유는 항만계획의 내용이 항만발전에 적합한지의 여부를 심사하고 항만관련 이해당사자에게 미치게 될 영향을 사전에 조정하며, 향후 항만환경 변화를 공동으

로 예측하고 이에 대응할 수 있는 방안수립 및 그 내용의 적절성 여부를 심사하기 위해 취해진 것이다. 그리하여 항만계획 수립 시에는 반드시 심의회를 구성하여 심의하며, 심의회의 구성원으로 항만당국은 중앙정부의 항만관계 행정기관의 장, 항만관련 이해당사자 대표, 학자 등 다수를 선임하고 있다.¹²⁾

3) 일본의 항만 정책

전후 폐허가 된 일본의 항만이 현대적 항만으로 탈바꿈할 수 있었던 것은 일본 경제의 빠른 회복과 더불어, 1961년부터 시작된 항만정비계획이 큰 힘이 되었고, 지금까지 9차례의 항만정비계획을 시행하는 동안 일본은 세계적 경제대국으로의 또 한번의 비약을 이루어냈다.

일본의 항만정책은 국토의 균형발전을 목표로 하여 전국적으로 획일적인 항만개발과 정비를 위한 공공투자가 이루어져 왔다고 할 수 있으며, 항만에 대한 5개년계획을 실시하고 있다. 일본 운수성은 1990년대 후반기의 10년간을 '대교류의 시대'로 규정하고 1995년 6월에 2010년을 향한 장기항만개발계획인 '대교류시대의 항만'을 수립하였다. 일본정부는 이 계획을 1996년부터 개시되는 제9차 항만개발5개년계획을 통하여 추진하였는데, 이 계획 중 대규모 컨테이너부두의 건설에 최우선적인 중점을 두고 있다. 이와 같은 항만건설을 위해 550개 이상의 항만에 총 7조 4,900억엔을 투자하였으며 주요 계획은 다음과 같다. 첫째 국제 컨테이너 부두의 건설, 둘째 지역주요항만의 확충, 셋째 종합수입단지(외국무역 지대) 조성, 넷째 도쿄, 요코하마, 나고야, 오사카, 고베항의 시설 확충이 그것이다.¹³⁾

일본의 경우 항만시설의 대부분이 상업적인 원칙 하에 운영되지 않으며 이용자에 비해 항만시설의 규모가 상대적으로 많을지라도 원가를 회수할 수 있을 정도로 효율을 인상시키지는 못하기 때문에 항만관리주체가 항만에 소요되는 모든 투자비를 독자적으로 확보하는 것은 쉽지 않다. 따라서 항만 인프라 건설에 대해서는 재정력이 큰 중앙정부가 이를 지원할 수밖에 없으며 이러한 현황을 고려하여 중앙정부는 항만별, 시설별 중요도를 설정하여 일정한 자금지원을 하고 있다. 자금지원은 항만의 등급과 시설의 내역에 따라 다소 상이하게 되어 있으며 항만의 등급이 높은 항만, 즉 국가의 입장에서 중요도가 높은 항만일수록 정부의 지원금액이 높다. 또한 기능시설보다는 기반시설에 많은 지원이 이루어지고 있다.

일본 항만의 건설 자금 조달 방식은 항만수입금, 국가보조금, 지방자치단체 부담금, 공채, 일반 재원 및 기타가 있으나, 항만수입금의 비중은 25~30%에 불과하다. 이는 항만의 공공성을 중시하여 항만요율을 낮게 산정하고 있기 때문이며, 이에 따라 항만의 재정 적자는 심각한 상태이다. 항만 개발을 위한 재원 부담은 세가지 형태로 이루어지는데 첫째, 공영부두의 경우는 항만의 기본 시설인 수역시설¹⁴⁾, 외곽시설¹⁵⁾, 임항교통시설¹⁶⁾, 계류시설¹⁷⁾의 건설은 정부보조금(1/2 내지 2/3)을 받아 항만관리주체 혹은 중앙정부(국토교통성)가 시행한다. 둘째, 특정 사용자를 위한 항만 기본시설 및 공공부두의 기능시설¹⁸⁾에 대한 건설비용은 수혜정도에 따라 수혜자 원

12) 김형태외, "지방자치단체의 항만관리능력 향상방안", 한국해양수산개발원, 2000. p.56-58.

13) Inoue Satoshi, "大交流時代를 對備한 日本의 長期港灣開發政策", 日本運輸省港灣局 政策資料, 1996.

14) 항로, 묘박지, 항로표지, 계류장

15) 방파제, 방조제 등

16) 임항철도, 임항도로

17) 안벽, 부표, 물양장, 잔교

18) 하역 및 보관시설, 즉 하역기계, 상육, 창고 등을 말한다.

칙에 따라 조달한다. 셋째, 특정사용자를 위한 개별시설은 특정 사용자가 비용을 부담하는 형식이다.¹⁹⁾

2002년 11월에 국토교통성대신의 법정 자문기구인 교통정책심의회에서 '경제사회의 변화에 대응하고, 국제 경쟁력의 강화, 산업의 재생, 순환형 사회의 구축 등을 통해 더 나은 생활을 실현하려는 항만정책의 방향'이라는 긴 제목의 보고서를 통해 새로운 항만정책의 비전을 제시하였다. 이 새로운 비전에서는 먼저 21세기를 맞이한 일본의 경제사회의 변화에 대응하여 물류의 효율화, 국제적인 항만간 경쟁에의 대응, 지역경제의 활성화, 환경에의 배려, 방재와 안전의 확보, 항만도시의 정비를 항만의 6가지 과제로서 제시하고 있으며, 항만정책의 초점은 다음과 같이 6가지 과제의 해결에 맞추어져 있다.

첫째, 국제 물류 네트워크의 형성 둘째, 다목적 국제터미널의 거점적 배치 셋째, 물류단지 공간 구축 넷째, 환경문제에 대비한 항만을 핵으로 한 종합적인 정맥물류 시스템의 구축 다섯째, 방재와 안전성 확보를 위한 지진과 재해 발생에 대한 대비 여섯째, 항만도시의 재정비이다.²⁰⁾

IV. 한·일 양국의 항만관리제도 비교 분석

1. 항만관리기구

1) 공통점 : 정부기관에 의한 항만관리

한일 양국은 위에서 간단히 살펴본 바와 같이 항만관리제도의 역사적인 발전단계가 매우 유사하기 때문에 공통점이 많다. 특히 개항이후 현재까지 항만관리업무를 정부기관이 직접 관리하고 있다는 점이 가장 유사한 점이라 하겠다. 물론 일본의 경우, 중앙정부가 아니고 지자체가 관리하는 형태이기 때문에 우리나라의 항만관리제도와 다른 면이 없는 것은 아니나, 지자체도 공무원에 의하여 관리되기 때문에 관료적인 비능률의 문제점이 있게 마련이라는 점이 우리나라와 유사하다.

또 일본의 경우, 일단 지자체가 항만관리를 하면서도 중앙정부가 항만에 대한 지원을 명목으로 다각적으로 항만에 관여하고 있으므로 우리나라의 항만관리제도와 크게 다르지 않다고 할 수 있다. 그 결과 일본의 국토교통성안에는 항만건설을 담당하는 항만국이 있다. 이것은 해양수산부의 항만국과 대체로 유사한 기능을 한다.

그 결과 한일 양국의 항만관리제도는 ① 정부기관에 의한 관료적 비능률 ② 공공성의 강조로 인한 항만의 경제적기능의 약화와 기업성의 무시 등의 문제점이 나타나고 있다.

2) 상이점 : 관리 주체의 차이

일본의 경우, 1950년에 제정된 항만법에 의하여 항만관리권이 지자체로 넘어간데 비하여

19) 허문구, "일본 컨테이너항만의 분산화가 우리에게 주는 시사점", 해양한국 논단, 2003, 4. pp. 115-116.

20) 오용식, 전제서, p.15.

우리나라는 항만관리의 기본골격은 일제 식민지 시대의 제도 그대로이다. 그러므로 한일간의 항만관리주체의 차이 중 가장 두드러진 것은 일본은 지자체가 항만관리권을 가지고 있는데 비하여, 우리나라는 중앙정부가 항만관리권을 보유하고 있다는 점이다.

그러나 이 근본적인 차이점에도 불구하고 한일 양국의 항만관리제도는 어느 정도의 유사성을 나타내고 있다. 즉, 일본에서는 지자체가 항만관리권을 가지고 있으나, 개발재원 등에 관하여 중앙정부에 의존하여야 하는 경우가 많으므로 중앙정부로부터 완전히 자유스럽지 못하다. 반면에 우리나라의 경우, 법적으로는 항만관리권이 중앙정부에 속해 있지만 제도적으로 지방자치단체의 항만관리의 참여가 보장되어 있다.

즉, 지방자치를 실시하기 전까지만 해도 중앙정부 기능인 항만관리에 지자체가 관여하려는 의지는 전혀 없었다. 그러나 문민정부의 출범에 의하여 지방자치제도가 정착되면서 항만에 대한 관심이 높아졌고 지금은 우리나라 대표 항만인 부산항과 인천항이 Port Authority 체제로 전환되면서, 지자체가 PA(항만공사)의 구성과 운영에 적극적으로 참여하도록 제도적으로 보장되었을 뿐만 아니라, 주요 항만도시(광양, 평택 당진, 군산항 등)에서는 항만관리제도와 관계없이 지자체가 항만의 발전에 적극적으로 관심을 표시하고 있다.²¹⁾

3) 평가 : 현재의 위상은 다르나 지향하는 목표는 동일

위에서 본 바와 같이 일본은 지자체가 항만관리 주체이나 한국은 중앙정부라는 면에서 그 출발점이 전혀 다른 것으로 보이나 ① 중앙정부나 지방정부가 공히 정부행정기관으로서의 공통적인 특징을 가지고 있고, 관료적 비능률이 문제가 있다는 점에서 그 속성이 매우 유사할 뿐만 아니라 일본항만이 세계화경제 속에서 자립하지 못하고 항만건설재원의 조달 등 많은 분야에서 중앙정부에의 의존도를 높여가고 있고, 우리나라의 항만관리제도도 항만공사에 지자체의 참여 외에 지자체의 항만관리 전반에 대한 관심이 높아지면서 항만에서의 지자체의 역할을 무시할 수 없는 단계로 발전되고 있다는 점에서 지자체의 비중이 높아지고 있다.

현대사회에서의 항만의 기능은 세계경제 속에서의 한 지역의 경제를 세계경제와 유기적으로 연계시키는 기능과 이를 통한 지역의 발전에 기여한다는 두 가지 측면이 공존해 있다. 또한 그렇게 발전해 왔다. 전자(세계경제와 지역경제의 연계)는 중앙정부의 주기능이라고 할 수 있는데 비하여 후자(항만을 통한 지역의 발전)는 지자체의 고유기능이므로 중앙정부기능과 지자체 기능의 결합에 의한 항만관리형태는 바람직하다고 할 수 있으므로 이러한 발전방향은 아주 고무적인 결과라고 할 수 있다.

다만 한 가지 유념해야 할 사항은 우리나라의 중앙정부가 관리하는 항만에서의 지자체의 관심이라는 것은 제도적인 보장이 없는 것임에 불과한데 이것을 적극적으로 수용하여 항만관리에 지자체가 일정한 정도로 관여할 수 있는 체제마련이 바람직하다고 본다.²²⁾

2. 항만공사제도

1) 공통점

21) 어느 면에서는 항만관리기관인 중앙정부보다 지자체의 관심이 더 높고 또 적극적으로도 활동하고 있다고 볼 수 있다.

22) 이에 참고할 모델이 부산항과 인천항에 실시중인 항만공사제도이다.

우리나라의 부산항과 인천항은 항만공사제에 의한 항만관리체제를 유지하고 있다. 일본도 4대항(도쿄, 요코하마, 고베, 오사카)에 항만공사가 있어, 항만에 기업원칙의 이점을 도입한 항만관리의 효율성을 꾀하고 있다.

2) 상이점

그러나 우리나라 부산항과 인천항의 항만공사와 일본 주요항만의 항만공사와는 명칭의 유사성에도 불구하고 성격이 근본적으로 다르다. 즉 부산항과 인천항의 항만공사는 중앙정부의 항만관리권을 위임받아 수행하는 항만관리 주체인데 반하여 일본의 그것은 지자체의 항만관리기능 중 전용시설로 임대하여 운영할 항만시설을 건설하여 실수요자에게 임대운영하는 형태의 한정된 기능을 수행하는 기관으로서 우리나라의 컨테이너부두공단과 그 기능이 유사하다고 할 수 있다.

3) 평가

양국의 항만공사는 그 명칭의 유사성에도 불구하고 한국의 항만공사는 새로운 항만관리주체인데 비하여 일본의 항만공사는 항만관리주체가 위임한 사항을 보완하여 수행하는 보조기능을 수행한다는 점에서 상이하다. 그러나 양국의 공사가 공히 항만의 기업성을 살려서 관료적 비능률을 탈피하고자 한다는 점에서는 매우 유사하다. 그러므로 궁극적으로 지향하는 항만관리제도의 발전방향은 항만공사제도로의 발전이라고 해야 할 것이다.

3. 항만이 지향하는 목표와 기능

1) 한국항만 : 동북아의 허브항과 한반도의 물류센터화

1980년대까지만 해도 한국과 일본 항만의 목표와 기능은 자국의 경제, 특히 수출입무역의 원활한 수행을 위한 물류 서비스의 제공이라는 점에서 매우 유사하였다. 그러나 1990년대 들어와서 경제가 발전되고 세계화되면서 한국의 항만은 단순한 한국경제발전에 수반되는 수출입 무역의 물류 서비스 제공이라는 소극적인 기능에서 벗어나 항만을 동북아라는 초국가적인 지역의 허브항으로 등극시키고 이를 바탕으로 한반도를 동북아의 물류센터로 발전시키려는 방향으로 그 목표와 기능이 확대되었다. 현재 한국 항만 중 이러한 기능을 수행할 수 있는 항만은 부산항을 비롯한 광양항, 인천항, 평택당진항 등으로 한정될 것이나, 이들 항만이 목표한 바로 동북아의 허브항으로 발전할 경우 한반도의 동북아 물류센터화도 어느 정도 목표가 달성될 것이다.

2) 일본항만 : 일본경제에 필요한 항만물류 서비스의 제공

한국 항만과는 달리 일본항만은 일본경제에 필요한 항만물류 서비스의 제공이라는 항만의 목표와 기능에 큰 변화가 없다. 그 이유는 일본열도가 동북아의 가장 동쪽에 위치하였다는 지정학적인 위치 때문에 아시아 대륙의 물류의 T/S가 용이하지 않을 뿐만 아니라 경제적으로

로도 경쟁항에 비하여 T/S 비용이 고가이기 때문이다.

3) 평가

한국의 전술한 4대항은 발전여하에 따라서는 동북아의 허브항으로서의 기능을 충분히 수행할 수 있을 것이고, 이것은 한국의 경제발전뿐만 아니라 국가적인 위상의 향상에도 큰 도움을 줄 것이므로 국제컨테이너물류 네트워크에서 한반도의 지정학적 경쟁우위를 살리도록 노력하여야 할 것이다.

4. 시사점

이상과 같은 한·일 양국의 항만관리제도의 비교평가 결과 도출할 수 있는 결론은 다음 몇 가지로 요약할 수 있다.

세계화시대의 항만의 기능이 확대되고 있는 점을 감안하여, 현행 항만관리제도를 다음과 같은 방향으로 개선할 필요가 있다.

첫째, 현재 부산항과 인천항에만 시행하고 있는 항만공사제도를 광양항과 평택당진항으로 확대시행할 것 둘째, 항만공사제도를 시행하고 있지 아니한 항만에도 항만의 관리 운영에 지자체가 적극적으로 관여할 수 있는 제도를 마련하여 지자체와의 협력체제를 강화할 것 셋째, 항만의 개발과 운영에 대하여는 항만이 세계 경제의 네트워크안의 하나의 거점이라는 점을 감안하여 ① 과감한 외국자본의 참여를 유도하고 ② 특히 글로벌 메가 터미널 오퍼레이터를 유치하여 항만터미널의 운영수준을 Global Standard로 Upgrade 시키며 ③ 항만공사가 주체가 되어 국제허브항으로의 발전에 필요한 마케팅전략을 과감하게 수립·시행하여야 한다는 점이다.

V. 결론

한국과 일본은 위치적으로 가장 가까운 이웃 나라이면서 문물교류에 있어서 현재까지도 가장 활발히 진행되고 있는 아주 가까운 나라이며 한국은 일본의 식민지시대를 거친 경험을 갖고 있어 경제·사회·문화 등 전반적인 부문에서 밀접한 영향을 받은 나라이기도 하다.

양국 다 외세에 의한 개항이나 일본은 한국보다 22년 앞선 1854년에 개항하여 1960년대 고도 성장과 함께 연안부를 중심으로 대규모의 항만개발과 정비가 이루어졌고, 그 항만과 배후도시를 중심으로 무역의존도가 높은 일본경제를 지탱해 주는 중심적 역할을 수행해 왔으며 그 결과 일본은 세계 제2의 경제대국으로 발돋움할 수 있었다.

한일 양국은 항만관리제도의 역사적인 발전단계가 매우 유사하기 때문에 공통점이 많다. 특히 개항이후 현재까지 항만관리업무를 정부기관이 직접 관리하고 있다는 점이 가장 유사한 점이라 하겠다. 하지만 정부기관에 의한 항만관리형태이나 그 관리주체는 상이하며 기업성을 가미한 항만공사제를 채택하고 있는 점은 같으나 그 성격에 있어서는 다른 점 등은 서로 상이한 점이다. 또한 항만이 지향하는 목표와 기능면에서도 한국은 동북아의 허브항과 한반도의 물류센터화이나 일본은 일본경제에 필요한 항만물류 서비스의 제공을 추구하고 있

는 점이 다른 점이다.

이상의 비교분석에서 우리에게 던져주는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 현재 부산항과 인천항에만 시행하고 있는 항만공사제도를 광양항과 평택당진항으로 확대시행 할 것 둘째, 항만공사제도를 시행하고 있지 아니한 항만에도 항만의 관리 운영에 지자체가 적극적으로 관여할 수 있는 제도를 마련하여 지자체와의 협력체제를 강화할 것 셋째, 항만의 개발과 운영에 대하여는 항만이 세계 경제의 네트워크안의 하나의 거점이라는 점을 감안하여 ① 과감한 외국자본의 참여를 유도하고 ② 특히 글로벌 메가 터미널 오퍼레이터를 유치하여 항만터미널의 운영수준을 Global Standard로 Upgrade 시키며 ③ 항만공사가 주체가 되어 국제허브항으로의 발전에 필요한 마케팅전략을 과감하게 수립·시행하여야 한다는 점이다.

참 고 문 헌

1. 김우호, "일본의 슈퍼중추항만 추진동향과 시사점", 해양수산동향 제1105호, 2003.
2. 김학소외, 항만관리운영의 국제비교와 우리나라의 정책방향, 한국해양수산개발원 정책자료, 1994. pp.10-14.
3. 김형태외, "지방자치단체의 항만관리능력 향상방안", 한국해양수산개발원, 2000. p.56-58.
4. 박경희외, 항만물류론, 다솜출판사, 2003. pp.208-211.
5. 박태원, "일본 5대 항만의 중장기 개발 비전", 해양수산동향, 제1070호, 2002.
6. 부산지방해양수산청, 부산항백서, 2001. p.9.
7. 오용식, "항만정책과 항만개발전략 : 일본의 사례", 월간교통, 통권 제70호, 2003. pp.14-15.
8. 정봉민, "동북아지역의 환적수요 및 환적수요변화에 대한 고찰", 월간 해양수산, 통권 247호, 2005. 4. p.48.
9. 정필수·김형태, "새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안", 한국해양수산개발원, 1998.
10. 정혜원(2005), "일본 항만산업 강화 방안 적극 추진", 해양수산동향, 해양수산개발원, Vol. 1197. p.1.
11. 최재수, 항만관리론, 한국해양대학교 출판부, 1994. pp. 229-232.
12. 한국행정연구원·한국해양수산개발원, 항만공사제 도입방안 연구, 최종보고서, 2000. 6. pp. IV.3-7.
13. 허문구, "일본 컨테이너항만의 분산화가 우리에게 주는 시사점", 해양한국 논단, 2003, 4. pp. 115-116.
14. 山上 徹, "日本の構造改革特區'と首都圏港灣經營の課題", 국제상학, 제19권 제1호, 2004.
15. Inoue Satoshi, "大交流時代를 對備한 日本의 長期港灣開發政策", 日本運輸省港灣局 政策資料, 1996.
16. Alan E. Branch, Elements of Port Operation and Management, Chanman and Hall, London, 1986. p.177.
17. J. G. Baudelaire, Port Administration and Management, The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, Japan, 1986. p.97.
18. Patrick M. Alderton, Port management and operations, 2nd edition, London, Lloyd's of London Press, 2005.

<http://www.kca.or.kr>

<http://www.kmi.re.kr>

<http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>

<http://www.phaj.or.jp>