

## 부산항 북항 재개발 관련 선결과제 고찰

장우준\* · 강달원\*\* · 진찬용\*\*\* · 남기찬\*\*\*\*

\*,\*\*,\*\*\*한국해양대학교 대학원,\*\*\*\*한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

### A Study on the Constraints for the Redevelopment of Conventional Pire in Busan Port

Woo-Joon Jang\* · Dal-Won Kang\*\* · Chan-Tong Jeon\*\*\* · Ki-Chan Nam\*\*\*\*

\*,\*\*,\*\*\*Graduate school of National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

\*\*\*\*Profesor, Department of Logistics Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 부산항 북항의 재개발은 21세기 비전에 비추어 부두운영회사제의 지속적인 발전, 부산신항 개발과의 연계, 국제 여객 및 크루즈부두의 개발과 터미널의 신축 등 기존에 존재하고 있는 문제점을 해소하기 위한 부산항 북항 일반부두의 종합적인 정비 및 방향을 모색하는 데 있다. 하지만 TOC 업체 계약, 피더부두 대체시설 부족, 환적화물 유치에 미칠 악영향, 그리고 항만 근로자 문제 등 현실적인 해법을 제시하기에는 여러 측면에서 한계를 내포하고 있다. 따라서 본 논문은 이러한 한계로 인한 문제점과 해결의 필요성에 대한 인식에 기초하여 항만 개발 및 운영과 관련한 각종 애로요인 분석, 재개발 방향 설정, 나아가 바람직한 항만 재개발 및 대체 확보에 대한 대안 제시 등에 관하여 고찰하고자 한다.

핵심용어 : 부산항 북항 일반부두, 항만 재개발, TOC, 피더부두, 항만근로자

ABSTRACT : Nowadays, the redevelopment of the conventional pier in Busan port has been one of top issues on Busan port. Busan Port Authority has already launched a research project on that and the Master Plan undergoing. However, the conventional pier is still booming one for small vessels providing feeder service to and from Busan port and both Japanese ports and Chinese ones. Accordingly, there are several terminal operation companies(TOC) and union workers which make might be a major obstacle for the redevelopment. Furthermore, it has been said that alternative pier is necessary before starting redevelopment. Under such circumstance this paper tries to review the major limitations and provide some thought for the solution.

KEY WORDS : Port redevelopment, Busan port, Conventional pier, TOC, Feeder port, Port labour

### 1. 서 론

21세기는 국경을 초월하여 활동하는 다국적기업의 전성기라 할 수 있을 정도로 기업 활동의 세계화가 활발하게 이루어지는 시대이다. 이에 따라 국제물류의 중요성은 날로 커져 항만을 이용한 글로벌 물류경제활동은 더욱 활발해지고 있다. 부산항은 세계물류의 중심으로 급부상중인 동북아의 거점항만으로 도약하기 위해 신항을 개장하고 있다.

하지만 부산항 일반부두는 컨테이너터미널의 시설부족 현상

을 지원하기 위한 수단으로서 활용되고 있는데 컨테이너화물을 처리함에 따라 설계하중을 초과하는 부두운영이 불가피하게 되었고, 이로 인한 부두시설의 파손으로 위험을 동반한 부두운영이 지속되고 있는 실정이다. 또한, 부산시의 산발적인 개발사업과 지형적인 제한으로 비체계적인 도시 공간 구조가 형성되고 항만이 도심 형성의 제약 요인으로 작용하여 재개발 계획이 불가피한 실정이다.

\*정회원, star-i21@hanmail.net 051)410-4912

\*\*정회원, cyjeon1201@naver.com 051)410-4912

\*\*\*정회원, goppy77@nate.com 051)410-4912

\*\*\*\*정회원, namchan@hhu.ac.kr 051)410-4336

하지만, 재정비와 관련하여 제도적 측면, 경제적 측면, 지역적 측면 등 각종 애로요인이 발생하였고, 그 중 TOC 업체 계약 문제, 피더부두 대체시설 확보 관련 문제, 항만 근로자 문제 및 대책 등의 문제가 대표적인 현안으로 대두되고 있다.

따라서 본 연구는 부산항 재개발 구상과 관련하여 상존하고 있는 제반 문제점을 인식하고, 애로요인 분석을 통하여 대책을 모색하고자 한다.

## 2. 북항 재개발 구상 현황

### 2.1 개발목표

북항 재개발은 지속적인 쇠퇴의 기로에 있는 원(原)도심권을 회생시키고, 신항 개장과 함께 항만으로서의 기능이 정지될 북항 일원을 세계적인 신해양 공간으로 조성하기 위한 구상이다.

지리적으로는 부산시 중구 중앙동, 남포동, 동구 초량동 일원과 부산 북내항 및 부산역 주변지역을 대상으로 수변공간 개발 여건을 분석하고 개발 기본 방향을 설정하는 것에 초점이 모아진다. 기능적으로는 현재의 불합리한 도시공간 구조를 개선하여 도시기능간의 연계성의 제고와 원활한 교통소통, 미약한 도시기능 강화를 창출하여 부산이 국제교역 및 국제활동의 거점 역할을 수행하도록 개발하자는 것이다.

### 2.2 개발방향

북항 재개발의 방향으로는 국제교류기능과 일반 도시기능으로 대별하여 설정될 수 있다. 먼저, 국제교류 기능은 동북아 경제중심 시대의 중추적 역할을 담당할 수 있는 국제 무역기능, 정보·통신 기능 등을 주 기능으로 도입하고, 지방화 시대의 중추 관리 도시로서의 역할을 담당할 수 있도록 공공업무, 문화·위락기능 등을 도입토록 하는 것이다. 또한, 인접한 부산역의 경부고속전철과 연계하여 통합교통체계를 구축하기 위한 해상교통기능을 보조기능으로 도입하는 것이 제외될 수 있다.

일반적인 기능으로서 부산의 신도심으로서 필요한 중심상업기능을 도입하고 도심기능의 원활한 수행을 위하여 이를 지원할 수 있는 도시지원, 공공서비스, 여가기능 등을 도입해야 한다.

Table 1 주요기능설정

구분	주요시설	주요시설	도입개념
주 기 능	국제교류/ 국제업무	-무역센터, 컨벤션센터, 국제상품전시장, 금융기관	-국제무역의 전진기지 역할 수행 -세계경제의 개방화 추세 대응 -해양과 대륙의 교두보 역할
	정보·통신	-텔리콤센터	-국제교류의 증진 -종합통신망 구축

보 조 기 능	공공업무	-행정관서 등	- 지방화시대에 대비 -동남권의 중추관리 도시
	문화·위락	-문화센터, 전시·기념 관, 수변상고, 극장	-생활환경의 질적 향상 -국제수준의 도시 변모
	해상교통	-국제여객부두, 연안 여객부두	-해상교류 및 관광수요 대비
도 심 기 능	상업	-호텔, 쇼핑몰, 백화점	-주기능의 부수적 시설 -기존 도심과 상호 보완적 관계 유지
	업무	-대기업 본·지사, 신문사	-주기능 및 보조기능을 지원하는 시설 -생활의 편리성 향상
지 원 기 능	도시지원	-하수처리장, 통신시설 등	-국제적 이미지 고양 -시민생활의 활력증대
	여가	-수변공원, 공공공지	

## 3. 북항 재개발 관련 문제점

### 3.1 TOC 업체 계약 문제

#### 1) 일반부두현황

부산 북항의 일반부두는 제1부두, 제2부두, 중앙부두, 제3부두, 제4부두, 제7부두 등을 포함하며, 제1부두 및 제2부두는 공용부두로 사용되고 있고, 중앙, 3, 4부두는 민간 하역업체로 구성되며, 명목상 3개 부두운영상사와 7부두의 2개 운영사 체계이나 출자회사는 9사이다. 2002년 출자회사의 총 하역량은 8,600여만톤이며, 이 중 컨테이너 화물의 비중은 83%가 된다. 하지만 일부 부두는 야적장 부족으로 인하여 ODCY와 연계하여 운영하고 있다.

Table 2 일반부두 운영사 현황

부두	운영사	참여 기업(지분) 및 하역사
제1부두, 제2부두	공용부두	고려종합운수, 동부건설, 동성실업, (주)국보, 동진
중앙부두 (4선석)	중앙부두운영(주)	세방기업(50%), 동부건설(50%)
제3부두 (7선석)	부산항제3부두 운영(주)	한진(42.4%), 대한통운(33.44%), 동진(17%), 동부건설(3.58%), 세방기업(3.58%)
제4부두 (6선석)	부산항제4부두 운영(주)	국제통운(54%), (주)동방(46%)
제7부두 (4선석)	-	동국통운(주)(1선석), 천향항운(3선석)

#### 2) 재개발에 따른 계약문제

현재 TOC 계약은 1년 단위로 이루어지고 있으나 재개발 시기와 관련하여 명확한 사전 대책이 없는 경우 잔여 계약기간 문

제가 대두될 수 있다. 또한, 일부 TOC 운용사의 경우 기존 하역업체가 자회사를 설립하여 TOC 운영권을 부여하는 형태로 이 경우 생존권 문제 및 투자문제가 대두될 수 있다.

기존 TOC 운영사와 선사간의 화물유치계약 기간이 정부와 TOC 운영사와의 계약 기간을 초과하는 경우가 있고 이 경우 선사와 자체 계약 문제이기는 하나 대체부두 문제 등과 연관된 문제 발생 소지가 있다.

TOC 업체를 대상으로 조사한 결과 일반부두가 폐쇄될 경우 보유한 장비를 타 항만 혹은 부산항의 타 부두로 이전할 것이라는 의견이 지배적이며, 일부 임대할 의향을 보였다.

**Table 3** 일반부두 폐쇄 시 보유 장비 처리에 대한 의견

답변항목	빈도	비율
부산항내 다른부두로 전용	3	33%
타항만내 다른부두로 이전	5	56%
폐기	0	0%
임대	1	11%
합계	9	100%

일반부두가 폐쇄될 경우 운영중인 사업장의 인력에 대해서는 을 타 항만 혹은 부산항의 타 부두로 이전할 것이라는 답변이 50%이고, 그 외의 방안이 50%를 차지하였다.

**Table 4** 일반부두 폐쇄 시 운영인력 처리에 대한 의향

답변항목	빈도	비율
부산항내 다른 부두로 전용	1	13%
타항만내 다른 부두	3	37%
해고	1	13%
기타	3	37%
합계	8	100%

운영중인 부두가 폐쇄되어 손실책임이 발생한다면 어떻게 대처할 것인가에 대해서는 해양수산부와 부산항만공사에서 손실 보전을 청구할 것이라는 답변이 50%로서 가장 높은 의향으로 나타났다.

**Table 5** 손실책임 대한 답변

답변항목	빈도	비율
자체정리	1	10%
해양수산부에 손실분 보존신청	5	50%
항만공사	3	30%
기타	1	10%
합계	10	100%

### 3.2 피더부두 대체시설 확보 관련 문제

#### 1) 항만기본계획상의 일반부두 기능 문제

일반부두는 2011년까지 컨테이너화물을 현재와 같이 처리하고, 2020년까지 일반부두로 전환한다는 방침으로 계획되었다. 따라서 재정비 계획이 추진됨에 따라 기존 부산항 기본계획의 수정이 필요하게 되었다.

**Table 6** 부산항 일반부두의 기능재배치 수정

구분	항만기본계획 상 기능	재개발 추진 시 기능
1부두	- 국제여객부두의 기능 부여 - 컨테이너 처리기능은 2011년까지 한시적 운용(1만톤급 2선석)	- 국제여객부두의 기능 부여 - 업무 등 복합기능 부여
2부두	- 잡화, 철재 및 컨테이너를 취급하는 다목적 부두 기능 부여	- 상업, 업무, 위탁 등 복합기능 부여
3부두	- 컨테이너 처리기능은 2011년까지 한시적 운용(2만톤급 3, 1만톤급 9선석)	
4부두	- 2020년까지 컨테이너부두로 운영(5천톤급 2, 6천톤급 1선석)	
7부두	- 2020년까지 컨테이너부두로 운영(5천톤급 2, 6천톤급 1선석)	- 북항 피더부두 기능 부여
8부두	- 잡화처리 부두	- 잡화 및 북항 피더부두 기능 부여

자료 : 부산신항만(주)(2004), 21세기 해양수도 발전을 위한 부산항 일반부두 재정비 방향에 관한 연구, 해당 내용 재정리

#### 2) 다대포항 개발계획 문제

2006년까지 철재 2만톤급 3선석 및 잡화 2만톤급 1선석을 개발하고, 2006년 이후 2011년까지 잡화부두 2만톤급 5선석 등 총 9선석을 개발하는 것으로 계획되어 있다. 그러나 주변 도시시설지역 확대에 의한 민원발생 소지가 높아 동 계획상의 개발이 어려울 것으로 예상된다. 이 경우 부산항의 총 개발규모는 2006년 4선석, 2011년 기준으로는 9선석이 감소되며, 이에 대한 대체부두 문제가 제기될 수 있다.

**Table 7** 다대포항 개발계획

구분	2006	2011	2020
잡화 2 만톤급	1	6	6
철재 2 만톤급	3	3	3
계	4	9	9

자료 : 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획 용역 보고서

#### 3) 신항만 개발계획 문제

부산 신항만의 경우 다목적 부두 1개와 피더부두 5선석 개발 계획이 수립되어 있으나 근본적으로 모선 중심 운영을 가정하고 있다.

따라서, '자체 T/S 화물 처리 중심'이라는 운영 방향을 설정하고 적정 피더 선석 확보 계획을 수립할 필요가 있으며 신

항과 북항간의 물동량 배분, 향후 신항만 물동량 증가 추이를 감안하여 필요시 추가 피더부두 기능 도입이 검토될 필요가 있다. 또한, 모선과 피더선의 동시 접안 체계 정착 및 피더 선박 유인을 위한 적정 요율체계 수립이 필요하다.

Table 8 부산 신항 피더부두 개발계획

개발주체	2006	2008	비고
컨공단	-	2	- 5만톤 2선석과 공동 운영
정부	1	2	- '06년 개발규모는 단일 선석 · 북터미널과 남터미널 연결부 - 08년 남터미널 2선석 · 5만톤급 2선석과 공동운영

자료 : 부산항만공사(2005), 부산 북항과 신항의 연계 활성화 방안 연구

### 3.3 항만 근로자 문제

#### 1) 현황 및 문제점

##### (1) 항운노조원 현황

1, 2부두 항운노조원은 536명이며, 컨테이너터미널로 이전 가능한 인력은 신호수 26명, Y/T 자격증 소지자 149명 등 175명에 달하며 부두별로는 1부두의 총 인력이 252명이고, 2부두의 총 인력은 284명이다.

Table 9 1,2부두 항운노조원 현황

구분	계	연락원	본선				육상	비고
			소계	원치맨	신호수	선내		
1부두	252	20	153	11	11	131	79 자격증 (Y/T) 소지자 74명	
2부두	284	22	201	30	15	156	61 자격증 (Y/T) 소지자 75명	
합계	536	42	354	41	26	287	140 자격증 (Y/T) 소지자 149명	

재개발 대상지인 중앙부두 및 3,4부두의 경우 항운노조원은 총 964명이며, 현재 항운노조원 상용화 방안이 모색되고 있으며, 이와 관련하여 대체부두에 대한 요구 및 논의가 이루어지고 있다. 7부두의 경우 항운노조원 수는 152명이다.

Table 10 중앙, 3, 4, 7부두 항운노조원 현황

연락소명	관할지역	조합원수(명)	조합원 활용업체(현행)
중앙부두	중앙부두	218	중앙부두(주)
3부두	3부두	376	3부두운영(주)
4부두	4부두	370	4부두운영(주)
7부두	천양항운, 삼주항운	152	천양(111명), 삼주(41명)
합계	-	1,116	-

#### (2) 항운노조 및 부산신항만(주) 입장

##### 가. 항운노조 입장

항운노조원 상용화 방안이 정리되기 전 단계에서 재개발과 관련한 항운노조의 주요 요구 사항은 2011년까지 재개발을 유보하는 것과 '06년 초 부분 개장 예정인 부산신항만(주)가 인천항(ICT) 기준의 항운노조원을 흡수할 것이다. 세부적으로는 클로즈드숍제 보장, 장비직 채용 시 50% 노조 추천, 신호수 노조 공급 및 성과급제(기존 방식) 유지 등을 요구한 바 있다. 그러나, 현재 상용화의 실행 방안이 모색되는 시점에서 안정적인 고용이 주 요구 사항이 될 전망이다.

##### 나. 사용자, 부산신항만(주)(PNC) 입장

당초, 신항만으로서 혁신적인 노무관계 구축, 기존 관행에 물들지 않는 신규 인력 채용, 채용예정자를 선정하여 교육 수료 후 채용 등의 방침을 결정하였고, 동명대와 신규 인력 재교육을 위하여 약 3개월간 교육하는 재교육 협약을 체결하여 시행한 바 있다.

항운노조원에 대해서는 낮은 작업 효율성, 실제 소요 인력보다 많은 인력 배치, 전근대적 노조 분위기, 노조의 타성 전이 등 부정적 이미지에 대한 우려가 크다.

항운노조원 채용과 관련해서는 PNC 선발권 인정, 교육기간 인턴제 인정, 신규채용 인정(퇴직금 등 선결 필요) 등의 전체 조건의 필요성을 제기하며, 업종별로 선호도가 다른 것으로 나타났다. 또한, 연령층과 관련해서는 젊은 연령층을 선호하나 터미널 운영시스템 등 이해 능력과 반장 등 연장자의 필요성은 공감하는 실정이다.

**Table 11** 부산신항만(주) 현장직 인력 투입계획

구분		2005~2006	2007~2008
장비기사	Q/C	18	84
	RMG	54	358
	Y/T	100	422
	리치스택커	20	43
하역운영	본선감독	6	21
	언더맨	17	62
	신호수	49	125
	검사담당	28	125
정비기사		44	100
계		336	1,340

자료 부산신항만(주) 내부자료

(3) 문제점

근본적으로 일반부두에 종사하는 항운노조원의 단순 기능으로 인하여 전용터미널로 전환하는데 한계가 있다. 그리고 기존 인력 재교육을 통한 기능 향상 및 재배치를 위한 교육체계가 확립되어 있지 않고 있으며, 신항만 1차 개장 및 운영사인 부산신항만(주)에서 항운노조원 채용을 기피하는 관계로 초기 해결책 마련에 어려움이 예상된다.

2) 해결 방향 및 고려 범위

(1) 해결방향

항운노조원의 해결 방향으로는 신항만 재배치, 퇴직 보상, 재교육 등 다양한 방안을 통하여 노사정의 부담을 최소화하는 것이 우선 고려되어야 한다. 이를 위하여 적정수준의 보상금 지급, 신호수, Y/T 기사 등 전환 가능한 인력의 부산신항만(2007년 완공 예정인 다목적 부두 포함) 흡수, 교육을 통한 전환 인력 창출, 노령 인력 퇴직 유도, 부산신항만 남컨테이너터미널 등 향후 개발 사업과 연계한 전환계획 수립 등이 필요하다. 또한 재개발 사업과 연계하여 현장 노무 및 관련 인력으로 일자리를 마련하는 방안도 모색되어야 한다.

(2) 고려 범위

신항만 인력 재배치는 부산신항만(주)와 항운노조 협상 결과를 고려하여 그 범위와 규모를 결정하며, 보상범위는 부산항 전용터미널 평균 혹은 타 사업 구조조정 보상 사례를 참조하여 결정할 수 있다.

유사사례의 경우 장비직은 Y/T 기사 위주로 50%, 신호수는 100% 노조에서 추천하는 자를 채용하고, 터미널 총정원의 20% 내외 수준에서 노조 추천자를 채용하였다(우암 40/209명, 신감만 79/345명).

**Table 12** 컨테이너터미널 근로자 보상현황

부두	보상액 (백만원)	보상방법
우암부두 ('96년)	2,250	- 5년간 차등지급 - 조합원 40명 채용 (신호수 28명, 장비직 12명)
한진감천 ('97년)	1,820	- 5년간 차등지급 - 조합원 40명 채용 (신호수 28명, 장비직 12명)
감만부두 ('99년)	7,560	- 5년간 4개사 균등분할지급 - 조합원 136명 채용(1개사당 34명)
신감만부두 ('02년)	3,000	- 5년간 균등분할지급 - 조합원 79명 채용 (신호수 49명, 장비직 30명)
인천항(ICT) ('04년)	-	- 장비직 15명, CFS 4명 채용 - 장비직 충원시 50% 노조추천 - 신호수 노조공급, 성과급제(기존방식)

(3) 해결방안 구상

해결방안은 (주)부산신항만의 조기개장 시기와 재개발 사업 추진시기 등을 고려하여 단기와 중기로 구분할 수 있다.

단기 해결방안으로서는 부산신항만(주)흡수, 퇴직보상 등을 들 수 있다. 중기 해결방안은 신항만 개발과 관련되어 보다 다양화 할 수 있다. 신항만 다목적부두 개장 시 인력흡수, 8부두 정비를 통한 기능향상 시 인력흡수, 부산항만공사가 추진할 신항 북컨 2-1단계 및 남컨 2-2단계 사업 시 흡수, 퇴직보상, 재개발 사업지내 일부 흡수 등을 들 수 있다.

**Table 13** 컨테이너터미널 근로자 해결방안

해결방안	
단기 해결 방안	부산신항만(주) 흡수
	퇴직보상
	재교육
중기 해결 방안	부산신항만(주) 흡수
	신항 다목적 부두 흡수
	8부두 흡수
	북컨2-1단계 및 남컨(BPA 사업)흡수
	퇴직 보상
	재개발사업지 흡수

4. 대 책

4.1 TOC 업체

TOC 운영사들의 자체 인력 채용 및 장비에 대한 투자, 일반부두 폐쇄 시 대처 의향 등을 종합할 때 TOC 문제는 신항만 개발 사업과 연계하여 고려할 필요가 있으며, 재개발 사업시기를 사전에 공포함으로써 TOC업체들이 자체적으로 준비

할 수 있는 시간을 부여할 필요가 있다.

가능하다면 TOC 운영사들이 신항만 개발 사업에 참여할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있으며, TOC 구성사들은 대부분 전용터미널 운영업체들이기 때문에 신항 참여 가능성이 높다.

일반부두 재개발 시점에서 TOC 계약 기간이 남을 경우 잔여기간에 대한 보상 문제가 고려되어야 하고, TOC 계약이 종료될 경우에도 기 투자한 인력 및 장비 등을 감안할 때 보상에 대한 논란의 소지가 있다. 따라서 기존 TOC 계약의 법률적 권리 및 의무 관계를 면밀히 검토하여 적절한 대처 방안이 모색되어야 한다.

#### 4.2 피더부두 대체시설

일반부두는 2011년까지 컨테이너화물을 현재와 같이 처리하고, 2020년까지 일반화물로 전환한다는 방침으로 계획되어 있어서 일반부두 재정비 계획이 추진됨에 따라 기존 부산항 기본계획의 수정이 필요하다.

다대포항은 2011년까지 잡화부두 2만톤급 5선석 등 총 9선석을 개발하는 것으로 계획되어 있으나 주변 도시시설지역 확대에 인한 민원발생 소지가 높아 동 계획상의 개발이 어려울 것으로 예상되며, 이 경우 부산항의 총 개발규모는 2011년 기준으로 9선석이 감소되어 이에 대한 대체부두 문제가 제기될 수 있다.

부산 신항만의 경우 다목적 부두 1개와 피더부두 5선석 개발 계획이 수립되어 있으나 근본적으로 모선 중심 운영을 가정하고 있어서 '자체 T/S 화물 처리 중심'이라는 운영 방향을 설정하고 적정 피더 선석 확보 계획을 수립할 필요가 있다.

#### 4.3 항만 근로자 및 대책

신항만 재배치, 퇴직 보상, 재교육 등 해결 방안 다양화로 노사정의 부담을 최소화하는 방안이 모색될 필요가 있다. 신항만 30개 선석에 필요한 현장인력은 3,737명이며, 이 중 항운노조에서 재배치가 가능한 신호수와 T/T 인력은 총 1,827명 정도이다.

2004년 1,2부두 항운노조원은 536명이며, 2007년말 기준 시 자연감소, 명예퇴직, 8부두 및 신항 다목적 부두 재배치 등을 통하여 332명을 해결할 수 있고, 전여 인력 204명은 재교육을 통한 신항만 전용부두로 재배치가 필요하다.

### 4. 결 론

세계경제는 2003년부터 회복국면에 들어서 동아시아에서도 일본이 경기 침체를 벗어났으며 지속적인 경제성장을 이루고 있는 중국은 다른 지역보다 높은 성장세를 보이고 있다. 동북

아 내 항만들도 항만간의 화물유치 경쟁을 위해 적극적인 항만 개발을 추진하고 있다.

이러한 환경에 능동적으로 대처하기 위해 부산항이 동북아 중심항만으로 재도약하기 위해서는 신항과 부산항의 적절한 조화를 이루어야 한다. 하지만 부산항 재개발에 관련하여 대두될 문제들을 해결하지 않고서는 중심항만으로 가는 길은 평탄치 않을 것이다. TOC 업체와 충분한 협의를 통하여 신항만 개발사업에 참여할 수 있는 방안을 모색하고 남은 계약기간에 대하여 적절한 보상이 이루어져야 한다. 그리고 피더부두의 대체시설을 확보하기 위해서는 신항만이 '자체 T/S 화물 처리 중심'이라는 운영 방향을 선정하여 피더 선석 확보를 계획할 필요가 있다. 마지막으로 항만 근로자 문제는 신항만 재배치, 퇴직 보상, 재교육 등을 다양한 해결방안을 제시하여 노사정간의 부담을 최소화 하도록 해야 한다.

### 참 고 문 헌

- [1] 부산항만공사(2005) 부산항 재래부두 재개발 방안 연구
- [2] 남기찬(2006) 부산 북항 재개발 방식 검토, NURI 물류혁신, 3卷 第1號 pp4-15
- [3] 김기범(2005) 항만물류와 항만정책의 동향에 따른 우리나라 항만의 지역경제 활성화 전략
- [4] 배병태(2004) 동북아 물류환경변화에 따른 부산항의 경쟁력 강화 방안, 한국항만경제학회지, 20卷 第2號, pp131-149
- [5] 한국해양수산개발원(2004) 결합생산성 분석방법을 통한 항만시스템 취급능력 향상방안
- [6] 한철환(2005) 북중국 환적화물 추정에 관한 실증연구, 한국해운학회지, 第44號 pp41-60
- [7] 한국해양수산개발원(2004) 환적컨테이너 환물정보 관리체계 개선방안