

동북아시아 중심항으로서의 부산항 개발방안에 관한 연구

조경우¹⁾ · 이종인²⁾A Study on the Development Strategy of Pusan Port
as Hub-Port in the Northeast Asia

· Kyung-Woo Cho · Jong-In Lee

Abstract

The end of the Cold War Era and the reform policies adopted by Socialist countries of Eastern Europe have prompted changes in the world economy.

On the one hand, the world economy is pursuing liberalization based on principle of free competition and on the other hand, it is accommodating the concept called economic block which tries to protect regional interests. The region of Northeast Asia is also focusing on organizing an economic block by establishing bilateral diplomatic relationships and improving intra regional cooperation among the countries in the region.

Northeast Asia consists of the northeastern part of China, Far East region of Russia, the Korean Peninsular and Japan. The countries of the region complement one another in terms of the degree of economic development, industrial structure, technical and management know-how and available natural resources. Thus, the establishment of an economic block in the Northeast Asian Region will not only contribute to regional economic growth and trade increase but command a central position within the Pan Pacific Economic Block, so as to act as a locomotive in the world economy in the coming 21st century.

The primary purpose of this study was to research on how the demands of containers in the East Asian ports are influenced under the rapidly changing and reforming international material resources distribution structure by the process of world economic globalization. Also, the study has reviewed whether or not Korea is equipped with the conditions for construction of hub port facilities and the strategies for hub port development by individual sector.

1) 한국해양대학교 대학원 무역학과 석사과정 해운 및 해상보험 전공
2) 한국해양대학교 국제무역경제학부 교수

In conclusion, the study has urged that the issue on the hub port construction must be settled as soon as possible in order to put the port plan into successful practice.

However, the study is based on the hypothesis that Korea must play a pivotal role in Northeastern Asia in order to emerge as important nation which will take a key part in the world economic activities of the 21st century.

As a part of the long-run national development plans, Korea should establish a developmental strategy for the construction of hub port in Northeastern Asian area.

Traditionally, the ports have grown as the gate of a nation's or an area's supporter of trade and economic progress. The roles of ports have been critical following the rapid change in the production and distribution structure among the nations in the process globalization of world economy. This is apparent even if the ports' basic roles remain with the traditional function of satisfying hinterlands production and trade.

Also, as the economy grows and expands rapidly owing to globalization of world economy, container's quantity of material resources distribution are expanding. As a consequence, several Asian nations intend to build a hub port. Such a trend reflects that the smooth international resources distribution is not only a criterion for measuring the national competitiveness but also a proof of commercial validity of investment to the containers.

In addition to the above mentioned the construction of container hub port will help to prevent increasing expenses owing to import-export materials following transshipment(T/S) and to influence the national economy by the port concerning subsidiary businesses including promoting employment and receiving fees for the use of facilities.

However, it seem that the concerned authority has lukewarm attitude toward building the hub port. For instance, it is may considered opinion that Pusan possesses almost perfect environmental and other necessary conditions for the hub port.

At present, Pusan Port has handled most of the nation's import-export goods. However, Pusan Port is characterized by high demurrage because of delay caused partly by the lack of hub port facilities.

1. 서론

세계무역기구(WTO)의 출범으로 인한 자유무역의 확산과 경제블록화란 세계경제의 양대 조류 속에서 동북아시아 내에서도 새로운 물류망 구축과 중심항 개발의 필요성이 대두되

고 있다.

본 연구의 목적은 동북아시아 주요항만에 중심항의 지위를 둘러싼 경쟁이 심화되고 있는 현 상황에서 동북아 지역내 주요항만의 현황과 경쟁여건 분석을 통하여 한국의 대표작인 컨테이너 항만인 부산항이 동북아의 중심항으로서 역할획득이 가능한지를 살펴본 후, 나아가 부산항이 지닌 부정적 측면과 향후 발전 전략을 제시하여 우리나라 제1항만인 부산항이 동북아시아의 중심항이 되는데 기여하고자 한다.

2. 국제물류 중심항의 의의 및 전략적 가치

2.1 중심항의 전략적 의의

1) 선박의 집중 기항지

주요 지역 운송권을 연결하는 기간항로에서 대형선박은 한 지역운송권내의 모든 항만을 기항하지 못하고 1~3개 항만을 기항한다. 이처럼 중심항은 선사기 선박의 기항을 집중시키는 항만이기 때문에 선사의 항로배선에서 중요한 전략적 선택의 대상이 된다.

2) 화물의 집중·분산 기지

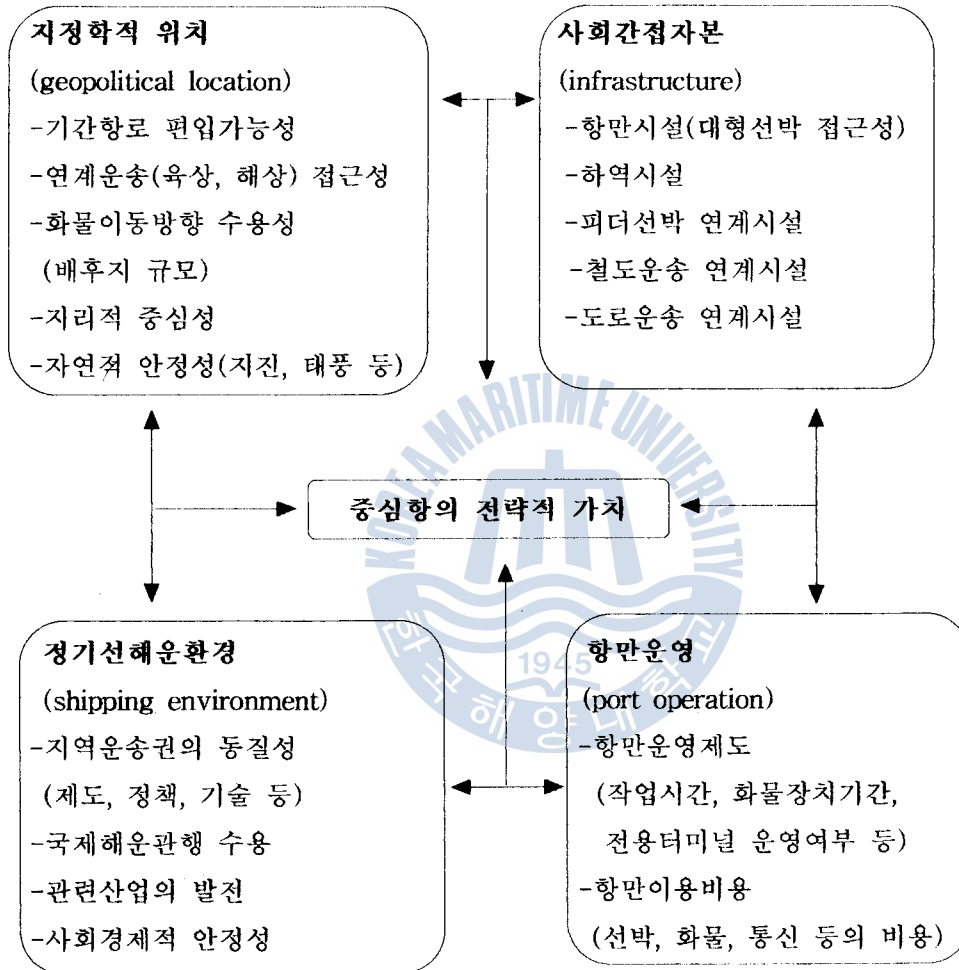
중심항은 선사의 국제복합운송에서 각 권역별 전략적 기점으로서의 역할을 담당한다. 역내 각 지역에서 발생하여 역외로 수출되는 화물을 수집하여 세계 각 경제권으로 대량 운송하는 화물의 집중기지이자, 세계 각 지역으로부터 수입되는 화물을 역내 각 지방으로 분산시키는 기지역할을 수행한다.

3) 항로운영에서 중심항의 전략적 가치

정기선의 중심항은 선사기 화주에게 제공하는 서비스망의 경쟁력을 구성하는 중요한 요소로서 대화주 서비스의 질을 결정한다.

2.2 중심항의 전략적 가치 결정구조

<그림2-1>중심항의 전략적 가치 결정구조



3. 동북아시아 중심항으로서의 경쟁여건 분석

3.1 동북아시아 중심항으로서의 경쟁여건 비교분석

표 3-1 > 동북아 화물유치를 위한 주요항 항만간 경쟁여건 비교 요약

중심항만 요건	한 국	일 본	대 만
지형학적 위치			
북대항로	매우 유리	유리	이로 발생
유럽항로	유리	약간의 이로 발생	매우 유리
항만시설 수준	다수 개선되고 있으나 상대적으로 부족	충분	양호한 편
배우운송방	동북아 전지역을 육로로 중계가능성은 있으나 현재 여건상 크게 유리하지는 않음	육로에 의한 중계 운송 불가능	중국과 대만간의 해상 직항로 개설시 중국화물의 환적시장에 직접 참여 가능
항만물류비용	부대비용 때문에 다소 높은 편임	매우 높음	저렴함
항만물류 서비스	선사 및 화주의 물류 요구에 충분히 부응하지 못할	효율적인 항만 및 부두 운영제도와 물류시설을 구비하여 양호한 물류 서비스 제공	선사의 선용부두 사용으로 항만운영은 양호한 편이나 정보 및 물류시설 면에서는 비효율적
지원산업	일본에 비해 금융 및 정보산업이 부족하고 향후 투자여건도 좋지 않음	금융 및 정보산업이 잘 발달되어 있어 유리	정보 및 물류시설 면에서는 비효율적 산업은 부족하나 향후 유치 여건은 좋은 편임

3.2 부산항의 부정적 측면 분석

1) 부산항 물류관리의 문제점

(1) 항만 시설 부족에 의한 경제적 손실

부산항은 1993년부터 신선대부두가 가동되면서 자정대부두와 함께 컨테이너 전용부두로서의 기능을 수행해 왔다. 그러나 1994년과 1995년에 급격히 물동량이 증가해 자정대부두는 선적점유율이 90%에 육박하고 신선대부두 또한 85%에 달하는 선박정주 상태에 시달리면서 재선·재화가 최악의 사태를 맞게되었다. 그 동안 시설부족으로 인해 발생한 부산항 재송비용은 1990년에 1억 7,555만 달러이던 것이 1991년에는 7억 3,200만 달러로 급격히 증가하였고 이후 크게 감소하였으나 1994년부터 다시 증가세로 돌아서 1995년에는 6억

8,074만 달러를 나타냈다. 이러한 증대비용 중 컨테이너 운송선에 의한 것이 1995년의 경우 96.3%인 6억 5,553만 달러에 달했다.

② 비효율적인 ODCY 이용 증대

부산항만의 과도한 컨테이너 처리로 말미암은 항만 내에서의 장치기능이 부산지역에 산재해 있는 34개 ODCY에서 이루어지고 있는데 이로 인하여 운송체계에 불필요한 시내운송, ODCY 내에서의 빈번한 컨테이너 조작, 추가되는 컨테이너 하역 작업으로 인한 비용발생 및 운송시간의 지연 등과 같은 많은 문제점을 내포하고 있다.

2) 내륙 컨테이너 운송체계의 문제점

① 철도운송의 문제점

우리나라의 철도 컨테이너 운송체계는

- i) BCTOC장치 → 부산진역으로 직반출
- ii) BCTOC-마샬링야드 → ODCY를 거쳐 부산진역으로 운송
- iii) 일반부두 → ODCY → 부산진CY로 운송
- iv) PECT의 마샬링야드 → ODCY → 철도운송

으로 이송되는 4가지 경우로 대별되나 실제로는 훨씬 다양한 경로로 분류되고 있다.

철도운송 시 운송기간은 일정하지는 않지만 대략 12일이 소요되고, 철도의 운송능력은 현 철도운행 차량 하에서는 철도능력이 36만TEU로서 거의 한계 상황에 직면해 있는 것으로 나타났다.

② 연안해송의 문제점

현재 부산 ↔ 인천간에 실시하고 있는 연안해송료는 인천과 부산간의 운송료에 양 터미널에서 발생하는 하역비, 셔틀운송비, ODCY에 장치하는 경우에 발생하는 비용 등을 포함한다면 내륙운송에 비해 비용상의 이점이 크지 않다.

또한, 투입된 선박도 항만의 구조와 항로를 고려한 전용선박이 아니라 일반적인 항로에 취항 중이던 중고선박을 투입하고 있어 속도가 늦고 선박규모가 작으며, 다른 운송수단간 연계가 미비하여 다른 운송수단과의 운송경쟁에서 상대적으로 유리한 대량운송의 이점을 살리지 못하고 있다.

3) 항만기능과 도시기능의 상충

부산항의 경우, 항만부지의 부족으로 시내에 산재한 ODCYO(ff-Dock CY)를 사용하고 있어 시내교통과 내륙연계운송 차량과의 극심한 간섭효과가 생긴다. 뿐만 아니라 항만의 성장과정에서 교통, 환경, 도시미관 등과 같은 시민의 생활에 영향을 주는 요소들을 소홀히 함으로써 부산항에 대한 부산시민의 부정적인 시각이 고조되고 있다.

4. 동북아시아 중심향으로서의 부산항 개발 방안

4.1 부산항의 기능재고 방안

1) 항만시설 및 서비스 개선방안

항만시설 첨단화 구축방안으로 항만 하부구조의 첨단화, 상부구조와 소프트웨어 및 시스템 네트워크의 첨단화 등이 있고, 그 외에 부가가치 물류서비스에 의한 항만경쟁력 재고 방안, 종합물류 정보망 구축 방안, 탄력적인 요금체계 및 항만홍보 등을 통해 항만 마케팅 전략을 수립해야 한다.

2) 항만유통체계 개선 방안

1) 철도운송의 합리화 및 연안해송의 활성화

가) 철도운송의 합리화

첫째, 탄력적인 운임제도를 실시하여 대량의 화물을 유치하여 운행회수를 가 능한 한도 내에서 증가시켜야 한다.

둘째, 철도운송업체에 의한 화물화보방식에서 벗어나서 철도정이 적극적으로 화물을 확보하는 방안이 검토되어야 하고, 철도운송에 관한 정책에 대해서 관계 당사자간에 협의가 충분히 이루어져야 한다.

셋째, 기존 수도권외의 부곡 컨테이너 터미널과 부산 컨테이너 터미널과의 연계운송이 이루어져야 할은 물론, 현재 추진중인 가덕신항만 및 양산 ICD와 수도권 지역간의 연계운송체제가 구축되어야 한다.

나) 연안해송의 활성화

가) 전용선박의 지정

전용선박은 배후편식을 확보하여 해상컨테이너 화물의 BC/TOC나 PECT 등의 전용부류에서 양하 및 상하 > 서부이송 > 전용선선내 배후지 > 피더선 선적의 유통패턴을 보일 수 있게 충분한 배후지를 확보하여 CY의 기능을 수행할 수 있어야 한다.

나) 피더선 부류의 개발

21세기 동북아경제권에서 4,000TEU급 이상의 대형컨테이너 선박이 가항할 것으로 예상되며, 중심항으로서의 부산항이 대량운송체제의 역할을 제대로 수행하고, 중추항으로서의 기능을 발휘하게 할 수 있도록 하기 위해서는, 다른 항만의 연계운송체제가 신속히 연결될 수 있도록 피더선 전용부류를 보유하는 등 효율적인 운영체제를 구축해야 할 것이며, 피더선 부류는 불동량과 기리 등을 감안하여 개발하는 것이 바람직한 것이다.

2) 체계적인 연계운송 및 부산항과 수도권을 배후로 한 항만유통시스템 구축

현재 우리나라의 경우 컨테이너 불동량의 대부분이 부산항에서 처리되고 있으나 컨테이너 불동량이 많이 발생되는 지역은 강원지역을 비롯한 내륙지역에 집중되어 있다는 점에서 내륙운송의 합리화가 절실히 요구된다. 부산항과 인천항의 기능을 거시적인 관점에서 살펴보면, 각각 수도권을 배후지로 한 하나의 광역 물류시스템권에 포함될 수 있으므로 유

리나라의 항만유통구조를 개선하기 위해서는 수도권을 배후로 하고, 인근 항만을 부산항과 인천항의 지원항만으로 적극 개발함으로써 효율적인 중심항만과 보조 항만체계가 구축되도록 해야 한다.

3) 항만기능과 도시기능의 조화

부산항을 부산시민의 지혜와 의지가 실린 21세기 동북아시아의 중심항으로 조성하기 위해서는 부산이 갖고 있는 해양의 잠재력과 자연환경을 재음미하여 개방적이면서도 생동감 넘치는 다양한 해양문화를 가꾸어 나갈 필요성이 대두되고 있고, 최근 부산항에서는 국제 문화 및 정보 교류의 장으로서 역할을 하게 될 항만에 대한 시민의식의 확대와 친수공간 확보에 노력을 기울이고 있다.

따라서 부산항의 각 항별 기능을 특화하여 북항과 새로이 건설될 신항만을 컨테이너 수출입 전용항으로, 남항을 연근해 어업전용항으로, 감천을 컨테이너 및 산화물 전용항으로, 다대포항을 목재 전용항으로 개발해야 함과 동시에 기존의 보안상의 문제로 인한 경직성을 탈피하여 시민들이 자유롭게 이용할 수 있도록 해야 한다. 그리고 유적지 동래산성, 우리나라 고찰 중의 하나인 범어사가 위치한 동래지역을 육상구역 관광 공간으로, 광안리-해운대-송정으로 이어지는 해상수역을 관광 및 해양 레크레이션 공간으로, 기존의 태종대를 포함해 해양박물관, 해양공원 등이 조성될 영도 동삼동 일대에 항만 문화공간을 창출해 나가는 것이 바람직할 것이다. 또한 현재 유명무실한 사상공업단지의 인식 전환을 통해 물류와 관련된 물류단지로서의 변화를 모색하는 방안이 강구되어야 할 것이다.

4.2 부산 가덕신항만 개발 방안

1) 부산 가덕신항만 개발계획의 개요

가덕신항만 개발사업은 1996년~2005년까지를 1단계로, 2006년~2011년까지를 2단계로 구분하여 시행하되 공공성 기반시설은 정부국고로 건설하고, 접안시설과 컨테이너터미널 및 자동차부두, 부대시설 등은 민간자본으로 건설하기로 하였다. 또한 배후지 조성을 포함한 총 사업비는 1단계의 3조 5,743억원과 2단계의 1조 9,515원 등 총 5조 5,258억원에 이를 것으로 계획되어 있다.

2) 민자유치 활성화 대책

주요 내용으로는 금융상의 지원, 세제상의 지원, 수익성 확보 지원 및 민간유치 추진절차 개선 방안 등이 있다.

<표 4-1> 민자유치사업에 대한 지원제도 현황

구분	민자유치사업	SOC확충대책(06.7)	SOC확충을 위한 민자유치항상화대책(06.11)
금융지원	<ul style="list-style-type: none"> ○10대 개인기업에 속하는 기업(주식상장, 주거래은행 증인 및 신용도향상)에 예외 인정 ○수직상장 도입을 신청차관 허용 ○집현기관, 신용보증기금 설치·운영 ○6.5% 건물 양도세 특면 	<ul style="list-style-type: none"> ○역신한도관리상 예외인정 ○현금화권 도입 허용(1종) 연 1억불, 순공사의비의 20% 이내 ○10년 이상 장기 대출 허용 	<ul style="list-style-type: none"> ○현금화권도입 허용(1종) 연 5억불불, 순공사의비 20% 이내 ○도기(1종) 매입적금에 대한 대출 허용
세제지원	<ul style="list-style-type: none"> ○노동자·선원·항운 부탄금 환면 (1종) 100% ○항운 50% 감면 	<ul style="list-style-type: none"> ○법인세율 상부부자기관 수준으로 인하(28 → 25%) 	<ul style="list-style-type: none"> ○제1종 시설사용료부가세 면제 ○사회간접자본 개선 방향 (1종, 12년이상, 비율 15%) ○노동자·선원·항운 예외 인정
공간중개 유계원화	<ul style="list-style-type: none"> ○개인회생제 대한 조처총액 제한 예외 인정(2017이내, 1종) ○부대상업 허용(1종) 	<ul style="list-style-type: none"> ○조각의부의 동일개발사 분타이행 허용 	
수익과보 상·하향	<ul style="list-style-type: none"> ○수익, 마진개편 등 9종유류 ○부담비 회수신약간 부상사용 ○지역으로 공급을 전교제한 ○유류 	<ul style="list-style-type: none"> ○부대상업범위 확대 ○관할권, 관할타개별 사업추진 	<ul style="list-style-type: none"> ○수익상치비에 차감비용 인정 ○장부 재평가인 군사 차감
지원추진 원활화 기조	<ul style="list-style-type: none"> ○과속인·아가 업무 의제처리 ○노조수용권 부여 ○노동공용제한 부상사용 		<ul style="list-style-type: none"> ○조기완료 장려제도 (부산 사용기간 연장) ○민간의 시설사업기분 계획(연) ○공모제도 도입(제안권자,연고권 인정)

3) 부산 가덕신항단 개발계획에 따른 향후 과제

부산항 항개내에서 국제물류 중심항의 입지조건을 구비하고 있는 가덕도는 부산의 서쪽 외곽에 위치하고 있으며 거제도, 진해, 남해고속도로와 연결되며 연안바다의 수심이 깊어 부역항 개발의 최적지인 것으로 평가되고 있다. 섬 북쪽으로는 녹산국가공단과 신호지방공단이 자리잡고 있고, 현재 개발중인 양산 ICD와 가까운 거리에 있다. 특히 물류, 수레 등을 경유하여 강부선에 직접 연결할 수 있을 뿐만 아니라 부산시 순환고속도로와의 연결이 쉬우며, 하천부지를 이용하여 작은 비용으로 컨테이너 전용도로 및 철도를 개설할 수 있어 부산의 교통체증을 해소할 수 있다. 또한 인근 녹산지역의 300만평에 달하는 공단용지와 명지의 50만평에 달하는 주거단지 등 풍부한 토지자원, 신공항 및 남해고속도로 등 연결교통망의 확보가 용이하여 충분한 사회간접자본의 형성이 가능하다. 그리고 장원, 마산 등의 지방기점도시와 연결하고 있어 부산시의 지역경제 뿐만 아니라 그 파급효과는 시대할 것으로 전망된다.

그러나 배후부지 조성을 포함한 총 사업비는 1단계의 3조 5,743억원과 2단계의 1조 9,515억원 등 총 5조 5,258억원에 이를 것으로 예상되는데 국내자본 및 금융시장규모로 보아 재원조달의 어려움이 예상되며, 사업시행자의 이유보상이 미흡하고, 30~50년간의 장기사업에 따른 불확실성 등 사업성이 불투명하여 민자유치가 활성화되지 못할 것이라는 우려를

놓고 있다. 게다가 정부가 추진하고 있는 부산-광양의 Two-Port System은 동북아 경제권 내의 경쟁국가들이 동북아 경제권의 중추적 역할을 다하기 위한 항만능력을 최대의 교두보로 삼자는 적극적인 항만 해운입국을 지향하는 현시점에서 오히려 부산항의 기능을 실추시키는 시대 역행적인 발상일 수도 있다. 부산항과 광양항의 기능을 특화하여 균형발전을 모색한다는 정부방침 하에 국가간의 경쟁상황에서 우위를 확보하기란 어려운 실정이다. 그러므로 국내 인근 두 지역의 중심항 구축방안은 다시 한번 재고될 필요성이 있는 것이다. 최근 외국정부와 기업들이 부산가덕신항만 건설사업에 대한 높은 관심을 보이고 있고, 이미 부산항 4단계 개발사업에 자국업체를 참가시키고 있는 벨기에를 비롯하여 네덜란드, 일본, 미국 등도 항만엔지니어링과 준설기술분야 참여를 위하여 해양수산부와 부산신항만(주)을 상대로 협력을 적극 요청하고 있다.

이를 투자재원확보의 기회로 삼아 10년 이상의 장기간이 소요되는 신항만개발을 조기에 착수하여 대규모 컨테이너터미널 및 화물처리 공간 확보, 항만관련 용지의 확보, 합리적인 배후운송체계 확립, 친환경적인 항만개발 방향으로 부산의 미래를 적극적으로 설계해나가야 하겠다.

제5장 결론

본 연구에서는 동북아경제권내 주요 항만간의 경쟁여건을 비교 분석하고 부산항이 가지는 긍정적인 측면과 부정적인 측면을 검토한 후, 이와 같은 극심한 경쟁 하에서 부산항이 컨테이너 항만으로서의 국제경쟁력을 제고시킬 수 있는 방안을 모색하고 있다.

먼저, 중심항의 이론적 내용과 사례분석을 통하여 ①지정학적 입지 여건 ②항만수급 여건 및 배후연계 운송여건 ③비용 및 서비스여건 ④해운환경 여건 등을 요소로 하는 항만의 전략적 가치결정 모형을 구축한 다음 동북아 지역의 화물 유치를 두고 서로 경쟁관계에 있는 한국, 일본, 중국, 대만을 중심으로 동북아의 중심항 경쟁에 직접 적용한 결과 부산항은 지정학적 입지여건이 유리한 반면, 항만 수급 여건 및 배후연계 운송여건, 비용 및 서비스 여건, 해운환경 여건에서는 경쟁력이 낮은 상태로 나타났다.

이를 토대로 살펴 본 부산항의 문제점은, 미약한 시설에 비해 과대한 물동량을 취급함으로써 컨테이너 물동량 취급실적으로는 세계 5위의 거대항만이면서도 국제경쟁력은 상위 20개 항만 중 하위권에 머물고 있다는 사실이다. 부산항은 동북아 컨테이너항로의 중심선상에 위치하고 있어 환적 화물을 유치할 수 있는 최적지이고 항만 비용 면에서도 평균점 이상의 경쟁력을 보이고 있으나, 항만시설 및 서비스 수준에서 크게 뒤떨어지고 있다. 또한 부두운영제도에 있어서 전용선석 제도를 채택하지 않고, 컨테이너 전용터미널도 공공단체에 의해서 관리·운영되어 효율성이 극히 낮은 실정이다.

특히, 부산항은 항만부지가 부족하여 시내에 산재한 off-Dock CY를 사용하고 있어 항만과 ODCY(off-Dock CY)를 출입하는 컨테이너 차량들이 복잡한 시내를 통과하므로 시내교통과 내륙연계운송 차량간의 극심한 간섭효과가 생긴다. 게다가 항만의 성장과정에서 교통, 환경, 도시미관 등과 같은 시민의 생활에 영향을 주는 문제들이 간과됨으로써 부산항에 대한 부산시민의 부정적인 시각이 고조되고 있다.

이상의 내용을 종합하여 부산항의 국제경쟁력을 제고하기 위한 방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 항만시설의 첨단화, 부가가치 물류서비스, 종합물류 정보망 구축, 항만 마케팅 활동 등의 항만시설 및 서비스개선을 통하여 고객을 유지하여야 한다.

둘째, 철도운송의 합리화 및 연안해송의 활성화를 통하여 체계적인 연계운송이 가능한 항만유통체계를 구축해야 한다.

셋째, 부두지리능력의 확충 및 항만기능과 도시기능이 상호 조화된 항만도시개발을 추진해 나가야 한다.

그러나, 무엇보다도 부산항이 안고 있는 근본적 문제 해결의 열쇠이자, 최적의 대안은 부산의 숙원사업이며 국책사업인 부산 가덕신항만 건설에 달려 있다.

<참 고 문 헌>

* 국내문헌

- 이종인, 「해운실무」, 한국해양대학교 해사도서출판사, 1993.
- 김갑성, 「컨테이너 연안해송 활성화에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원 석사학위 논문, 1996. 2.
- 권희진, 「동북아시아 해운시장의 구조변화와 향후 해운정책 방향」, 인하대학교 대학원 석사학위 논문집, 1994.
- 김진규·이종인, 「항만개발·운영과 로지스틱에 있어서 부두생산성 향상에 대한 종합적 접근법: 개념적 관점」, 한국항만학회지 논문, 1997. 6.
- 김수화, 「국내항만의 중심항 전략에 관한 연구 -환적을 중심으로-」, 서강대학교 대학원 석사학위 논문집, 1994.
- 문성익, 「항만운영의 민영화 방안에 관하여」, 한국항만학회, 학술발표회 강연 논문집, 1997. 10.
- 박정호, 「우리나라 항만의 컨테이너 화물유통체계 개선에 관한 연구」, 한국항만학회, 학술발표회 강연논문집, 1997. 10.
- 양장호, 「가덕신항만 민간투자 촉진방향 연구」, 해운산업연구원, 1996. 8.
- 유석현·임종관, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축 방안」, 해운산업연구원, 1993. 12.
- 이명복, 「국제물류 환경변화에 따른 부산항의 기능제고를 위한 연구」, 경상대학교 대학원 석사학위 논문집, 1995년.
- 이수호, 「환태평양권 국제교역 중심도시로서의 성장을 위한 부산항만기능 제고방안에 관한 연구」, 한국해양대학교 무역학과 연구논문, 1992.
- 이종재, 「21세기 동북아 경제협력을 위한 추진전략」, 대외경제정책연구원, 1994. 12.
- 이완구, 「아시아 주요 컨테이너 항만의 경쟁전략 비교연구 - 환적화물 유지 전략을 중심으로」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위 논문집, 1995.
- 임종관, 「동북아시아 Hub-Port 경쟁여건에 관한 연구 - 부산/광양/고베/상해항을 중심으로」

- 로-」, 서강대학교 대학원 석사학위 논문집, 1996.
- 전일수·김학소·김범중, 「우리나라 컨테이너항만의 국제경쟁력 제고방안에 관한 연구」, 해운산업연구원, 1993. 12.
- 정영섭, 「부산항이 부산지역에 미치는 영향」, 경성대학교 대학원 석사학위 논문집, 1996.
- 최재수, 「동북아 경제권의 발전과 새로운 국제화물센터의 발전」, 한국해양대학교 부설 해운연구소, 1994.
- 추규환, 「동북아중심 항만 개발 전략 - 부산항을 중심으로 -」, 연세대학교 논문집, 1995.
- 하동우, 「동북아 주요 컨테이너항만간 경쟁여건 분석」, 해운산업연구원, 1996.
- 황해성, 「인천항 물류시스템의 실태분석 및 개선방안에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원 박사학위 논문집, 1997.
- 대한상공회의소, 「SOC 민간자본유치사업 재원 확보방안」, 1995.
- , 「SOC 민자유치제도의 개선방향」, 1995.
- 부산상공회의소, 「부산경제지표」, 1997.
- 부산지방해양수산청, 「PORT OF PUSAN」, 1997.
- 조정제, 「21세기를 향한 항만개발 및 운영전략」, 기조연설, 「제8차 환태평양 친선 항만 회의」, 1996. 4.
- 통계청, 「국제통계연감」, 1996.
- 한국은행, 「조사월보」, 1996. 9.
- 한국컨테이너부두공단, 「21C 환태평양시대의 중심항」, 1997.
- , 「포토 오소리티」, 1997. 4월호.
- 해운산업연구원, 「1997 KMI 세계해운전망」, 1996. 12.
- , 「항만시설사용료 효율체계 개편방안 연구」, 1996. 12.
- , 「해운항만산업 정책구상」, 1996. 5.
- 해운산업연구원, 「해운항만통계연보」, 1996.
- 해운항만청, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1997. 7.
- , 「해운항만통계연보」, 1994, 1995, 1996.
- , 「가덕신항만개발 민자유치시설사업 기본계획」, 1996. 7.
- , 「민자유치관련 법령집(항만부분)」, 1996. 7.
- 한국해사문제연구소, 「월간 해양한국」, 1995. 3, 1996. 3, 6, 11, 1997. 2, 6, 9, 10월호.
- 한국해양수산개발원, 해양수산동향, 1997. 2, 3, 8월호.

* 국외문헌

ASIA Yearbook, 1996.

Cargonews China, 각월호.

Container Age, 1996. 7.

Containerisation International Yearbook, 각년호.

Containerisation International, 각월호.

DRI/McGraw-Hill and Mercer Management Consulting, Inc., World Sea Trade Service

- Review*, First Quarter 1996.
- ESCAP and Korea Maritime Institute, *Prospects for Container Shipping and Port Development(East Asia Subregion)*, 1994.
- Fleming, Douglas K., "On the beaten track : a view of US West-Coast container port competition", *Maritime Policy and Management*, Vol.16, No.2, 1989.
- Hayuth, Yehuda, and Douglas K. Fleming, "Concepts of strategic commercial location : the case of container ports" . *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994.
- IMF, *International Finance Statistics*, 1995.
- Kaohsiung Harbour Bureau, *Port of Kaohsiung*, 1995.
- PDI*, January / February 1996.
- Port and Harbors*, April 1996.
- UNCTAD, *Development and Improvement of Ports : The establishment of trans-shipment facilities in developing countries*, 1990.
- 日本國際貿易促進協會, "中國港灣概況", 1993, 10.
- "日本 Shipping Gazette", 4호.



