

港 都 釜 山

三 德 社 · 姜 錫 千*

1876年 開港以來 오늘까지 百年이 훨씬 넘는 긴 세월동안 數많은 哀歎을 함께 간직한 釜山 港은 現在 그가 擔當해 내고 있는 役割의 比重으로도 國內十數個의 開港場 가운데서 가장 으뜸가는 港中港 港都로서의 名聲에 遜色없는 港灣이다.

工業先進國으로 進入하고 있는 祖國의 玄關으로서 首都서울과 港都釜山은 京釜高速道路에 依하여 直結되어 있으며 主要工業地域의 大部分이 道路沿邊에 자리하고 있음은 두말할 나위 없다. 오늘의 釜山港이 있기에는 地理的 立地條件도 있지만 1950年 6·25戰爭때도 全國에서 唯一하게 살아남았던 港灣으로 當時 釜山橋頭保를 中心으로 洛東江 戰線이 維持되었으며 戰爭을 遂行하는데 큰 役割을 해내었고 그후 1974년부터 1978年사이에 第一段階 開發工事로 5, 7, 8埠頭와 國際 및 沿岸海上旅客터미널의 造成, 그리고 港內水深 增大를 爲한 大대의 浚渫工事を 施行 하였다. 곧이어 第二段階 開發工事(78~85)로서 5부두 크기 만큼의 6부두造成과 在來부두(p. 1~p. 4) 및 물양장, 上屋(倉庫)等 全面改築 工事 및 背後疎通을 爲한 港灣道路의 大幅的 擴張과 都市高速道路를 開通시킴으로써 京釜高速道路와 港灣을 直結 되게하였고, 只今은 90年을 時限으로 第三段階 開發工事(아치섬과 神仙臺를 잇는 防波堤와 3個船席의 컨테이너 專用埠頭)가 工事進行中에 있다.

이와같이 第一段階工事에서 第三段階工事까지 마무리되는 90년에는 年間 總物量 35000萬噸의 처리가 可能的한 世界屈指의 巨港으로서 그 面貌를 誇示하게 되겠지만 이 收容能力도 現在의 物量增加추세로 봐서 90年 初盤에는 벌써 限界線에 到達될 것으로 豫測되는 바이다.

여기서 좀더 具體的으로 港勢를 살펴보면 50,000噸級 컨테이너 專用 船舶席 7個로 年間 約 20,000,000TEU의 컨테이너를 처리할 수 있는 埠頭와 約 6百萬톤(年間)의 非包裝荷物(糧穀, 鉍炭, 炭類, 古鉄, 原木)의 機械化 作業을 爲한 施設의 確保 그리고 海上旅客船(國內外)터미널 造成으로 利用客의 便益은 물론 安全管理에 進一步하게 되었고, 港內에 散在해 있던 軍關係 施設들을 한곳으로 集中하게 하였으며, 大대의인 內港과 水路의 浚渫工事로 水深이 增大되어 內港깊숙히까지 5萬噸급의 선박이 進入할 수 있게 되었다.

外航防波堤의 築造로 港內靜穩水域이 倍加되었고 甘川港의 防波堤가 完成되므로써 甘川港은 名實共히 釜山港의 補助港 役割을 擔當하게 되었다. 뿐만 아니라 서울올림픽의 요트경기를 爲한 요트 계류장 施設이 水營灣에 完工되어 釜山港은 文字 그대로 現代港으로서 지녀야 할 要件들을 거의 구비한 國際水準級의 良港으로 탈바꿈이 되었다.

그러나 이 港灣의 運營的 側面을 바라볼때 最善의 運營方式에 依하고 있는 것인지(?) 冷徹히 自省하여 點檢할 課題이며, 그에 對한 決斷을 時急히 要求받고 있는 現時點이라 生覺한다.

알고 있는바와 같이 港灣은 陸上運送과 海上運送의 連繫地 이므로 兩輸送體系를 中繼轉換시켜주는 媒介地로서의 役割을 하는 곳이나 그의 利用에 關하여는 먼저 公益性이 保障되어야 하고 모든사람에게 機會均等的이어야 할 것이며 物量의 疎通에 있어서는 얼마만큼 低廉하고 迅速하고 安全하고 正確하게 그 役務를 遂行할 수 있느냐에 항만운영의 成敗가 달렸다 해도 過言이 아닐것이다. 이 役務에서 主宗된 機能은 荷役作業일 것이다. 이 荷役業을 擔當하는 業體數는 무려34個나 되어 이의 大幅減縮 集約化(13個)로 業體亂立으로 惹起되는 여러가지 副作用들을 除去하고 作業의 專門化 系列化로 各埠頭別 固定的 配置로 一貫된 責任荷役을 具現하고자 計劃하고 推進中에 있었으나 이것亦是 第2, 第3, 단계 開發工事に 밀려서 一時中止된 상태에 있다. 여기서 꼭 우리가 다지고 넘어가야 할 것은 항만이 그나름대로 하나의 獨特한 經濟活動의 場圈을 이루고 있다고 하더라도 그렇다고 어떤 “特定人이나 特定業務만을 爲한 항만일순 없다”는 事實은 前記한 바와 같다.

輸送體系속의 항만의 業務를 充分히 發揮할 수 있는 항만의 運營形態가 早速히 마련되야 할 줄 안다. 運營方式은 多角의으로 構想할 수 있겠으나 這問한바에 依하면 斯界의 專門人에게 用役을 주어 目下研究中 이라니 多幸스러우나, 여기서 專門人이라면 다름아닌 現職항만관리운영 擔當者 및 該當業界의 從事者들 가운데 있음을 알고 모처럼 마련하는 運營方式이 卓上空論이나 現實에 符合치 않는것이 되지않도록 널리 空論에 附儀決定되기를 바라며 또한 오늘날 劃一的經濟보다는 自律의市場 經濟가 優越하고 國營 보다는 民營이 더욱 效率性이 높다는 것은 常識化된지 오래다. 1978年 9月 開發埠頭의 運營開始以來 꼭 10年의 歷史를 갖지만 前記한 바와 같이 當初에 試圖했던 여러가지 運營方式이 中斷된 상태에서 머뭇거리왔으나 이제 第3段階工事が 完了되면 港의 主要部分의 開發工事は 일단락 되는 時點인 것이다. 第3段階工事が 끝났다해도 施設의 收容처리 能力은 곧바로 限界點에 到達되는 狀況이므로 施設 擴充을 爲한 第4段階 開發工事が 計劃着工되어야 하며 增加되는 港灣需要에 副應키 爲하여

는 劃期的인 항만운영方式이 採擇 施行되어야 함은 當然하고 急先務이다.

그것은 急增하는 物量의 疎通을 爲한 새로운 施設投資의 資源과 既存外債의 償還, 그리고 10年間 繼續的 使用으로 因한 開發施設의 老朽化로 치달는 代替, 정비자원의 調達等 港灣再 投資資金 調達의 緊要性, 官主導型의 항만운영의 硬直性打破 그리고 段階性的인 特殊勞動分 野인 항만의 勞使문제 定立 等等 그 明快한 決斷을 要求하는 事案들이 山積되어 있기 때문이 다. 第1, 2, 3 단계 開發工事が 落後되었던 우리 港灣施設의 先進化를 이룩한 것이었고, 先 進化된 運營을 前提한 施設의 擴充事業이었기 때문이며 이로서 名實相簿한 港都釜山일 수 있을 것이다.