

현안과제연구
2013. 12

충남도내 항만활성화를 위한 항만공사 설립 방안 검토

연구수행: 지역경제연구부 책임연구원 임형빈

충남도내 항만활성화를 위한 항만공사 설립 방안 검토

연구수행: 지역경제연구부 책임연구원 임형빈

- 목 차 -

1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 항만관리 운영제도 도입 현황	2
1) 항만관리 유형 및 특징	2
2) 항만관리 공사 설립 근거	4
3. 항만공사 설립 및 운영 사례	5
1) 타시도 항만 운영사례	5
(1) 국내 항만공사 추진경위	5
(2) 부산항만공사	8
(3) 인천항만공사	9
(4) 경기평택항만공사	9
2) 해외 항만 운영사례	11
3) 해외 항만 관리 특징	12
3. 충남내 항만공사 설립 가능성 검토	13
1) 설립 가능성 검토	13
2) 항만공사 설립 방안 검토	14
(1) 당진항	14
(2) 대산항	15
[부록] 1. 국내 항만 인센티브 현황(2012년 기준)	
2. 외국항만 현황	

1. 연구의 배경 및 목적

- 2009년 정부의 향만법 개정으로 29개 무역항과 25개 연안항의 개발 및 관리 운영사무 권한이 관할 지방자치단체에 위임됨에 따라 지역내 항만을 활용한 지역개발의 가능성이 커지고 있음
- 이에 따라 지역항만을 효율적으로 활용하여 지역발전과 연계시키는 방안이 모색될 필요가 있음
- 이러한 항만은 단순한 수출입 기점의 개념을 넘어 지역의 경쟁력과 결부된 부가가치 창출의 기점으로 인식되고 있으나, 우리나라의 항만은 그 기능을 다하지 못하고 있는 실정임(권세민, 여기태외, 2011)
- 이러한 지역 항만의 활용을 위한 수단으로서 항만공사를 도입하여 항만개발 및 이용 방안이 모색될 필요가 있음
- 기존의 항만의 개발과 운영, 관리방식은 정부주도로 이루어진 국영제 중심의 항만체계를 민간기업, 지자체, 지역주민을 균형있게 참여시키는 형태로 전환하고 있음
- 또한 재정적으로 자립형태인 독립채산제로 항만을 운영해야 한다는 항만자치 논리가 커지고 있음(최성두, 2002)
- 항만자치의 제도적 형태는 항만공사법에 근거한 공사로서 2001년 부산항을 시작으로 하여 인천, 여수광양, 울산에 설립되었으나, 항만 자치권 측면에서 개선점이 많은 것이 사실임
- 항만공사 운영의 제도적인 다른 형태로 지방공기업법에 의한 항만공사로 경기평택항만공사가 설립하고 있음
- 이러한 제도적 차이와 충남내 항만들의 위상과 여건, 항만이 입지한 시군의 상황을 고려하여 도내 항만운영 방식이 논의될 필요가 있음
- 따라서 항만공사의 설립을 위한 법 제도, 해외 항만 운영사례, 국내 항만공사 설립 동향 등을 파악하고 도내 항만의 여건에 부합하는 항만운영 방식을 제시하도록 함
- 본 연구의 공간적 범위는 지역내 국가항만인 당진항, 대산항을 중심으로 항만 공사 설립 방안에 대한 검토를 진행하도록 함

2. 항만관리 운영제도 도입 현황

1) 항만관리 유형 및 특징

■ 항만관리 유형

- 항만공사란 법인으로 영속성을 가지며 법률상 주체가 되고 독자적인 예산구조 내에서 회계 관리를 행하며, 항만공사규정에 따라서 계획 및 적절한 항만기능 수행을 책임지는 기구임(Baudelaire, 1986)
- 세계 각 국의 항만공사(port authority, PA) 개념은 일률적이지 않고 각국의 역사와 사회적 상황에 따라 다름
 - 유럽은 항만관리의 공공성이 강해 경제성 결여에 따라 이를 시정하기 위한 항만공사 설립
 - 영국, 미국은 항만 이용시 기업의 지나친 영리행위 추구로 인한 피해를 줄이기 위한 목적으로 항만공사 설립
- 이러한 항만관리 제도는 관리조직 형태에 따라 분류할 수 있음

<표> 항만관리주체에 의한 분류와 특징

유형	특징
국가관리체제	<ul style="list-style-type: none"> • 항만이 국가경제에 차지하는 비중이 큰 국가에서 채택(공공성, 지역독점성 강함) • 시설운영, 서비스 모두를 국가가 관리하는 국유국영제(사회주의국가) • 기본시설, 하부시설은 국가가 일부관리, 일부 상부시설은 민간이 투자하여 임대 운영하는 국유민영체제(한국, 대만)
지방자치단체	<ul style="list-style-type: none"> • 지방자치제도가 발달한 국가에서 항만의 개발과 관리함(유럽, 일본) • 항만관리조직에 따라 항만국형, 항만공사형, 독립위원회형
사유제	<ul style="list-style-type: none"> • 민간이 항만용지, 시설의 소유권을 보유함 • 각 회사의 원료, 자재 수송, 영리를 목적으로 함 • 기업 고유의 창의력, 활력 유지 가능, 항만서비스 질 향상

자료: 강덕원외(2005), 항만공사제도의 성공적 도입방안, 한국항만경제학회지 제21호 3호.

■ 항만관리 특징¹⁾

- 항만공사는 항만 자치 실현과 인사 및 재정의 독립을 비롯한 자율 자치권의 확립을 목적으로 주요 특징은 자치적 경영관리, 재정 독립채산제 원칙, 최고

1) 한국행정연구원, 한국해양수산개발원(2000), 항만공사제 도입방안 연구/ 경남발전연구원(2010)경상남도 항만공사 설립방안 검토 내용을 인용함

의사결정기관으로 항만위원회 설치 등으로 요약할 수 있음

- 자치적 경영관리는 인사, 조직, 재정상의 독립을 의미함
- 재정의 독립채산제 원칙은 항만시설소유, 관리, 경영, 재정자급자족, 항만요율을 결정할 수 있음을 의미함
- 셋째, 최고 의사결정기관으로서 항만위원회 설치의 의사결정기구와 집행기관의 분리를 의미함
- 좀더 구체적으로 항만공사의 효율성 향상을 위한 경제성과 기업성에 관한 사항을 설명하면 다음과 같음
 - 첫째, 항만공사는 독립된 법인으로 일반행정관청으로부터 독립된 주체성을 가지는 법인(공공 기업체)임
 - 둘째, 항만공사 조직은 선출된 위원에 의해 운영되는 조직이며, 전문가로 이루어진 구성원의 임명, 임기 등은 정당 정파의 정책에 영향과 인사조직의 임명권자의 압력을 받지 않는 것이 중요함
 - 셋째, 재정은 독립채산제에 의한 자급자족주의가 원칙이며 정부와 지자체로부터의 보조에 원칙적으로 의존하지 않으며, 재정적으로 독립된 항만 기금을 가질 수 있음
 - 넷째, 항만관리 및 운영에 필요한 토지수용권, 과세권, 채권발행권 등의 권한을 가지며 재정상 편의와 각종 과세 면제 등의 특전이 있음
 - 다섯째, 항만공사의 관할구역은 원칙적으로 항만별로 설립하도록 되어 있으나, 항만시설의 개발 및 관리 운영의 효율성을 위하여 필요한 경우에는 2개 이상의 인접한 항만을 관할하는 공사를 설립할 수 있음
 - 여섯째, 공익을 목적으로 항만을 경영하는 공공기관임으로 이익을 얻어 출자자에게 배당할 필요는 없으나, 이익 발생시 항만 사용료 등을 낮추거나 항만 시설을 개선하는데 이익금을 투자함
 - 일곱째, 항만공사는 도시, 지역, 주민 등을 기반으로 하는 항만의 자치적 관리 경영을 기반으로 함

2) 항만관리 공사 설립 근거

- 항만공사를 설립하여 항만시설의 개발 및 관리운영에 관한 업무를 수행하기 위하여 항만공사법에 따라 항만별로 설립할 수 있음을 법률로 명시하고 있음
 - 항만법 제2조에 따른 무역항을 말하며, 충남의 경우 국가관리항인 당진항, 대산항, 지방관리항인 태안항, 보령항이 포함됨
- 항만공사법에 의하여 설립되지 않은 공사는 항만공사(port authority)라는 명칭을 사용할 수 없음
 - 실제로 지방공기업법에 따라 설립된 경기평택항만공사의 영문명칭은 port corporation 임
- 현재 부산, 인천, 울산, 여수광양항만공사가 항만공사법에 의하여 설립되었으며 항만공사법 이전에 지방공기업법에 따라 경기평택항만공사가 운영되고 있음

[항만공사법]

제4조(법인격 등) ① 항만공사(이하 "공사"라 한다)는 법인으로 한다.

② 공사는 항만(「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항을 말한다. 이하 같다)별로 설립하되, 부산항과 인천항에 우선적으로 설립하고 그 밖의 항만에서의 공사 설립에 대하여는 해당 항만의 여건을 고려하여 대통령령으로 정한다. 다만, 항만시설의 개발 및 관리·운영의 효율성 등을 위하여 필요한 경우에는 2개 이상의 인접한 항만을 관할하는 공사를 설립할 수 있다.

③ 공사의 관할 구역은 「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역 중 같은 조 제2호에 따른 무역항으로 한다. 다만, 공사의 원활한 사업수행을 위하여 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 항만구역 외의 항만시설 등에 대하여도 그 관할권을 행사할 수 있다.

제9조(유사명칭의 사용금지) 이 법에 따른 공사가 아닌 자는 항만공사 또는 이와 유사한 명칭을 사용하지 못한다.

[지방공기업법]

제49조(설립) ① 지방자치단체는 제2조에 따른 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 지방공사(이하 "공사"라 한다)를 설립할 수 있다. 이 경우 공사를 설립하기 전에 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 도지사 및 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 안전행정부장관과, 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)은 관할 특별시장·광역시장 및 도시사와 협의하여야 한다.

② 지방자치단체는 공사를 설립하는 경우 그 설립, 업무 및 운영에 관한 기본적인 사항을 조례로 정하여야 한다.

③ 지방자치단체는 공사를 설립하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민복지 및 지역경제에 미치는 효과, 사업성 등 지방공기업으로서의 타당성을 미리 검토하고 그 결과를 공개하여야 한다.

제76조(설립·운영) ① 지방자치단체는 제2조의 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 지방공단(이하 "공단"이라 한다)을 설립할 수 있다.

② 공단의 설립·운영에 관하여는 제49조부터 제52조까지, 제53조제1항, 제56조제1항 및 제3항, 제57조, 제58조, 제58조의2, 제59조부터 제63조까지, 제63조의2부터 제63조의4까지, 제64조, 제64조의2, 제65조, 제65조의2, 제66조, 제66조의2, 제68조, 제69조, 제71조, 제71조의2부터 제71조의4까지, 제72조부터 제74조까지, 제75조의2부터 제75조의4까지의 규정을 준용한다. 이 경우 "공사"는 "공단"으로, "사장"은 "이사장"으로, "사채"는 "공단채"로 본다.

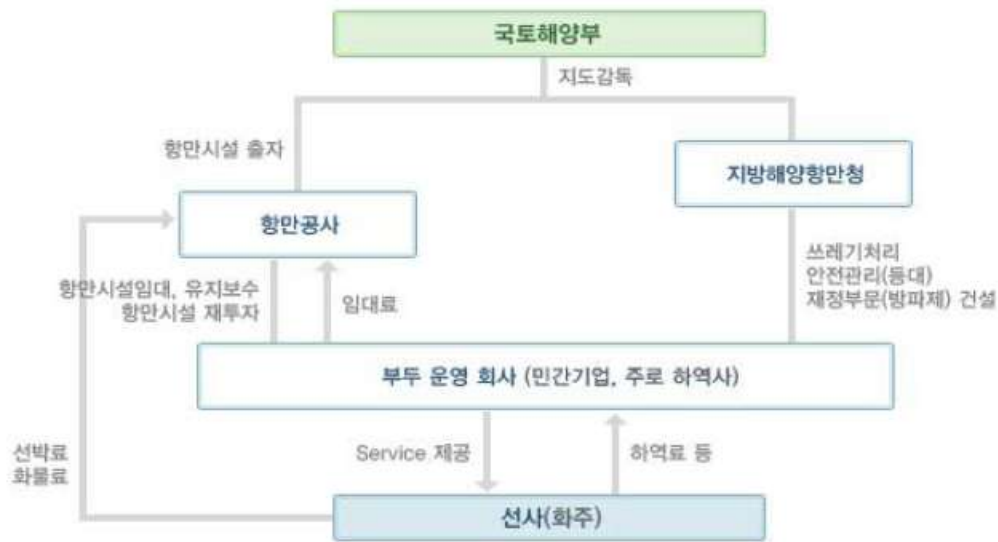
3. 항만공사 설립 및 운영 사례

1) 타시도 항만 운영사례

(1) 국내 항만공사 추진경위

- 국내의 항만공사(port authority, PA) 제도는 2003년 5월 항만공사법을 제정하여 2004년 부산항, 2005년 인천항에 항만공사를 설립함

- 항만공사법에 의거하여 설립되는 항만공사의 기본적인 사업범위는 다음과 같음
- 복합화물운성터미널의 조성 및 관리 운영에 관한 사업
- 항만 배후단지 조성 및 관리 및 운영에 관한 사업
- 항만 이용자의 편의를 위한 근린생활시설 및 복지시설 등의 건설 및 운영
- 항만의 조성 및 관리 운영과 관련하여 국가 또는 지자체로부터 위탁받은 사업
- 항만의 관리운영, 근린생활시설 및 복지시설 등과 관련되는 부대사업
- 외국항만의 건설 및 관리운영, 항만물류정보와 관련 인프라 구축 및 운영
- 항만공사는 항만공사법에 근거한 인천, 부산, 울산, 여수항만공사가 있으며, 지방공기업법에 근거한 경기평택항만공사가 설립되어 있음
- 충남의 경우 당진항을 중심으로 항만공사 설립 논의가 이루어지고 있음
- 당진항의 경우 기존의 당진해양관광공사의 기능을 추가하여 설립하는 방안이 논의되고 있음
- 현재의 당진해양관광공사 조직을 전환하여 공사의 기능을 해양관광공사+시설 관리+항만개발 관리로 확장 개편
- 주요 업무는 기존 해양관광공사를 기반으로 하는 공공서비스와 시설물 관리, 중국과 교역 확대, 해양물류 도시 실현을 위한 항만관련 수익사업을 추진함



자료: 국토교통부 홈페이지(www.molit.go.kr/)

[그림] 항만공사의 기능 관계도

- 항만공사법에 의하여 설립된 부산항, 인천항, 여수광양항과 지방공기업법에 의한 경기평택항을 비교하면 다음과 같음
- 수익구조상 지방공기업법에 의한 경기평택항만공사의 사업범위는 부두 운영권의 일부를 사업권으로 하는 등의 사업영역의 한계가 있음

구분	항만공사			
	부산	인천	여수광양	경기평택
설립년도	2004. 1	2005. 7	2011. 8	2001. 7
출자	국토교통부			경기도, 평택시
법적근거	항만공사법 제4조			지방공기업법 제 49조
수익구조	<ul style="list-style-type: none"> 항만시설사용료 징수 선박 및 화물 입출항료, 접안료, 터미널 임대료 등 항만 및 배후부지 개발 및 임대(분양) 			<ul style="list-style-type: none"> 부두 운영권 참여 배후부지 개발
재무상태	자본	3조 2,976억원	2조 1,010억	2조 3,444억
	부채	1조 4,790억원	4,484억원	9,561억원
	당기순이익	937억원	130억원	△418억원(손실)
				12억원

주: 박병주(2010), 경상남도 항만공사 설립방안 검토 표내용을 수정함/각 항만공사 홈페이지 (2012년 말 기준)

(2) 부산항만공사

- 부산항만공사의 설립목적은 부산항의 개발 및 관리, 운영의 전문성과 효율성을 높여 경쟁력 있는 동북아 해운물류 중심기지로 육성을 목적으로 2004년 1월 설립됨
- 중앙정부 자금 3조 2,976억원의 출자되었으며, 조직은 3본부 1사업단 23개팀(2사업소 포함)으로 운영됨
- 주요 사업내용
 - 항만시설의 개발 및 관리·운영
 - 복합화물터미널의 조성 및 관리·운영
 - 항만배후단지의 조성 및 관리·운영
 - 외국 항만의 조성 및 관리·운영
 - 국가 및 지방자치단체 위탁사업



자료: 부산항만공사 홈페이지(<http://www.busanpa.com>)

[그림] 부산항만공사 조직도

(3) 인천항만공사

- 인천항만공사의 설립목적은 부산항만공사와 비슷하며 항만의 개발 및 관리, 운영의 전문성과 효율성 향상을 위하여 설립됨
- 주요 사업으로는 다음과 같음
 - 항만 인프라 건설 및 항만 시설 유지보수
 - 항만 마케팅 및 정보화 사업
 - 기술 및 연구용역
 - 항만운영 지원 및 항만보안
- 임직원 수는 187명 수준이며 3개 본부 16개 팀이 운영중에 있음



자료: 부산항만공사 홈페이지(<http://www.icpa.or.kr>)

[그림] 인천항만공사 조직도

(4) 경기평택항만공사

- 경기도는 2000년 평택항 62개 선석 중 41개가 민자투자사업에 의해 계획되었

으나. 초기 투자금액의 과다, 예상 수익률 저조, 기업의 자금난 등으로 부두 개발 사업 추진이 용이하지 못함

- 따라서 외국자본 및 민간자본을 공동유치하여 항만개발을 촉진하고 항만세일즈 등을 통한 화물과 선박유치 기능을 담당할 수 있는 관리 운영 기관 필요성에 따라 설립됨
- 경기평택항만공사는 2001년 설립되어 ① 평택항 부두 및 단지 개발과 관리 운영, ② 항만 물류시설의 조성, 관리, 임대와 운영, ③ 항만 인프라 개발 촉진과 마케팅 추진을 위하여 설립되었음
- 경기도는 이러한 기능을 체계적으로 수행하기 위하여 평택항 운영을 위한 별도 법인체를 구성하여 일부 컨테이너 선석에 대한 관리 운영을 시작하였으나, 국가 산하의 공사에 비교하면 매우 제한적인 역할을 담당하게 됨
- 이러한 경기평택항만공사는 항만공사법에 근거하여 설립된 타 항만공사와 달리 항만공사법 제정 이전에 지방공기업법에 근거하여 설립된 지방공기업으로 지방자치단체 산하의 공사인 것이 설립 특징임
- 세부 구체적인 사업은 다음과 같음
 - 항만 배후단지 조성
 - 마린센터 운영: 공공업무 및 일반업무 기능의 one-stop 서비스를 위한 업무지원시설 구축
 - 물류부지 운영
 - 항만 마케팅
- 경기평택항만공사는 1본부 6개팀으로 운영되고 있음



자료: 경기평택항만공사 홈페이지(<http://www.icpa.or.kr>)

[그림] 경기평택항만공사 조직도

2) 해외 항만 운영사례2)

- 항만의 운영체제는 각국의 여건과 전통에 따라 항만별로 다양한 형태를 지님
- 지방자치제가 발달한 네덜란드의 로테르담항과 일본의 고베항은 지방정부가 주축이 되어 항만을 관리해 오고 있음
- 미국의 뉴욕, 뉴저지항, 영국의 런던항은 항만공사체제를 통해 항만의 자율성을 확보하고 있음
- 시드니항의 경우 시드니 항만회사 라는 지방공사가 항만을 소유하여 운영하고 있음
- 유형별 장단점을 살펴보면
 - 중앙정부관리체제: 소수의 항만을 선택하여 집중 투자하는데 유리하나, 환경변화에 탄력적이지 못함(캐나다, 프랑스, 대만, 한국 등)
 - 지방정부관리체제, 민간기업 관리: 항만 운영 역사 오래된 국가, 지방자치제도의 역사가 오래된 국가에서 항만 운영하는 형태임. 항만별 특성에 따른 항만 관리가 이루어질수 있다는 장점(미국, 일본, 독일 등)
- 영국은 '80년대 초부터 시작된 항만노동개혁과 항만의 민영화를 추진하여 항만에 시장기능을 도입하고 항만의 민영화 정책을 추진함
 - 항만간 경쟁원칙을 중시하며, 현재는 항만을 상업시설로 간주하여 민영항만에

2) 해외의 항만운영 사례는 부록에 제시함

대해서는 중앙정부의 개입이 전혀없음

- 독일은 지역의 도시가 주체가 되어 항만의 개발 및 운영해온 전통에 따라 연방정부가 개입하지 않는 것을 원칙으로 하고, 주정부 및 시정부에 위임함. 따라서 관리주체는 각 지자체이며, 항만개발 및 관리는 지자체의 경제부서의 감독을 받고, 일상적인 운영은 시에서 소유하고 있는 운영(하역)회사가 민간 하역회사와 경쟁체제를 유지하고 있음
- 프랑스는 항만공사가 관리하는 6대 자치항만, 중앙정부가 직접 관리하는 비자치항만(직할항만) 및 지방자치단체가 관리하는 비자치항만(지방항만)으로 분류됨
 - 자치항만은 독립된 회계제도를 실시하고 자체적으로 예산을 편성 집행하고 있으나 중앙정부의 관여 정도가 높음
 - 지방항만의 실제운영은 각 지방의 상공회의소에서 위임하고 있으며, 시설 개발 시 정부보조는 중추항만이나 중요항만에 비하여 낮은 편임
- 미국의 경우 연방정부는 항만개발 및 관리에 거의 개입하지 않음. 항만행정은 기본적으로 주정부 및 지방정부에 의하여 이루어지나, 방파제 및 항로준설은 국방 및 국토보전을 목적으로 연방정부가 투자 및 관리함
- 일본의 항만관리자는 지방정부로 명시되어 있으나 중앙정부가 높은 통제 및 조정 역할을 담당하고 있음
 - 항만개발계획 수립 및 운영은 지방자치단체의 정책방향에 의해 집행됨. 중앙정부는 각 지자체가 수립한 항만개발계획의 승인권, 항만투자보조비 배분권, 항만시설사용료의 인가권을 가지고 있어 중앙정부의 통제가 이루어지고 있음

3) 해외 항만 관리 특징

- 해외의 항만관리제도의 특징으로 항만의 효율성 향상을 위한 제도개선이 이루어지고 있음
 - 효율성 향상을 위한 내용으로 정부와 민간의 역할분담, 항만관리 효율성 향상을 위한 지방정부로의 권한 이양, 민간의 역할 증대 등임
- 첫째, 민간기업의 자율투자와 운영을 보장하고, 항만당국과 민간의 역할을 분담하여 하부시설은 항만관리자가 개발하고, 상부시설은 이용자의 투자유치로 투자자에게 운영권(임대운영, 전용사용권)을 부여함

- 둘째, 중앙집권적인 항만관리가 지방분권화, 공사화, 기업화로 전환되었으며, 공공성 위주의 관료적 체제에서 공공성을 기반으로 경제성을 추가한 항만경영체제를 구축하여 서비스 질 향상과 운영효율 극대화, 수익성제고를 통해서 효율인하, 인건비 절감, 노동생산성 증가를 도모함
- 셋째, 항만관리조직과 운영조직을 분리하여 항만관리조직은 국가, 지자체, 신탁법인, 항만공사 등 다양하나 항만시설의 직접적인 운영은 관리조직으로투자 시설을 임대받은 민간조직에 의해 운영되고 있음
- 해외 항만들은 국가별로 다양한 관리체제를 혼용하여 각 항만 특성별 적합한 제도를 채택하여 운영하고 있음
 - 지방자치제도가 발달한 미국, 일본, 독일 등은 항만관리에 있어 자치단체역할이 큼
 - 중앙집권의 전통이 강한 캐나다, 프랑스, 대만, 한국 등은 중앙정부가 항만관리의 주체이거나, 항만공사 형태를 갖추더라도 중앙정부의 통제아래 있음

3. 충남내 항만공사 설립 가능성 검토

1) 설립 가능성 검토

- 항만공사 설립은 기본적인 경제성이 담보되어야 하며, 항만의 경제성은 물동량과 밀접한 관계가 있음
- 본 연구에서는 항만의 향후 물동량에 근거한 재정자립도 분석 결과를 바탕으로 지역내 항만의 항만공사 설립의 가능성을 타진해 보도록 함
 - 이러한 재정자립도 분석은 2009년 지역거점 8개 항만을 대상으로 국토교통부에서 수행한 항만별 재정자립도 분석을 기초로 함
- 항만의 재정자립도는 항만 자체 수입으로 재정요소를 충당하는 능력으로 재정자립도가 지속적으로 100% 이상이면 재무적으로 항만설립이 가능하다고 판단함
- 재정자립도(%)는 (항만공사 총 수입규모/항만공사 총 지출 규모) X 100으로 제시함

- 이러한 재정자립도 분석은 항만의 독립채산제 원칙에 의하여 항만공사법에 근거하여 분석되었으며, 항만 사업시 사업비의 자체 조달이 가능해야 공사 설립이 이루어질 수 있음
- 항만의 수입항목은 선박료(선박입항료, 접안료, 정박료), 화물입출항료, 야적장/창고 사용료, 전용사용료(부두 임대료, 부지 및 건물사용료, 수역점용료), 기타사용료, 특별수입으로 구성됨
- 수입항목은 한국해양수산개발원의 항만별 물동량 추정치를 기본으로 활용하여 구성됨
- 분석결과 대산항의 재정자립도는 2011년, 평택·당진항은 2016년 재정자립이 가능한 것으로 분석되었음

2) 항만공사 설립 방안 검토

(1) 당진항

- 평택·당진항은 당진 철강 클러스터를 지원하고, 자동차 수출입 처리물량이 전국에서 제일 많은(2012년 기준) 특화된 항만임
- 현대자동차 아산과 삼성전자 수원 기흥 탕정, 현대제철 동국제강 동부제철의 당진 등 자동차, 전자, 제철 산업벨트가 연계돼 있고, 원자재와 인력 측면에서 항만의 입지 우위가 있음
- 이러한 평택·당진항의 경우 지방공기업법에 따른 경기평택항만공사가 현재 평택항을 중심으로 항만을 운영중에 있음
- 평택·당진항의 경우 항만의 입지가 경기도와 충청남도로 지역적인 단절되어 있으나, 입출항등의 항만운영인 CIQ(Custom, Immigration, Quarantine, 세관, 출입국관리, 검역)등이 경기도 평택항에서 이루어지고 있음
- 당진항에서도 CIQ, 수출입 기업지원 등의 입출항 행정 및 기업지원이 이루어질 필요가 있음
- 최근 당진항 내에 항만운영지원센터가 2013년 6월 착공을 시작하여 완공시에는 당진항 차원에서 입출항 행정, 기업지원이 가능하게 됨
- 항만운영지원센터의 건립으로 당진항에서 평택항으로 CIQ등의 출입국 관리를 위하여 74km를 왕복해야 하는 불편을 해소함
- 항만운영지원센터에는 해양항만청 출장소, CIQ 등 항만 관련 유관기관 과 항

만·물류 기업체, 홍보관, 회의실 등 기업지원이 가능하게 됨

- 당진시는 센터의 효율적인 운영을 위해 진입도로 등 기반시설 건립에 약 11억 원을 투자할 예정이며, 관리운영조례 제정과 입주가 확정된 기관·기업체 외에 다른 유관 기관과 기업체가 입주할 수 있도록 함
- 완공되는 항만운영지원센터를 기반으로 하고 국토교통부의 항만별 재정자립도 분석 결과인 재정자립이 가능한 2016년을 목표로 단기적으로 지방공기업법에 근거하여 항만운영을 위한 당진시항만공사(가칭)를 설치함
- 경기평택항만공사와 같은 위계의 공사 설립을 통하여 항만운영의 업무조율 및 관리를 추진함
- 장기적인 측면에서 필요시 경기도와 충청남도가 협력하여 항만공사(PA) 설립을 추진하도록 함
- 항만의 경제성을 높여 민간사업으로 항만개발이 가능한 시점에 논의가 필요함
- 최근 당진항을 중심으로 항만공사 설립 논의가 이루어지고 있음
- 당진항의 경우 기존의 당진해양관광공사의 기능을 추가하여 항만운영 및 개발의 업무를 추가시킴
- 당진해양관광공사의 기능을 해양관광공사+시설관리+항만개발 관리로 확장 개편
- 주요 업무는 기존 해양관광공사를 기반으로 하는 공공서비스와 시설물 관리, 중국과 교역 확대, 해양물류 도시 실현을 위한 항만관련 수익사업을 추진함

(2) 대산항

- 무역항인 대산항은 충남의 거점항만으로서 화물처리량 기준으로 전국 5위권을 유지하고 있음
- 특히 전국 29개 무역항 중 컨테이너 화물 물동량 증가율이 가장 큰 항만으로서 충청권 최초로 수입 컨테이너 화물 유치에 성공하였음
- 현재 컨테이너 정기항로는 1개에서 5개로 확대 운영되고 있으며 향후 산동성과의 여객선 운항등 다양한 항로개발이 예상되고 있음
- 대산항의 경우 배후의 석유화학단지의 원료가 되는 석탄, 화공생산물 등 벌크 형태의 화물이 주를 이루고 있음
- 충청남도 항만발전 종합계획(2012)에 따르면 향후 자동차부두, 잡화, 컨테이너,

유류, 석탄 등의 부두시설이 확충될 예정이며, 대산일반산업단지를 비롯한 산업단지가 조성될 예정으로 물동량이 크게 증가할 것으로 예측함

- 대산항의 경우 도로상황이 좋지 않아 항만까지의 진입에 어려움이 있음
- 또한 주요 수출항로 미개설로 인한 낮은 항만 이용률을 보이고 있으며, 후발 항만으로서 국내외적으로 인지도가 낮음
 - 항로가 없어 대산항 인근의 기업들 대부분이 부산항, 인천항 등 타 항만을 이용하고 있음
 - 충남 항만발전 종합계획(2012) 설문 결과 대산상 컨테이너 이용 의향은 낮게 타났으며, 이유로 정보부족의 이유가 크게 나타났음
- 항만의 시설 및 물동량 규모와 배후 산업단지 규모에 비하여 주변 교통등의 인프라 확충이 미흡한 대산항의 경우 국가가 출자하는 항만공사 설립을 통하여 항만운영 및 인프라 개발이 필요함
 - 물동량 확충을 위한 도로등의 인프라 개발, 다양한 항로 개발, 항만의 인지도를 높이기 위한 홍보 등을 통하여 충남지역의 거점 무역항으로 도약이 필요함
- 대산항 활성화를 통하여 충남 및 주변지역의 기업들의 물류비 절감을 통하여 생산성 향상, 지역경제 활성화를 도모할 필요가 있음
- 대산항만공사의 목표는 대중국 수출입 화물의 물류비 최소화를 통한 기업지원, 항만시설 확충, 카페리 운영을 통한 수도권 해양관광의 거점화를 목표로 함

■ 참고문헌

- 강덕원외(2005) 항만공사제도의 효율적 운영방안, 한국항만경제학회지 제21집 제3호.
- 정유훈외(2011), 항만공사 운영의 문제점과 개선과제- 부산 인천 항만공사를 중심으로, 국회예산처.
- 이성우외(2003), 주요 외국 항만운영형태와 우리나라 항만공사 설립방향, 월간 해양수산 통권 제227호.
- 국토해양부(2009), 항만별 재정자립도 평가·분석을 위한 연구.
- 권세민외(2011), 지역항만 발전을 위한 항만운영기관의 역할에 관한 연구, 한국해양항만학회지 제35권 제5호.
- 박병주(2010), 경상남도 항만공사 설립방안 검토, 경남발전연구원.
- 강윤희(2006), 항만공사 제도 도입에 따른 항만 거버넌스 구조 효율화 방안, 한국행정학보 제40호 제1호.
- 임형빈, 임준홍(2011), 충남도내 항만 활성화를 방안 기초연구, 충남발전연구원.
- 최성두(2002), 현정부 항만공사 설립방안 문제점 평가, 지방정부연구 제6호 제3호.
- 한국행정연구원, 한국해양수산개발원(2000), 항만공사제 도입방안 연구.
- 부산항만공사 홈페이지(<http://www.busanpa.com>)
- 인천항만공사 홈페이지(<http://www.icpa.or.kr>)
- 여수광양항만공사 홈페이지(<http://www.ygpa.or.kr>)
- 경기평택항만공사 홈페이지(<http://www.gppc.or.kr>)
- 울산항만공사 홈페이지(www.upa.or.kr)

[부록 1] 국내 항만 인센티브 현황(2012년 기준)

1. 부산항

<표> 국내 항만의 인센티브 부여(부산항)

구분	내용		
물 량 증 가	대 상 : 연간 환적화물 10천TEU 이상 처리 하고, 과거 2개년 평균치 대비 당해 연도 물량 이 증가한 선사의 전년대비 환적증가 물량 기준		
	증가물량(TEU)		단가 (원/TEU)
	1 ~ 50,000		5,000
	50,001 ~ 100,000		7,000
	100,001 ~		10,000
	※ 인센티브 지급액은 증가물량의 각 구간별 단가를 각각 적용. 예) 증가물량이 60,000TEU, (50,000TEU × 5,000원) + (10,000TEU × 7,000원) = 320,000,000원물량증가에 따 른 인센티브 기준		
실 적	대 상 : 연간 환적화물 50천TEU 이상 처리한 선사 총 액 : 50억원 선사별 인센티브 산출 공식		
	선사별 지급금액 =	50억원 ×	대상 선사 T/S 물량
			전체 대상선사의 T/S 물량 총합
연 근 해 선 사 지 원	대 상 : SOC 환적화물 5천TEU 이상 처리한 연근해선사 총 액 : 20억원 선사별 인센티브 산출 공식		
	선사별 지급금액	20억원 ×	대상 선사 SOC T/S 물량
			전체 대상선사의 SOC T/S 물량 총합
	※ 북항-신항 동시기항 선박이 운송한 SOC T/S화물은 가중치 2.0부여		
	※ 연근해선사 : 아시아서비스 개설 선사		

자료: 부산항만공사 홈페이지

2. 광양항 인센티브제도 개선 ('12~'13년)

1) 적용기간

- 선사인센티브 : 2012년 1월 1일 ~ 2013년 12월 31일(2년간)
- 항만마일리지 : 2006년 1월 1일 ~ 광양항 300만TEU 도달시까지

2) 적용대상

- 선사인센티브 : 당해연도 처리물량이 5천TEU 이상인 선사(연안선사 인센티브 및 선대교체 환적화물 인센티브 적용대상은 별도)
- 항만마일리지 : 연간 광양항 이용 신규 수출입물량이 100TEU 이상인 화주, 50TEU 이상인 포워더

3) 물량산정

- 선사인센티브 : YGPA Port-MIS 물량, 협약(선대교체 환적화물 인센티브) 항만마일리지 : 국토해양부(관세청) 제공 자료소요예산
- 선사인센티브 : 40억원 항만마일리지 : 20억원 이상 채원확보는 공단 및 지자체(전남도, 광양시)간 50%씩 부담

4) 지급방식

- 당해연도 12월까지 처리된 실적을 산정하여 익년도 3월경 현금 지급(선대교체 환적화물 인센티브 별도)

5) 제한조건

- 지원금 총액이 정해진 각 항목에서 개별 적용대상의 지급한도는 배정된 지원금 총액의 50% (연안선사 인센티브 제외)

6) 인센티브제도 신규비교

수혜자	현 행('10~' 11)		개선안('12~' 13)	
	항목	예산 총액	항목	예산 총액
합 계	선사 40억원, 화주(포워더) 20억 이상		동 일	
선사	처리물량 인센티브	20억원	①실적 인센티브 (수입, 환적)	8억원 (각 4억원)
	신규물량 인센티브	20억원	②증가 인센티브 (수입적, 환적)	20억원 이상 (각 10억원 이상)
			③선대교체 환적	10억원 이내
	연안선사 인센티브	(신규에 포함)	④연안선사 지원	2억원
화주 및 포워더	항만 마일리지 (우수고객제)	약 20억원 (5억원)	⑤항만 마일리지 (우수고객제)	

7) 개선안

(1) 실적물량 인센티브

- 적용대상 : 수입 및 환적컨테이너
 - 증가물량, 연안선사 및 선대교체를 위한 환적물량 인센티브 대상물량을 제외한 당해연도 처리물량(TEU)
- 지원금 산정
 - 지원금총액×적용대상의 대상물량/전체적용대상의 대상물량 총합
 - 지원금 총액 : 8억원(수입컨테이너 4억원, 환적컨테이너 4억원)

(2)증가물량 인센티브

- 적용대상 : 수입 “적”컨테이너, 환적컨테이너
 - 전년도 처리물량을 초과한 당해연도 처리물량(TEU)
 - 연안선사 및 선대교체를 위한 환적물량 인센티브 적용물량 제외

- 지원금 산정 : 적용대상물량 × 구간형 단가 - 누진지급액

대상물량	TEU당 단가	누진지급액
1만 TEU 이하	10천원	0
1만 TEU 초과 2만 TEU 이하	12천원	2천만 원
2만 TEU 이상	15천원	8천만 원

- 제한조건 : 적용화물별로 전체 적용대상의 총 지급액이 지원금 총액을 초과하면 지원금 총액 내에서 각 적용대상별 지급액 비율로 맞춰 조정
- 지급액=지원금 총액×적용대상의 지급액/전체 적용대상의 지급액 총합

(3) 선대교체 환적화물 인센티브

- 적용대상 : YGPA와 사전협약 체결 후 1개월 이내에 선대교체를 위한 환적화물을 당해연도에 3천TEU이상 처리한 선사
- 협약이 체결된 선대교체 환적 컨테이너화물(TEU)
- 지원금 산정 : 적용대상물량 × 구간형 단가 - 누진지급액
- 지급방법 및 시기 : 선대교체 작업 종료 후 우리 공사 Port-MIS 신고·확정되면, 해당선사에 인센티브 직접 현금지급

대상물량	TEU당 단가	누진지급액
1만 TEU 이하	10천원	0
1만 TEU 초과 2만 TEU 이하	12천원	2천만 원
2만 TEU 이상	15천원	8천만 원

- 제한조건 : 협약은 기지급액과 협약으로 배정된 지급액의 합이 지원금 총액을 총액을 초과하지 않는 범위내에서 신청순서가 빠른 선사와 우선 체결

(4) 연안선사 인센티브

- 적용대상 : 광양항을 정기적으로 이용하는 연안선사 화물
 - 당해연도 처리 연안 해상운송 컨테이너물량(TEU)
- 지원금 산정 : 적용대상물량 × TEU당 단가(6천원)
 - 제한조건 : 전체 적용대상의 총 지급액이 지원금 총액을 초과하면 지원금 총액 내에서 각 적용대상별 지급액 비율로 맞춰 조정
 - 지급액=지원금 총액×적용대상의 지급액/전체 적용대상의 지급액 총합

(5) 항만마일리지제

- 적용기간 : 광양항 컨테이너 물동량이 연간 300만TEU 처리시까지
- 기준물량
 - 항만마일리지 : 수출입 화물별로 화주 100TEU, 포워더 50TEU
 - 우수고객제도 : 수출입합산물량이 화주 5천TEU, 포워더 1천TEU
- 적용물량
 - 항만마일리지 : 수출입화물별로 최근 3년 최고 처리실적대비 기준물량 이상 증가한 당해연도 처리실적(TEU)
 - 우수고객제도 : 광양항 이용 최근 3년 평균 처리물량이 기준물량 이상인 경우 당해연도 처리실적(TEU)

(물동량 자료 : 국토해양부 제공 자료)

- 지원금 산정
 - 항만마일리지 : $\Sigma(\text{화물별단가} \times \text{화물별 대상물량})$
 - TEU당 화물별 단가 : 수출 5천원, 수입 15천원
 - 우수고객제도 : $300 \times \text{대상물량} + 5\text{백만원}$
 - 제한사항 : 항만마일리지와 우수고객제도 중 지급액이 많은 제도를 적용

3. 광양항 인센티브제 상세 신규 비교표

1) 실적물량 인센티브

	현행 ('10~' 11년)	개편 ('12~' 13년)
적용대상	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 기항선사: 연간 총처리물량 3천 TEU 이상 - 미기항선사: 연간 총처리물량 5천 TEU 이상 	당해 연도 처리물량이 5천 TEU 이상인 선사
적용화물	수입 컨, 수출 컨, 환적 컨	수입 컨테이너, 환적 컨테이너
대상물량	<ul style="list-style-type: none"> - 당해 연도 총처리물량(TEU) ※ 환적 처리물량 + 비환적 처리물량 ÷ 2 	증가물량, 연안선사 및 선대교체를 위한 환적물량 인센티브 대상물량을 제외한 당해 연도 처리물량(TEU)
지원금 총액	20억 원	8억 원(적용화물별 각 4억 원)
선사별 지급액	<ul style="list-style-type: none"> - 대상물량 × TEU당 단가 ※ TEU당 단가(원) = $0.003 \times \text{총처리물량} + 1,050$ ※ 30만 TEU 초과 물량에 대해서는 1,950원의 단일가 	적용화물별로 지원금 총액 × 적용대상의 대상물량 / 전체 적용대상의 대상물량총합
우대사항	$\text{한중} \blacksquare \text{한일} \blacksquare \text{한중일 정기 피더선사}$ $\text{단가(원)} = 0.003 \times \text{총처리물량} + 1,050 + 3,000$	삭제
제한조건	개별 선사의 지급액 합계가 인센티브 지원금 총액을 초과하는 경우, 지원금 총액 한도 내에서 각 선사별 비율에 맞추어 조정 지급	개별 적용대상의 지급액 한도는 해당 적용화물별 지원금 총액의 50%
지급방법 및 시기	<ul style="list-style-type: none"> - 해당선사에 인센티브 직접 지급 - 당해 연도 총처리물량 및 인센티브 지급액을 확인한 후 익년 3월 이내에 지급 	동일

2) 증가물량 인센티브

구분=	현행 ('10~'11년)	개편 ('12~'13년)										
적용대상	<div>- 신규 기항선사: 연간 총처리물량이 3만 TEU 이상</div> <div>- 기존 기항선사: 연간 총처리물량이 1천 TEU 이상 증가</div>	당해 연도 처리물량이 5천 TEU 이상인 선사										
적용화물	수입 컨, 수출 컨, 환적 컨	수입 컨테이너, 환적 컨테이너										
대상물량	당해 연도 총처리물량(TEU) ※ 환적 처리물량 + 비환적 처리물량 ÷ 2 ※ 신규선사 총처리물량 =(해당연도 총처리물량 ÷ 기항월수)×12월	전년도 처리실적을 초과한 당해 연도 처리물량(TEU) ※ 연안선사 및 선대교체를 위한 환적 처리물량 제외										
지원금 총액	20억 원	20억 원(적용화물별 각 10억 원)										
선사별 지급액	대상물량 × TEU당 단가 ※ TEU당 단가 - 신규 기항선사: 1차년도 15천원, 2차년도 12천원 - 기존 기항선사: 10천원	적용화물별로 대상물량 × 구간별 단가 - 누진지급액 대상물량표 <table><tr><th>대상물량</th><th>단가</th></tr><tr><td>1만 TEU 이하</td><td>10천원</td></tr><tr><td>1만 TEU 초과</td><td>12천원</td></tr><tr><td>2만 TEU 이하</td><td>12천원</td></tr><tr><td>2만 TEU 이상</td><td>15천원</td></tr></table>	대상물량	단가	1만 TEU 이하	10천원	1만 TEU 초과	12천원	2만 TEU 이하	12천원	2만 TEU 이상	15천원
대상물량	단가											
1만 TEU 이하	10천원											
1만 TEU 초과	12천원											
2만 TEU 이하	12천원											
2만 TEU 이상	15천원											
제한조건	<div>- 신규 기항선사: 차년도에는 물량이 감소할 경우 차년도는 기존 선사의 처리물량 인센티브 적용</div> <div>- 기존 기항선사: 1천 TEU 미만 증가하였을 경우, 증가 물량은 처리물량 인센티브로 산정</div> <div>- 각 선사당 지급한도는 5억 원</div> <div>- 개별 선사의 지급액 합계가 지원금 총액(20억)을 초과하는 경우, 지원금 총액 한도 내에서 각 선사별 비율에 맞추어 조정 지급</div>	<div>- 개별 적용대상의 지급액 한도는 해당 적용화물별 지원금 총액의 50%</div> <div>- 적용화물별로 전체 적용대상의 총 지급액이 지원금 총액을 초과하면 지원금 총액 내에서 각 적용대상별 지급액 비율에 맞춰 조정</div> <div>지급액=지원금 총액×적용대상의 지급액/전체 적용대상의 지급액 총합</div>										
지급방법 및 시기	<div>- 해당선사에 인센티브 직접 지급</div> <div>- 당해 연도 총처리물량 및 인센티브 지급액을 확인한 후 익년 3월 이내에 지급</div>	동일										

3) 연안선사 인센티브

구분	현행 ('10~'11년)	개편 ('12~'13년)
적용대상	항만간 정기적인 서비스를 제공하는 내항 선사	동일
적용화물	연안 해상운송 컨	동일
대상물량	당해 연도 처리물량(TEU)	당해 연도 처리물량(TEU)
지원금 총액	증가 물량 인센티브 총액한도 20억 원에 포함	2억 원
선사별 지급액	대상물량 × TEU당 단가(6천원)	동일
제한조건	<ul style="list-style-type: none"> - 각 선사당 지급상한액은 5억 원 - 연안선사 및 신규(증가)물량 인센티브 지급액 합계가 지원금 총액을 초과하는 경우 총액 한도 내에서 각 선사별 비율에 맞추어 지급 조정 	<p>전체 적용대상의 총 지급액이 지원금 총액을 초과할 경우는 지원금 총액 내에서 각 적용대상별 대상물량 비율에 맞춰 조정</p> <p>지급액=지원금 총액×적용대상의 대상물량/전체 적용대상의 대상물량 총합</p>
지급방법 및 시기	<ul style="list-style-type: none"> - 해당선사에 인센티브 직접 지급 - 당해 연도 총처리물량 및 인센티브 지급액을 확정 후 익년 3월 이내에 지급 	동일

4) 선대교체 환적화물 인센티브

구분	현행 (‘10~’ 11년)	개편 (‘12~’ 13년)
적용대상	신 설	공사와 사전 협약 체결 후 1개월 이내에 선대교체를 위 한 환적화물을 당해 연도에 3천 TEU 이상 처리한 선사
적용화물		협약이 체결된 환적 컨테이너화물
대상물량		협약을 통해 약정된 물량 이하인 적용화물의 처리물량
지원금 총액		10억 원
선사별 지급액		대상물량 × 구간별 단가 - 누진지급액 대상물량

5) 항만마일리지제도

구분		현행 ('10~'11년)	개편 ('12~'13년)
선택기준		항만 마일리지와 우수고객제도 중 지급액이 많은 제도를 적용	동일
적용대상		광양항 이용 화주 및 포워더	동일
적용화물		수출입 적컨테이너	동일
항만 마일리지	기준물량	10 TEU	화물별로 화주: 100 TEU, 포워더: 50 TEU
	대상물량	직전 3개년 최고 처리실적 대비 기준물량 이상 증가한 처리실적(TEU)	화물별로 직전 3개년 최고 처리실적 대비 기준물량 이상 증가한 처리실적(TEU)
	지급액	산정물량 × 단가(TEU당 10천원)	$\sum(\text{화물별} \times \text{단가})$ 화물별 대상물량) 화물별 단가: 5천원(수출 적컨), 15천원(수입 적컨)
우수고객 제도	기준물량	5천 TEU	화주: 5천 TEU, 포워더: 1천 TEU
	대상물량	직전 3개년 평균 처리실적이 기준 물량 이상인 경우에 당해 연도 처리실적(TEU)	동일
	지급액	$333.4 \times \text{산정 물량} + 3,330,000\text{원}$	$300 \times \text{산정 물량} + 5\text{백만 원}$
	지원금 총액	5억 원	삭제
	제한조건	우수고객제도를 선택한 화주 및 포워더의 지급액 합계가 지원금 총액을 초과하는 경우 총액 한도 내에서 각 수혜자별 비율에 맞추어 조정 지급	삭제

4. 경기평택항만공사

구분	볼륨 인센티브		FCL화물인센티브	
			볼륨	물량증가
예산 배분	2.5억원	2.5억원	1.0억원	
			0.55억원	0.45억원
	점유비 배분	순위별 배분	순위별 배분	
지급 대상	연간 2,000TEU 이상 컨테이너 처리 실적이 있는 '컨'취급선사(카페리 포함)	연간 1천TEU 이상 컨테이너 취급선사중 증가물량이 있는 선사	연간300TEU 이상 처리 포워더 (처리실적 상위 업체순으로 지급)	연간 300TEU 이상 처리한 수출입포워더중 전년대비3%증가 수출입 포워더 (처리 증가율 상위 업체순으로 지급)
지급 방법	선사별 처리실적의 점유비 배분	전년도 실적대비 당해연도 실적 증가 물량에 따라 상위 10개사 순위별 지급 1위:5천만원2위:4천만원3-4위:3천5백만원5-6위:2천5백만원7-8위:1천5만원9-10위:0.5천만원	1위:1천만원2위:9백만원3위:8백만원4위:7백만원5위:6백만원6위:5백만원7위:4백만원8위:3백만원9위:2백만원10위:1백만원	1위:11백만원2위:10백만원3위:9백만원4위:8백만원5위:7백만원
지급 제한 조건	선사 당 지급예산의 최대 50% 지원		업체 당 지급예산의 최대 50% 지원	
	신규취항 선사포함	당해연도 신규취항 선사 제외, 단 직전년도 신규취항선사중 첫취항 월물동량은 제외한 물동량을 월평균으로 산정한 후 12개월 곱하여 연간 물동량 산출	LCL화물 취급실적은 제외	

구분	LCL화물인센티브	항로개설인센티브	LCL포워딩인센티브	여객유치인센티브
예산 배분	2억원	2억원	0.5억원	0.5억원
지급 대상	실적 배분	실적 배분	실적 배분	실적 배분
지급 방법	LCL 화물(수출입)을 연간 50TEU 이상 유치한 포워더, 보세창고업체	컨테이너를 취급하고 주1항차 이상 정기운항한 신규 컨테이너 선사(카페리 포함)	LCL화물 처리를 위해 평택항에 본사 설립 또는 이전하고 1년 이상 경과업체로 단일업종으로 연간 300TEU 이상 처리 그중 LCL 화물(수입)을 200TEU 이상 처리	평택항을 통해 입출국한 순수 단체관광객 10인이상유치하고 연간 200명 이상 유치 실적이 있는 여행사로 한국체류기간중 평택시내에서 1박이상한 여행객수로 산정
지급 제한 조건	TEU당인바운드는 5만원,아웃바운드 3만원	원양 : 10천만원동남아항로: 7천만원근해항로(중, 일) : 5천만원연안항로 : 3천만원	1업체당 3천만원(1회에 한함)	1인당 5천원
	업체당 지급 예산의 최대 50% 지원	취항일로부터 6개월이상 운항 지속시 지원		
	FCL화물 취급실적은 제외			
지급 시기	신청일 기준 전년도(1~12월) 실적에 따라 익년도 1월말에 일괄 지급			
공통 적용 사항	<p>인센티브 지급은 배정예산 범위내에서 지급</p> <p>인센티브 지급일 기준 휴항(휴업포함) 선사는 지급대상에서 제외 단, 평택항의 기여도를 반영하여 휴항업체중 당해년도에 재취항 선사에 한해 제1기준을 지급함(재취항 3개월후 지급)</p> <p>관련조례 : 경기도 '평택항 컨테이너화물 유치 지원조례', 평택시 '평택항 활성화 지원에 관한 조례'</p> <p>LCL화물인센티브의 경우, 실적초과로 발생한 추가지원금은 LCL포워딩인센티브와 여객유치인센티브 항목의 예산잔액이 있는 경우에 한하여 지급 가능</p>			

5) 외국 주요항만 인센티브제도 시행 주요 내용

<표> 외국 주요항만 인센티브제도 시행 주요 내용

구분	인센티브제도 내용
상하이항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 수출입화물 전년대비 20% 이하 증가: 4% 하역료 할인, 전년대비 20% 이상 증가시 8% 하역료 할인 - 환적화물: 19% 이상 증가 20%할인, 20%이상 증가 30% 할인 - 환적화물 양 · 적하 중 1회만 하역비용 받음
닝보항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 당해 년도 총물동량(수출입+환적)을 전년도 물동량으로 나누어 100% 미만 시에도 상위 15개 선사에 대해 항만요율 5%할인 - 전년도 물량을 초과하고 전년대비 1~19%증가시 추가 5% 할인, 전년대비 30% 증가시 추가 2%할인 - 별도의 환적화물 인센티브 없으나 양 · 적하 중 1회만 하역비용 받음
칭다오항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 수출입화물: 구간별 할인, 2만TEU~80만TEU 이상 처리시 3~16%할인 - 환적화물: 기본요율의 70% 할인, 양 · 적하 중 1회만 비용발생 - 신규항로: 하역료 20% 할인
텐진항 (중국)	<ul style="list-style-type: none"> - 전년 대비 물량 증가량에 따라 하역료 감면: 5만TEU 이상 5%할인 - 신규항로: 하역료 15% 할인 - 환적화물: 양 · 적하 중 1회만 비용발생
카오슝항 (대만)	<ul style="list-style-type: none"> - (선사전용 터미널)연간33만TEU 이상처리: 임대료 9만 달러 감면 <ul style="list-style-type: none"> • 추가 목표달성(45만~200만TEU 처리): 구간별 5~11% 임대료 감면 • 총물동량 기준 1위 9만달러, 2위 6만달러, 3위 4.5만달러, 4위 3만달러 제공 - 환적화물: 전년대비 1만TEU 이상 증가시 임대료 9만달러 감면, 환적비율 (50~80% 이상)에 따라 1.5만~2.4만달러 감면
싱가포르 항 (싱가폴)	<ul style="list-style-type: none"> - 선대교체 인센티브: 컨테이너 1unit당 공시요율보다 48~66% 할인적용 - 항만청과의 사적계약에 따라 하역료 할인 - 환적화물 : 7일간 장치료 면제

자료: 길광수(2011.2), 광영항 인센티브제도 개편의의와 향후 정책방향, 계간 해양수산

[부록 2] 외국항만 현황

1) 로테르담 항만공사

- 과거 해사수송 임무의 전통적인 기능에서 물류와 산업네트워크의 핵심적인 역할을 수행하는 방향으로 발전
- 운영이사회를 중심으로 상업부와 SOC환경부, 시설관리부, 항만공사와 이들 네 개 부서를 관리·감독하는 전략통신부로 구성되어있음



<그림> 로테르담 항만공사 조직구성

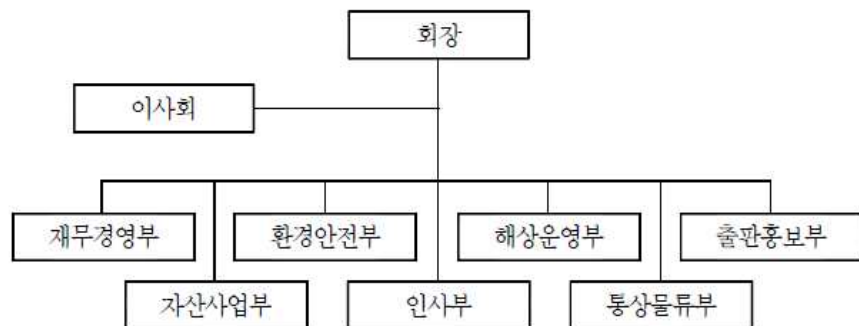
- 항만과 산업지역의 네트워크를 강화시켜 지역경제활동이 용이하게 이루어 질 수 있도록 다방면으로 지원하고 있음
- 항만 내에서의 접근성과 안전성의 제고, 질서유지를 위한 감독 및 고객들의 편의를 위해 원-스톱(One-Stop Shopping Concept:각종인허가, 인프라스트럭처, 환경, 전문화된 시장지식등) 기능의 제공 등도 주요한 임무로 다루고 있음

<표> 로테르담 항만공사의 조직 및 역할

구분	역 할
운영이사회	- 두명의 멤버로 구성 - 항만공사의 전반적인 운영을 관할하고 최종 결정권자로서의 권한을 가짐
전략통신부	- 연구개발, 통신, 법, 행정 등 다양한 분야의 전문가들로 구성 - 기본적으로 하위 부서를 지원하고 있으며 항만공사와 관련된 다양한 집단들의 정보를 제공하고 대응전략을 제시
상업지원부	- 로테르담항과 관련된 새로운 사업과 해상물류를 유치하고 기존의 해상물류흐름을 원활하게 하는 역할을 담당 - 특히 새로운 물류기술과 산업전략을 제시하고 이들을 구체화시킨다는 측면에서 항만공사의 수익사업에 직접적으로 관여하는 부서라고 할 수 있음
SOC환경부	- 환경을 보전하고 지역주민들과의 협력을 통해 항만지역을 개발하는 데 주안점으로 두고 있음 - 이용 고객과 직접적으로 관련이 있는 인프라스트럭처의 배치를 최적화시키고 관리할 수 있도록 주력
시설관리부	- 항만공사가 로테르담항을 효율적으로 관리하는 데 필요한 기술부분을 지원 - 선박이 정박할 수 있는 수심과 항로를 유지하기 위해 파고, 조류, 염도 등을 수시로 측정하고 상위 부서에 보고
항만공사	- 로테르담-리즈몬드(Rotterdam - Rijnmond)지역을 통과하는 해상운송이 친환경적이면서 안전하고 효율적으로 이루어질 수 있도록 조정 - 항만의 항해(Nautical)인프라스트럭처를 관리하고 선박의 위험물을 체크하고 감시

2) 시드니 항만회사

- 시드니항을 국제적인 상업항으로 성장시키고 해운항만산업에서 경쟁력을 갖추기 위해 NSW지방정부에 의해 설립
- 회장을 중심으로 이하 7개의 부서와 그 사이 부서 간 의견조율과 회장의 정책결정시 영향력을 행사할 수 있는 이사회로 구성



<그림> 시드니 항만회사 조직구성

- 주요역할은 항만시설을 운영하고 향후 물동량을 전망해서 수출입업자와 관련 고객들에게 최상의 서비스를 제공하는 것. 특히 시드니 항만회사가 보유하고 있는 '항만안전운영면허(Port Safety Operating Licence)'는 시드니 항만이 안전을 얼마나 중요시 여기는지를 단적으로 보여줌

<표>시드니 항만회사의 조직 및 역할

구분	역 할
재무경영부	- 회사운영상 예산편성과 재무관리가 주요 업무임
자산사업부	- 항만시설 등의 자산을 개발, 유지, 운영 - 최근에는 보타니항 확장사업과 내륙지역의 컨테이너 처리를 보조할 내륙 복합수송터미널사업을 함께 추진하면서 컨테이너 중심항으로의 도약을 시도
환경안전부	- 항만시설의 안전과 보안을 강화하면서 사업의 연속성을 유지하도록 지원 - 이와 함께 해안의 보안도 함께 책임지고 있으며, 회사의 환경안전과 관련한 정책이 국제환경안전기준에 부합되도록 함
인사부	- 회사운영의 효율성을 높이기 위해 각 분야의 인사배치를 최적화시킴
해상운영부	- 해상운송시 긴급상황이 발생하거나 위험물을 취급할 때도 원활한 운송이 이루어질 수 있도록 항로안내 등의 서비스를 제공
통상물류부	- 시드니항이 교역과 물류의 중심항이 될 수 있도록 수출입업자들과 하역 회사들의 협력을 이끌어내고 관리 - 지원사업으로 IT서비스와 비즈니스 시스템을 제공
출판홍보부	- 시드니항과 회사를 홍보하기 위해 미디어와 출판을 담당 - 대중과 관련업체들의 관심을 끌어 회사의 사업을 확장시키고 수익을 창출하도록 유도

3) 워싱턴 항만협회

- 워싱턴주는 미국 내 다른 주들에 비해 무역의존도가 가장 높고 따라서 항만의 중요성이 상대적으로 큼
- 연방정부, 주, 지방정부 간의 원활한 협력을 통해 항만 커뮤니티의 이익을 증진시키기 위한 목적을 띠고 비영리 회사로 출범
- 각 항만에서 한 사람씩 선출된 위원들로 신탁위원회가 구성되어 있으며 일년에 두 번의 회의를 통해 워싱턴주의 항만을 유기적으로 연계
- 지역 커뮤니티의 경제 활동을 지원하는 동시에 고용을 창출하며, 이와 관련한 연구활동과 교육, 법률적 조언을 제공 하면서 항만분야의 선도자적 역할을 담당
- 세금과 임대수익, 채권발행, 정부보조금으로 재원을 충당하고 있으며, 총 재원 중 15%는 산업개발지구 입주기업들로부터 징수한 조세수입이 차지함

<표>워싱턴 항만협회의 주요 역할

구분	역 할
시설물 개발 및 관리	<ul style="list-style-type: none"> - 항만지구법령을 통해 항만지구 내의 개발 및 운영에 대한 법률적 근거 마련 - 마린 터미널, 공항 그리고 그 외 화물을 처리하고 승객들을 수용하기 위한 다양한 시설물들을 개발관리
자산관리	<ul style="list-style-type: none"> - 자산의 임대 혹은 매매를 수행하면서 상업적 이익 창출 - 세계무역센터와 무역회사 운영
산업지역과 항만의 연계활용	<ul style="list-style-type: none"> - 자유무역지대의 설립 및 운영 - 산업개발지구를 조성·운영하면서 해당 기업에 세금 부과
환경보호	<ul style="list-style-type: none"> - 대기와 수질오염을 조절할 수 있는 시설물을 제공하면서 지역 내 환경을 보호하고, 보다 접근성이 좋은 항만을 제공하기 위한 정책수립
항만홍보	<ul style="list-style-type: none"> - 항만지구 내 관광을 활성화시키기 위해 적극적인 마케팅 활동을 담당

4) 뉴욕·뉴저지 항만공사

- 뉴욕주와 뉴저지주가 무역과 소비를 증진시키기 위한 목적으로 1921년에 공동으로 설립하였으며 항만공사의 재원은 시설운영으로 인한 수익에 전적으로 의존함
- 항만공사의 이사위원회는 각주 의회의 승인을 받아 선출된 여섯명의 위원들로 구성되어 있으며 6년 동안 무보수 공무원으로 주어진 역할을 수행함
- 국제적으로도 유명한 도시철도인 PATH를 자회사로 두고, 이를 뉴욕·뉴저지 항만과 긴밀하게 연계시켜 물류비를 절감하는 정책을 수행함

<표>워싱턴 항만협회의 주요 역할

구분	역 할
부동산 자산관리	<ul style="list-style-type: none"> - 항만공사 소유의 빌딩 등 부동산의 임대 및 매매, 관리를 총괄하는 역할을 담당 - 2001년에는 세계무역센터의 임대를 직접 추진하기도 하였음 - 그 외에도 아일랜드에 위치한 텔레포트의 시설 임대도 수행 - 위와 같은 직접적인 자산운영 외에도 마케팅 활용과 재정분석, 장기 자본운영계획 수립 등의 후방 지원활동도 담당하고 있음
토지이용계획 및 교통계획	<ul style="list-style-type: none"> - 지역의 토지이용계획 및 교통망 계획에 참여 - 2002년에는 세계무역센터 부지와 관련하여 여섯 가지의 개발컨셉을 제시하면서 적극적으로 참여하기도 하였음 - 또한 가장 복잡하고 중요한 교통시설물들을 공사가 직접 운영 - 이러한 일들을 수행하기 위해 포럼이나 공청회 같은 의견수렴 과정을 거쳐 지역 주민들의 의견을 직접 청취하고 최종안을 제시하는 역할 담당
경찰훈련소 운영	<ul style="list-style-type: none"> - 경찰이 뉴욕·뉴저지 교통시설을 안전하게 관리할 수 있는 전문적인 교육을 받을 수 있도록 지원 - 특히 경찰 공무원이 테러에 대한 철저한 대비와 테러 발생시 즉각적인 조치를 취할 수 있도록 주안점을 두어 훈련소 프로그램을 운영 - 이를 위해 항만공사는 인근에 있는 전문기관에서 관련 공무원이 경찰학위를 받을 수 있도록 지원
워터프론트 개발	<ul style="list-style-type: none"> - 지역 내 친수공간 개발을 위해서 부지를 확보하고 개발하는 역할을 담당 - 2003년 2월에는 스탠튼 아일랜드 지역의 환경적으로 보전가치가 있는 토지의 구입계획을 추진 - 이렇게 구입된 토지는 지역 주민들을 위한 공공장소로 이용됨과 동시에 지역의 소중한 자원을 보호하는 기능도 할 예정임
해상운영부	<ul style="list-style-type: none"> - 해상운송시 긴급상황이 발생하거나 위험물을 안전하게 취급할 수 있도록 항로안내 등의 서비스를 제공하면서 운송이 원활하게 이루어지도록 지원
통상물류부	<ul style="list-style-type: none"> - 뉴욕·뉴저지항이 교역과 물류의 중심항이 될 수 있도록 수출입업자들과 하역회사들의 협력 유도 - 지원사업으로 IT서비스와 비즈니스 시스템을 제공
출판홍보부	<ul style="list-style-type: none"> - 뉴욕·뉴저지항과 회사를 홍보하기 위해 미디어와 출판을 담당 - 이를통해 대중과 관련업체들의 관심을 끌어 회사의 사업을 확장시키고 수익을 창출하도록 유도

