

항만공사(PA)의 항만자치권 확보 방안 국회 토론회

- 일 시 : 2023년 1월 9일(월) 오후2시
- 장 소 : 국회 의원회관 제9 간담회실
- 주 최 : 더불어민주당 맹성규 국회의원(인천남동구)·
국민의 힘 안병길 국회의원(부산 서구동구)·
경제정의실천시민연합, 부산경실련· 인천경실련·
부산항을사랑하는시민모임· 인천평화복지연대

‘항만자치권 확보’ 방안을 모색하기 위한 국회 토론회

- 일 시 : 2023년 1월 9일(월) 오후2시
- 장 소 : 국회 의원회관 제9 간담회실

(사회 : 도한영 부산경실련 사무처장)

구분	시 간	주 요 내 용
개 회	14:00~14:05 5'	○ 개 회 : 토론회 일정 및 참석자 소개
	14:05~14:20 15'	○ 인사말 : 맹성규 국회의원, 안병길국회의원 방효창(경실련 상임집행위원회 부위원장) 강주수(인천평화복지연대 상임대표)
발 표	14:20~15:00 20'	○ 제1주제 : 항만공사의 자치단체 참여방안 (김청우 인하대 아태물류학부 겸임교수)
	20'	○ 제2주제 : 항만공사의 자율성 강화 방안 (장하용 부산연구원 연구위원)
토 론 및 전 체 토 론	15:00~16:00 60'	○ 좌 장 : 남기찬(한국해양대학교 물류시스템공학과 명예교수) ○ 토 론 : 이민석(해양수산부 항만물류기획과장) 이주환(한국해양기자협회 회장) 박인호(부산항을사랑하는시민모임 대표) 김송원(인천경제정의실천시민연합 사무처장) ※ 참관 - 인천시 ○ 자유토론(질의 및 답변) ○ 폐 회

【 차 례】

인 사 말 4
발 제 I 13
발 제 II 33
토 론 문 43
memo 52



인 사 말

항만공사의 항만자치권 확보방안 국회토론회

인사말



더불어민주당 맹성규 국회의원(인천남동구)

안녕하십니까, 인천 남동갑 국회의원 맹성규입니다.

항만공사의 항만자율성 확보 방안을 모색하기 위해 뜻깊은 토론회를 마련하게 되어 매우 기쁘게 생각합니다. 바쁘신 와중에도 함께해주신 내·외빈 여러분께 감사의 말씀을 전합니다.

특히, 오늘 토론회를 공동주최해주신 부산 서구동구 안병길 의원님, 뜻을 모아주신 경제정의실천시민연합, 부산경실련, 인천경실련, 부산항을 사랑하는시민모임, 인천평화복지연대에 진심으로 감사드립니다.

항만의 적기 개발과 효율적 운영은 국가경쟁력과 직결되는 만큼 ‘항만 국유제’가 원칙이고, 정부는 이 취지를 살려 인천·부산 등 무역항에 항만공사를 설립했습니다. 현행법은 항만공사의 설립 및 운영에 관한 사항을 규정함으로써 항만시설의 개발 및 관리업무의 전문성과 효율성을 높여 경쟁력 있는 항만을 조성하려는 데 그 목적이 있습니다.

그러나 항만공사의 운영 및 위원회의 구성, 임원의 임명 등 공사의 운영 권한 대부분이 해양수산부장관에게 집중되어 있어 항만배후단지 조성 시 항만별 불공평한 국비지원 문제 등이 지속 제기되었습니다. 아울러 지방에의 행정사무 이양을 통한 지방분권을 실현하려는 최근의 정책기조와도 배치되고 있다는 지적도 반복되고 있습니다.

지난해 6월 항만공사의 관리권한을 광역시장·도지사 또는 특별자치도지사에게 이양함으로써 지방자치단체 중심의 항만공사 운영을 가능하

게 하는 「항만공사법」 일부개정법률안을 대표발의한 바 있습니다.

여야 국회의원이 뜻을 함께 하고, 전문가들과 관계 정부기관 등이 모인만큼 앞으로 인천신항과 인천항, 부산항의 발전을 위한 바람직한 방향을 마련하기 위한 다양한 논의와 정책적 대안들이 도출되기를 기대합니다. 함께 하신 여러분들도 힘과 지혜를 모아 주시기를 당부드립니다.

토론회에 참석해 주신 여러분께 다시 한 번 감사드립니다.

항만공사의 항만자치권 확보방안 국회토론회

인사말

국민의 힘 안병길 국회의원(부산서구동구)



새해 복 많이 받으십시오.
국민의힘 부산 서구·동구 국회의원 안병길입니다.

2023년이 시작되었습니다. 올해 드디어 2030세계박람회 유치장소가 결정됩니다. 대한민국 전 구성원이 최선을 다한만큼 좋은 결과를 자신하지만, 초대형 글로벌 이벤트만큼 마지막 순간까지 여유를 가질 수 없는 것 또한 사실입니다.

세계박람회 유치가 확정되면 전 세계에서 수천만명이 대한민국을 방문할 예정으로, 주요관문이 될 항만의 역할 또한 매우 중요합니다. 그러나 대한민국 항만의 성장 잠재력을 뒷받침할 토대는 아쉬운 부분이 많습니다.

해양수산분야는 타 경제 분야에 비해 홀대받고 있다는 것을 우리는 이미 알고 있습니다. 수출 위주의 경제구조를 가졌음에도, 낯이 복잡다 단해지는 국내외 해양현안에 신속하게 대응할 수 없는 이유입니다.

이런 상황에서 오늘 토론회가 마련된 것은 매우 의미가 깊습니다. 대한민국의 관문이자 전 세계와 가장 먼저 만나는 항만의 경쟁력을 강화하기 위한 방안을 논의하는 것은 곧 우리의 미래를 준비하는 일이기 때문입니다.

이 자리를 만들기 위해 혼신의 힘을 다해주신 맹성규 의원님께 감사의 마음을 전하며, 경실련, 부산항을사랑하는시민모임, 인천평화복지연대를 비롯한 모든 관계자 여러분께도 고개 숙여 감사드립니다.

각 항만에 특화된 법제도, 항만의 위상 및 역할 변화에 대한 전망, 국내외 항만 관리제도 비교 등 다양한 주제를 놓고 각계 전문가분들과 함께 치열한 토론의 장을 만들어 보겠습니다.

항만의 공익성을 유지하면서도 경제성을 확보할 수 있는 방안은 무엇일지, 해외 선진항만 사례에 대한 객관적인 분석을 통해 우리 항만이 보완해야 할 점들은 무엇이 있을지 기탄없는 의견교환을 통해 오늘 이곳에서 향후 항만정책의 시금석이 마련될 것이라고 확신하고 있습니다.

겨울 추위와 함께 여전히 코로나 바이러스가 여전히 기승을 부리고 있습니다. 새해에도 건강 지키시면서 뜻하신 바 모두 이뤄가시길 두 손 모아 기원하겠습니다. 다시 한번 이 자리에 참석해주신 여러분께 감사의 인사 드리며, 가내에도 행복 가득하시기를 기원합니다.

항만공사의 항만자치권 확보방안 국회토론회

인사말

방효창 경실련 상임집행위원회 부위원장



안녕하십니까? 경실련 상임집행위원회 부위원장을 맡고 있는 방효창입니다. 신년을 맞아 바쁘신 가운데 참석해 주시고 준비해주신 모든 분들께 감사의 말씀을 드립니다.

경실련은 작년 2월 대선 후보자들에게 ‘항만 민영화 중단과 해양수산청 및 항만공사 지방이양 약속 촉구 기자회견’을 진행한 바 있습니다. 항만 민영화의 문제도 있었지만, 글로벌 항만 경쟁력 강화와 지방분권 실현의 차원에서 항만공사의 지방 이양이 필요하다고 판단했기 때문입니다.

오늘 발제문에도 언급되어 있지만, 프랑스와 일본, 중국 등 해외의 항만관리제도는 중앙정부에서 지방정부 중심으로 전환되어 온 것으로 보입니다. 아마도 자율적인 항만개발과 운영을 통해 급변하는 물류환경에 신속히 대응하고, 항만의 적기 개발은 물론, 운영도 지방정부가 더 효율적으로 할 수 있다고 판단한 것으로 보입니다. 이러한 이유로 우리나라 역시 항만공사를 설립하여 운영하고 있지만, 법률적 한계로 자율적 운영은 어려운 상황입니다.

우리나라의 「항만공사법」에는 항만공사의 설립 목적을 ‘항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 항만을 경쟁력 있는 해운물류의 중심기지로 육성하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다’라고 명시되어 있습니다. 항만의 경쟁력 확보에 항만공사의 역할이 중요하다는 점을 엿볼 수 있습니다.

우리나라는 오늘 토론회에 함께하는 부산과 인천 외에도 울산, 여수·광양, 경기·평택 등에서 항만공사가 설립되어 운영 중에 있습니다. 항만공사가 가진 역할은 물류 외에도 항만시설의 개발 및 관리, 해양관광 산업 개발 등이 있습니다. 이러한 항만공사가 어떠한 거버넌스를 가지느냐에 따라 역할이 더욱 긍정적 또는 부정적으로 변할 수 있다고 여겨집니다.

모쪼록 오늘 토론에서 항만공사가 항만의 글로벌 경쟁력 강화와 지방분권 강화 차원에서 어떻게 관리하고 운영하는 것이 효율적인지 심도 있는 토론이 이루어지길 기대합니다.

끝으로 오늘 토론회를 공동주최해주신 더불어민주당 맹성규 의원님과 국민의힘 안병길 의원님, 부산경실련과 인천경실련, 부산항을사랑하는 시민모임, 인천평화복지연대와 발제 및 토론자 분들에게 감사의 말씀을 드립니다.

감사합니다.

항만공사의 항만자치권 확보방안 국회토론회

인사말



강주수 인천평화복지연대 상임대표

항만자치권 확보는 해양도시에서 사는 시민들의 삶의 질은 높이는 것

2003년 항만공사법이 제정되고 2004년 부산항만공사, 2005년 인천항만공사를 시작으로 항만행정의 지역자치 시대가 열린 지 20년입니다. 그동안 중앙정부 주도의 항만행정의 문제를 해결하고 각 지역 항만의 경쟁력을 확보하기 위해 항만공사와 지역사회가 함께 노력해왔습니다.

하지만 항만공사를 둘러싼 해양수산부의 권한침해와 지역사회와의 갈등은 끊임없이 이어지고 있습니다. 인천 신항 항만배후단지에 대한 해수부의 민간개발 추진과 부산 신항 민자개발 관련 논란은 대표적인 사례입니다. 이로 인해 지방분권 확대와 항만 국제 경쟁력 강화를 위해 지방수산청과 항만공사 지방정부 이양의 필요성도 본격적으로 제기되고 있습니다.

인천지역 사회에서 작년 대통령 선거와 지방선거를 앞두고 여야 모두 지방해양수산청과 항만공사 지방이양에 대한 공동의 목소리를 내기도 했습니다. 오늘 토론회를 함께 주최한 맹성규 의원께서도 작년 8월 지역 특색에 맞는 항만개발과 지방분권 추진을 위한 항만공사 관리권한의 지자체 이양 필요성을 담은 <항만공사법> 개정안을 발의하기도 했습니다.

이미 국가 간 경쟁시대에서 도시 간 경쟁 시대로 넘어선 지 오래됐습

니다. 도시의 경쟁력이 국가의 경쟁력을 이끌어 가는 시대입니다. 항만정책도 이런 시대 흐름과 함께 해야만 해양도시의 국제경쟁력과 국익을 함께 확보 할 수 있습니다. 항만정책 권한의 지방 이양은 항만의 경쟁력 확보를 통해 일자리와 경제 활성화로 이어지며, 지역의 시민들의 삶의 행복으로 귀결되게 되는 것입니다.

오늘 토론회는 대표적인 해양도시 인천과 부산의 여야 정치인, 시민사회, 언론인 등이 함께 하는 데 더 의미가 있습니다. 오늘을 시작으로 항만정책이 단순히 관련된 이해관계자들의 문제가 아닌 해양도시에서 살아가는 시민들의 삶의 질의 문제라는 것으로 인식되기를 바랍니다.

지방자치가 시작된 지도 30년이 넘었습니다. 지방분권 확대는 복잡하고 다양화되는 사회의 문제를 해결해가는 데 필수적입니다. 항만정책과 제도도 지방분권 확대의 시대조류에 함께 하기를 기대합니다. 감사합니다.

발 제 I

항만공사의 자치단체 참여방안

[김칭우 인하대 아태물류학부 겸임교수]

지방해양수산청과 항만공사(PA)의 광역지방정부 이양 필요성

항만관리제도와 항만공사의 역할



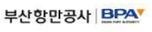
김칭우 인하대 아태물류학부 겸임교수
인천일보 경제부장

목차

- I. 머리말
- II. 항만관리제도
- III. 항만공사 법적 지위와 기능
- IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한
- V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현
- VI. 결론

I. 머리말

- **항만공사법 2003년 제정** 취지: ①정부 주도 항만행정 경직성 해소
 ②항만환경 변화에 대한 탄력적 대처능력 확보
 ③항만의 생산성 및 경쟁력 확보
 - 국가 또는 지방자치단체는 **동산·부동산 및 항만시설관리권을 항만공사에 출자할 수 있도록 함**
 - **해양수산부 산하 시장형 및 준시장형 공기업 형태로 운영**
- ※ 2023년 1월부터 '기타 공공기관'으로 전환 예정

시장형 공기업		준시장형 공기업	
 	 	 	 
2004년도	2005년도	2007년도	2011년도

3

I. 머리말

- **관리주체별 역할분담**

분야	관리주체	주요 사업내용	비고
항만 건설 개발	항만공사	각종 부두시설(화물터미널, 여객터미널) 건설 유지	수익성 시설
	지방청	방파제, 교통표지시설(등대, 부표), 항로준설	비수익성 시설
항만 관리 운영	항만공사	입출항신고(정박료, 입출항료), 부두시설 관리·임대(임대료), 배후단지 관리·임대(임대료)	영업·수익활동
	지방청	관제 및 안전관리, 항만질서, 교통표지시설 관리, 예·도선관리, 선원 선박등록, 항만정보시스템 관리	안전·질서
기타	항만공사	항만홍보, 마케팅(물동량 유치), 항만운영활성화(서터서비스, 인센티브)	판매 촉진
	지방청	해양환경개선, 공유수면 매립, 공유수면 전·사용	해역 관리

- 항만공사(PA) : 상업적 기능 담당
- 지방해양수산청 : 비상업적 기능 담당

4

I. 머리말

- **항만관리체제 유형과 특성** (대한민국 국회, 항만공사법(제정) 검토보고서, 2003)

구분	중앙정부	자치단체	항만공사	민간회사
특성	항만의 국가 경제비중이 높은 나라에서 채택	전통적으로 지방자치체가 발달된 국가에서 채택	항만위원회가 최고의사 결정 기관	항만을 공공재가 아닌 사유재로 취급
장점	국가주도의 종합적 항만 계획 가능	지역특성 고려한 항만계획 및 항만기능과 도시기능의 조화가 가능	정치행정적 간섭배제 및 전문경영인에 의한 고객지향적 서비스 향상	이용자중심의 항만관리 및 고객지향적 서비스의 향상
단점	항만관리의 경직성에 따른 고객지향적 서비스의 부족 및 정치적 요인에 의한 영향	지방폐쇄성과 지방정치적 요인의 작용에 따른 국가 전체적인 항만정책수립의 곤란	국가 전체적인 수송 및 항만 정책 수립 곤란	공공이익보다 기업이익의 우선으로 국가 전체적인 수송 및 항만정책의 수립 곤란
국가	한국 이란 인도 태국	일본 동경·오코하마·고베·오사카 미국 LA항 독일 함부르크 네덜란드 로테르담	프랑스 6대 자치항(르아브르 등) 싱가폴 미국 뉴욕/뉴저지·시애틀 영국 런던	영국 쉘릭스도우사우스 햄튼카디프항 미국 리치몬드 텍사스

5

I. 머리말

- **항만관리체제 유형과 특성** (김종면(2012), 항만공사의 지배구조 개선방안-진단과 평가, 한국조세재정연구원)

<표 II-1> 규제, 소유 및 운영형태에 따른 항만유형

유형	항만의 기능			
	규제	소유	운영	사례
국유국영제	국가(공공)	국가(공공)	국가(공공)	프랑스(비자치항), 캐나다, 이란, 인도
지자체소유운영제	공공	공공	지자체	일본, 미국(LA), 네덜란드(로테르담), 독일
항만공사제	공공	공공	민간	영국(런던), 싱가포르, 프랑스(6대자치항), 호주, 미국(PANYNJ), 뉴질랜드
순수민영제	민간	민간	민간	미국(리치몬드, 텍사스), 영국

6

I. 머리말

- 항만공사제도 도입 20년, 항만공사 권한의 범위를 둘러싼 논란이 지속
- 항만공사의 권한을 확대해 달라는 요구
- 국가(해양수산부)가 항만공사의 권한을 침해하는 사례

- 인천신항 항만배후단지(1-1단계 2구역)에 대해 항만공사에 허용하지 않고 민간개발 추진
- 일정 부지에 대하여 우선매수권 허용으로 항만과 항만배후단지 국가소유권 위배
- 부산신항남쪽피더부두의 민자개발과 관련된 논란

▶ 우리나라 항만개발제도와 항만공사의 기능과 권한을 검토. 정부, 민간, 항만공사의 역할 분담에 대한 논의

▶ 지방분권과 글로벌 항만 경쟁력 강화를 위한 지방해양수산청과 PA의 광역 지방정부 이양 필요성 대두

7

II. 항만관리제도

1 항만의 소유와 관리

항만시설	<ul style="list-style-type: none"> ● 부동산의 일종 ● 항만에 대하여는 소유라는 용어 사용하지 않고 항만관리 또는 항만운영이라는 용어를 사용
항만관리?	<ul style="list-style-type: none"> ● 「항만법」 제2조 제6호 : 항만의 개발 및 관리에 관한 행정업무를 수행하는 행정관청을 관리청 ● 항만의 개발 및 관리에 관한 행정업무
항만국유의 원칙	<ul style="list-style-type: none"> ● 항만의 소유권을 민간이 가질 수 없기 때문에 항만을 처분할 수는 없음 ● 항만관리권은 항만개발권과 항만시설의 사용권과 수익권을 의미

8

II. 항만관리제도

2 우리나라 항만관리제도

- 항만의 소유권 - 국가
- 항만을 개발하고 관리하는 행정업무 - 항만관리청인 해양수산부장관과 시도지사
- 「항만공사법」 제1조, 「항만공사법」 제4조 제4항
→ 대통령령으로 정한 항만의 항만구역에 대하여는 항만관리청이 항만공사법에 항만관리권을 위임한 것으로 해석

● 국가관리 무역항과 연안항 : 해양수산부장관

● 지방관리 무역항과 연안항 : 시·도지사

● 항만공사 관할구역 : 항만공사

9

II. 항만관리제도

3 국내 항만공사의 특징

- 국유국영체제에서 공기업 형태인 항만공사(PA)로 전환
 - 항만공사 도입 당시 항만공사의 지배구조에 대해서는 부산광역시와 인천광역시 간에 이견이 존재하였으나, 중앙정부 산하 공기업 형태로 도입되었음
 - 현재 국가관리 무역항 중 4개항만을 대상으로 항만공사제가 도입되어 운영 중임
- 조직형태 및 운영방식에 항만공사(PA)의 형태를 갖추었으나 기능 배분 미진
 - 기업경영방식 및 독립채산제 도입과 항만위원회(최고심의 의결기구) 설치에도 불구하고 지방해양수산청의 기능 이양 미진
 - 현재 항만공사로 이관되어야 할 기능들이 여전히 지방해양수산청에 남아 있는 상태

※출처: 김중면(2012), 항만공사의 지배구조 개선방안-진단과 평가, 한국조세재정연구원

10

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

1 법적 성질

● 항만공사

- 「항만공사법」에 따른 공공법인

● 「항만공사법」 제6조

- 국가 또는 지방자치단체로부터 동산·부동산 및 항만시설관리권을 출자 받아서 이를 자산으로 운영
- 국유재산으로 국가가 지분을 가지고 있고, 정부가 항만공사로부터 이익에 대하여 배당을 받는 정부출자기업 ▶ 국가가 지분을 가진 상사법인과 유사한 성질의 법인

● 항만공사의 조직 및 운영

- 근거법령: 「항만공사법」과 「공공기관의 운영에 관한 법률」
- 2023년 1월 1일부터 「공공기관의 운영에 관한 법률 시행령」 개정으로 "시장형공기업"에서 이 법의 적용을 받지 않는 "기타 공공기관"으로 전환 예정.
- 국유재산법상 국가 또는 지방자치단체가 전액 출자한 정부출자기업

11

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

2 사업의 근거

● 「항만공사법」 제8조

- 동법에 따르면 PA는 다음과 같은 범위 내에서만 사업을 할 수 있다.(항만공사법 제8조 제1항 제1호에서 제10호까지지만)

- ① 「항만법」 제2조제5호에 따른 항만시설(외곽시설·임항교통시설 등 대통령령으로 정하는 항만시설은 제외한다)의 신설·개축·유지·보수 및 준설 등에 관한 공사의 시행 및 항만의 경비·보안·화물관리·여객터미널 등 항만의 관리·운영에 관한 사업
- ② 「항만법」 제2조제11호에 따른 항만배후단지개발사업
- ③ 「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 항만재개발사업
- ④ 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 마리나항만시설의 조성 및 관리 사업
- ⑤ 「물류정책기본법」 제2조제2호나목에 따른 물류시설운영업
- ⑥ 항만의 조성 및 관리·운영과 관련하여 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 사업
- ⑦ 공사가 관리하는 부지 및 시설을 활용한 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」 제2조제3호에 따른 신·재생에너지 설비의 설치 및 관리·운영에 관한 사업(항만 관리·운영 목적에 위배되지 아니하는 범위에서 한정한다)
- ⑧ 위 ① 내지 ⑥에 따른 사업에 관한 조사·연구, 기술개발 및 인력양성에 관한 사업
- ⑦ 항만구역 외에서 항만이용자의 편의를 위한 근린생활시설 및 복리시설 등의 건설 및 운영에 관한 사업
- ⑧ 남북 간 항만의 조성 및 관리·운영 등을 위한 교류 및 협력사업
- ⑨ 그 밖에 외국 항만의 조성 및 관리·운영 등 공사의 설립목적에 달성하기 위하여 필요한 것으로서 대통령령으로 정하는 사업
- ⑩ 위 ①~⑨에 따른 사업과 관련되는 부대사업의 직접시행이나 출자 또는 출연

12

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

2 사업의 근거

● 「항만공사법」 제 6조 1항 제1문

- 국가 또는 지방자치단체가 「국유재산법」 및 「공유재산 및 물품 관리법」에도 불구하고 공사의 사업에 필요한 동산·부동산 및 「항만법」 제24조에 따른 항만시설관리권을 공사에 출자할 수 있다.

● 「항만공사법」 제 6조 3항

- 공사는 국가 또는 지방자치단체로부터 현물로 출자받은 자산을 항만시설관리권으로 전환하여 출 것을 국가 또는 지방자치단체의 장에게 요청할 수 있다.

● 「항만법」 제24조

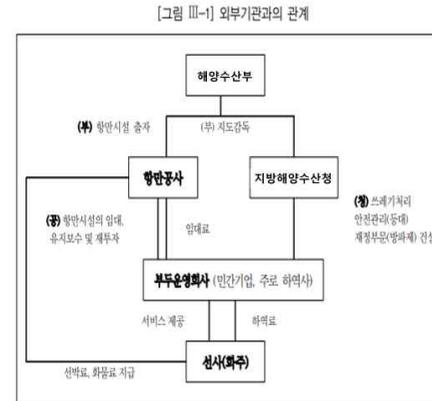
- 항만시설을 유지·관리하고 그 항만시설의 사용자로부터 사용료를 받을 수 있는 권리를 항만시설관리권이라 정의하고 관리청이 이를 설정할 수 있다.

▶ 항만공사의 고유한 업무는 「항만공사법」에 의하여 국가로부터 위임 받은 항만구역에서의 항만시설의 개발 및 항만시설관리권의 행사로 해석

13

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

3 항만공사와 외부기관과의 관계



주: (부)·부처, (공)·항만공사, (청)·지방해양행정청
 자료: 국토해양부 홈페이지(http://www.mim.go.kr/USR/policyData)

· 항만공사체제 도입 검토 시 지방자치단체는 항만관리권 이양을 요청하였으나, 항만이 국가경제에 미치는 영향 등을 고려하여 중앙정부가 항만위원들을 선정하는 현 체제를 확정하게 됨(정우훈 외, 2011)

· 「항만공사법」은 항만공사의 설립근거법. 항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높여 항만을 경쟁력 있는 해운물류의 중심기지로 육성하기 위해 제정됨

· 「공운법」은 공공기관의 대국민 서비스 증진하기 위해 제정됨

· 항만공사는 기관운영에 있어 「항만공사법」과 「공운법」의 적용을 모두 받음. (김종민, 2012)

14

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

4 자치단체의 참여

- 항만위원회에 시·도지사의 추천위원을 포함시킨 것은 지자체의 참여를 보장함으로써 지방 행정 및 지역개발과의 조화를 도모하기 위함
- 항만공사의 설립은 항만소유구조와 중앙집중적인 의사결정구조를 항만이 소재한 지역으로 돌려준다는 의미가 있음
- 항만위원회의 결정이 지역주민생활과 환경에 무리가 되지 않도록 견제하는 한편 중앙정부의 편향된 시각에 따라 항만운영이 이루어지지 않게 하기 위함
- 도입 당시 지방자치단체는 중앙정부 산하의 항만공사제 설립에 반발하였기 때문에 항만공사 설립 당시 어느 정도 지방자치단체의 요구를 수용할 필요가 존재하였음
 - 부산광역시와 인천광역시는 지방자치단체 산하의 항만공사제 도입 방안을 제기했으며, 대정부 건의문 등을 통해 지자체의 실질적인 참여가 보장되는 항만공사를 설립할 것을 주장한 바 있음. 부산항만공사(2006), 부산항만공사설립백서, p. 26
 - 지방자치단체 산하의 항만공사 도입은 당시 지방자치단체의 여건 및 역량의 문제로 사실상 불가능하였고, 중앙정부 산하 공기업으로 하되 지자체의 참여를 보장하는 방향으로 이루어짐
- 현재 항만위원 7인 중 3인이 지방자치단체의 추천을 받은 항만위원이나 과반수는 여전히 해양수산부 추천 인사가 점하고 있는 상태임(한국조세재정연구원, 2012)

15

III. 항만공사의 법적 지위와 기능

5 임원추천 비교

〈표 III-9〉 「공운법」과 「항만공사법」상 임원추천조항 비교

	공운법	항만공사법
추천범위	임원추천위원회에서 기관장, 비상임이사, 감사 등 임원후보자를 추천	임원추천위원회에서 기관장, 감사 등 임원후보자를 추천
임원추천위원회 구성	공기업: 과반수 이상의 비상임이사 + 이사회 선임 외부위원 (공무원 참여 없음)	항만위원회 위원 일부 + 항만위원회 선임 외부 위원
임원의 임명	<ul style="list-style-type: none"> 사장: 공운위 심의의결 후 주무기관의 장의 제청으로 대통령이 임명(단서 조항에 따라 주무기관의 장이 임명가능) 비상임이사: 공운위 심의의결 후 기획재정부장관이 임명 감사: 공운위의 심의의결 후 기획재정부 장관의 제청으로 대통령이 임명(단서 조항에 따라 공운위 심의의결 후 기획재정부 장관이 임명가능) 	<ul style="list-style-type: none"> 사장: 시도지사 협의후 해양수산부장관이 임명 감사: 기획재정부장관과 협의 후 해양수산부 장관이 임명

※ 부산광역시와 인천광역시의 항만공사제 도입을 위한 연구용역의 내용

- (부산광역시, '00.1) 제1안으로 부산항의 항만 관리권을 인수해 부산광역시 산하의 항만자치공사 설치를 제시함
 - 또 10인 이내의 항만위원회는 해양수산부장관과 시장이 협의해 선임하도록 함
- 제2안으로 과도기적 단계로서 중앙정부가 추진하고 있는 해양수산부 산하의 부산항 자치공사 방안을 제시하면서, 항만위원회에는 중앙부처와 지자체가 50:50으로 참여하도록 함
- (인천광역시, '00.4) 제1안으로 항만관리권의 지방이양을 전제로 한 인천광역시 산하의 항만 자치공사의 설립을 주장함
 - 항만위원회 구성에 있어서 인천광역시와 인천항 관련단체의 실질적인 참여를 보장하도록 건의함
 - 항만위원회 구성에 있어서는 9인으로 구성하되, 당연직으로 인천광역시 대표 해양수산부 대표, 인천항만공사 사장을 포함시키고 나머지 위원도 인천항 이용자 대표, 인천하역회사 대표, 인천 항만노동자 대표, 인천상공회의소 대표, 인천시민 대표, 기타 항만이해관계자 대표 등으로 구성

16

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

1 항만개발제도

- 비관리청항만개발사업은 다음의 요건을 충족할 경우 이를 허가하여야 한다.

첫째, ① 항만기본계획, ② 「항만재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제5조제1항에 따른 항만재개발기본 계획, ③ 「신항만건설 촉진법」 제3조제1항에 따른 신항만건설기본계획에 위배되지 않을 것

둘째, 항만의 관리·운영상 항만개발사업의 필요성이 있을 것

셋째, 재원조달능력 등 해양수산부령으로 정하는 기준에 따라 항만개발사업을 시행할 사업수행능력이 있을 것

넷째, 화물의 제조시설인 경우에는 오염배출 정도 등 대통령령으로 정하는 입지기준에 적합할 것

다섯째, 총사업비 500억원 이상의 항만개발사업(항만법 제15조제1항 단서에 따라 국가에 귀속되지 아니하는 토지 및 항만시설에 관한 항만개발사업의 경우에는 토지 또는 토지 형태의 항만시설을 조성하는 항만개발사업으로 한정한다)의 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 경제성 등 사업 추진의 타당성을 검토한 결과 타당성이 있을 것

여섯째, 「항만법」 또는 다른 법률에 따라 해당 토지 또는 항만시설을 개발할 계획이 없을 것

▶ 우리나라의 항만개발사업은 관리청이 시행하도록 하고 있다(항만법 제9조).

다만, 비관리청이 항만개발사업을 시행하려는 경우에는 관리청의 허가를 받도록 하고 있는데(항만법 제9조 제2항), 이러한 항만개발사업을 비관리청항만개발사업이라고 한다.

17

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

2 비관리청 항만개발사업으로 취득한 항만시설의 귀속

- 「항만법」 제15조

- 제1항: 비관리청의 항만개발사업으로 조성되거나 설치된 토지 및 항만시설은 준공과 동시에 국가 또는 시·도에 귀속된다.
- 비관리청은 「항만법」 제15조 제1항 본문에 따라 국가에 귀속된 항만시설을 총사업비의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 허가를 받아 무상으로 사용할 수 있다.
- 제3항: 무상으로 항만시설을 사용할 수 있는 기간에는 동법 제12조 제5항 단서에 따라 신고한 준공 전 사용기간을 산입한다.
- 제4항: 비관리청은 국가 또는 시·도에 귀속된 항만시설을 무상으로 사용하는 경우 해당 항만시설을 성실하게 유지·관리하여야 한다.
- 제5항: 비관리청은 동법 제15조 제3항에 따라 국가 또는 시·도에 귀속된 항만시설을 무상으로 사용하는 경우 타인에게 그 시설을 사용하게 할 수 있다.

▶ 「항만법」 제15조의 규정은 비관리청 항만공사로 취득한 토지와 항만시설을 국가 또는 시·도에 귀속시키고, 총사업비의 범위내에서 무상대부 받아서 사용·수익권을 행사할 수 있음

18

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

2 비관리청 항만개발사업으로 취득한 항만시설의 귀속

- 「항만공사법」에 따라 설립된 항만공사가 그 재원으로 같은 법 제22조제1항에 따라 실시계획의 승인을 받아 항만시설공사를 시행하여 조성한 토지 및 설치한 항만시설이 준공된 경우 그 토지 및 항만시설은 「항만법」 제15조 제1항에도 불구하고 **항만공사에 귀속됨**(항만법 제5조 제2항)
- 「항만공사법」
 - 제1조에서 항만공사는 항만시설의 개발 및 관리·운영을 목적으로 설립한다고 규정
 - 제8조에서 항만시설의 개발 및 관리·운영과 관련된 제반 업무를 모두 수행할 수 있도록 규정
 - 항만관리청으로부터 별도로 위임·위탁받은 경우 외에도 「항만법」 제15조 제2항의 규정에 의하여 개발하고 취득한 토지와 항만시설에 대하여는 당연히 그 사용·수익권을 가진다고 봄

19

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

3 항만개발사업에 있어서 항만공사 권한 범위

- 1997년 발표된 “항만의 경쟁력 제고 과제”라는 보고서는 항만자치공사의 도입을 주장, 이것이 계기가 되어 지금의 항만공사가 설립
- 이는 외국에서 널리 행해지고 있던 포트 어소리티(Port Authority)를 모델로 새로운 항만관리조직을 국내에 도입한 것
- 항만공사는 항만의 사용으로 발생하는 수입을 항만개발에 직접 투입하고, 독립채산제를 통해서 상업요소를 항만관리에 적용할 것을 목적으로 설립된 조직

▶ 따라서, 현행 「항만법」이 항만관리청을 해양수산부장관과 시·도지사로 규정하고 있다고 하더라도, 「항만공사법」에 의하여 설립된 항만공사는 동법에서 규정된 관할 항만구역에 대해서는 항만의 개발과 관리권한을 위임받은 법정조직으로 보아야 함

20

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

3 항만개발사업에 있어서 항만공사 권한 범위

● 공사의 관할 구역 (제2조 제1항 관련)

구분	관할 구역
1. 부산항만공사	「항만법 시행령」 제2조제1항 및 별표 1 제1호에 따른 부산항의 항만구역
2. 인천항만공사	「항만법 시행령」 제2조제1항 및 별표 1 제1호에 따른 인천항의 항만구역
3. 울산항만공사	「항만법 시행령」 제2조제1항 및 별표 1 제1호에 따른 울산항의 항만구역
4. 여수광양항만공사	「항만법 시행령」 제2조제1항 및 별표 1 제1호에 따른 여수·광양항의 항만구역

- 항만공사의 관할구역을 설립지역의 항만구역을 포괄적으로 규정하고 있고, 「항만공사법」 제1조와 제8조의 규정에 비추어 해당 항만구역에 대하여는 항만의 개발과 관리권이 항만관리청으로부터 해당 항만공사에 포괄적으로 위임되어 있는 것으로 보아야 함
- 이렇게 해석하는 것이 항만공사제도의 도입취지에도 부합하고 법령간, 법조간의 규정에도 조화를 이루게 됨

21

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

3 항만개발사업에 있어서 항만공사 권한 범위

- 「항만공사법」과 「항만법」의 규정에 비추어 항만공사의 관할구역내에서의 항만개발의 수요 발굴·개발계획 수립·항만개발 등의 제반 업무는 원칙적으로 항만공사의 고유한 업무로 보아야 함
- 다만, 항만개발은 「항만법」상의 항만기본계획과 시행계획에 따라야 하기 때문에 항만공사의 항만개발수요를 항만기본계획에 반영하는 절차를 거치고 이를 시행계획에 반영하여 항만개발을 시행해야 할 것

22

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

3 항만개발사업에 있어서 항만공사 권한 범위

항만 국유의 원칙

항만의 개발은 원칙적으로 국가가 수요파악, 항만기본계획수립, 시행계획수립, 항만공사의 시행으로 이어져야 한다는 점은 명확

● 비관리청 항만공사 등 민간의 항만개발사업 참여

→ 특정 민간만의 수요라든가 항만시설확보의 시급성·민간개발의 부득이성·재원조달의 어려움 등 제반 여건을 반영하여 부득이 한 경우에 예외적으로 시행하는 것이 원칙

● 항만공사의 관할구역 내

→ 항만공사의 수요조사·항만기본계획반영·시행계획반영 등의 절차를 거쳐서 국가재정사업이나 항만공사 자체 예산사업으로 시행하는 것이 원칙

→ 민간항만개발사업도 물론 「항만법」에 따라야 하지만, 「항만법」과 「항만공사법」의 취지에 따라 항만공사에서 민간개발의 필요성을 인정하고 이를 「항만법」절차에 따라 시행하도록 하는 것이 항만국유의 원칙과 항만공사제도 도입의 취지에도 부합한다고 봄

23

IV. 항만개발제도와 항만공사의 권한

4 비관리청 항만공사 VS 민간투자제도

구분	항만법상 비관리청 제도	민간투자법상 민간투자제도
사업명칭	비관리청항만공사	민간투자사업
도입연도	1967년	1994년
사업대상	전용성 강한 돌핀, 소규모 항만시설, 유지보수 등	화물처리를 위한 안벽, 항만부지 조성
추진절차	<ul style="list-style-type: none"> 비관리청항만공사 시행허가 신청 비관리청항만공사 시행허가 실시계획 승인 착공 및 준공 	<ul style="list-style-type: none"> 민간투자대상사업지정 → 시설사업 기본계획고시 → 사업계획서 제출평가, 협상대상자 지정 → 협상 및 사업시행자 지정 → 실시계획 승인 → 착공 및 준공
무상사용기간	사후정산(투자비에 달할 때까지)	사전결정(최장 50년)
투자비용	공사비	준공후 사후정산
	운영비	불포함
투자비보전	<ul style="list-style-type: none"> 자가사용 및 타인사용료 징수 다른 항만시설 무상사용 	<ul style="list-style-type: none"> 자가사용, 타인사용료 징수 재정지원
비고	민간투자사업에 비하여 사업 추진절차가 비교적 간소하고 귀속사업의 경우 총사업비 보전이 가능하여 최근에는 투자가 활성화	민간재원을 조달하여 항만시설을 확충할 수 있다는 장점. 착공-준공보다는, 민간투자대상사업지정, 시설사업기본계획고시, 우선협상대상자 지정 등에 추가 시일이 소요됨

24

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

1 항만공사 현물출자 방식의 차이 - 세금부과 기준

- 인천항만공사와 부산항만공사는 토지, 부동산 등 유형자산이 현물출자되어 설립
- 이들보다 나중에 설립된 울산항만공사와 여수광양항만공사는 항만시설관리권이라는 무형자산이 현물 출자되어 설립
- 인천항만공사, 부산항만공사는 토지·건물 등의 비중이 다른 자산에 비해 상대적으로 높은 반면, 울산항만공사, 여수광양항만공사의 경우에는 무형자산(수익권)의 비중이 높음

구분		부산항만공사	인천항만공사	울산항만공사	여수광양항만공사
투자부동산	토지	3조 2341억원	1조 7753억원	1323억원	102억원
	건물	3951억원	1356억원	110억원	918억원
	건설중인자산	1조 5632억원	3493억원	1546억원	141억원
영업권 이외의 무형자산	유역수익권	3932억원	-	3131억원	1조 3516억원

<각 항만공사의 2019년 회계감사보고서 재무상태표 일부 발췌>

25

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

2 항만배후단지 개발 및 운영현황

❖ 항만배후단지 개발계획(제3차 항만배후단지 종합계획)

- 2019년 단순 물류거점에서 **조립·가공·제조가 집적된 복합물류거점 공간**으로 탈바꿈시켜 **배후단지의 고부가가치화 실현** → **정부의 배후단지 활성화 목표**
- **인천항 개발수요는 2020년에 비해 2030년 전국 3번째 개발수요 풍부**
- 운영현황 : 2020년 기준 공급면적(2,361천㎡-임대면적 1,292천㎡)
→ 현재 진행중인 제4차 항만배후단지 종합계획에 추가반영 노력 필요

목표연도	2020년	2025년	2030년	'30-20 차이
공급면적(천㎡)	17,227	25,474	29,699	12,472
부산항 신항	4,686	7,250	8,457	3,771
인천 항	5,507	7,566	7,566	2,059
평택·당진항	1,420	4,031	5,869	4,449
광 양 항	3,874	3,874	3,981	107
울 산 항	679	679	1,513	834
포 항 항	736	1,264	1,264	528
목 포 항	0	485	723	723
마 산 항	325	325	325	0



<인천항 항만배후단지 개발방향(김문수, 2021)>

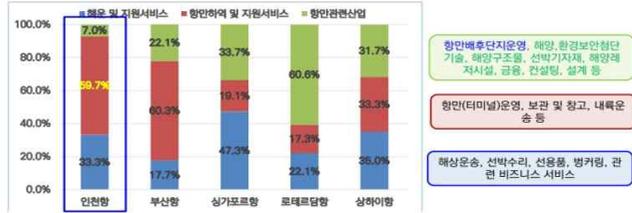
26

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

3 항만부가가치 확대, 배후단지 및 산업 연계 필요성

글로벌 항만물류 환경 여건

- ❖ 항만부가가치 확대, 인천항 관련산업 부재 → 배후단지 및 산업 연계 중요성
 - 인천항 항만관련산업 부재로 부가가치 낮음 → 해양산업클러스트 구축, 연관산업 유치
 - 싱가포르와 로테르담항은 항만 본연 부가가치와 주변산업과 연계되어 파급효과가 높음
 - 선박수리/금융, 선용품공급 등의 항만서비스 산업과 제조기능(세계적 스타화물)을 함께 설치하여 동반 발전
 - 인천항은 항만하역 중심의 부가가치 창출, 전체 부가가치의 60% 점유, 관련산업 비중 낮음
 - 10대 부가가치 물류활동 중 포장, 분류, 라벨링, 검사 등 4가지 물류활동 중심임
 - 특히 우리나라 항만배후단지는 라벨링, 검사, 포장 중심의 상대적 저부가가치 활동에 집중



<인천항 항만배후단지 개발방향(김문수, 2021)>

27

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

4 인천신항 배후단지 민간개발 논란

항만배후단지 민간개발 쟁점

❖ 인천항 항만배후단지 민간개발 현황

- 신항신항 1-1단계 '컨'부두 개장에 따른 안정적인 물동량 처리와 항만경쟁력 제고
- 1-1단계 214 만㎡, 1-2단계 41만㎡
- 총사업비 : 4,576억원(1-2단계 사업비 포함), 배후단지 4,032억원(정부 1,008억원, 민자 3,024억원)
- 신항 1-1단계 2구역 출자자 : HDC현대개발산업(주) 45%, ㈜농부른개발 30%, ㈜토지산업개발 20%, 활림건설(주) 2.5%, 활림건설(주) 2.5% 등 5곳 모두 건설사 → 부동산 개발 투자목적(?)
- 인천신항스마트물류단지(주) 인천신항 1-1단계 3구역(54만㎡) 개발 제안서 인자적성성 통과(B/C값 1.02) 인천투데이(21.12.13)
 - 통사는 1-2단계까지 개발제안
- 아암물류 2단지 중 2종 항만배후단지 민자제안 - 사업제안서 제출(21.2), 사업타당성조사 진행 중(초반건설회 4개사)



자료 : 인천항공사



자료 : 해운수산부(2019), 제3차 항만배후단지개발계획

<인천항 항만배후단지 개발방향(김문수, 2021)>

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

4 인천신항 배후단지 민간개발 논란

인천일보

인천항 드리운 '민영화' 그림자...지역사회 반발

국회에서 '바람직한 개발 방안' 모색
항만공사 제도 과조 위기 지역
김문수 "인프라 개발에 남는 것"
정영식 "입대로 공사 주도해야"

경인 국외에서 연례로 열린 민영화기
인천항에서 6차년도 민영화기 개최
가 열리고 있다.
국기 인프를 개발에 남기면서 최
자를 대신한 항만 개발 및 관련 분야
민영화기 개최로 인해 항만공사 내
기에 싸움은 지체한다. ▶**개발사업**
28일 오전 국회 의원회관 제2회의실에서
시 열린 '인천항 배후단지 개발사업'에
대한 민영화기 개최를 둘러싼 논란이 계속
되고 있다. 김문수 인천항공사 대표이사
장은 "민영화기 개최는 배후단지 개발
사업의 일환으로 추진되고 있다"고 밝
혔다. 김 대표는 "민영화기 개최는 배
후단지 개발사업의 일환으로 추진되고
있다"고 밝혔다.

김 대표는 "민영화기 개최는 배
후단지 개발사업의 일환으로 추진되고
있다"고 밝혔다. 김 대표는 "민영화기
개최는 배후단지 개발사업의 일환으로
추진되고 있다"고 밝혔다. 김 대표는
"민영화기 개최는 배후단지 개발사업
의 일환으로 추진되고 있다"고 밝혔다.

지조상비를 조치는 토지개발을 추진
수 있도록 하고 이를 우선 배양할 수 있
도록 했다.
주요 관련 개발사업에서는 국가가
위탁을 토지를 일부의 지도를 공급할 수
있
으며 공영-공공성을 제외하고는 국가가
정
규를 개발할 수 있도록 했다.
민영화기 나선 항만공사 전국항만공사
국회는 "민영화기 개최를 P.A. 제도
가
논의할 지 2021. 12. 21. 18:00
경인 국외에서 연례로 열린 민영화기
인천항에서 6차년도 민영화기 개최
가 열리고 있다.
국기 인프를 개발에 남기면서 최
자를 대신한 항만 개발 및 관련 분야
민영화기 개최로 인해 항만공사 내
기에 싸움은 지체한다. ▶**개발사업**
28일 오전 국회 의원회관 제2회의실에서
시 열린 '인천항 배후단지 개발사업'에
대한 민영화기 개최를 둘러싼 논란이 계속
되고 있다. 김문수 인천항공사 대표이사
장은 "민영화기 개최는 배후단지 개발
사업의 일환으로 추진되고 있다"고 밝
혔다. 김 대표는 "민영화기 개최는 배
후단지 개발사업의 일환으로 추진되고
있다"고 밝혔다.

김 대표는 "민영화기 개최는 배
후단지 개발사업의 일환으로 추진되고
있다"고 밝혔다. 김 대표는 "민영화기
개최는 배후단지 개발사업의 일환으로
추진되고 있다"고 밝혔다. 김 대표는
"민영화기 개최는 배후단지 개발사업
의 일환으로 추진되고 있다"고 밝혔다.



인천항공사에서 열린 '민영화기 개최를 둘러싼 논란'에 대한 토론회 모습. 김문수 대표이사(가운데)가 발언하고 있다.

29

V. 항만민영화 저지, 지방분권 실현

4 인천신항 배후단지 민간개발 논란

"재벌에 개발, 분양 큰 특혜... 최악의 민영화"

'무너진 천산'... '무너질라' '혹' 떼어내라!

28

30

항만공사의 자율성 강화 방안

2023. 1. 9.

부산연구원(BDI)
장하용 연구위원

발 제 II

항만공사의 자율성 강화 방안

[장하용 부산연구원 연구위원]

Contents.

1. 국내 항만공사제도의 변화와 한계
2. 글로벌 항만공사의 자율성 분석
3. 항만공사의 자율성 강화 방안



1. 국내 항만공사제도의 변화와 한계

1. 국내의 항만관리제도의 변천
2. 법률·제도 상 국내 항만공사의 현황
3. 국내 공공기관의 자율성 의의

01 국내의 항만관리제도의 변천

항만관리제도는 국가 여건이 반영되고, 항만경쟁력을 강화하기 위해 **실질적인 자율관리·운영체제로 발전**

글로벌 항만 관리제도 연혁		국내 항만 관리제도 연혁	
<ul style="list-style-type: none"> • 해외 항만관리제도는 중앙정부에서 지방정부 중심으로, 민공영 방식의 항만공사 혹은 민영의 형태로 진화되어 왔음 		<ul style="list-style-type: none"> • 국내에서는 실질적으로 중앙정부가 주요 항만을 개발·운영해왔으나, 2003년 항만공사법 제정을 따라 지역 가정항만별로 항만공사가 설립됨 • 국가 차원에서도 실질적 항만개발 및 운영 기능을 지방으로 이양하는 정책방향 설정 	
연도	내용	연도	내용
1941년	세계 무역 선박은 중추항 북조선 뱃선에서 대형 실재 기선으로 급속한 기술혁신	1957년	항만법 제정(국가 지정 개발하는 지정항만과 지자체가 지정 개발하는 지방항만제도) * 지방항만은 항만법에 명시되어 있으나, 실제로 지정항만은 없었음
20세기 후반	선박 대형화에 따른 대형 항만시설을 건설하기 위해	1999년 3월	기대역에서 후방 항만구조 도입(전도고가 위상 부산, 안면도의 항만시설 도입 제1) 국유화되어서 부산항의 인천항의 관리 운영 기능을 항만공사화하는 것으로 보고
1907년	작은 호수항구의 운영권을 갖는 새로운 항만관리제도가 도입됨	2001년 7월	경기(경북)항만공사 설립(지방항만법으로 근거한 지방항만공사)
1909년	영국 정부는 현대적 항만관리제도를 도입할 목적으로 런던항 포트 오프리더법 제정	2003년 5월	항만공사법 제정 및 공포
1909년	최초의 항만공사 Port of London Authority 설립	2004년 1월	부산항만공사 설립(국가 지정항만공사법)
1920년	프랑스 정부 '포트 오프리더 및 항만의 공적사업' 법칙에 관한 법률 제정 6대 중추 항만을 지자체로 전환	2005년 7월	인천항만공사 설립(국가 지정항만공사법)
1921년	'The New York-New Jersey Port Authority Compact of 1921' 제정(항만법 제정) 뉴욕-뉴저지 항만사립법 공적으로 개발 운영하는 뉴욕항만공사 설립	2007년 7월	울산항만공사 설립
1960년	일본 항만법 제정(항만관리제도를 지방자치단체로 항만과 운영 운영 명시)	2008년 12월	지방분권특구지역의 출범: 해당 항만 분야의 지방분권을 위해 중앙은 정책적 권역적 기능을 수행하고, 현시정 높은 집행 기능을 지방으로 이양한다는 기본방향 설정
1967년 10월	유럽(유럽)항만법 제정(항만관리제도를 Port of Singapore Authority로 명문화하여 정부기관인 싱가포르 항만관리공사(MPA)로 명문화) 싱가포르항만공사(SPSA)로 분리	2009년	광명에서 항만개발 및 운영권만 특정지역(광명)과 광명항 '특정지역' 중추가에 대한 '지정항만'으로 할 필요성 후진
2004년 1월	네덜란드 로테르담시 산하(국가)인 로테르담항만공사(MPA)를 독립된 공공유형회사 형태의 Port of Rotterdam으로 분리 민영화	2011년 8월	여수항만공사 설립
2004년	중국 항만법 시행을 통해 항만에 대한 관할 지방정부의 실질적 권리와 개발 권한 부여	2020년 1월	'지방분권특별법' 제정(기존 지방자치단체의 지방자치단체를 광역시로 이양)

출처: 중앙정부추진(2021) 지역 차등 운영

02 법률·제도 상 국내 항만공사의 현황

자율적인 항만개발·운영 → 급변 중인 물류환경변화에 신속한 대응 → 글로벌 항만운영사로 성장 가능

항만개발 분야 현황

구분	현황
• 해당 항만의 개발부터 해당 관할 항만공사가 주도적인 역할을 수행해야 항만운영정책의 일관성 및 글로벌 물류환경의 변화에 따른 민첩한 대응 가능	
항만법 제2조 • 항만공사법 제21조 • 신항건설법 제7조 • 항만공사법 제22조 • 비관리항만공사 업무처리요령	항만개발 근거법령 및 주체 이원화 항만의 개발 시 정부의 실사계획 승인 필요
• 항만개발법 제37조 • 공운법 제46조 • 항만법 제45조	PA 소유 항만시설 재개발 시 소유자-관리자 지위 상실 항만시설과 배후단지 개발주체 및 근거법령 이원화
• 항만공사법 제21조2 • 항만공사법 제21조	민간유치 방식 무산(항만건설사업에 무산항만공사 참여 제한) 법정성 근거 없이 민간사업자 도입방식을 금지하는 지침으로 인해, 항만공사는 자체 책임으로만 항만시설공사 시행 가능 관급업무차별(2011.5)

항만운영 분야 현황

구분	현황
• PA가 국제경쟁력 있는 항만경영 체제를 확립하기 위해서는 자율적 운영 비탕의 기업경쟁이 필요하나 법률상 한계로 인해 다양한 문제점 발생	
항만공사법 제8조1항 • 항만공사법 제8조3항 • 항만공사법 제30조3항 • 선박입출항법 제53조3항 • 한국도로공사법 제13조 • 항만법 제5.51.53조 • 공운법 제51조외2 • 공운법	항만공사의 사업내용을 항만공사법에서 제한적 열거 (포지티브 규제, 최소허용규제) 법정 명시사업의 국내 직접 시행 및의 국내외 부대사업 및 출자 출연 시 승인 필요 항만시설사용료 및 임대료 항시 결정권 제한 항만공사에 항만시설 운영주체로서 각종 의무가 부여되어 사고방장 시 손해책임 공항구역 내 계획 수립 시 항만공사와의 협의의무 없음 출자 출연 시 금액을 분할하고 기재부 사전 협의 필요 항만공사의 경영변동 정부가 관리·감독

항만운영 효율성 및 자율성 강화, 도시-항만 동반성장을 위한 법 개정 및 신규 제정 필요

출처: 중앙정부추진(2021) 지역 차등 운영

03 국내 공공기관의 자율성 의의

자율적인 항만개발·운영 → 급변 중인 물류환경변화에 신속한 대응 → 글로벌 항만운영사로 성장 가능

공기업 자율성의 개념과 유형

• 공기업의 자율성과 함은 '개발 공기업이 중요하다 생각하는 문제에 의사결정능력 자율성' + '공공기관 의사결정능력 제약'을 제거할 수 있는 자율성의 두 가지 측면으로 구분됨	
• Verhoest et al. (2004)에 따르면, 공기업의 자율성은 크게 '공공기관의 의사결정능력 자율성' + '공공기관 의사결정능력 제약'을 제거할 수 있는 자율성의 두 가지 측면으로 구분됨	
공기업의 자율성 유형	내용
의사결정 능력 자율성	관리적 결정권 공기업 스스로 공공서비스와 공공서비스의 생산, 공급, 가격, 질, 장, 혁신, 수혜단 등에 대해 의사결정 능력을 가지는 정도
의사결정 능력 자율성	정책 자율성 공기업 스스로 공공서비스와 공공서비스의 생산, 공급, 가격, 질, 장, 혁신, 수혜단 등에 대해 의사결정 능력을 가지는 정도
의사결정 능력 자율성	구조적 자율성 개사제와 계약성 제도를 통해 나타나는 중앙정부의 영향력을 공기업이 상해할 수 있는 능력
의사결정 능력 자율성	재정적 자율성 공기업의 비용 지출을 정부의 지원에 의존하는지 또는 자체 수입에 의존하는지 여부, 그리고 손실에 대한 공공기관의 책임성 정도
의사결정 능력 자율성	법적 자율성 공기업의 법적 지위가 정부의 의도적인 의사결정권의 변화를 막을 수 있게 허용할 수 있는 정도
의사결정 능력 자율성	개입적 자율성 공기업이 자체의 결정에 대해 중앙정부의 사후적인 보고 및, 평가, 감사 등으로부터 자유로운 정도, 그리고 일방적 정부의 제재와 간섭으로부터 자유로운 정도

출처: 중앙정부추진(2021) 지역 차등 운영

어떤 어떤 관료적 통제

- 우리나라는 1990년대 중반 이후 공기업의 관리책임성과 시장책임성을 강화하기 위한 신공공관리 패러다임(New Public Management Paradigm)에 의한 성과주의적 공기업 개혁을 추진하였지만, 여전히 관료적 통제가 강한 특징을 보임

경영 자율성 없는 경영성과 강조

- 공기업에 대한 중앙정부 통제는 법제도를 통해 사전적 통제가 강력하게 이루어지지만, 반면 공기업의 경영 자율성은 부여하지 않은 채로 경영 성과만 강조하는 모습 ('일확에 일확 배어 놓고 배달 리라는 격')

04 글로벌 항만공사의 특성 종합

물동량 확보경쟁이 치열한 선진항만일수록 주도권 확보 및 민첩한 시장대응을 위해 **관련법에 의거 독립재정 기반의 포괄적 권한을 가진 항만공사 설립/운영 중임**

• 해외 주요 선진항만의 운영주체는 대부분 공기업의 형태, 항만 운영주체별 여건에 따라 사업영역 다양성, 확장성, 예산운영의 독립성 등에 차이

구분	NY-NJ	LA-LB	싱가포르	상하이	로테르담	코펜하겐	부산항
운영주체	PANYNJ (뉴욕 뉴저지 항만공사)	POLA POLB (로스앤젤레스 항만공사)	MPA PSA (싱가포르 항만공사)	SIPG (상하이국제 항만공사)	PorA (로테르담 항만공사)	코펜하겐 항만공사 (CPA)	부산항만공사 (BPA)
설립주체	뉴욕 주, 뉴저지 주	LA 시, 롱비치 시	중앙정부	상하이 시	로테르담 시	코펜하겐 시	중앙정부
운영주체 특성	뉴욕주, 뉴저지 주	공기업	공기업	공기업	공기업	공기업	공기업
운영 유형	공유민영	사유민영	민유민영	국유민영	사유민영	국유민영	국유민영
주요 관계기관	뉴욕주정부, 뉴저지 주정부	LA시정부, 롱비치 시정부	중앙정부, 도시정부	중앙정부, 도시정부	중앙정부, 도시정부	중앙정부, 도시정부	중앙정부, 도시정부
사업영역의 명확성	○	○	○	○	○	○	○
사업영역의 확대 가능성	△	△	○	○	○	○	△
사업영역의 수익사업의 다각화	△	△	○	○	○	○	△

구분	NY-NJ	LA-LB	싱가포르	상하이	로테르담	코펜하겐	부산항
항만 운영주체의 독립성	△	△	○	×	○	○	△
항만위원회 조직 유무	○	○	△ (MPA 이사회)	×	○	○	○
항만위원회 인원 구성	항주시각각 6명 (총 12명)	시장명 6명	MPA (10명)	-	주주총회와 5-9명	주주총회 8명, 노동조합 4명, 시장 12명	해당사무부 (4명) 부산시청과 공동도청 추진 담당
주요 의사결정 수단	뉴욕 주정부, 뉴저지 주정부	LA시정부, 롱비치 시정부	중앙정부 (총 7명)	중앙정부 (총 7명)	로테르담 시, 지방의원장	코펜하겐 시, 지방의원장	중앙정부 (해수부, 기재부)
예산 조달방식의 명확성	○	○	○	○	○	○	○
예산 운영의 독립성	○	○	○	△	○	○	△
항만관리정책	○	○	○	○	○	○	○
항만운영주체 관련 법률	뉴욕 주정부, 뉴저지 주정부	LA시정부, 롱비치 시정부	싱가포르 법	항공사법, 상해법규 조제	로테르담 항만법	스웨덴 항만법, 기업 지배구조 규정 등	항만공사법, 항만법, 공관법

주: ○: 높은 수준, △: 중간 수준, ×: 낮은 수준

출처: 글로벌항만선진성(2021) 기준, 차차 수정



III. 항만공사의 자율성 강화 방안

1. 국내 항만공사의 사업다각화를 통한 재정여건 강화
2. 초광역 연합체계(메가시티) 산하 공공기관 전환
3. 해당 항만과 도시에 특화된 관리와 운영을 위한 특별법 제정

04 글로벌 항만공사의 특성 종합

해외 선진항만과 PA의 사업범위 비교

• 해외 선진항만과 부산항의 사업범위는 여러 제약으로 인해 해외 경쟁항만 대비 경쟁력 상실 우려

구분	NY-NJ	LA-LB	싱가포르	상하이	로테르담	코펜하겐	부산항
개발/물류/체계	해상부선(여객)	○	○	○	○	○	○
	안인물선(국내)	△	○	○	○	○	△
	철도물류	○	○	×	○	○	△
항만/유틸/비축단지	육상물류(도로)	○	○	○	○	○	○
	리미트(인/유류물)	×	○	○	○	○	×
	Sea & Air 복합물류	○	○	○	○	△	△
항만/유틸/비축단지	항만시설 구매수준	○	○	○	○	○	○
	항만의 경제적 효과	○	○	○	○	○	○
	항만배후시설대	△	○	○	○	○	○
도시/환경/조화	투자기지 활용	○	○	○	○	○	△
	배후지역의 조성	○	○	○	○	○	△
	항만과 도시의 조화	○	○	○	○	○	△
기타 사항	항만과 지역개발의 조화	○	○	○	△	○	○
	항만의 지속가능성 및 친환경성	○	○	○	○	△	○
	항만의 자동화 및 첨단기술화	△	○	○	○	○	△
기타 사항	기타 사항	기타 사항	-	해운법/개항법	-	해운법/개항법	기타 사항

주: ○: 높은 수준, △: 중간 수준, ×: 낮은 수준

출처: 글로벌항만선진성(2021) 기준, 차차 수정

수익사업의 확장성과 다양성 개선

- 항만의 수익성을 유지하면서 경쟁성을 확보하는 방안 검토 필요
- 해외 선진항만 사례에 대한 객관적인 분석 통해 사업 다각화 적극 모색

항만공사의 독립성 및 권한 강화

- 항만인실운영 관련 권한을 PA에 위임하여 적극적 사업확대와 다각화, 해외진출 도모 필요
- 시장위기에 인라하여 PA의 자율과 책임을 강조하는 기업 경영 원칙 확대
- 특히 항만사업 관련 의사결정의 자율성을 보장하여 급변하는 환경 속에서 신속한 의사결정과 대응 필요

01 국내 항만공사의 사업다각화를 통한 재정여건 강화

외견상 양호한 재정건전성과 별개로 장기적 발전을 위한 투자 역량이 미흡한 상태 → 적극적으로 투자가 가능하기 위해서는 **자율적 의사결정이 가능한 법·제도적 개선 방안 모색 필요**

국내의 주요 항만의 재정건전성(코로나 이전)

- 부산항만공사 등 국내 주요 항만공사의 부채비율, 당기순이익을 양호(2019년) - 주역사의 부채비율은 모두 200% 미만이며, 당기 순이익률은 5% 이상
- 부산항만공사의 부채비율은 56.0%로 국내 주역사 대비 높으나 양호한 수준 - 자산 3조 9,083억원, 부채 2조 1,896억원 - 로테르담(28.4%), PSA(43.5%)보다 높으나 뉴욕뉴저지(66.6%)보다 낮음
- 당기순이익률은 18.1%로 국내 주역사 중 2위 (1위 울산, 32.3%) - 매출 3,340억원, 당기순이익 603억원으로 규모는 국내 주역사 중 가장 높음

구분	부채	자산	매출	당기순이익	부채비율	당기순이익률
부산	21,896	39,083	3,340	603	56.0	18.1
여수광양	3,745	14,162	1,224	97	26.4	7.9
울산	1,644	6,818	922	298	24.1	32.3
인천	11,419	21,729	1,471	125	52.6	8.5
뉴욕 뉴저지	378,479	568,204	64,061	6,810	66.6	10.6
로테르담	20,335	71,598	9,157	3,095	28.4	33.8
PSA	80,647	185,535	35,000	10,862	43.5	31.0

출처: 글로벌항만선진성(2021) 기준, 차차 수정

외국 항만과 투자 역량 비교

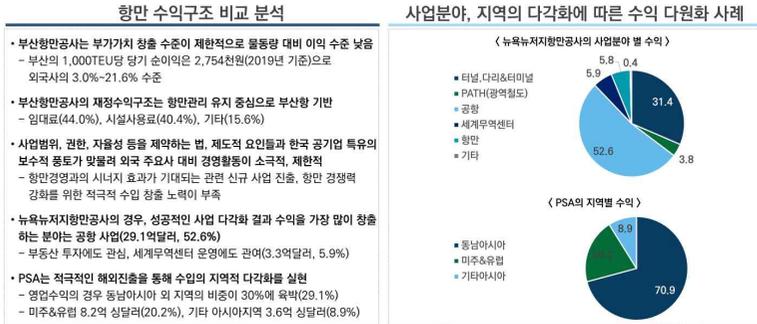
- 외국 주역사와 달리 대규모 투자를 위한 충분한 자체역량이 부재 - 10조원* 수준의 대규모 투자채원을 회사채로 조달 시, 부채비율이 300% 초과(약 1.9%)
- 이익축적을 통한 투자재원 확보는 불가능한 수준(당기순이익의 83.2년치) * 제2선형 사업비(10조 2,007억원) 활용



출처: 글로벌항만선진성(2021) 기준, 차차 수정

01 국내 항만공사의 자율성 확보를 통한 재정여건 강화

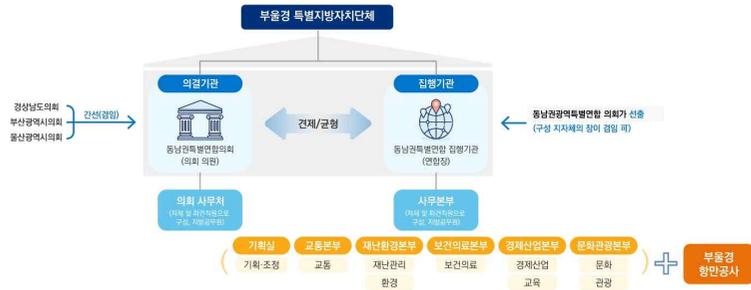
기존 항만임대수입 중심의 수익구조 → 해외 선진 항만공사와 같이 **분야 다각화·지역 국제화**



출처: 부산항만공사(2021) 기준, 독자 수정

02 초광역 연합체계(메가시티) 산하 공공기관 전환

부울경 특별지방자치단체 소속 항만공사(PA)로의 전환 제안



출처: 부산항만공사(2021) 기준, 독자 수정

03 해당 항만과 도시에 특화된 관리와 운영을 위한 특별법 제정

기존 공공기관 자율성 강화 모델인 「인천국제공항공사법」 수준 **항만공사 특별법 필요**

분야	현행	개정방안
타 법률관계	공공기관의 운영에 관한 법률 기반	공기업의 경영구조개선 및 민영화에 관한 법률 기반
사업범위	해수부 장관 승인 및 허용 사업 나열	해수부 장관 승인 축소, 규정 사업 외 기타 사업은 이사회 의결사항 (관할 항만 외 및 기본계획 용역 시 승인)
임원임명	사장(감사) 해수부장관의 시·도지사(재무) 협의 임명	위원회의 선임
항만기본계획	관할구역 항만기본계획 수립 시 협의 부재	관할 항만의 개발 수요를 항만공사가 주도적 예측하고 이를 항만기본계획에 반영
실시계획승인	해수부장관 승인	장관 승인 축소, 기본계획 변경하지 않는 실시계획 승인 면제하여 추진
항만시설개축	PA가 해수부 승인 실시한 항만시설공사 또는 신항만건설사업만 공사 개축	PA 실시한 항만개발사업의 공사 개축
배후단지개발 시행근거	항만배후단지개발사업의 시행근거 부재	관할구역 내 항만배후단지개발 사업을 항만공사 자체계획으로 수립하여 시행
민자유치사업	신항만건설사업에 민자유치 방식의 항만공사 참여 제약	관할구역 내 항만개발에서 항만공사가 민간과 경쟁 통한 참여방식 개선
사건승인	부대사업 추진 및 출자·출연 승인 제약	정부의 사전협의 의무 면제(인화)
재산무상대부	국·공유재산 무상대부나 사용, 수익의 범위를 목적사업 중 일부 사업으로 국한	국·공유재산의 무상대부나 사용, 수익의 범위 확대
비용보조	정부 및 지자체의 비용 보조 / 용자로 한정	출자, 보증 등 금융지원 범위를 확대
항만 공권력	항만시설 운영주체로서 각종 의무가 부여되어 사고발생 시 손해책임	항만공사에 항만 개발사업에서 유지 및 행정대행 업무 등에 대한 권한 부여

출처: 부산항만공사(2021) 기준, 독자 수정



토 론 문

토론문2 이주환 (한국해양기자협회 회장)

◆PA의 자율성 강화 방안 구체화해야

- PA 자율성 확대는 시대적 요구 : 문제는 어느 정도까지, 얼마나 신속하게 이를 이뤄내는가 하는 것
- PA가 공기업에서 기타공공기관으로 바뀐 것은 긍정적. 하지만 이 정도로는 미흡
- 싱가포르항 사례. PSA와 MPA(해양항만청)를 통한 항만운영과 개발이 조화롭게 진행. PSA의 글로벌 마케팅 역량은 세계 톱 수준.
- 한국 재정여건이 싱가포르항과 다르다는 것이 문제. 국내 PA들이 자율적으로 메가항만 개발 여력이 없고, 중앙정부 예산지원이 필요. 대표적인 것이 부산항 제2신항 건설비 10조원 확보. PSA와 달리 해외항만 개발 능력 미흡. 2007년 러시아 나훗카항 개발 '참패'
- 무역항 국유제에 따른 성과 인정해야. 부산항 신항 개발이 대표적. 국가주도의 대규모 개발사업을 통해 지자체가 운영하는 일본 요코하마항 고베항 등을 제치고 동북아 물류허브로 부상
- 법 제정 등을 통한 각 부문별 자율성 강화 방안이 현실적. 사업범위, PA 임원 임명, 실시계획 수립, 항만시설공사, 배후단지개발, 민자유치사업 추진 등에서 PA 권한 강화. 논란되고 있는 인천신항 배후단지 민영개발 사례도 이를 통해 방지.
- 선제조치로 정치권, 해양수산부, 지자체, 항만업계, 학계 등 전문가들로 공식기구 PA자율성장화협의체 구성 필요

토론문3 박인호 (부산항을사랑하는시민모임 대표)

- 항만공사(PA) 특히 부산, 인천항만공사(BPA, IPA)는 설립취지대로 빨리 바뀌어야한다.
 - 이런 국영항만공사는(사회주의 제외) 세계서 찾아보기 힘들다
- ① 2004년 설립된 부산항만공사(BPA)는 정부가 아닌 부산시민의 힘으로 정부의 반대속에 설립된 것이다. 설립취지도 민간의 창의를 기반으로한 지역경제와 연계된 바탕으로 설립되었다.
 - ② 부산PA의 경우 기재부가 100% 지분을 가지고 있다. 이것은 분권시대 지역을 무시한 하향식 관주도발상이다. 현재 공기업 범주가 어쩔수 없다면 주식형 공기업(현 시장형 공기업)으로 하여 지방자치단체·관련기업이 참여하는 형태가 옳다.(예:인천국제공항공사) 어차피 장래에는 지방공사로 갈 수 밖에 없을 것이다. 이것이 세계적 흐름이다.
 - ③ 현재 4개의 PA(부산, 인천, 울산, 광양)가 규모, 이해관계가 달라 의견을 한 군데로 집약할 수 없었던 것이 오늘의 상황을 초래한 원인의 하나다. 우선 BPA·IPA를 중심으로 국회서 빨리 개정안이 발의되기를 바란다. 관할PA가 관할항만을 개발할 수 있는 자율적 독립성 권한이 있어야 한다. PA지역 국회의원의 분발을 기대한다.
PA사장도 국제음모로 지금까지의 3년 임기는 아무것도 할 수 없다. 미국(LPA), 싱가포르(PSA) 등 선진PA는 임기가 5년 이상, 10년까지 하고 있다. 이것은 항만의 성격상 단기적 의사결정 및 사업수행이 어려운데 있다. 그리고 PA사장이 더이상 해양수산부에서 퇴직고위관료의 자리보전은 이 이상 절대 안된다.
 - ④ 현재 부두임대료가 PA의 주수입원(BPA 경우, 연2000억원정도) 방식은 지양되어야한다. PA가 부두임대업자가 되어서는 안된다. 높은 부두임대료가 민간 컨부두업계가 장기투자를 못하는 원인이 되고 있다.
 - ⑤ 마지막으로 부산·인천은 한국해양을 세계로 이끌어가는 해양도시다. 경쟁관계가 아닌 진실한 협력관계로 패러다임이 바뀌지기를 간절히 원한다.
이래야 대한민국이 진정한 해양강국으로 태어날 것이다.

- 정치권, 항만 민영화 위해 개악된 현행 항만법은 항만국유제의 정책기조대로 전면 개정해야!
 - 대선 후보들과 세 정부, 지방분권 시대에 맞춰 지방해양수산청·PA 등 지방정부에 이양해야!
- ▲2022.02.16 <기자회견> 대통령선거 후보들은 정부의 '항만 민영화' 음모 즉각 중단시키고, 지방분권 차원에서 '해양수산청·항만공사(PA)의 지방이양' 약속하라!
(경제정의실천시민연합, 부산경실련, 인천경실련 공동발표)



▲2022.03.07 <보도자료> 이재명·윤석열·심상정 후보 인천선대위 & 시민단체, 인천항 발전정책 협약!

- (인천경제정의실천시민연합, 인천평화복지연대 공동발표)
- 인천경실련·인천평화복지연대 대표와 대선 후보 인천선대 위원장, '정책 협약식'(3.7) 개최!
 - 항만 민영화 중단, PA·해양수산청 지방이양, 1·8부두 재개발 공공성 확보 등 '공동해결' 약속



▲ 이재명 후보 인천선대위와 협약식



▲ 윤석열 후보 인천선대위와 협약식



▲ 심상정 후보 인천선대위와 협약식

- ▲2022.05.23 <논평> 인천 정치개혁 과제, 시장 출마한 '4대 정당 모두' 채택여부 답변!
(인천경실련 발표)
- 국민의힘·정의당, <인천 정치개혁 5대 과제> 모두 채택하고 추진계획도 밝혀! -
 - 더불어민주당, ①전문임기제 등 인사제도 개선 ②계수조정회의의 공개 등 미온적! -
 - 기본소득당, 신공항의 환경 문제 등으로 ④공항·주변지역 개발 특별법 제정 보류! -
 - 여야, 인천국제공항공사법 및 항만 민영화 중단 위한 항만법 개정 등 공동 대응해야!

■ <인천 정치개혁 5대 과제> 제인에 대한 정당별 채택여부 답변결과 ■

※ ○ : 채택 / △ : 미온적·유보적

정치개혁 과제	더불어민주당	국민의힘	정의당	기본소득당
5. 항만 민영화 중단을 위한 항만법 개정 및 해양수산청 지방 이양 추진	○	○	○	○

- ▲2022.06.10 <보도자료> 맹성규 의원, 항만개발 공공성 강화하는 항만법 개정안 및 항만공사 지방이양하는 항만공사법 개정안 발의



맹성규 의원, 항만개발 공공성 강화하는 항만법 개정안 및 항만공사 지방이양하는 항만공사법 개정안 발의

- ▲2022.06.13 <성명> 맹성규 의원의 '항만민영화 중단 및 PA 지방이양' 개정안 발의, 환영!
(인천경제정의실천시민연합, 인천평화복지연대 공동발표)
- 민주당·정의당, '항만개발 공공성 강화하는' 항만법·PA 지방 이양하는' 항만공사법 개정 나서!
 - 대선 당시 항만 민영화 중단, PA·해양수산청 지방 이양 등 정책협약 맺은 국민의힘도 나서야!
 - 인천경실련·평화복지연대, 여야민정(與野民政) 함께하는 범시민운동에 정치권 동참·분발 촉구!
- ▲2022.06.27 <성명> '항만 민영화 중단' 위해 인천신항 배후단지, '공공개발로 전환' 해야!
(인천경실련 발표)
- HDC현대산업개발의 인천신항 배후단지 민간개발 추진은 항만 민영화 서막, GS건설 가세!
 - 항만의 적기 개발 위해 설립된 항만공사(PA)가 개발부지 매입 등 통해 공공개발 주도해야!
 - 국민의힘·민주당·정의당, '정책 협약'에서 '민간개발→공공개발 전환' 위한 항만법 개정 약속!
 - 인천항 공공성 강화 위해 시장은 '항만 민영화 중단 촉구 與野民政 공동대응 기구' 구성해야!
- ▲2022.07.24 <성명> 인천신항 배후단지 민간개발, 공공개발로 전환하라!
(사)인천항발전협의회, 인천항만물류협회, 인천항운노동조합, 인천상공회의소, 인천경영자총협회, 한중카페리협회, 인천시물류장고협회, 인천시화물자동차운송사업협회, 한국예선업협동조합 인천지부, 인천항도선사회, 인천항만산업협회, 인천북합운송협회, 인천항을 사랑하는 800 모임, 한국여성CEO협회, 인천경제정의실천시민연합, 인천변호사회, 인천사랑시민운동협의회, 인천YMCA, 인천YWCA, 인천평화복지연대 공동발표)
- ▲2022.08.02 <보도자료> 항만 공공개발 위한 <여야민정 공동대응 협의기구> 제안, 시장과의 간담
(인천경제정의실천시민연합, 인천평화복지연대 공동발표)



2. 발제에 대한 의견

- 김칭우 인하대 교수의 주장대로 항만 국유제의 원칙과 항만 운영의 효율성, 글로벌 항만 경쟁력을 견지하고 높이려면 ‘항만 자치권’을 확보해야 하고, ‘항만 자치권 확보’ 방안은 해양수산청과 항만공사의 지방 이양입니다.
- 장하용 부산연구원 박사의 주장대로 항만공사의 자율성 강화 모델은 ‘인천국제공항공사법’ 수준의 항만공사 특별법이 필요합니다.
- 이를 위해 부산, 인천 등 항만도시 여야 정치권은 맹성규 국회의원이 발의한 항만공사법 개정안 입법화에 힘을 실어줘야 합니다. 보완이 필요하다면 수정 논의를 거쳐서 공동으로 추진해야 합니다.
- 맹성규 국회의원은 항만공사법 개정을 위해 한시적으로 국회 농림해양수산위원회로 상임위원회를 이적하여 소기의 역할을 수행하는 것도 검토해볼만합니다.
- 안병길 국회의원은 최근 2종 항만배후단지 내 위험·유해시설을 제외한 모든 시설 입주를 허용하고, 민간개발사업시행자의 국유재산 사용허가 또는 대부 특례기간을 기존 20년에서 30년으로 확대하는 내용을 골자로 하는 ‘항만법’ 일부 개정 법률안을 대표발의했습니다. 자칫 이번 항만법 개정안이 항만 민영화의 물꼬를 터주는 규제 완화일 수 있기에 재고가 필요합니다.
- 세계 도시의 글로벌 경쟁력은 그 도시의 지방자치와 지방분권이 얼마나 정착·성숙되어 있느냐에 달려있습니다. 이에 항만 행정에서부터 지방분권의 문을 여는 게 ‘지방시대’를 여는 지름길입니다.