08 21세기 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류 강국

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs

- 제1절 물류시장 확대 및 물류산업 경쟁력 강화
- 제2절 해운산업 위기 극복 및 5대 해운 강국으로 부상
- 제3절 항만, 배후단지 등 인프라 확충을 통한 국가물류 경쟁력 강화
- 제4절 선진 해사안전체제 구축 및 위기대응 능력 강화
- 제5절 해운물류산업 신성장 동력 육성 및 국제 위상 강화
- 제6절 물류종사자 복지 강화 및 녹색물류 확산
- 제7절 허베이스피리트호 유류오염 사고 피해보상 지원

Contents >>

제1절 물류시장 확대 및 물류산업 경쟁력 강화 349
제2절 해운산업 위기 극복 및 5대 해운 강국으로 부상 379
제3절 항만, 배후단지 등 인프라 확충을 통한 국가물류 경쟁력 강화 396
제4절 선진 해사안전체제 구축 및 위기대응 능력 강화 433
제5절 해운물류산업 신성장 동력 육성 및 국제 위상 강화 469
제6절 물류종사자 복지 강화 및 녹색물류 확산 490
제7절 허베이스피리트호 유류오염 사고 피해보상 지원 506

제 1 절 물류시장 확대 및 물류산업 경쟁력 강화[1]

1. 육 · 해 · 공 통합 물류체계 구축 추진

가. 추진 배경

우리나라는 동북아 중심에 위치하여 동북아 물류 허브로서 유리한 지정학적 위치를 점하고 있다. 이러한 지정학적 위치를 활용하여 동북아 물류시장을 선점하고 동북아의 물류 중심으로서 입지를 더욱 강화하기 위하여 공항, 항만 등 물류시설의 확충을 통해 중국, 일본과 치열한 경쟁을 펼쳐오고 있다.

이러한 물류시설의 확충과 더불어 소프트웨어적인 측면에서 물류 효율성을 높이기 위한 통합 물류체계 구축의 필요성이 꾸준히 제기되어 왔으며, 그 가운데 2008년 육상 · 항공 물류를 담당하던 (구)건설교통부와 해운 · 항만 물류를 담당하던 (구)해양수산부가 국토해양부로 통합됨으로써 육 · 해 · 공 통합 물류체계 구축을 위한 행정조직 정비가 이루어졌다.

부처 통합을 통해 그동안 부처별로 추진되었던 물류 정책이 종합적인 관점에서 수립 · 시행됨으로써 물류 여러 분야에서 상당한 성과를 거두었다.

2008년 출범한 국토해양부는 물류 통합 부처로서 산업 경쟁력을 뒷받침하고 국부 창출에 기여하는 신성장 동력 산업으로 물류산업을 발전시켜 궁극적으로는 '글로벌 물류 강국'을 달성하기 위하여 국가 물류체계를 효율화하는 데 많은 노력을 기울여 왔다.

나. 추진 현황

1) 국가물류기본계획 제2차 수정계획과 연도별 시행계획 수립

국가 물류 정책의 기본 방향을 담은 '국가물류기본계획(2001~2010년)'을 2001년에 최초 수립하고 2006년에는 '국가물류기본계획 제1차 수정계획(2006~2015년)'을 마련한 후, 2011년에는 국토해양부 출범에 따른 육 · 해 · 공 통합적 관점과 변화된 물류 환경을 반영하기 위하여 '국가물류기본계획 제2차 수정계획(2011~2020년)'을 발표하였다.

또한 '국가물류기본계획 제2차 수정계획'에 따라 2011년과 2012년에는 지식경제부, 농림수산식품부 등 물류 관련 부서의 연도별 물류 관련 추진 성과와 현황을 종합한 '국가물류시행계획'을 마련하였다.

1) 물류정책과장 부이사관 김준석

2) 육 · 해 · 공 복합 운송 활성화

그동안 육 · 해 · 공 운송 수단별 분리 관리에 따라 운송 수단 간 연계성이 부족하였으나, 국토해양부 출범 후 복합 일관 운송체계 확보가 용이해져 연계 운송이 활성화됨으로써 공 · 항만 물동량 증대와 고부가가치 창출에 기여하였다.

한 · 중 간에는 해운과 항공을 연계[북중국 항만~인천항(페리선)~인천공항(도로)~국외 배송(항공)]하고 한 · 일 간은 철도와 해운을 연계[서울~부산항(철도)~하카타 · 시모노세키(페리)~도쿄 등(철도)]하는 등 중국, 일본과 육 · 해 · 공 복합 운송체계를 구축하였다.

표 8-1-1 서울~도쿄 간 철도, 항공, 해운 운송시간 · 비용 비교

구 분	항 공	도로-해운	철도-해운
운송시간	약 2일	약 5일	약 2일
컨 1개당 운송비	약 500만 원	약 110만 원	약 150만 원

3) 항만시설을 포함하는 물류시설개발 종합계획 마련

기존에는 물류시설개발 종합계획에 항만시설이 누락되어 내륙 물류시설과 연계가 곤란하고 수요 중복 등이 발생하는 문제점이 있었다. 이를 시정하기 위해 2010년 2월 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 개정하여 항만시설을 물류시설개발 종합계획에 포함시킴으로써 통합 물류시설개발 체계를 마련하였다.

4) 수출입 거점과 내륙 수송망 연계 강화

이전에는 항만, 도로 · 철도사업 주체가 달라 개발계획 간 연계성이 부족하였으나 국토해양부 통합 후에는 항만과 도로 · 철도 등 내륙 수송망 계획 간 연계가 가능해져 항만 배후 수송망을 적기에 확보할 수 있게 되었다. 부산항 신항 배후 철도의 경우 완공을 1년 앞당겨 조기 개통(2011년→2010년)하여 부산항 신항과 내륙 컨테이너 기지를 연결하는 복합 운송체계가 신속히 마련되었다.

또한 기존 항만의 RFID(Radio Frequency IDentification) 기반 컨테이너 추적 시스템과 주요 내륙 물류 거점(내륙 컨테이너 기지, 고속도로 톨게이트 등)의 물류 정보를 연계하여 차량 · 물동량 추적 서비스를 제공(2009년 5월)해 수출입 거점과 내륙 물류 거점 간 연계를 강화하고 게이트 자동화, 배차 효율성 등을 증대하였다.

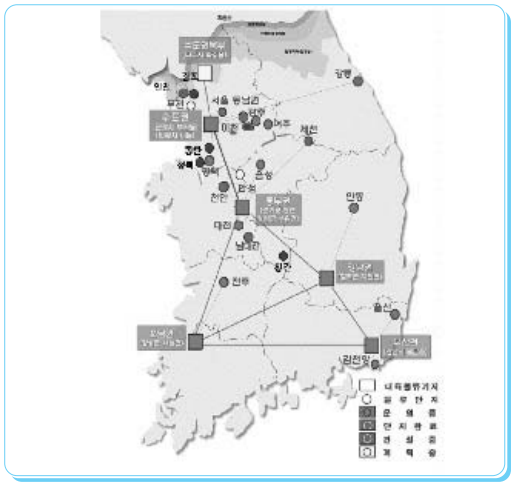
5) 내륙 물류기지 기능 조정 추진

부처 통합 후 내륙 물류기지 조성사업은 합리적인 기능 조정과 예산 배분에 대한 요구에 직면하게 되었다. 특히 공 · 항만 배후 부지의 증가로 인한 내륙 물류기지의 활용도 저하는 내륙 물류기지의 기능을 새롭게 조정하도록 요구하여 물동량이 지속적으로 감소하는 부산권과 물동량이 절대 부족한 호남권 물류기지 등에 제조 또는 판매 시설 허용을 추진하는 등 내륙 물류기지 기능 조정을 추진 중이다.

표 8-1-2 내륙 물류기지 기능 조정 방향

물류 기지	기능 조정 방향
군포 · 의왕	터미널 확장, 철도운송 확대 등 운영 효율화 추진
부산 · 장성 등	제조시설, 판매시설 허용 추진

그림 8-1-1 물류기지 · 단지 개발도



6) 국가물류통합정보센터 구축 · 운영

육상 · 해상 · 항공 부문의 물류 정보를 종합적으로 제공하여 국가 물류 경쟁력을 제고하기 위한 국가물류통합정보센터를 구축(2011년 4월)하였다. 국가물류통합정보센터는 육상 · 항공에 항만 분야 포털 시스템인 SP-IDC(해운항만물류정보센터)를 활용하여 육상 · 해상 · 항공의 통합 물류 정보를 제공하고 있다.

표 8-1-3 국가물류통합정보센터 이용자 현황(출처: 한국통합물류협회)

종합물류 기업	창고업	운수업	택배업	국제물류 주선업	제조업	정부/공사 /협회	연구소/ 대학	기타	계
20%	6%	15%	3%	4%	4%	18%	16%	14%	100%

7) 경인 아라뱃길 사업의 효율적 추진

복합 운송을 통한 물류 효율화가 기대되는 경인 아라뱃길은 내륙 물류기지 건설 · 운영 노하우와 항만 건설 · 운영 노하우가 접목되었을 뿐만 아니라 관련 기관 · 부서 간 유기적 협조를 통해 빠른 시간 내에 조성되었다.

앞으로 경인 아라뱃길이 활성화될 경우 수운을 통한 수도권 물동량 분산, 복합 운송 활성화 등 수도권 친환경 물류체계 구축에 크게 기여할 것으로 기대된다.

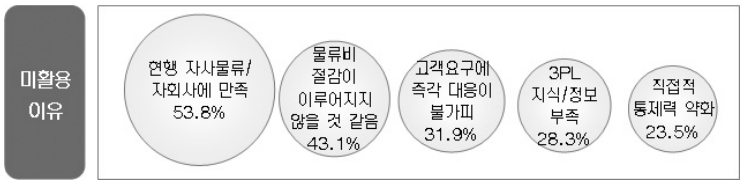
2. 제3자 물류시장 확대와 종합물류기업 육성

가. 제3자 물류시장 확대

1) 추진 배경

제3자 물류란 화주기업이 그와 계열사 등 특수한 관계에 있지 아니한 물류기업에 물류 활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것을 말한다. 선진국들은 70~80% 이상이 제3자 물류를 활용하고 있으며 2008년 기준으로 포춘 500대 기업 중에서 100위권 기업 93% 이상이 이미 전문 물류 서비스를 이용하고 있다. 그러나 우리나라의 제3자 물류 활용률은 2007년 기준으로 42.2%로 기업들의 제3자 물류에 대한 인식이 매우 낮은 수준으로 나타났다.

화주기업이 직접 운송하거나 자회사를 이용하는 시장 구조는 수요 변동에 대응하기 어렵고 물류시장의 발전을 어렵게 하여 전문 물류기업의 성장을 저해한다. 그러나 제3자 물류, 즉 전문 물류기업에 물류 업무를 위탁하는 경우 전문 물류기업은 여러 기업의 물류 활동, 물동량을 모아 처리함으로써 규모의 경제를 실현하여 원가를 절감하고 축적된 노하우로 전문적인 서비스를 제공할 수 있다. 그러나 우리나라는 상당수의 화주기업이 제3자 물류보다는 자가 물류나 자회사 물류를 선호하는 것으로 나타났다. 제3자 물류를 활용하지 않는 이유로는 자사 · 자회사 물류에 만족, 물류비 절감 효과에 대한 낮은 신뢰, 정보 부족, 직접적 통제력 약화 등이 있었다.



이러한 화주기업의 자사 · 자회사 물류 선호는 물류시장 규모를 협소하게 하고 경쟁력 저하로 이어져, 물류시장 규모를 확대하고 물류기업의 경쟁력 제고로 이어지는 선순환 구조로 만들기 위해 제3자 물류 활성화 정책 마련이 절실하게 요구되었다.

2) 추진 내용 및 과정

제3자 물류를 활성화하기 위해 2008년부터 제3자 물류 컨설팅 사업을 도입하여 추진하였다. 화주기업이 제3자 물류로 전환하기 위해 소요되는 컨설팅 비용의 50%를 정부에서 보조하고 한국무역협회를 위탁기관으로 선정하였다. 공모를 통하여 지원 화주기업에 대한 경영성과, 물류 아웃소싱 비율, 물류 관련 전문성, 사업계획의 충실성 등을 평가해 예산 범위에서 100점 만점에 70점 이상인 기업을 고득점 순으로 선정 · 지원하였다. 사업 이후에는 현장점검을 통하여 사업 성과를 평가하고 지원 사업의 문제점을 발굴하여 지속적으로 개선하였다. 컨설팅을 하는 물류기업은 화주기업의 물동량, 인력, 장비, 재고 관리, 정보화 등을 총체적으로 진단하여 제제3자 물류 활용 범위 등 물류체계 개선방안을 제시하였다. 컨설팅 이후 화주기업이 익년도에 제3자 물류 계약을 체결토록 하여 제3자 물류에 대한 확산을 유도하고, 우수한 사례를 발굴하여 화주기업들에게 적극적으로 홍보함으로써 제3자 물류에 대한 기업의 인식을 전환하는 데 크게 기여하였다.

표 8-1-4 **제3자 물류비 세액 공제 실적**(2008~2010년) **및 요건 완화 효과**(2011~2013년)

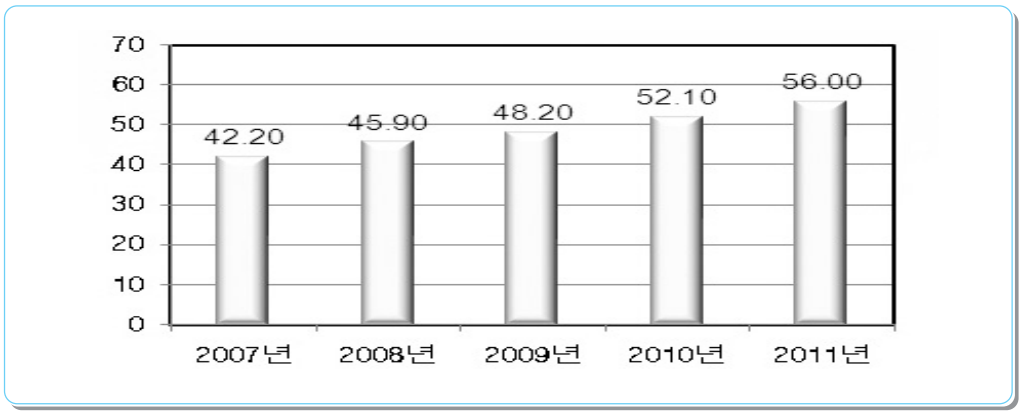
연도	법인세 감면액(A)	제3자물류 아웃소싱 증가액(B)	순이익 증가		법인세 증가			실세수 변동 (G-A)
			물류기업 (C)	화주기업 (D)	물류기업 (E)	화주기업 (F)	계 (G)	
2008	237	7,900	420	829.5	75	184	259	22
2009	68	2,200	117	231	21	51	72	4
2010	110	3,667	195	385	35	84	119	9
2011	177	5,900	314	619.5	56	138	194	17
2012	177	5,900	314	619.5	56	138	194	17
2013	177	5,900	314	619.5	56	138	194	17
계(3년)	531	17,700	942	1,858.5	168	414	582	51

1. 2008~2010년간 매년 평균 100억 원 세액 감면 → 요건 완화 시 감면 대상 업체수가 11.2%에서 23.2%로 증가하고 세액 감면액도 1.77배 증가(매년 177억 원) 예상〈한국무역협회 자료 분석, 한국교통연구원〉
2. B=A×100/3, C=B×0.0532(물류기업 순이익률), D=B×0.105(제3자 물류 시 물류비 절감 비율), E=C×0.1797(법인세율), F=C×0.1797(법인세율)

2008년부터 2011년까지 19억 원의 예산을 투입함으로써 45개 화주기업이 컨설팅에 참여하였으며 전문 물류기업과 1,266억 원의 제3자 물류 계약을 체결하고 물류비 148억 원을 절감(10.5%)하였다.

또한 2007년 12월 조세특례제한법을 개정하여 제3자 물류비가 전체 물류비의 50% 이상인 화주기업에는 전년 대비 증가한 제3자 물류비의 3%를 법인세에서 공제하도록 지원하고 있었다. 그러나 혜택을 받는 기업이 소수이고 화주기업의 제3자 물류비 비중이 16.1%인 상황에서 단기간에 50% 이상을 제3자 물류로 전환하기 어렵다고 판단하여 2011년 12월 제3자 물류비 비중을 30% 이하로 개정하였다. 이로 인해 2013년까지 법인세 감면액은 531억 원, 제3자 물류 아웃소싱 증가액은 1조7,700억 원에 이르고 이로 인한 물류기업의 순이익은 942억 원, 화주기업의 순이익은 1,858억 원에 달할 것으로 전망된다.

그림 8-1-2 국내 제3자 물류 활용 추이



그리고 중소기업이 자가 물류시설을 양도하여 발생하는 양도 차익에 대한 소득세 공제를 2009년까지 받을 수 있었으나 2013년까지 연장하였다.

다양한 제3자 물류 활성화 정책을 통하여 제3자 물류 활용률이 2007년 42.2%에서 2011년에는 56%로 13.8% 제고되었으며 2020년 70%까지 확대해 나갈 계획이다.

나. 종합물류기업 육성

1) 추진 배경

종합물류기업이란 자동차 · 철도차량 · 선박 · 항공기 또는 파이프라인 등의 운송 수단을

통하여 화물을 운송하는 화물운송업, 물류터미널이나 창고 등의 물류시설을 운영하는 물류시설 운영업, 화물 운송의 주선(周旋) · 물류 장비의 임대 · 물류 정보의 처리 또는 물류 컨설팅 등의 업무를 하는 물류 서비스업 등 물류 분야 3대 업종을 종합적 · 복합적으로 영위하는 기업을 말한다(물류정책기본법 제2조, 제38조).

종합물류기업을 육성하기 위한 정부의 노력은 참여정부로 거슬러 올라가는데, 2004년 8

표 8-1-5 **인증 종합물류기업 현황**(2012년 12월, 출처: 한국교통연구원)

인증 시기	인증 기업	
	기업명(공동 브랜드)	제휴 구성
2006년 6월	CJ대한통운㈜	–
	㈜동방	–
	㈜선광	–
	천일정기화물자동차	천일정기화물자동차㈜, ㈜천일모터프레이트
	㈜한진	–
	현대로지스틱스㈜	–
	KCTC	㈜케이씨티시, 고려종합국제운송㈜
	LOEX	동원산업㈜, ㈜동영콜드프라자, 조양국제종합물류㈜
2006년 12월	동부익스프레스㈜	–
	영진공사	㈜영진공사, ㈜디티씨
	천경해운	㈜천경, 천경해운㈜, ㈜동진
	흥아종합물류	흥아해운㈜, ㈜국보
2007년	글로비스㈜	–
	에버웨이즈	㈜한익스프레스, ㈜극동티엘에스, 선진해운항공㈜, ㈜해우지엘에스
	SINOKOR	장금상선㈜, 평택컨테이너터미날㈜
2008년	유니온스타 로지스	태영상선㈜, 우련통운㈜
	LogisALL	한국파렛트풀㈜, 한국컨테이너풀㈜, 한국로지스풀㈜
	YE Logis	용마로지스㈜, ㈜에코비스로지스틱스
2009년	은산로직스	은산해운항공㈜, 은산컨테이너터미널㈜
2010년	인터지스㈜	–
2011년	㈜범한판토스	–
2012년	씨제이지엘에스㈜	–
	㈜유성티엔에스	–
	세방㈜	–

월 발표된 물류 전문기업 육성 정책에서는 물류기업의 종합화와 대형화를 통한 글로벌 대표 물류기업의 육성을 천명한 바 있다. 당시 동북아시대위원회에서 발표한 물류 전문기업 육성 정책의 주요 내용은 다음과 같다. 1단계는 2009년까지 제3자 물류 활성화를 통한 물류시장의 규모적 성장을 도모함과 동시에 종합물류기업 중심으로 시장을 재편하고, 2단계는 2014년까지 첨단정보화, 대형화 및 국제화를 유도함과 동시에 1단계 전략을 통해 성장한 전문물류기업들을 대상으로 국가대표급 후보 기업을 발굴, 파격적으로 지원함으로써 아시아의 대표 물류기업을 육성하고 중장기적으로 토종 글로벌 종합물류기업의 출현을 유도한다는 내용을 담고 있다.

이를 위해 2004년 12월 '화물유통촉진법(現 물류정책기본법, 2008년 전부 개정)' 개정을 통해 제도적 근거를 마련하고 1년의 준비 과정을 거쳐 2005년 10월 한국교통연구원에 종합물류기업 인증센터를 설립, 2006년 1월부터 종합물류기업 인증 제도를 시행해오고 있다. 2012년 12월 기준 종합물류기업 인증을 받은 기업은 총 24개 기업군 41개사로, 12개 기업이 단독 인증을 획득하였고, 29개 기업이 12개의 제휴 인증을 획득한 상태이며, 종합물류기업을 획득한 기업에는 국가 또는 지방자치단체가 공급하는 화물터미널 · 유통단지 · 산업단지 등 물류시설에 우선 입주, 관세사법상 통관취급법인 등록, 지식서비스 산업에 준한 전기요금 인하(13.8%) 등의 인센티브가 제공되고 있다.

종합물류기업 인증제도 시행 이후 인증 종합물류기업의 매출이 전체 물류기업과 비교하여 뚜렷한 성장세를 나타내고 있으며, 특히 해외 매출에서 괄목할 만한 성장을 보이고 있어, 종합물류기업을 중심으로 물류기업을 대형화 · 전문화하고 글로벌 경쟁력을 향상시키고자 하는 정부의 육성 정책으로 긍정적인 효과가 발생하고 있음을 알 수 있다.

표 8-1-6 종합물류기업 매출 추이

구 분	2007년	2011년(추정)	연평균 증감률
국내 물류산업 매출	31.7조 원	38.2조 원	4.8%
종합물류기업 총매출	11.4조 원	23.3조 원	19.6%
종합물류기업 해외 매출	0.9조 원	4.9조 원	54.0%

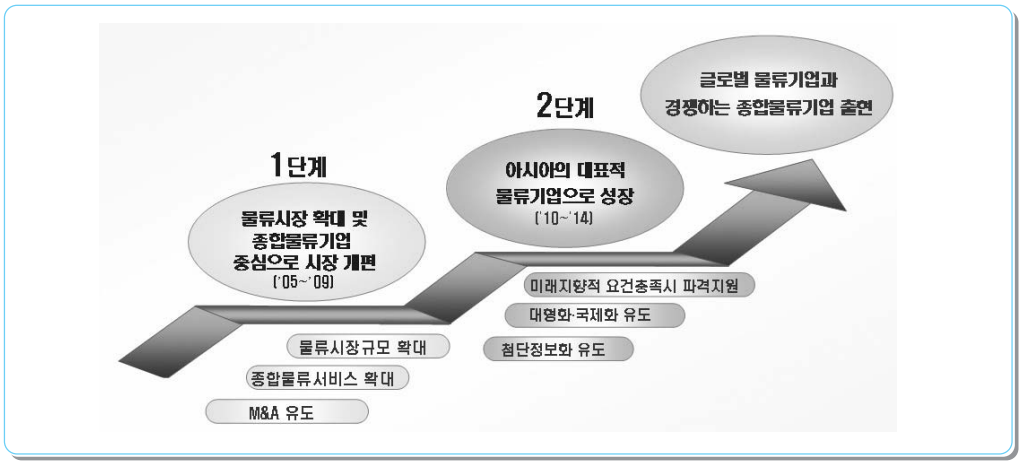
* 매출액은 해운 · 항공 운송 분야를 제외한 합계임(출처: 통계청, 한국교통연구원).

2) 종합물류기업 인증제도 개편

종합물류기업 인증제도를 시행한 지 5년이 경과하고, 2004년 발표한 물류 전문기업 육성

추진전략의 로드맵에서 제시했던 1단계 기간이 종료된 이후 2010년부터, 정부는 로드맵상 다음 단계이자 종합물류기업 인증제도의 당초 목표인 글로벌 물류기업 육성에 본격적으로 착수하였다. 이 일환으로 정부는 2011년 9월 종합물류기업 인증제도를 개편하였다.

그림 8-1-3 물류전문기업 육성 추진 전략(동북아시대위원회, 2004년)



개편 방향은 크게 두 가지 내용으로 요약할 수 있는데, 첫 번째는 인증 기준 중 제3자 물류의 매출액 및 매출 비중을 상향 조정(3,000억 원 또는 30% → 4,000억 원 또는 40%)한 것이고, 두 번째는 그동안 인정해왔던 기업 간의 제휴 인증을 더 이상 인정하지 않는 것이다. 제3자 물류 매출액 · 매출 비중의 상향 조정은 그동안 정부가 추진해온 전문 물류시장 확대 정책을 더욱 강화하기 위함이며, 제휴 인증 불인정은 당초 인증제도 도입 목적 및 취지를 살리기 위한 조치이다. 과거 인증제도 도입 단계에서 중소기업을 비롯한 많은 기업들의 부담을 완화하고 인증 획득 기회를 제공하는 대신 공동 영업을 활성화하기 위하여 전략적 제휴 인증을 도입하였다. 하지만 인증제도를 시행한 5년 동안 공동 영업 실적이 미흡(전체 매출의 1% 이하)하고, 우수 화물운송업체 인증, 우수 물류창고업체 인증 등 중소 · 중견 기업 중심의 다양한 업종별 인증제가 도입되는 환경 변화가 발생하여 제휴 인증의 필요성이 감소하게 되었다. 다만 기존에 제휴 인증을 획득한 기업들의 인증제도 변경에 따른 부담을 완화하기 위해 유예기간을 부여하여 2016년까지 제휴 인증은 유효하도록 하였다.

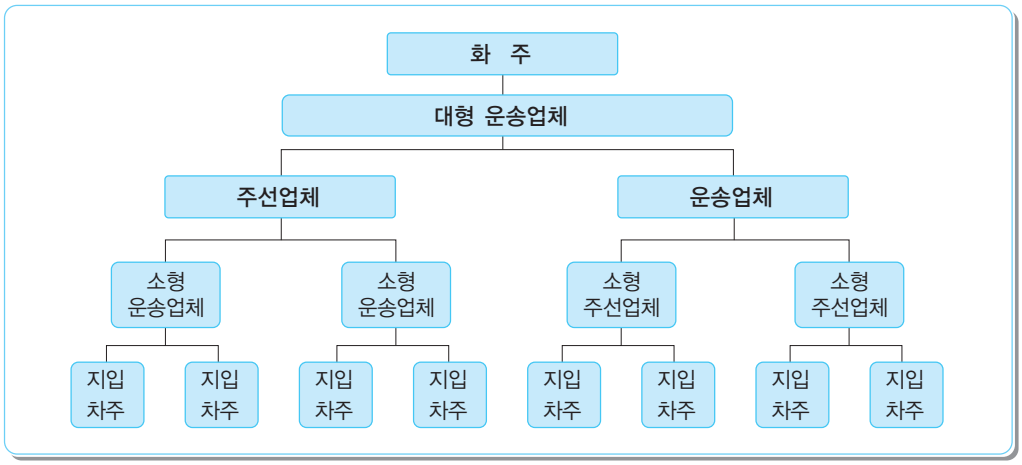
종합물류기업 인증제도 개편과 병행하여 정부는 국내 물류기업의 해외시장 진출 촉진과 글로벌 대표 물류기업 육성을 위한 본격적인 정책을 추진하였는데, 이는 제5절에서 소개한다.

3. 화물운송시장 선진화 추진

가. 화물운송시장의 고질적 문제점

우리나라 화물운송시장은 다단계 거래 및 지입제 위주의 후진적 운송 구조를 특징으로 하고 있다. 다단계 거래 구조란 화주로부터 운송 의뢰 받은 물량이 수차례의 운송 위탁 및 운송 주선 행위를 거쳐 운송되는 화물 운송 구조를 의미하며, 지입제란 외부적으로는 자동차를 운송사업자 명의로 등록하여 운송사업자에게 귀속시키고 내부적으로는 각 차주들이 독립된 관리 및 계산으로 영업을 행하면서 운송사업자에 대해 지입료를 지불하는 운송사업 형태를 의미한다.

그림 8-1-4 화물운송시장의 다단계 거래 구조



다단계 거래 구조의 문제점은 운송 위탁 단계가 늘어날수록 커지게 되는 위탁 수수료로 인해 다단계의 말단에 위치하고 있는 영세 지입차주의 수입이 줄어드는 일이 발생하는 한편, 실제 운송 기능은 수행하지 않고 위탁 수수료만 받는 운송업체가 등장한다는 것이다. 또한 지입제 위주의 사업 구조 역시 운송사와 지입차주 간 불투명한 계약 관계로 인한 재산상 분쟁, 불공정 거래 및 차량 재산권 제약 등의 문제점을 야기한다.

다단계 및 지입제 위주의 화물운송시장 구조는 결국 화물운송산업의 근간이라 할 수 있는 화물차주들의 피해로 고스란히 돌아올 수밖에 없다. 주기적으로 발생하는 화물연대의 집단 운송 거부도 이러한 후진적 화물 운송 구조와 무관하지 않다. 결국 시장구조 개선을 위한 제

그림 8-1-5 다단계 거래 구조 근절의 중요성을 강조한 언론 보도

조선일보 제27210호 2008년 6월 20일 금요일 나 A27

社 說

다단계 화물 알선구조 바꿔 파업 악순환 막아야

하청·재하청의 다단계구조

알선 때마다 7~8%씩 수수료가 빠져 합치면 운송료의 30~40%나 된다.

이번엔 무슨 일이 있어도 다단계 화물운송 구조를 바꿔 놓아야 한다.

(출처: 조선일보)

도 개혁이 없다면 화물운송시장의 선진화는 요원한 과제라 하겠다.

나. 화물운송시장 선진화를 위한 제도 개선

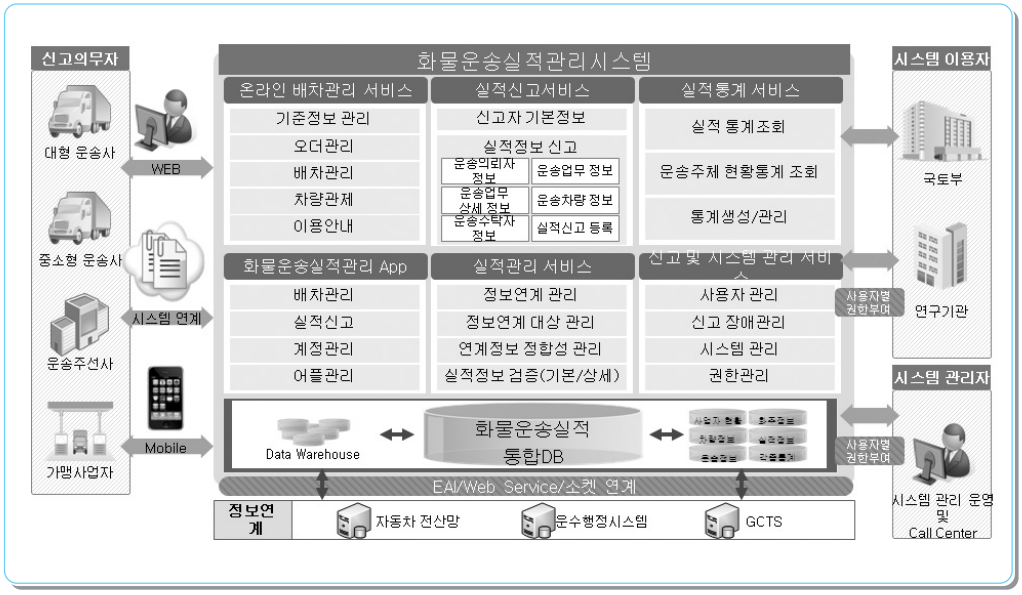
화물운송시장의 고질적 병폐에 대한 근본적 해결을 위해 2008년 민 · 관 합동으로 화물운송시장 선진화 T/F를 구성하여 제도 개선안을 마련하였다. 이후 업계 간담회, 지역별 토론회, 공청회 등을 통한 의견 수렴을 거쳐 2009년 제도 개선안이 반영된 '화물자동차 운수사업법' 개정안이 발의되었고, 2011년 4월 국회 통과로 확정되어 2013년 1월 시행을 앞두고 있다.

먼저 화물운송시장의 불필요한 다단계 발생을 차단하고, 지입 전문 운송업체를 시장에서 퇴출하여 운송업체 본연의 기능 수행을 유도하기 위해 '직접 운송 의무비율제'와 '위탁 화물 관리책임제'를 도입하였다. 2013년 1월 1일부터는 소유 대수 2대 이상의 일반화물 운송사업자는 화주와 운송 계약한 화물의 50%, 운송 · 주선 겸업자는 30% 이상을 자사 보유 차량으로 직접 운송하여야 한다. 다만 운송사업자의 직접 운송 의무비율 충족 과정에서 나타날 수 있는 부작용(타 운송사 지입차주와 물량 계약 해지 등)을 고려하여 타 운송사 소속 지입차

량이라도 1년 이상 운송 계약을 체결하여 운송한 경우 직접 운송으로 간주하도록 하였다. 직접 운송 의무비율을 충족한 후 나머지 물량은 타 운송사에 재위탁할 수 있으나 이때 운송사는 위탁화물 관리책임제에 의해 위탁하고자 하는 운송사의 차량 보유 현황 등 운송 능력을 확인하여야 하고, 위탁받은 물량을 소속 차량으로 직접 운송하였는지 엄격히 확인 · 관리하여야 한다. 운송사가 직접 운송 의무비율을 충족하지 못한 경우 허가 취소 등 행정 처분이 부과되고 운송사에 위탁 화물의 관리 책임까지 부여함에 따라 다단계가 근절되고 부실 기업이 도태되어 건전한 운송사만 시장 내 생존할 것으로 기대된다.

다음으로 지입제 하에 있는 영세 지입차주들의 권리를 보호하고, 빈번하게 발생하는 재산상 분쟁 해결을 지원하기 위한 제도 개선을 추진하였다. 현 지입제 체제 하에서 운송사와 지입차주 간의 불평등한 계약 구조로 인해 사회적 약자인 지입차주의 피해 사례가 다수 발생하고 있어 계약서의 의무적 포함사항(차량 소유자, 계약 기간, 위 · 수탁 계약 사항에 대한 상호 통지 등)을 법제화하여 공정한 계약 체결을 유도하였다. 또한 운송사업자와 지입차주 간 계약에 대한 다툼이 자주 발생하고 있으나 그간 사법적 분쟁 해결방법에 의존할 수밖에 없어 지입차주의 권리 보호에 미흡한 면이 있었던바 계약의 체결 및 이행 관련 분쟁 해결을 지원하기 위해 시 · 도에 화물운송사업 분쟁조정협의회를 설치할 수 있도록 규정하였다. 분쟁조정협의회는 매월 1회 개최하도록 하고, 심의 후 조정안을 작성하여 분쟁 당사자에게 권고할

그림 8-1-6 화물운송실적관리시스템 개념도



Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

수 있다. 화물운송시장의 근간을 이루는 화물차주들의 권익을 보호하기 위한 제도적 개선을 통해 지입에 대한 폐단을 극복할 수 있는 기반을 마련할 것으로 기대된다.

마지막으로 IT를 활용한 시장구조 선진화를 유도하기 위해 화물운송실적관리시스템을 구축하도록 하고, 운수사업자의 실적신고 의무사항을 시스템에 입력하도록 규정하였다. 운송실적이 연간 시장평균 운송매출액의 20%(2013~2014년은 10%, 2015년은 15%)에 미치지 못할 경우 행정 처분을 부과하게 되므로, 운송 기능을 수행하지 못하는 페이퍼 컴퍼니가 점차 도태될 것으로 기대된다. 또한 시스템에 입력된 정보는 우수업체 인증, 운송능력 평가, 직접운송 의무비율 준수 여부 검증 등에 사용되며, 이로 인해 화물운송시장에 대한 모니터링과 각종 불법행위 적발 등이 더욱 용이해질 전망이다.

다. 앞으로의 과제

화물운송시장 내 이해 관계 주체들의 첨예한 대립 끝에 화물자동차 운수사업법 개정안이 통과되어 화물운송시장 선진화의 제도적 기반이 마련되었다. 이제 앞으로의 과제는 제도가 시장 내 제대로 연착륙하여 제도 개선의 의도한 효과가 발휘되도록 운영의 묘를 살리는 것이라 할 수 있다. 더불어 제도 시행 초기 빚어질 수 있는 화물차 프리미엄 상승 등의 부작용도 적절히 관리할 필요가 있다. 무엇보다 진정한 화물운송시장 선진화를 위해서는 화물운송시장 내 주체들이 상생 협력하는 건전한 시장구조를 만들기 위한 장기적 추진과제를 지속적으로 발굴 추진해야 할 것이다.

4. 물류창고업, 국제물류 주선업 등 물류 관련 산업 제도 개편

가. 물류창고업

1) 국내 물류창고업 현황

창고업은 물류정책기본법상의 물류사업(화물운송업, 물류시설 운영업, 물류 서비스업) 중 물류터미널이나 창고 등의 물류시설을 운영하는 업으로 구분하고 있다.

물류창고업은 화주의 수요에 따라 유상으로 물류창고에 화물을 보관하거나 이와 관련된 하역, 분류, 포장, 상표 부착 등을 하는 사업을 말하며, 물류정책기본법과 표준산업분류에 따라 각각 세분화된다.

물류정책기본법상 물류시설운 영업의 세분류인 '창고업(공동집배송센터운영업 포함)'으

로 분류하고 있으며, 세세분류 사업으로 일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농 · 수산물 창고업, 위험물품 보관업, 그 밖의 창고업 등이 포함된다.

표준산업분류는 운수업의 하위 업종인 '창고 및 운송 관련 서비스업(52)'의 세분류인 '보관 및 창고업(5210)'으로 분류하고, 그 하위의 세부 업종으로는 일반창고업(521010), 냉장 및 냉동 창고업(521020), 농산물 창고업(521030), 위험물품 보관업(521040), 기타 보관 및 창고업(521090) 등이 포함된다.

화물유통촉진법 개정(2000년 1월 28일) 이전에는 창고의 위치, 구조, 설비 등의 기준에 적합해야 창고업 등록이 가능하였다.

1999년 기준 창고업에 등록된 업체는 총 1,565개로 조사되었다. 창고 유형별 등록업체는 일반창고업이 1,319개로 가장 많았고, 냉장 및 냉동 창고업(224개), 위험물 창고업(22개) 순의 구성비를 이루고 있었으며, 업체당 건축연면적은 냉장 및 냉동 창고업 5,445㎡로 가장 넓었고 일반창고 · 위험물 창고업 순이었다.

하지만 등록제 폐지 이후 창고업체 수, 매출, 창고 수 등 전반적으로 증가세를 보였으며, 2009년 글로벌 금융위기를 겪으면서 업체 수 및 매출은 하락세로 전환되었지만 창고 수는 지속적으로 증가하며 창고당 매출이 급격히 하락한 것으로 조사되었다.

또한 통계청의 운수업 조사보고서를 보면 2009년 국내 보관 및 창고업에 종사하는 기업체 수는 1,286개였다. 유형별로는 농산물 창고업이 824개로 가장 많았고, 냉장 및 냉동 창고업, 일반창고업, 위험물품 창고업 순이었다.

전 업종 평균 법인화율은 25.6%에 불과하며, 개인사업자 위주의 운영이 이루어지고 있고, 일반창고업과 냉장 및 냉동창고업의 법인화율이 상대적으로 높은 것으로 분석되었다.

시 · 도별로는 경상북도 소재의 창고업이 235개로 가장 많으며, 이어 전라남도(188개) · 경상남도(175개) · 전라북도(142개) · 경기도(137개) 순이었으며, 나머지 시 · 도는 100개 미만으로 조사되었다.

서울 · 인천은 일반창고업체 수가 절반 이상이며, 부산은 냉장 및 냉동 창고업체 수가 58개로 전체의 70% 이상을 차지하고 있고, 경기도 · 경상남도의 경우 일반창고, 냉장 및 냉동 창고, 농산물 창고업체 수가 20~35%를 차지하며, 강원도 · 경상북도 · 충청남북도 · 전라남북도는 농산물 창고업이 90%를 상회하고 있다.

2) 국내 물류창고업 문제점

창고업은 1970년 '창고업법' 제정 시 허가제로 출발하여 1991년 등록제로 변경되었고 2000년 1월 규제 완화로 등록제가 폐지되어 자유업으로 전환되었다. 그 결과 난개발과 영세 · 부실 창고업체 난립에 따른 서비스 품질 저하로 소비자 피해 사례가 발생하고, 대형 화재와 같은 사회적 문제를 유발하는 등 관리의 사각지대에 놓이게 되었다.

또한 창고업 실태 파악이 곤란하여 체계적인 육성 · 지원이 어려워지고 물류비 절감 등을 위한 정부 시책 수립도 어려웠다. 과거와 달리 창고업 역할이 단순 물건 보관이 아닌 분류 · 포장 · 가공 등으로 확대됨에 따라 고부가가치 창출산업으로 육성하기 위한 지원 제도 마련

표 8-1-7 **전국 창고시설 연도별 현황**(시행 전 최근 3년)

(2012년 1월 기준)

시 · 도	2009		2010		2011	
	연면적	동 수	연면적	동 수	연면적	동 수
서울특별시	55,624	22	10,368	34	13,294	27
부산광역시	89,907	185	46,150	168	88,176	129
대구광역시	22,001	145	27,363	153	43,952	194
인천광역시	67,378	213	93,629	166	81,421	156
광주광역시	14,451	80	32,077	106	19,240	101
대전광역시	30,573	96	48,099	95	32,184	82
울산광역시	40,039	151	79,204	180	47,494	158
경 기 도	781,248	1,836	802,185	1,687	670,466	1,496
강 원 도	116,585	891	111,500	890	102,316	860
충청북도	155,787	1,011	282,288	896	195,101	734
충청남도	301,599	1,309	242,731	1,172	211,311	1,083
전라북도	154,806	1,427	137,079	1,070	131,618	1,006
전라남도	255,605	1,727	239,504	1,227	216,833	1,057
경상북도	364,047	2,182	463,189	2,042	336,019	2,122
경상남도	269,833	1,389	618,547	1,478	322,459	1,268
제주특별도	68,126	432	71,114	405	57,832	467
합 계	2,787,608	13,096	3,305,026	11,769	2,569,718	10,940

1. 건축물대장 기준으로 추출
2. 주건축만 추출(부속건축물 제외)
3. 층의 용도 중 창고시설 용도가 들어가 있는 모든 자료를 추출
4. 사용승인일 기준으로 추출

의 필요성이 대두되었다.

이러한 상황을 개선하기 위해 국토해양부는 물류창고업 선진화의 내용을 담아 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 개정(2011년 8월 4법률 제11037호)하고, 2012년 2월부터는 물류창고업 등록제를 시행하고 있다.

또한 2012년 하반기부터는 물류창고업 등록제와 함께 우수 물류창고업체 인증제도를 도입하여 물류창고업체의 체계적인 육성 · 지원을 통한 창고업의 관리 및 서비스 수준 개선을 유도하고, 등록제를 통해 관리 범위에 들어온 물류창고업체를 중심으로 우수 물류창고업체 인증을 시행하기 위해 우수 물류창고업체 인증 요령을 제정하여 추진하고 있다.

나. 국제물류 주선업

1) 국제물류 주선업 현황

물류정책기본법 제2조 제1항 제11호에 따르면 국제물류 주선업이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의와 계산으로 타인의 물류시설 · 장비 등을 이용하여 수출입 화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

즉 국제물류 주선업자는 운송설계, 운송계약의 체결 및 선복의 예약, 운송 관계서류 작성, 혼재 업무와 Co-Loading 업무, 포장 · 보관 업무, 운임 및 기타 비용의 대납, 통관수속, 보험의 수배, 화물추적 서비스 등을 제공하는 역할을 한다.

국제물류 주선업체는 1996년 7월 국제물류 주선업의 자본금에 대한 등록기준이 완화되고 1999년 시설 등록기준이 폐지됨에 따라 등록업체가 급증하였다. 1996년 361개에 불과했던 국제물류 주선업체 등록업체 수는 등록기준이 완화되었던 1996~1999년 동안 연평균 49.4% 증가하여 1,204개를 기록했다.

최근 5년(2007~2011년) 동안의 국제물류 주선업 등록업체 수는 연평균 7% 증가한 3,459개로 증가세가 과거에 비해 다소 둔화되었다.

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

표 8-1-8 국제물류 주선업체 등록 현황

(단위: 개)

연 도	등록업체 수	연평균 증가율
1987	95	-
1996	361	16.0%
1997	736	103.9%
1998	907	23.2%
1999	1,204	32.7%
2000	1,481	23.0%
2001	1,690	14.1%
2002	1,909	13.0%
2003	2,082	9.1%
2004	2,209	6.1%
2005	2,254	2.0%
2006	2,352	4.3%
2007	2,636	12.1%
2008	2,742	4.0%
2009	2,968	8.2%
2010	3,245	9.3%
2011	3,459	6.5%
1996~1999	-	49.4%
2000~2005	-	8.8%
2007~2011	-	7%

국제물류 주선업체 지역별 등록 현황을 살펴보면 서울 · 인천 · 경기 수도권이 전체 중 82.7%를 차지하고 있고, 부산 및 경상도가 전체 중 14%를 차지하고 있는 등 지역별 편중도가 크다고 할 수 있다.

표 8-1-9 국제물류 주선업체 지역별 등록 현황(2011년 말)

(단위: 개, %)

계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	강원	경기	경상	전라	충청	제주
3,459	2,404	429	30	236	7	8	19	3	222	54	23	16	8
100	69.5	12.4	0.9	6.8	0.2	0.2	0.5	0.1	6.4	1.6	0.7	0.5	0.2

자본 규모는 10억 원 이하 업체가 전체의 94% 정도를 차지하고 있는 등 영세한 편이라고 할 수 있다.

표 8-1-10 국제물류 주선업체 자본 규모 현황(2011년 말)

(단위: 개, %)

계	3억 원	3억 초과~10억 원 미만	10~50억 원 미만	50억 원 이상
3,459	2,944	312	131	72
100	85.1	9	3.8	2.1

2) 문제점 및 개선 방향

국내 국제물류 주선업체의 문제점으로는 영세 업체의 난립, 대기업의 물류 자회사 설립으로 인한 출혈 경쟁을 지적할 수 있다. 국제물류업체 등록기준이 자본금 5억 원 이상에서 3억 원 이상으로 완화되고 시설 요건이 폐지됨에 따라 중소규모 영세 업체가 난립하여 국내 업체들 간 과당 경쟁이 발생하고 있다. 이러한 중소규모 업체는 수익원이 취약하고 해외 영업망을 구축할 능력이 부족해 해외에 글로벌 네트워크를 구축하는 데에는 한계를 보이고 있다.

이뿐만 아니라 사후 관리 미비로 정확한 등록업체 수와 실적을 파악하기 어렵다는 문제가 있다. 국제물류 주선업체 등록업체 중 45% 정도는 휴업 상태로 추정되고 있음에도 불구하고 정확한 업체 수가 조사되지 않고 있다. 특히 우수 국제물류 주선업체를 선정 · 관리하기 위해서는 정확한 적하목록 입력과 함께 인증기관에 데이터를 제공해야 하는데, 현재는 정확한 통계 확보 · 입력 및 실적 접근이 어려운 현실이다.

국토해양부는 이러한 문제점에 대한 인식 하에 주기적 신고제 도입 등 국제물류 주선업체 등록기준을 개정하고, 우수 국제물류 주선업 인증제 도입 등 국제물류 주선업체를 체계적으로 육성 · 지원하며, 이를 통해 국제물류 주선업의 대외 공신력을 확보하고 소비자를 보호하고자 한다.

5. 항만관리 운영 개선을 통한 효율화 도모

가. 추진 배경

지난 10년간 우리나라는 지속적인 항만 물동량 증가와 항만 인프라 확충으로 항만 컨테이너 물동량은 47%, 항만 하역 능력은 116% 성장하면서 양적으로 크게 성장해왔다. 특히 컨

테이너 물동량은 2배 이상 증가하여 2011년에는 사상 처음으로 2,000만 TEU 시대로 진입하였다.

표 8-1-11 항만 물동량 처리 실적 및 하역 능력 추이

구 분	처리 실적							
	2001년	2003년	2005년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
총물동량(천 톤)	886,373	951,134	984,534	1,093,480	1,139,087	1,076,541	1,204,068	1,311,190
하역 능력(천 톤)	430,437	486,940	523,537	682,025	728,612	758,615	800,533	830,022
컨테이너(천 TEU)	9,990	13,185	15,216	17,544	17,927	16,341	19,369	21,611
하역 능력(천 TEU)	7,118	8,828	10,473	15,898	17,908	18,208	21,268	23,260

그러나 2000년대 중반에 접어들면서 물동량 증가세 둔화, 선박 대형화 등 해운 · 항만 여건이 급격하게 변화하였다. 이러한 상황에서 항만별로 점차 운영상의 비효율 요소들이 드러나기 시작하고, 물동량 증가 및 항만시설 증가와 함께 그 수가 증가한 부두운영회사제(TOC)의 관리 · 운영에도 전반적인 문제점이 드러나면서 항만 경쟁력을 강화하기 위해 항만관리 운영방안 개선의 필요성이 높아지기 시작했다.

표 8-1-12 대형 선박 운항 및 발주 현황

구 분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
8,000TEU 이상	109	154	199	234	323	421	474	477	479
1만 이상	3	9	20	35	83	152	198	201	203

한편 우리나라 항만은 1990년대까지는 항만의 공공성이 강조되어 국가가 개발 · 운영하였다. 그동안 국가 전체적인 차원에서 항만 배치와 효율적인 운영을 중요시해 왔으나, 지방자치제도 도입 이후 일부 지역 사회를 중심으로 항만관리의 참여 요구를 반영하면서 2003년 5월 29일에 '항만공사법'이 제정되었다. 2003년 11월 30일 항만공사법이 시행된 이후 2004년 1월 16일 부산항만공사, 2005년 7월 11일 인천항만공사, 2007년 7월 5일 울산항만공사를 각각 설립하였으며, 여수 · 광양 지역에서도 항만공사 설립에 대한 목소리가 높아짐에 따라 2011년 8월 19일 여수광양항만공사를 설립하였다.

나. 추진 내용 및 과정

1) 항만별 운영 효율화 방안 마련

우리나라 주요 항만 중 가장 먼저 운영 효율화 방안 마련을 추진한 곳은 부산항이다. 부산항은 2009년 신항에 추가 부두 개장 이후 이곳으로 물동량 이전이 가속화되면서 북항 운영사의 경영난이 초래되었고, 항만 운영이 북항-신항으로 이원화되면서 화물 처리상의 비효율이 드러나기 시작하였다.

이 같은 문제가 발생하자 2010년 4월 부산항 북항-신항의 연계 발전과 항만 운영의 효율성 제고를 위해 국토해양부, 부산지방해양항만청, 부산항만공사와 항만하역업계, 연구기관 등으로 구성된 '부산항 북항 기능 조정 및 활성화 T/F' 가 운영된다. 이 T/F는 국토해양부 주재로 총 5차례의 T/F 회의, 1차례의 관계자 워크숍과 전문가 회의를 거쳐 의견 수렴을 하였으며, 2010년 7월 북항과 신항을 단일항으로 이용할 수 있도록 셔틀 운송에 대한 지원 강화, 컨테이너 항만시설 수급의 탄력적 조정, 이용자 중심의 On-dock 서비스 체계 구축, 환적화물 유치 강화 등의 내용을 담은 '부산항 운영 효율화 방안' 을 수립하였다.

이에 따라 북항-신항 간 연계 발전 기반이 조성되고, 비용 측면 등에서 환적경쟁력이 강화되면서 부산항은 환적화물의 증가에 힘입어 2010년은 2009년보다 18.5% 증가한 1,419만 TEU, 2011년은 14.0% 증가한 1,618만 TEU를 처리하여 9년 연속 세계 5위 컨테이너 항만의 위상을 유지하였다.

이후 국토해양부는 부산항 외에도 주요 항만인 광양항, 인천항, 울산항에 대해서도 각각 안고 있는 문제점과 비효율을 개선하기 위해 항만별 운영 효율화 방안 마련에 착수하였다. 부산항과 마찬가지로 항만 당국, 관련 업 · 단체, 전문가 등이 참여하는 T/F를 운영하여 항만별 운영 효율화 방안 마련을 추진 · 수립하였다(광양 · 인천: 2011년 3월, 울산: 2011년 4월).

광양항은 컨테이너 항만 활성화 지연 등에 따른 시설 활용 등의 문제가 제기됨에 따라 한진해운이 운영 중인 컨테이너 터미널의 선석 통합 및 재배치(1단계 2선석→2-1단계 4선석), 컨테이너 3-2단계 부두 임시활용 등의 운영 효율화 방안을 추진하여 운영의 효율성을 높이고 경쟁력을 제고하였다. 이에 따라 광양항은 2010년에 이어 2011년에도 200만 TEU를 달성하였으나, 부산항 등 타 항과 달리 전체 물동량이 0.1% 감소하는 등 활성화가 다소 지연됨에 따라 2012년 2월 '광양항 활성화 대책' 을 수립하여 현재 추진 중에 있다.

'광양항 활성화 대책' 은 유휴 컨테이너 부두의 기능 전환, 볼륨 인센티브 개선, 항만시설 사용료 면제 연장, 위험물 창고 등 화물 창출 인프라 구축 등의 내용을 담고 있으며, 광양항 환적 물동량의 증가와 운영체계 개선을 위해 적극 노력 중에 있다.

한편 인천항은 내항 · 북항 · 남항 · 신항 등 항만 운영 다원화에 따른 부두 기능의 재조정과 항만 배후단지 운영 내실화 및 Sea & Air 활성화를 통한 물동량 창출기반 확충 등을 추진하였으며, 울산항은 협소한 수역과 액체화물의 비중이 높은 항만 여건을 고려하여 통항 안전성 확보와 액체화물 전용 부두 확충(54→69개 선석) 등 동북아 액체물류 허브항 기반 조성 등의 내용을 담아 추진하였다.

그림 8-1-7 광양항, 울산항 항만별 활성화 대책 설명회

광양항 활성화 대책 설명회(2012년 2월 15일)

울산항 활성화 T/F 활동성과 설명회(2011년 4월 8일)

2) 부두운영회사제(TOC) 개선

1997년 부두운영회사제 도입 당시에는 8개 항만, 31개 부두의 부두운영회사가 부두를 운영하였으며 2009년에는 10개 항만에 34개 부두운영회사가, 2012년 6월 현재에는 11개 항만에 총 48개의 부두운영회사가 부두를 운영하고 있다.

표 8-1-13 항만별 부두운영회사 현황

(단위: 개)

구 분	계	BPA	IPA	경인	YGP	A	마산	UPA	동해	군산	목포	포항	평택
TOC	48	3	11	4	1	2	6	1	6	2	5	6	1
사용 부두	54	3	8	6	5	2	8	1	6	1	8	3	3
사용 선석	170	10	38	11	19	7	14	2	23	2	28	13	3

이처럼 부두운영회사는 양적으로는 증가하였으나, 부두운영회사 도입 이후 사후관리가 제대로 이루어지지 않아 전반적인 문제점이 노출되었다,

첫째, 부두 운영 성과에 대한 체계적인 평가가 미흡하여, 일단 부두운영회사로 선정되면

운영 성과에 대한 평가 없이 임대계약을 갱신함으로써 부두 운영의 비효율을 초래하는 문제점이 발생하였다.

이에 정부에서는 개별 부두운영회사 부두에 대한 운영 성과를 평가 · 분석하여 결과 환류를 통해 부두 운영의 효율 증진을 도모하고자 부두운영회사 성과 평가 제도를 도입하였다.

이를 위하여 '항만 운영 성과 평가 및 개선 방안' 연구용역(KMI: 2009년 6~11월)을 실시하였으며, 동 연구기간 중 전국 10개 항만 50개 부두(TOC, 개발부두, 컨부두)에 대하여 시범평가를 실시하여 평가 제도 도입 여건을 마련하였다.

이후 2010년 6월에 부두운영회사의 체계적인 평가를 위하여 '부두운영회사 성과 평가 운영지침'을 제정하였고, 2011년 3월에 동 지침을 개정하여 투자비 평가 대상시설 확대 및 정부 정책 순응도 변경, 평가 결과 인센티브 및 페널티 개선 등 평가체계에 대한 일부 문제점을 보완하였다.

동 지침을 근거로 2011년 9월 전국 9개 항만 32개 부두(113개 선석), 36개 부두운영회사를 대상으로 최초로 부두운영회사 성과 평가를 실시하여 군산항 (주)선광, 울산항 고려항만(주), 인천항 8부두운영(주), 울산항 (주)신흥사, 부산항 인터지스(주), 군산항 대한통운(주)를 우수 업체로 선정하여 임대료 감면(10% 이내, 5천만원 상한) 및 장관 표창을 수여한 바 있으며, 2011년 6월에 제2차 부두운영회사 성과 평가를 실시하여 군산항 (주)선광, 인천항 8부두운영(주), 군산항 세방(주), 마산항 5부두운영(주), 울산항 고려항만(주), 평택당진항 평택항만(주)를 우수 업체로 선정하여 관련 인센티브를 제공하였다.

둘째, 항만관리기관에 부두운영회사 관리에 대한 자율성을 지나치게 부여하여 부두운영회사 선정 시 평가항목 및 배점, 사업계획 미달 시 사업자에게 부여하는 위약금 산출 방식이 기관별로 상이하며, 갱신 계약 등에 대한 세부 절차가 결여되어 있다는 것이다.

이에 2012년 2월부터 3월까지 부두운영회사에 대한 전반적인 관리 실태를 조사하고, 부두운영회사 업무 관계자 회의(3월 16일) 및 개선(안)에 대한 의견 조회를 거쳐 2012년 6월 14일 '부두운영회사 선정 및 관리지침'을 제정하여 부두운영회사 관리에 대한 전반적인 개선 방안을 마련하였다.

주요 내용을 살펴보면, 부두운영회사 선정 시 기관별로 평가항목 및 배점, 위약금 산출 방식을 통일하였으며 갱신 계약 시 사전평가 실시 등 구체적인 절차를 마련하였고 현실에 부합되지 않는 선석 임대료 선정 방법을 개선하고 컨소시엄 형태 운영법인의 단일화 유도 등에 대한 노력 의무 등을 부여하였다.

3) 여수광양항만공사 설립

국가를 대신하여 다양한 재원 조달로 전국에 컨테이너 부두를 조기 확충하기 위하여 1990년 4월 한국컨테이너부두공단을 설립하였다. 한국컨테이너부두공단은 부산항에 12선석 · 광양항에 16선석 등을 준공하여 국가에 귀속시키고, 컨테이너 부두를 운영하며, 이 수익을 바탕으로 조달한 재원을 상환하였다.

그러나 부산항만공사 설립에 따라 부산항의 컨테이너 부두가 부산항만공사에 이관되었고, 전국의 컨테이너 부두 개발이 점차 완료됨에 따라 한국컨테이너부두공단의 역할이 축소되고, 컨테이너 부두 개발 과정에서 발생한 미상환 부채가 1조1,839억 원(2008년 말)에 달하여, 한국컨테이너부두공단의 기능을 재정립할 필요성이 있다는 의견이 국회와 감사원 등에서 지속적으로 제기되었다.

정부는 한국컨테이너부두관리공단의 기능을 재정립하기 위하여 '한국컨테이너부두공단 기능 재정립 용역(2005년 9월~2006년 5월)'을 실시하고, 그 결과를 바탕으로 '한국컨테이너부두공단을 폐지하고, 2009년에 항만공사로 전환하여, 한국컨테이너부두공단의 노하우를 활용할 수 있도록 한다'는 정부 방침을 확정(2007년 2월)하였다.

여수광양항만공사가 설립되기 전에는 광양항 컨테이너 부두 운영은 한국컨테이너부두공단이, 나머지 여수항 · 광양항 제철부두와 여천석유부두 운영은 여수지방해양항만청이 각각 담당하고 있었다.

정부는 이러한 항만 · 운영의 이원적 관리를 통합하기 위하여 2009년 8월 여수광양항만공사 설립위원회를 개최하여 여수광양항만공사 설립 추진계획을 수립하고, 여수광양항만공사 설립기획단을 발족(2009년 8월)하는 등 여수광양항만공사 설립에 박차를 가한 결과 '한국컨테이너부두공단법'을 폐지(2011년 5월 18일 공포)했다. 그리고 여수광양항만공사의 안정적인 운영을 위하여 한국컨테이너부두공단의 부채 중 일부인 4,200억 원을 정부가 부담하고 1조5,523억 원을 설립될 여수광양항만공사에 출자하여 2011년 8월 19일 우리나라의 네 번째 항만공사인 여수광양항만공사를 설립하였다.

특히 이전의 3개 항만공사 설립 시 모두 현물로 출자하여 항만공사의 토지 소유에 따른 과중한 재산세 부담 문제가 발생하고, 출자 재산의 관리 소홀 문제도 발생한 것을 개선하기 위하여 여수광양항만공사에 대한 출자는 원칙적으로 항만시설관리권으로 출자하였다. 다만 소규모 공작물 및 건물 등에 한하여 현물로 출자하여, 총 1조5,523억 원의 재산을 현물 2,978억 원(319건), 항만시설관리권 1조2,545억 원(314건) 등으로 나눠 출자하였다.

표 8-1-14 항만공사 현황

구 분	부산항만공사	인천항만공사	울산항만공사	여수광양항만공사
설립일	2004년 1월 16일	2005년 7월 11일	2007년 7월 5일	2011년 8월 19일
조직 및 정 · 현원	기구: 3본부 1사업단 16팀 **정원: 149명** 현원: 144명	기구: 3본부 12팀 **정원: 177명** 현원: 140명	기구: 2본부 7팀 1TF **정원: 57명** 현원: 44명	기구: 2본부 9팀 1사업소 **정원: 83명** 현원: 82명
재무 상태 (2011년 말, 억 원)	총자산: 50,319 총부채: 14,292 총자본: 36,027 부채비율: 39.7%	총자산: 24,705 총부채: 3,800 총자본: 20,905 부채비율: 18.2%	총자산: 2,182 총부채: 86 총자본: 2,096 부채비율: - %	총자산: 24,882 총부채: 10,736 총자본: 15,523 부채비율: 69.18%
정부 출자 현황 (억 원, 건)	**총 32,976(283)** 현물 32,976(283) 관리권 0 • 토지 32,044(139) • 건물 734(99) • 공작물 198(45)	**총 20,672(551)** 현물 20,672(551) 관리권 0 • 토지 16,045(299) • 건물 1,059(83) • 공작물 3,568(169)	**총 4,405(324)** 현물 1,593(182) 관리권 2,812(182) • 토지 2,129(200) • 건물 74(29) • 공작물 2,202(95)	**총 15,523(633)** 현물 2,978(319) 관리권 12,545(314) • 토지 4,604(261) • 건물 983(16) • 공작물 6,958(37)

다. 종합 성과

주요 항만에 대해 시행한 '항만 운영 효율화 방안'의 영향으로 항만별 운영 여건이 개선되면서 2011년 하반기 유럽발 재정 위기에 따른 세계경기 및 해운경기 침체에도 불구하고 항만 물동량이 시행 전년보다 증가하였다.

표 8-1-15 2010~2011년 주요 항만 물동량 처리 실적

(단위: 천 톤)

구 분	2010년	2011년	전년 대비 증가율
부산항	262,070	294,335	12.3%
광양항	206,691	219,928	6.4%
인천항	149,785	147,669	-1.4%
울산항	171,664	193,752	12.9%

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

2011년 부산항은 12.3% 증가한 2억9,400만 톤, 광양항은 6.4% 증가한 2억2000만 톤, 울산항은 12.9% 증가한 1억9400만 톤을 처리하였으며, 대 중국 처리 비중(약 62%)이 높은 인천항은 중국 경제성장률의 둔화로 1.4% 감소한 1억4,800만 톤을 처리하였다. 특히 부산항은 환적화물의 급증(17.1%)으로 세계에서 5번째로 1,500만 TEU를 처리하며 9년 연속 세계 5위 항만의 위상을 강화하였다.

그림 8-1-8 **부산항 컨테이너 1,500만 TEU 달성 기념 행사**
(2011년 12월 7일)

1997년에 도입된 부두운영회사제는 그동안 사후관리가 제대로 이루어지지 않아 여러 가지 문제점이 발생하였으나, 2010년 성과 평가제 도입으로 부두운영회사 간 선의의 경쟁을 유도하여 항만 운영의 효율성을 제고하였으며, '부두운영회사 선정 및 관리지침' 시행으로 항만 간 일관성 있는 기준이 적용되어 부두운영회사 선정 및 관리 과정에서 투명성이 확보될 것으로 예상된다.

1923년 개항한 여수항, 60년대 말 삼일항이라는 작은 항으로 출발한 광양항은 광양제철소와 여수석유화학단지, 390만㎡의 광활한 배후단지를 갖고, 28개국 100여 개 항만과 연결되어 우리나라 전체 화물의 20%인 연간 2억 톤이 처리되었다. 특히 광양항은 북미와 유럽을 잇는 주 항로상에 위치하고 있고, 깊은 수심 등 천혜의 항만 여건을 갖추고 있다. 여수광양항만공사 설립으로 적극적인 마케팅과 유연한 항만 운영으로 대외 경쟁력을 확보해 동북아 물류를 선도하는 중심 항만으로 도약할 것이라 예상된다.

그림 8-1-9 환적화물이란?

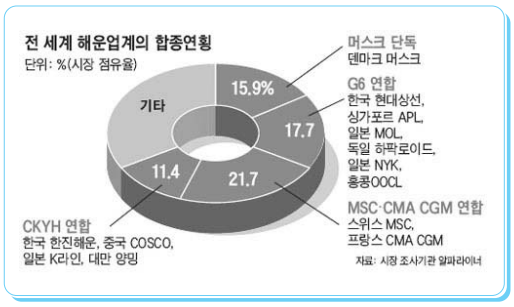
환적화물이란 선적되어 국내 항만에 들어온 화물을 다른 선박에 옮겨 실어 국내로 반입되지 않고 다른 나라로 반출된 화물을 말하며, 국내에 반출입되는 수출입 화물과 구분하여 사용한다. 2011년 기준 우리나라의 환적화물 처리 실적은 772만 TEU이며, 이 중 95.3%인 735만 TEU를 부산항에서 처리하였으며, 부산항의 환적화물 처리 비중은 약 45%이다.

6. 컨테이너 하역시장 안정화 추진

가. 추진 배경

2006년 부산항 신항 개장을 시작으로 신규 부두가 지속적으로 개장하면서 부두 운영 주체가 증가하게 되고, 선사는 전략적 제휴(Alliance)와 M&A를 통해 시장 지배력을 형성해 감에 따라 점차적으로 하역료가 내려가기 시작한다. 2004년 1TEU당 평균 8만 원대에 형성되던 부산항의 하역료가 시간이 흐르면서 지속 하락하여 2011년에는 1TEU당 평균 4만 원대를 형성하기에 이른다.

그림 8-1-10 전 세계 해운업계의 합종연횡



Alliance	선 사	선복량(TEU)
MSC+ CMA CGM	MSC, CMA CGM	3,550,676
G6	현대상선, APL, MOL, Hapag-Lloyd, NYK, OOCL	2,918,325
Maersk	Maersk	2,666,176
CKYH	한진해운, COSCO, K-Line, Yangming	1,966,396

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

이러한 하역료의 하락은 부두 운영사의 경영 실적을 악화시키고, 부두 운영사의 구조조정과 시설 · 장비 등에 대한 투자 저하로 연결되어 항만물류산업 기반을 약화시키는 문제를 초래하였다.

아울러 부산항 62.5%(2011년), 광양항 63.6% 등 우리나라 주요 항만은 외국 선사의 기항 비중이 높은 가운데, 하역료의 하락으로 부산항 · 광양항이 주요 경쟁 항만의 하역료보다 과도하게 낮아 국부가 유출된다는 논란도 일기 시작했다.

표 8-1-16 2011년 주요 항만 컨테이너 하역비

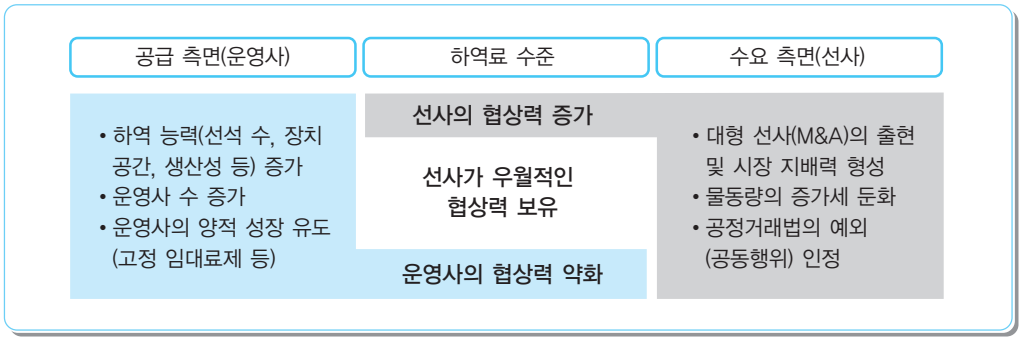
(단위: 만 원/TEU)

	부산	광양	상하이	톈진	칭다오	도쿄	가오슝	싱가포르	홍콩	로테르담	뉴욕
수출입	4.5	3.5	10.5	8.5	8.5	17	9.9	10.5	20	21	22
환 적	7	4.5	5.6	2.5	2.5	12.8	11.5	20	12	15.5	16

* 선사 자료 참고, 1$=1,152원 기준

한 부두의 하역료 하락이 타 부두와 타 항만의 연쇄 하락으로 연결되는 등 그 파급력이 커 운영사 개별 문제가 아닌 항만 전체의 관점에서 접근해야 할 필요성이 높아지고, 지속적으로 하락 중인 하역료를 안정화시켜 항만 물류산업의 경쟁력 강화와 하역 서비스 개선을 도모하고자 부산항을 중심으로 '컨테이너 하역시장 안정화'를 추진하게 되었다.

그림 8-1-11 하역료 결정 요인



나. 추진 내용 및 과정

2008년 글로벌 금융위기, 2011년 유럽발 재정 위기 등 세계경제와 해운 경기가 어려워짐에 따라 선사들은 비용 절감을 위해 다각적으로 노력하고 있다. 선사들은 세계 최저 수준에

가까운 우리나라 항만에 대해 Alliance 전체 물량 처리를 조건으로 하역 회사에게 가격 입찰을 붙이는 등 지속적으로 하역료 하락을 요구하였다.

선사들은 부산항, 광양항의 하역 요율이 매우 저렴한 수준으로 만족하는 가격이지만 전 세계에서 하역료를 인하시킬 수 있는 곳은 우리나라와 대만, 베트남 정도에 불과하여 어쩔 수 없다는 입장이었다. 반면 해외 다른 항만의 경우 정부 고시요율 적용(중국), 국영 운영사 단독 운영체제(싱가포르), 운영사 간 통 · 폐합(로테르담, 함부르크 등 유럽 항만) 등의 이유로 하역시장이 안정화된 상황이었다.

2011년에 접어들며 일부 언론을 중심으로 "TEU당 4만 원 생명선이 무너졌다"는 보도가 나오는 등 하역업계의 위기감이 고조되기 시작했다. 하역업계는 업계 자체적으로 '항만 하역시장 안정화 방안(한국해양대학교)' 연구용역을 실시하고, 항만 풀링(Pooling)제 시행 등 컨테이너 터미널 관계자가 모여 해결책을 모색하였으나, 회사별로 입장이 상이하여 업계 자정노력으로 하역료 하락을 해결하기에는 힘든 지경에 이르게 되었다. 이러한 상황에서 하역업계와 항만물류협회는 정부와 항만공사에 '컨테이너 하역시장 안정화'를 위해 컨테이너 하역 요금 실태조사를 실시하기를 요구하고, 부두 운영사 통합 중재 등의 방법을 통해 항만 당국이 적극적으로 나서주기를 지속적으로 건의했다.

하역 요금은 시장의 수요와 공급에 의해 결정되기 때문에 정부가 하역 요금에 개입하기에는 한계가 있는 것이 사실이나, 바닥을 모르고 떨어지는 하역 요금이 안정화되어야 항만물류업계가 안정화될 수 있었기에 정부는 다각적인 방안을 강구하게 된다.

우선 정부는 컨테이너 하역 요금 신고제 강화를 추진하였다. 항만운송사업법에 따라 부두 운영사는 컨테이너 하역 요금을 신고하고, 신고 요금을 준수할 의무가 있었다. 한편 신고 요금을 준수하지 않는 업체에는 과징금 등 행정 조치를 취할 수 있도록 규정하고 있으나, 이전까지는 한 번도 행정 조치를 실시한 적이 없었다.

정부는 이러한 상황에서 2011년 12월 사상 처음으로 부산항 10개 운영사에 대해 1개월간 하역 요금 실태조사를 실시하였으며, 신고 요금의 ±20%를 초과하여 징수한 부두 운영사 5개사에 과징금을 부과하였다. 그 이후 신고제 운영지침을 개정해 반기별 정기 신고, 실태조사 강화 등을 추진하여 지속적으로 신고 요금이 준수될 수 있도록 노력하였다. 그러나 하역 요금 신고제 강화는 '컨테이너 하역시장 안정화'를 위한 하나의 수단일 뿐 직접적인 해결책이 될 수는 없었다.

이에 정부는 하역 요금 신고제 강화와 더불어 그동안은 업계에서 자율적으로 추진해 온 '부산항 북항 컨테이너 부두 운영사 통합' 작업에 참여하였다. 부산항 북항 운영사는 KBCT(신선대), 허치슨(자성대)을 제외하고는 대형화된 선석이 없어 신항에 비해 경쟁력이 떨어지는 상황이었다. 또한 북항에만 7개사가 부두 운영에 참여하며 과도한 물량 유치로 제 살 깎

아먹기를 하는 상황으로, 이를 돌파하기 위해서는 부두 운영사의 몸집을 키워 불필요한 경쟁을 줄이고 대형 선박이 상시 접안할 수 있도록 하여 경쟁력을 높여야만 했다.

하역업계에는 물동량이 신항으로 급속히 이전하고 있는 가운데 하역료까지 계속 하락하면서 이대로 공멸할 수도 있다는 분위기가 형성되었다. 결국 2011년 12월 개최된 '하역시장 안정화를 위한 간담회'에서 북항 운영사 대표들은 북항 운영사 통합이 필요하며, 이를 위해 항만 당국의 적극적인 참여를 요청함에 따라 2012년 1월부터 북항 운영사를 통합하기 위한 T/F가 구성 · 운영되었다.

표 8-1-17 부산항 북항 vs 신항 물동량 비중 추이

구 분		2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
부산항 총계		12,038,786	13,261,484	13,452,786	11,980,325	14,194,334	16,175,307
북항	물량	11,801,076	12,682,316	11,873,436	9,289,534	8,709,107	8,425,576
	비중	98.0%	95.6%	88.3%	77.5%	61.4%	52.1%
신항	물량	237,710	579,168	1,579,350	2,690,791	5,485,227	7,749,731
	비중	2.0%	4.4%	11.7%	22.5%	38.6%	47.9%

약 2달간 총 7차례에 걸쳐 T/F에서 통합회사의 설립 방향 등 주요 사항들을 논의하며, 북항 운영사 7개사가 부두 운영사 통합을 위한 합의서를 체결하고 회사별 통합회사의 지분율을 결정하기 위한 터미널 가치평가 법인 선정 등 통합이 차질 없이 진행되는 듯보였다. 그러나 일부 운영사에서 통합 시 부두 운영권 상실, 통합 후 기대 효과의 불확실 등을 이유로 통합에 부정적인 의견을 보이며, 잠정적으로 부산항 북항 전체 운영사에 대한 통합 논의는 중단되었다. 현재는 통합에 참여 의사가 있는 업체를 중심으로 부분 통합에 대한 논의가 이어지고 있다.

다. 종합 평가 및 향후 추진 과제

2011년 부산항은 세계 경기와 해운 경기의 침체에도 불구하고 약 200만 TEU(14.0%↑) 증가, 2012년에도 5.5%가 증가(2012년 7월 기준)하는 등 물동량이 지속적으로 증가하고 있으나, 부두 운영사 간 과도한 경쟁으로 인해 하역 요금의 하락은 아직 현재진행형이다. 일부 운영사에서는 변동 비용만이라도 회수가 된다면 원가 이하의 가격으로도 처리하고 있는 실정이라 컨테이너 하역 요금 신고제 강화만으로는 해결이 곤란한 상황이다. 그러나 우리나라 항만의 경쟁력 강화를 위해서는 최접점에 있는 항만물류업계가 안정적으로 사업을 추진할

수 있는 기반이 조성되어야 하고, 이를 위해서는 하역시장의 안정화가 필수적이라고 할 수 있다.

향후 정부는 하역시장 질서를 바로잡아 항만물류업계의 건전한 성장 기반을 구축하기 위해 합리적인 수준에서 경쟁할 수 있도록 제도를 개선하고, 시장구조도 바꾸어 나갈 계획이다.

첫째로 임대료 체계를 개편해 나갈 계획이다. 현재 주요 컨테이너 항만에서는 더 많은 물량을 처리할수록 TEU당 임대료가 낮아지는 고정 임대료 체계를 운영하고 있어 운영사 간 과도한 경쟁을 유발하고 있다. 고정 임대료는 부두 운영사의 고정 비용을 높이고 변동 비용을 낮춰 하역사가 하역료를 더 낮출 유인을 제공하는데, 향후 임대료 체계에 이익공유제(실적 임대료 체계)를 가미하여 운영사 간 불필요한 과당 경쟁을 줄여나갈 계획이다.

아울러 증심 준설, 시설 개선 등 인센티브를 지급하여 부두 운영사 간 통합을 유도함으로써 경쟁력 있는 대형 운영사를 지원 · 육성해 나갈 계획이다. 대형 운영사의 육성은 선박 대형화 등 해운 · 항만 여건 변화에 대한 유연한 대응과 항만 생산성 제고가 가능하고, 부두 운영사 간 경쟁 완화로도 이어져 항만 경쟁력을 강화시키는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

마지막으로 선사 · 부두 운영사 · 항만 전문가가 참여하여 합리적인 수준의 하역료를 산정하는 협의회 구성, 실효성 있는 신고 요금 준수 여부 점검을 위한 항만 당국에 자료조사권 부여 등 법 · 제도도 개선하여 하역시장이 안정화될 수 있도록 추진할 계획이다.

제 2 절 해운산업 위기 극복 및 5대 해운 강국으로 부상[2]

1. 해운산업 위기 극복과 지속적인 성장기반 확충

가. 해운 위기의 원인 및 영향

2008년 9월 15일 리먼브라더스 사 파산으로 촉발된 국제 금융위기 이후 해운산업 경기가 급격히 침체되었다. 2008년 5월 20일 1만 1,793포인트로 사상 최대치를 기록한 발틱 건화물운임지수(BDI, Baltic Exchange Dry Index)가 같은 해 12월 5일에는 663포인트까지 급락하였으며 철광석과 연료탄을 수송하는 대형(18만 톤 케이프 사이즈) 부정기 벌크선의 용선료도 2008년 5월 1일 28만 달러로 최고점을 기록한 후 같은 해 12월 초에는 3,000달러 수준으로 폭락하였다.

이후 2010년 상반기에 세계경제 회복 기대감과 맞물려 단기간 반등하였으나 유로 재정위기와 개도국의 성장세 둔화 등으로 다시 긴 불황의 터널을 지나고 있다. 특히 BDI는 2012년 2월 3일 647포인트로 1986년 이후 26년 만에 최저치를 기록하였으며 2012년 2분기 들어 일부 회복하며 등락을 반복하고 있으나 직전 5년 평균의 약 25% 수준에 머물고 있는 실정이다.

표 8-2-1 2008년 이후 운임지수 변동 추이

(단위: point)

구 분		2008년 5월 (최고점)	2009년平	2010년平	2011년平	최근 5년 평균	2012년 11월 16일	최근 5년 평균 대비
벌 크	BDI	11,793	2,617	2,758	1,549	4,082	1,036	74.6%↓
컨테이너	CCFI	1,129	881	1,131	991	1,039	1,153	10.9%↑

이와 같은 해운 시황 침체는 금융위기로 인한 물동량 감소와 호황기에 발주된 선박의 공급 과잉 현상 등에 기인한다. 2008년 말을 전후하여 국가 간 무역 규모가 30~40% 감소하였으나 2004년부터 2008년까지 세계 선박량은 5.4억 톤에서 11.7억 톤으로 39% 급증하였다.

특히 컨테이너 시장의 경우 공급 과잉이 지속되는 가운데, 세계 1위 선사인 머스크(Maerk,

2) 해운정책과장 부이사관 최준욱

그림 8-2-1 데일리 서비스 도입 항로

* (아시아) 닝보, 상하이, 얀티안(중), 탄중펠레파스(말) // (유럽) 펠릭스토(영), 로테르담(네), 브레머하벤(독)

덴마크)가 위클리 서비스(Weekly Service)가 일반적이었던 아시아~유럽 항로에 2011년 10월부터 데일리 서비스(Daily Service)를 제공하고 운임을 인하하는 등 시장점유율 확대 전략을 펼침에 따라 운임 하락이 가속화되는 등 시장 침체 상황이 악화되었다.

이에 대응한 생존 전략으로 2011년 말부터 주요 글로벌 컨테이너 선사들이 전략적 제휴를 통한 서비스 효율화를 추구함에 따라 컨테이너 시장은 4대 그룹 간 경쟁구도로 개편되었다. 이후 머스크의 운임 회복을 위한 전략 변경과 선사들 간의 강화된 공조 체제를 기반으로 2012년 초부터 인위적인 운임 인상과 선박 운항 감소 등 공급 조절을 추진함에 따라 2012년 3월 이후에는 일부 운임이 상승하게 되었다.

표 8-2-2 글로벌 정기선시장 경쟁구도 재편

순위	구 분	운항 선박		시장점유율
		TEU	척 수	
1	MSC+CMA CGM 연합	3,468,903	874	21.8%
2	G6 Alliance	2,808,001	637	17.6%
3	Maersk	2,544,133	657	16.0%
4	CKYH+Evergreen 연합	2,404,729	572	15.1%

* G6: Hapaq(세계 5위)+APL(6)+MOL(10)+OOCL(12)+NYK(13)+현대(18)
CKYH+Evergreen: COSCO(4)+Evergreen(7)+한진(9)+Yang Ming(15)+K-Line(16)

그러나 이러한 운임 인상은 선사들의 인위적인 운임 조정에 따른 것으로 그 한계를 노정할 수밖에 없으며, 현재의 선박 공급 과잉이 해소될 것으로 예상되는 2014년 이후에야 해운

경기가 점차 회복될 것이라는 전망이 다수 제기되고 있다.

나. 해운 위기 극복 대책 추진

사상 유례 없는 해운산업 위기에 대응하여 정부에서는 2009년 2차례의 위기 극복 대책을 수립하여 추진하였다. 해상 운임이 고점 대비 1/6 수준으로 폭락하는 등 해운 수익이 원가 이하로 급락하면서 선사들이 유동성 위기에 직면함에 따라 정부에서는 해운기업들에 대한 선제적 구조조정과 함께 선사들의 유동성 확충을 지원하는 한편 지속적인 성장 기반을 마련하기 위한 대책을 추진하였다.

1) 해운 선사 유동성 지원

IMF 당시 단순 구조조정 논리에 따라 해운기업 소유 선박 중 112척을 해외에 헐값 매각함에 따라 이후 국가 총 지배선대 순위 회복에 10여 년이 소요되었던 전례를 반복하지 않기 위하여 2008년 해운 위기 시에는 구조조정 기금을 재원으로 하는 캠코 선박펀드를 2009년 4월 도입하였다. 이후 2011년까지 총 33척(선가 1조700억 원, 기금 4,700억 원)의 선박을 매입함으로써 선사의 유동성 확충을 지원하고 채무 상환을 위한 해외 저가 매각을 방지하여 국적선대를 유지하였다.

그림 8-2-2 선박펀드 구조

이와 관련해 독일, 노르웨이, 그리스 등 해운 선진국들과 국내외 언론기관들은 우리나라의 해운 위기 극복 대책 성과를 높이 평가(Extremely Successful)하였다.

» 해외 언론(Marine Money Asia edition, 2010년 5월 6일자 1면) 평가

During the Asian Financial Crisis in the late 1990s, cash strapped Korean shipping companies sold 112 ships at distressed prices to foreign buyers and the government was determined not to allow history to repeat itself. A year ago, the Ministry of Land, Transport & Maritime Affairs announced that it would spend up to KRW 1 trillion to acquire ships (not more than 15 years old) from local shipping companies in an effort to enhance their liquidity position and more importantly prevent a loss of national wealth. Armed with this mandate to assist Korean shipping companies, KAMCO has been extremely successful.

2) 선제적 구조조정

2009년 중 금융권의 신용 위험 평가를 통한 구조조정 등으로 180여 개 등록 선사 중 24개 사가 퇴출되었으며, 2010년 1월부터 5월까지 등록기준 미달 선사 등 18개 선사를 추가로 퇴출(자진 폐업 7, 등록 취소 10, 합병 1)하는 등 구조조정을 지속하여 우량 기업 위주로 시장을 재편하고 금융권으로 부실이 전이되는 것을 방지하였다.

3) 과잉 용대선 부담 완화

선사들 간 복잡한 용대선 체인 관계로 1건의 계약 파기가 전체 선사에 영향을 미침에 따라 낮은 운임에 선박을 제공하게 되는 문제를 해소하기 위해 중견 선사를 중심으로 악성 다단계 용대선 체인을 상당 수준 정리하여 업계 연쇄 부실 위험을 차단하였다.

그림 8-2-3 용대선 체인

다. 지속적인 성장기반 확충

1) 선박펀드 활성화

선박 신조 또는 매입 시 자본시장을 통한 자금 확보를 원활하게 하여 적기에 선박을 확보할 수 있도록 하기 위해 개인투자자 저율과세 등을 추진하여 2004년 도입된 선박투자회사(선박펀드)를 보다 활성화하였다. 그 결과 2012년 10월까지 총 131개의 펀드를 인가하여 약 8조 6,000억 원을 조달하고 185척의 선박을 확보하였다.

표 8-2-3 선박투자회사(선박펀드) 인가 현황

(단위: 개, 억 원)

구 분	합 계	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년 5월
펀드 수	129	17	17	15	13	11	21	18	12	5
민 간	89	17	17	14	11	10	1	8	6	5
규 모	84,724	9,598	11,152	6,360	10,505	12,970	7,574	9,597	6,786	10,182
민 간	65,389	9,598	11,152	4,920	8,250	10,642	75	5,773	4,797	10,182

2) 선박금융 지원

해운시장 침체 시 선박을 헐값에 매각하고 호황기 고가로 매입하는 악순환 투자를 반복하지 않기 위하여 정책금융 지원을 확대한 결과, 정책금융 규모가 2007년 약 1조1,000억 원에서 2012년 약 3조 원으로 확대되었다.

그림 8-2-4 2007~2011년간 연도별 · 유형별 선박금융 현황

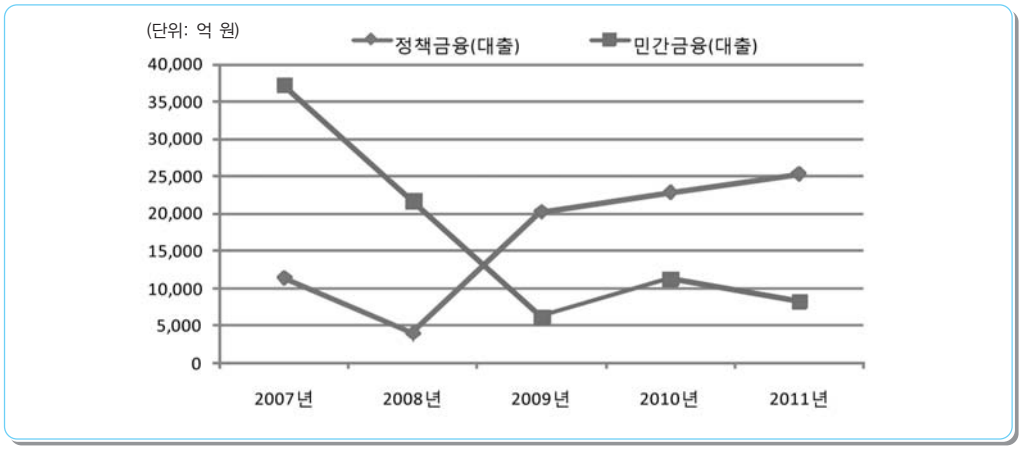


표 8-2-4 2007~2012년간 연도별 · 유형별 선박금융 현황

(단위: 억 원)

구 분			2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012.10
대출	정책금융	산은[3]	7,222	3,956	11,113	16,274	17,818	16,000
		정금[4]	4,170	0	1,633	0	3,006	2,000
		수은[5]	0	0	0	2,715	2,500	3,300
		캠코펀드	0	0	5,765	2,916	1,989	0
		소 계	11,392	3,956	18,511	21,905	25,313	21,300
	민간금융	은행[6]	28,865	10,971	6,095	5,485	3,426	586
		민간 펀드[7]	8,250	10,642	75	5,773	4,797	11,461
	합 계		48,507	25,569	24,681	33,163	33,536	33,347
보증	정책	무보[8]	0	0	0	0	4,290	2,000
	민간	서울보증보험	0	0	495	0	0	0
	합 계		0	0	495	0	4,290	2,000

3) 산업은행이 해외 금융기관에 주선한 금융 대출액, KDB Let's Together 선박펀드 포함
4) 정책금융공사는 2009년 10월 산업은행에서 분리
5) 수출입은행의 외항선박 구매자금 제도
6) 선주협회에서 회원사 대상 취합
7) 선박투자회사법상 인가 펀드 중 캠코펀드와 거북선펀드(해경선박) 제외, 선가 기준
8) 2010년 7월 신설된 수출기반 보험 실적

3) 해운세제 안정화 등 추진

톤세제 등 선진 해운세제 일몰을 연장하여 국내 해운산업의 경쟁력을 제고하고 국내 대량화주와 해운사 간 선화주 협의체를 활성화하여 원자재 운송을 안정화하는 한편, 해운시장 종합정보망을 구축하여 해운 시황 분석 능력을 강화하고 선박금융 전문 인력을 양성하는 등 우리 해운업의 지속적인 성장 및 해운 강국 도약을 위해 '해운산업 신성장 전략'을 마련하여 추진 중에 있다.

◈ 톤세제(Tonnage Tax System) : 외항 운송사업자의 해운 소득에 대하여 법인세 과세표준을 영업이익이 아닌 운항선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 법인세를 산출함으로써 세액 경감, 당초 2009년 말에서 2014년까지로 일몰 연장

2. 해기 인력 양성 확대

가. 정규 해기사 양성 교육기관

선박 운항의 핵심 인력인 해기사는 정규 교육기관인 한국해양대학교 · 목포해양대학교 · 부산해사고등학교 · 인천해사고등학교와 일부 수산계 대학교 및 고등학교에서 양성되고 있다.

표 8-2-5 정규 선원교육기관

구 분		정 원				자 격
		계	항 해	기 관	해양경찰	
계(18)		2,121	1,006	990	125	
해운계(4)	소 계	1,070	515	515	40	
	한국해양대학교	400	180	180	40	3급
	목포해양대학교	390	195	195		〃
	부산해사고등학교	160	80	80		4급
	인천해사고등학교	120	60	60		〃
수산계(14개 학교)		1,051	491	475	85	

◈ **병역특례 혜택** : 기존 병역대체 복무 제도를 대신하여 2009년부터 도입된 승선 근무 예비역 제도는 당초 대상인원이 800명이었으나, 2012년부터 1,000명으로 확대되어 정규 해기사 교육기관을 졸업한 해기사 중 상당수가 병역특례 혜택을 받게 됨

나. 오션 폴리텍

전 세계적으로 해기사가 수요에 비해 부족한 것으로 나타나고 있으며, 우리 해운업계에서도 해기사 부족을 호소함에 따라 국토해양부는 상기 정규 교육과정과 더불어 한국해양수산연수원에서 운영해 오던 단기 해기사 양성과정을 2010년부터 '오션 폴리텍'으로 확대 · 개편하였다. 오션 폴리텍은 고졸(5급 해기사 5급) 또는 전문대졸 이상(3급 해기사) 청년들을 대상으로 선박 운항 관련 기술을 교육하고 이들에게 새로운 일자리를 제공하는 사업으로서, 일자리 창출에 기여했다는 공로로 2011년 총리 표창을 수여받은 바 있다.

표 8-2-6 **오션 폴리텍 과정**(한국해양수산연수원 단기 해기사 양성과정)

교육기관	양성과정
한국해양수산연수원	1. 원양상선 3 · 4급 해기사 과정(200~300명) 2. 내항상선 5급 과정(40~80명) 3. 원양어선 3급 또는 5급 과정(40명)

다. 해기사 양성 규모 및 승선 인원 확대

이와 같은 정규 교육과정 및 단기 양성과정을 통하여 2008년 약 2,000명 수준이던 해기사 양성 인원은 2011년 2,400여 명을 상회하는 수준으로 증가하였다. 그 결과 해기사 승선 인원은 2008년 2만1,207명에서 2011년 말 2만2,106명으로 소폭 증가하였는데, 이는 주요 해운 선진국에 비추어 볼 때 특이한 사례라 할 수 있다.

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

표 8-2-7 2008~2011년 해기사 양성 현황

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년
해양대	한국해양대	379	377	440	419
	목포해양대	341	372	395	411
해사고	부산해사고	219	226	234	225
	인천해사고	170	175	170	170
수산계 대학 · 고등학교		802	756	874	903
한국해양수산연수원		130	169	212	302
총 계		2,041	2,075	2,325	2,430

* 출처: 해양계 · 수산계 학교 졸업생 현황 2012년

표 8-2-8 2008~2011년 해기사 승선 현황

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년
항해사	11,043	11,214	11,419	11,514
기관사	9,894	10,022	10,300	10,295
통신사	270	276	253	297
총 계	21,207	21,512	21,972	22,106

* 출처: 한국선원통계연보 2012년

3. 연안 여객 및 화물 운송 활성화

연안해운이란 한 나라의 영역 내에서 여객 · 화물 등을 운송하는 것을 말하며, 주로 자국 선박만 운항하므로 상업상의 요건은 국내 법규를 따르고 있다. 해상교통은 다른 교통수단에 비하여 저렴한 비용으로 대량의 화물을 운송할 수 있으며, 도로 · 철로 등 별도의 교통시설을 갖추지 않고 바닷길을 이용하여 운송하므로 매우 환경 친화적인 운송 수단이라 할 수 있다. 이에 연안해운은 우리나라 물류산업의 중요한 한 축을 형성하고 있으며, 국가는 외국 선박의 연안무역금지제도(cabotage)를 도입하여 연안해운 보호 정책을 운영하고 있다.

가. 연안여객 운송시장 현황

내항 여객선이 기후의 영향을 많이 받음에 따라 연안여객 시장의 수요는 계절적 편차가 매우 크게 나타나는 실정이다. 운송 수요가 동절기(12~2월)에 크게 감소하는 반면 하절기에

최고 수준으로 상승함에 따라 수송 실적은 동절기 최저 수준을 보이다가 3월 이후 상승하여 8월에 최고점을 기록하고 있다(표 8-2-9 참조).

수송 수요는 2000년 970만 명에서 2011년 1,427만 명으로 연평균 4.0% 증가하였으며, 일반 항로는 2000년 938만 명에서 2011년 1,389만 명으로 연평균 4%, 보조 항로는 2000년 32만5,000명에서 2011년 37만5,000명으로 연평균 1.3% 증가하였다. 8년 연속 증가세를 유지해온 연안 여객선 이용객은 2010년에는 전년 대비 4%, 2011년 0.3% 감소하였는데, 이는 해외여행 증가에 따른 국내 여행객 감소, 천안함 사건 등으로 인한 서해 5도 여행객 감소 등이 원인인 것으로 분석되었다.

내항 여객선의 지역별 수송 수요를 보면 2011년 말 기준으로 목포 · 완도가 562만 명으로 가장 많고, 통영 · 마산 206만 명, 여수 183만 명 등으로, 전남지역 목포와 완도의 운송 실적은 전체 운송 실적의 39%를 차지하였다.

표 8-2-9 내항 여객의 월별 수송 실적(2011년)

(단위: 명)

구 분	합 계			일반 항로			보조 항로		
	계	일반인	도서민	계	일반인	도서민	계	일반인	도서민
총계	14,266,145	10,684,656	3,581,489	13,891,383	10,503,081	3,388,302	374,762	181,575	193,187
1월	611,653	362,666	248,987	591,705	357,149	234,556	19,948	5,517	14,431
2월	770,169	494,094	276,075	747,397	485,284	262,113	22,772	8,810	13,962
3월	877,080	592,257	284,823	852,922	583,906	269,016	24,158	8,351	15,807
4월	1,405,202	1,104,373	300,829	1,376,385	1,091,644	284,741	28,817	12,729	16,088
5월	1,609,040	1,295,344	313,696	1,574,147	1,277,651	296,496	34,893	17,693	17,200
6월	1,285,436	997,659	287,777	1,254,720	982,339	272,381	30,716	15,320	15,396
7월	1,476,484	1,146,818	329,666	1,436,827	1,124,644	312,183	39,657	22,174	17,483
8월	1,966,837	1,636,442	330,395	1,916,176	1,602,508	313,668	50,661	33,934	16,727
9월	1,135,151	817,853	317,298	1,098,015	799,355	298,660	37,136	18,498	18,638
10월	1,448,138	1,135,831	312,307	1,411,956	1,116,321	295,635	36,182	19,510	16,672
11월	963,139	670,248	292,891	935,958	658,925	277,033	27,181	11,323	15,858
12월	717,816	431,071	286,745	695,175	423,355	271,820	22,641	7,716	14,925

* 자료: 한국해운조합

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

나. 연안화물 운송시장 현황

연안해운을 통한 화물 수송량은 1억4,903만 톤(2008년 기준)으로 이는 10톤 트럭 1,490만 대를 동원하여야 수송할 수 있는 규모이다. 또한 연안해운의 평균 수송거리는 약 497km로 트럭 운송과 비교 시 7.3배 수준으로 연안해운이 장거리 · 대량 수송에 적합한 수송 수단임을 말해준다. 이러한 특성으로 인해 연안화물 시장은 육송 등 대체 수송 수단과 비경쟁 관계에 있는 대량 산업자재의 수송에 맞춰 발전되어 왔으나, 육송과 경쟁 관계인 컨테이너 시장의 경우 지속적으로 위축되고 있다.

표 8-2-10 연도별 수송 분담률 추이

연도별	도로	철도	해운	항공	계
2001	90,875 (65.86)	10,491 (7.60)	**36,443** **(26.41)**	168 (0.12)	137,977 (100.00)
2002	91,994 (65.19)	10,784 (7.64)	**38,171** **(27.05)**	170 (0.12)	141,119 (100.00)
2003	98,373 (68.13)	11,957 (8.28)	**33,884** **(23.47)**	166 (0.12)	144,381 (100.00)
2004	101,057 (73.39)	10,641 (7.73)	**25,840** **(18.77)**	164 (0.12)	137,701 (100.00)
2005	105,673 (74.15)	10,108 (7.09)	**26,590** **(18.66)**	151 (0.11)	142,522 (100.00)
2006	109,008 (74.57)	10,554 (7.22)	**26,478** **(18.11)**	145 (0.10)	146,185 (100.00)
2007	105,222 (72.96)	10,873 (7.54)	**27,998** **(19.41)**	128 (0.09)	144,221 (100.00)
2008	101,437 (71.08)	11,547 (8.09)	**29,590** **(20.74)**	125 (0.09)	142,699 (100.00)
2009	99,089 (74.10)	9,273 (6.93)	**25,249** **(18.88)**	111 (0.08)	133,722 (100.00)
연평균 증감률	1.09	▽1.53	**▽4.48**	▽5.04	▽0.39

국내 총 물동량 중 연안해운이 차지하는 비중는 18.9%(2009년 기준)로 이는 2001년 대비 7.5% 하락한 수준이다. 이러한 연안해운의 지속적인 하락세는 육상 운송 수단이 상대적으로 편리성 · 신속성이 높은 것에 기인한 것으로 분석된다.

국내 운송화물의 총량은 1997년까지 증가하다가 1998년 외환위기 이후 크게 감소하였으나, 점차 다시 증가하였다. 연안수송 화물량도 2003년 이후 모래 수송량의 감소로 일시 감소하였으나, 현재는 수송량이 다시 증가하고 있는 추세이다. 연안수송 화물 중 철강, 기름, 시멘트, 모래 등의 기초 자재는 국내 수송의 약 80% 이상을 담당하고 있다. 모래, 석유제품 및 시멘트가 가장 큰 품목을 차지하고 있으며 철강, 비철금속류, 케미컬류가 그 뒤를 잇고 있다.

표 8-2-11 연안해운 물동량 추이

(단위: 천 톤)

연 도	합 계	시멘트	모 래	철 제	광 석	석 탄	유 류	기 타
2002	**137,731**	18,057	48,075	11,106	10,900	1,256	38,018	10,319
2003	**141,794**	18,961	47,647	11,672	10,737	226	40,718	11,834
2004	**111,945**	16,781	21,405	10,837	10,617	666	40,671	10,967
2005	**115,489**	14,135	24,522	11,244	10,432	566	43,334	11,256
2006	**113,561**	15,309	21,179	10,318	10,847	52	44,171	11,685
2007	**115,538**	15,882	23,103	11,922	11,782	158	42,271	10,419
2008	**122,205**	16,193	31,122	13,428	13,551	339	39,656	7,916
2009	**114,236**	16,611	25,743	12,803	11,321	225	39,953	7,578
2010	**119,022**	14,972	27,907	14,859	13,715	35	38,272	9,263
2011	**121,045**	14,398	25,484	17,368	14,680	13	38,786	10,317

다. 연안 여객 및 화물 운송시장 활성화 대책

1) 도서민 운임 지원

정부는 저비용 · 고효율의 연안해운을 활성화하기 위해 여러 정책을 모색 중에 있다. 현재 정부는 연안여객 운송시장의 발전과 거주 여건이 열악한 도서지역의 교통권 보장 및 정주 여건 개선을 위해 2006년 3월부터 도서민 운임 지원 사업을 실시하고 있다.

연안 여객선은 도서민의 유일한 교통수단으로서 도서민에 대한 운임 지원은 지역경제 활성화 및 국토의 균형 발전을 도모한다고 볼 수 있다. 지원 형태를 보면 정규 운임의 20%를 정율 지원하되, 도서민 본인 부담 상한액 5,000원을 정하여 초과하는 금액은 국고 50%, 지

방비 50% 조건으로 지원하고 있다. 2011년 85억 원을 지원하였으며, 2012년에는 87억 원을 지원할 계획이다. 그리고 앞으로는 지원 대상을 도서민 운임에서 차량 운임까지 확대하는 등 그 지원 규모를 대폭 늘려 도서민의 삶의 질이 향상되도록 지원할 계획이다.

2) 선박용 연료유에 대한 유가보조금 지원 등

한편 연안화물 운송 분야에 대해서도 시장의 건전한 발전을 도모하기 위해 선박용 연료유로 사용된 경유에 대해 ℓ당 345원의 유가보조금을 지원하고 있으며, 육상교통 운송수단에서 철도 · 해운 등 친환경 운송 수단으로 전환하는 화물에 대해 연간 75억 원(2010년 20억 →2011년 50억 → 2012년 75억) 규모의 보조금을 지원하고 있다.

3) 선박등록제도 개선

아울러 최근 제도 개선을 통해 선령 15년 이상의 선박은 신규 등록을 예외 없이 제한하던 방식의 규제를 완화하여 기존 선박을 대체하는 경우에 대해서는 신규 등록을 허용하도록 하였다. 기존 선박보다 저선령이거나 이중선체 등을 갖춘 경우 선령 15년 이상의 선박이라 하더라도 신규 등록을 허용한 것이다. 이를 통해 영세 선사들이 안정적이고 지속적인 영업 행위를 할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 또한 일부 대량 화주들의 불공정 행위를 방지하기 위해 내항화물 운송사업자로 등록하기 위해서는 등록 기준의 50%를 자사선으로 확보토록 하였으며, 무분별한 외국적선의 용선을 제한하여 내항화물 운송사업자의 영업 기반을 구축하는 제도 개선도 이루어졌다.

이와 같이 현재 지원되고 있는 보조금 및 제도 개선에 그치지 않고 장기적인 관점에서 선박금융 지원, 면세유 도입 등 연안화물 운송사업에 실질적 도움이 될 수 있는 방안의 도입도 적극적으로 검토 중이다.

라. 연안해운의 전망

연안화물 분야는 친환경적이며 저비용 · 고효율의 운송 수단으로 정부의 지속적인 관심과 업계의 자구 노력을 통해 육상 운송 수단에 비해 경쟁력을 확보하는 것이 필요하다. 특히 경인 아라뱃길의 준공으로 육상 교통난을 완화하여 녹색성장에 기여할 수 있으며, 수송 수단을 연계시켜 물류의 효율성을 제고시킬 것이다. 또한 남북 경제 협력이 진전될수록 연안해운의 역할은 더욱 확대될 것이다. 앞으로 종합 물류 서비스 체계를 갖춘 대형 연안해운기업들은 연근해 선사 등과 통합 또는 제휴 관계를 통해 독자적인 역내 운송 서비스 체제를 구축해 나갈 것으로 예상된다.

연안여객 분야는 주 5일 근무 정착, 해양 레포츠 활동인구 증가 및 도서지역 교통 접근성 개선에 따른 관광 형태의 변화로 연안지역 관광수요는 2005~2009년 연평균 5% 성장하는 등 향후 내항여객 운송 수요가 증가할 전망이다. 이에 따라 국토해양부를 비롯하여 범정부 차원에서 해양관광 · 레저 분야를 적극 육성하기 위하여 '해양수산발전기본법'을 제정하여 해양관광 · 레저산업 활성화 및 해양문화의 보급을 위한 각종 사업을 추진하고 있다.

4. 해운 분야 국제 협력 강화

가. 북극 항로 진출

1) 추진 배경

지구 온난화로 북극 해빙이 급속도로 진행됨에 따라 유가 상승, 해적 문제 등으로 수에즈 운하를 대체하는 북극 항로가 새로운 국제 물류 루트로 부상하고 있다. 수에즈 운하 대신 북극해를 통해 부산~로테르담을 운항할 경우 운항거리는 약 32%(22,000→15,000km), 운항일수는 약 10일(40→30일) 단축되어 선박 운항비 절감 등 그 경제적 효과가 클 것으로 기대된다.

또한 세계 각국은 북극지역의 가스 등 에너지 개발을 본격 추진 중에 있어 세계 각국의 해운선사는 물류비 절감과 함께 북극지역의 자원 개발과 연계한 새로운 해운시장 개척을 위하여 북극 항로 진출을 적극 추진하고 있다.

그림 8-2-5 북극해 항로와 인도양 항로 비교

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

2) 주요 추진 성과

이에 '북극 항로 진출 기본계획'을 마련(2010년 3월)하여 러시아 등 북극해 주변 국가의 법령 파악, 선박 운항비 등 경제성 분석, 북극해 화물운송 시장조사 및 극지선원 양성을 위한 교육 프로그램 등을 추진하여 우리 선사의 북극 항로 진출을 적극 지원하고 있다.

그리고 북극해 주변국과의 협력 강화를 위해 러시아와 해운회담(2011년 9월)과 세미나(2011년 11월, 2012년 2월)를 개최하여 북극해 통과 절차, 러시아의 쇄빙선 요금, 극지선원 교육 프로그램 등을 논의하였으며, 노르웨이와는 북극해 활성화를 위한 세미나를 개최(2012년 5월)하여 양국 간 자원 개발, 수송 등 북극해 협력 사업을 발굴하여 추진키로 하였다.

또한 본격적인 북극해 상업 운항에 대비, 북극해 운항에 관심이 높은 선사들이 공동으로 시범 운항을 추진하도록 적극 지원 중이다.

나. 몽골 등과의 해운 협력 사업

1) 추진 배경

내륙 국가인 몽골은 세계 10대 자원보유국이나 철도 · 항만의 접근성이 취약하여 석탄 등 광물자원의 해외 수출을 인근 중국, 러시아 등에 의존하고 있다. 해운산업에 진출하여 광물자원의 해외 수출 범위를 확대하기 위해 몽골 정부가 우리 정부에 선박 운항, 선원 교육, 항만 이용 등에 대한 협력을 요청함에 따라 양국 간 해운 · 물류 협력을 추진하게 되었다.

2) 주요 추진 성과

양국 간 해운물류 협력회의(3차례), 투자설명회(2010년 10월)를 통해 해운 · 물류 협력 사업을 발굴하는 한편, 한-몽 해운합작회사 설립을 위해 양국 간 '해운협력 MOU' 및 몽골 정부와 국내 해운회사 간 회사 설립 계약을 체결(2012년 3월)하였다.

더불어 몽골의 해운정책 수립 및 해운인력 양성을 지원하기 위해 해운 분야 전문가를 3개월간

그림 8-2-6 몽골 광물자원의 철도 및 해상운송 노선

몽골에 파견(2010년 10월)하였으며, 몽골 공무원에 대해 2주간 한국해양대에서 해운 · 물류 분야 연수 프로그램을 실시(2012년 3월)하였다. 2013년에는 한국해양수산연수원에서 몽골인을 대상으로 해기사 교육도 실시할 계획이다.

또한 물류 인프라가 취약한 몽골의 물류사업에 우리 기업이 진출하여 광물자원을 효율적으로 수송하기 위한 물류터미널 사업도 추진 중에 있다.

우리 해운물류 기업의 해외 진출을 지원하기 위해 카자흐스탄, 미얀마 등과 해운물류 협력 사업을 추진 중에 있으며 앞으로도 자원 부국형 개발도상국과 패키지형 협력 사업을 확대해 나갈 계획이다.

다. 해운협정 체결

1) 해운협정의 개념 및 효과

해운협정은 체약 당사국 간 선박의 자유로운 해운 활동을 보장하고 해운 분야에서의 협력을 증진하기 위한 양자 간 협정이다. 해운협정은 체약 당사국 선박이 상대국 항만을 자유롭게 항행할 수 있는 항행 자유의 원칙 · 공정한 경쟁 원칙에 따라 무역을 수행할 수 있는 상업 자유의 원칙 · 체약 당사국의 선박과 해운회사가 자국의 선박과 해운회사에 비해 불리하게 대우받지 않는 무차별 원칙 등을 기본 원칙으로 하고 있다. 해운협정 체결 당사국 선사는 상대국에 지사 설립권을 보장받는 한편 해운 활동에서 발생한 소득을 자유롭게 송금할 수 있게 되며 양국 간 해운협력위원회를 통해 해운 분야 협력을 강화해 나가게 된다.

2) 주요 추진 성과

현재 우리나라는 20개국과 해운협정을 체결하였으며 2011년 9월에는 사우디아라비아와 해운협정 체결을 위한 가서명을 완료하여 양국 간 내부 검토 절차가 최종 완료되는 대로 정식 서명을 체결할 예정이다. 또한 2012년 5월에는 독일과 기존의 해운협정을 대체하는 새로운 해운협정에 서명함에 따라 변화된 해운 환경을 반영하여 양국 간 해운 협력이 더욱 강화되는 계기를 마련하였다.

라. 다자간 협력체계 구축

1) 선진해운그룹

해운협정을 통한 양자 간 해운 분야 협력 외에도 각종 다자간 회의를 통해 해운 협력을 강화해 나가고 있다. 해운 분야의 대표적인 협의체로는 선진해운그룹(CSG, Consultative

Shipping Group)이 있다. CSG는 해운 분야의 자유롭고 공정한 경쟁 환경을 조성하기 위하여 1960년대 유럽 국가 위주로 설립된 정부 간 협의체로서 1984년 미국 해운법의 개정으로 미국의 차별적 조치가 폐지됨에 따라 해운 분야 자유화뿐만 아니라 해적 등 해상 보안, 선박 온실가스 감축 등으로 논의 의제가 다양하게 확대되었다. 우리나라는 2007년 회원국으로 가입하여 정기총회, 세미나 참석 등을 통해 해운 분야 주요 현안에 대하여 대응 방안을 논의해 오고 있다.

2) 다자간 협의체

또한 APEC 해상전문가그룹 회의, ASEAN 해상교통 실무그룹 회의 등 다자간 협의체에 정기적으로 참석하여 긴밀한 협력 관계를 구축해 나가고 있다. 특히 2011년부터는 우리나라가 '아세안 단일 해운시장 창설을 위한 실행방안'을 아세안 측에 연구지원하고 있어 아세안 해운시장 경쟁 상황과 단일 해운시장 이행상의 장애 요인을 파악하여 중장기 실행 로드맵을 제시할 계획이다. 이러한 과정에서 우리 국적선사의 아세안 시장 진출을 위한 유리한 여건을 조성하고 아세안 국가와 우호 관계를 강화하는 한편 해운시장에서 영향력을 제고할 것으로 기대된다.

그림 8-2-7 아세안 해상교통 실무그룹 회의

제3절 항만, 배후단지 등 인프라 확충을 통한 국가물류 경쟁력 강화[9]

1. 부산항 등을 동북아 허브 항만으로 육성

가. 추진 배경

우리나라는 중국 · 일본 등 동북아 지역의 중심지에 위치하고 있고, 해상으로는 구주항로 · 미주항로 · 동남아항로 · 한중항로 · 한일항로 등 전 세계가 우리나라와 직접적으로 연결되는 등 지정학적으로나 국가발전 전략으로나 동북아 지역의 물류 중심기지 역할을 수행할 수 있는 전략적 위치에 있다. 특히 부산항과 광양항은 중국의 45개 항만, 일본의 60개 항만, 러시아의 5개 항만과 연결되어 있으며 중국과 유럽의 관문항 역할을 수행할 수 있는 훌륭한 지리적 위치를 확보하고 있어 동북아 허브 항만으로 성장 가능성은 매우 높다고 할 수 있다.

그러나 경제성장에 따른 급속한 물동량 증가 속도를 따라잡기 위한 중국의 대규모 항만 개발로 인하여 대형 컨테이너 선박이 중국 항만에 직기항하는 추세가 증가하고, 싱가포르 · 홍콩 등 경쟁 항만들의 환적 화물 유치활동이 치열해지면서 우리나라 항만의 컨테이너 물동량은 꾸준히 증가하고 있으나 그 증가 추세가 2000년대 초에 10%대에서 2000년대 중반에는 5% 대 이하로 둔화되었다. 아울러 허브 항만으로서 중요한 기능인 환적 물동량 처리에서도 10%대 이하의 처리량 증가 추세를 보이고 있었다.

표 8-3-1 우리나라 컨테이너 물동량 증가율 추이(2003~2007년)

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
계(%)	10.9	10.1	4.8	4.9	9.9
수출입(%)	11.2	10.3	4.3	7.6	11.2
환 적(%)	9.4	12.2	7.2	2.6	8.5

이와 같은 동북아 허브 항만 지위 선점을 위한 치열한 경쟁 환경 하에서 부산항의 경우 그간의 집중적인 투자에도 불구하고 2007년 말에 시설 확보율이 68.8%로서 인프라 경쟁력이 떨어지는 것으로 나타났다. 이에 부산항을 동북아의 대표적인 허브 항만으로 육성하기 위해서 부두시설 이외에 배후 물류단지, 연계 수송시설, 항로 등 기반 인프라의 확충과 조기 공급을

9) 항만정책과장 부이사관 최명용

지속적으로 추진하게 되었다. 또한 환적 네트워크 확대, 유류중계기지 및 수리조선단지 확충 기반을 마련하여 부산항의 항만 서비스를 강화하고 신규 부가가치 창출을 도모하고 있다. 또한 광양항은 배후단지와 연계 수송시설 등을 집중적으로 개발하고 산업단지와 연계 개발할 수 있도록 지원하는 등 신규 물동량을 창출하여 자체 경쟁력 확보를 최우선적으로 추진하고 있다.

나. 추진 현황 및 성과

부산항 신항은 2011년까지 22선석(북측 13선석, 남측 8선석, 다목적부두 1선석)을 개장, 1987년 착수한 광양항은 단계적으로 16선석을 개장하였다. 2020년까지 부산항 신항에 총 45선석, 광양항에 총 29선석을 확충할 계획이다. 이와 같이 항만 인프라를 대폭 확충하여 2011년 부산항과 광양항의 처리 물동량이 2007년에 비해서 20% 이상 상승하였고, 특히 부산항의 경우 2011년에 1,618만 TEU를 처리하여 개장 후 최초로 1,500만TEU 이상을 처리하였다. 또한 환적 물동량 처리비중이 2011년 부산항 신항은 53.8%로 대폭 상승하였고, 광양항은 16.0%로 감소 추세에 있으나 자체 물동량 창출을 위해 노력하고 있다.

표 8-3-2 동북아 허브 항만 개발 추진 성과

구 분		2007년까지	2011년까지	증가율
부산항	선석 수	27	46	70%
	물동량	1,326만 TEU	1,618만 TEU	22%
광양항	선석 수	16	16	-
	물동량	173만 TEU	209만 TEU	21%

그림 8-3-1 부산항 신항 개발계획도

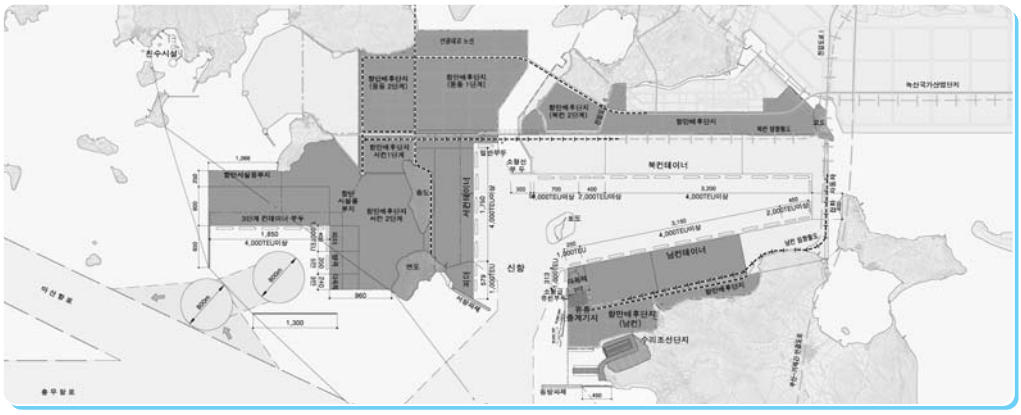


그림 8-3-2 광양항 계획 평면도

연계 수송시설 확충으로는 부산항 신항은 배후철도(38.8km)를 당초 계획보다 1년 앞당겨서 2010년에 완공하였고, 북측 컨테이너 부두 임항도로와 임항철도도 완비하였다. 또한 남측 컨테이너 부두의 철송 물동량 처리를 위한 임항철도도 2012년 내에 완공할 예정이다. 광양항은 서측 배후도로와 철도 등을 완료함으로써 최종 목적지까지 원활한 항만 물동량 처리를 지원하고 있다.

현재 세계에서 운항 중인 1만 TEU급 이상 컨테이너 선박은 2010년 5월 기준으로 39척에 불과하지만 2015년에는 204척으로 증가될 전망이므로, 부산항 신항은 1만 TEU급 컨테이너 선박이 상시 입 · 출항이 가능하도록 항로 수심 증대사업을 단계적으로 추진하고 있으며, 2014년까지 우선 16m, 2016년까지는 17m 수심을 확보할 계획이다.

또한 부산항 신항의 동북아 허브 항만으로서의 경쟁력 확보 차원에서 신항 이용 선박에 대한 서비스 강화와 신규 부가가치 창출을 위해서 유류중계기지 및 수리조선소 개발을 위한 기본 계획을 수립하였고 2013년 내에 유류중계기지 조성사업을 착공할 예정이다.

부가가치 물류 실현과 화물 창출형 항만을 구현하기 위해 가장 필요한 항만 배후단지를 대폭적으로 확충하였으며, 현재 지속적인 개발과 기업 유치를 동시에 수행하고 있다. 2011년 말까지 부산항 신항에 170만㎡, 광양항에 388만㎡를 공급하여 세계적 글로벌 물류기업을 유치하였다.

표 8-3-3 부산항 · 광양항 항만 배후단지 조성 및 물류기업 유치 현황

(단위: 만㎡)

	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
부산항 신항 조성		73	142		170
– 기업 유치 실적	10	22	0	29	30
광양항 조성		76	195		388
– 기업 유치 실적	0	10	12	17	22

* 기업 유치 실적은 당해 연도 누계치임.

2. 지역 경제 활성화를 지원하는 거점 항만 개발

가. 수도권 거점 항만

1) 인천항

인천항은 수도권의 대중국 물류 및 경제성장의 거점으로 육성하여 수출입 화물의 물류 비용을 최소화하는 데 중점을 맞춰 개발 중이다. 최근에는 인천 북항을 활성화하는 동시에 인천 신항 개장을 통한 지역 경제 성장에 초점이 맞춰져 있으며, 내항 및 남항 지역의 수도권 해양 관광 거점화 사업들도 적극 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 147,168천 톤, 컨테이너 1,998천 TEU를 처리하였다.

그림 8-3-3 인천항 계획 평면도

2) 평택 · 당진항

평택 · 당진항은 남부 수도권과 중부권의 대중국 교류 및 권역 경제성장의 거점항으로 육성 중이다. 원활한 원자재 수입 및 제품 수출 지원을 통해 배후 국가산업단지를 활성화한다는 목표 하에 부두와 항만 배후단지, 산업단지가 연계된 항만물류 클러스터 구축사업들을 중점 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 95,632천 톤, 컨테이너 530천 TEU를 처리하였다.

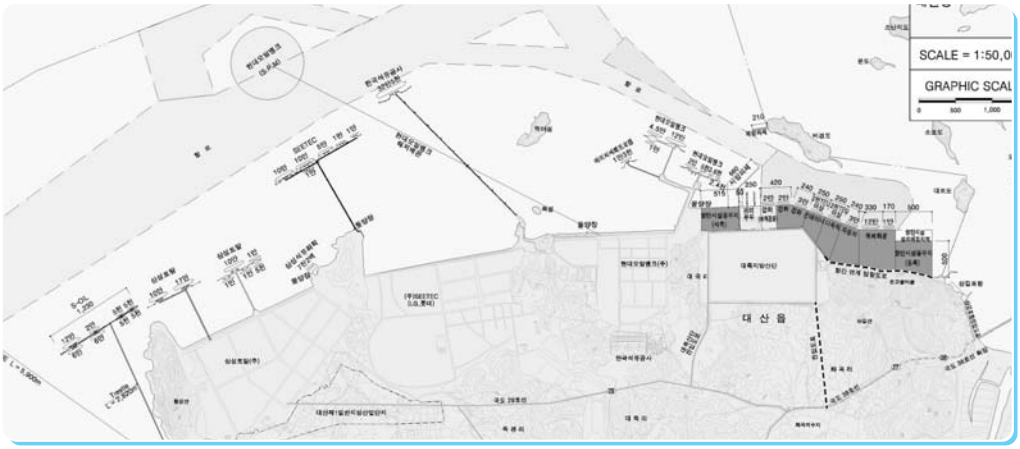
그림 8-3-4 평택 · 당진항 계획 평면도

나. 서해권 거점 항만

1) 대산항

대산항은 배후에 위치한 석유화학 산업단지 발전을 주도하는 충남지역 거점 항만으로 개발 중이다. 충남권 일반화물 및 자동차 화물 처리를 위한 항만 인프라를 지속 확충하여 권역의 대중국 수출 거점으로 육성할 계획이며, 카페리 운항을 위한 인프라 확충을 통해 대중국 여객항로 개설도 적극 지원한다는 방침이다. 2011년 기준으로 총 물동량 66,543천 톤을 처리하였고 이 중 유류가 94% 정도를 차지한다.

그림 8-3-5 대산항 계획 평면도



2) 군산항

군산항은 전북지역의 대중국 교역 거점이자 부가가치를 창출하는 경제 성장 중심항으로 육성 중이다. 배후 산업단지 발생 화물의 원활한 처리를 통해 배후 산업단지 활성화를 지원한다는 목표 하에 내항 및 투기장 지역을 친수 공간 · 도심지역 공원과 연계한 관광 공간으로 개발하는 등 항만 환경 개선 및 해양 관광 활성화 지원을 중점 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 19,818천 톤을 처리하였고 이 중 자동차가 24%, 사료 및 옥수수가 21% 정도를 차지한다.

그림 8-3-6 군산항 계획 평면도

3) 목포항

목포항은 배후 산업단지에서 발생하는 화물을 원활히 처리하는 서남해안 권역의 대중국 관문 항만이자 지역 경제 활성화의 거점으로 육성하고 있다. 지역의 수산산업을 지원하기 위한 제반 인프라와 소형선 접안시설 확충을 통한 어업전진 기지로서의 기능과, 여객시설 운영을 통하여 도서 간을 연결하는 여객선의 운항 거점으로서의 기능을 강화하고 있다. 또한 시민 친화적 친수 문화 공간을 조성하고 항만 공간의 복합적 개발을 통해 항만산업의 고부가가치화 및 해양 관광 활성화를 추진할 계획이다. 2011년 기준으로 총 물동량 17,819천 톤을 처리하였고 이 중 시멘트가 26%, 모래가 25%, 양곡이 21% 정도를 차지한다.

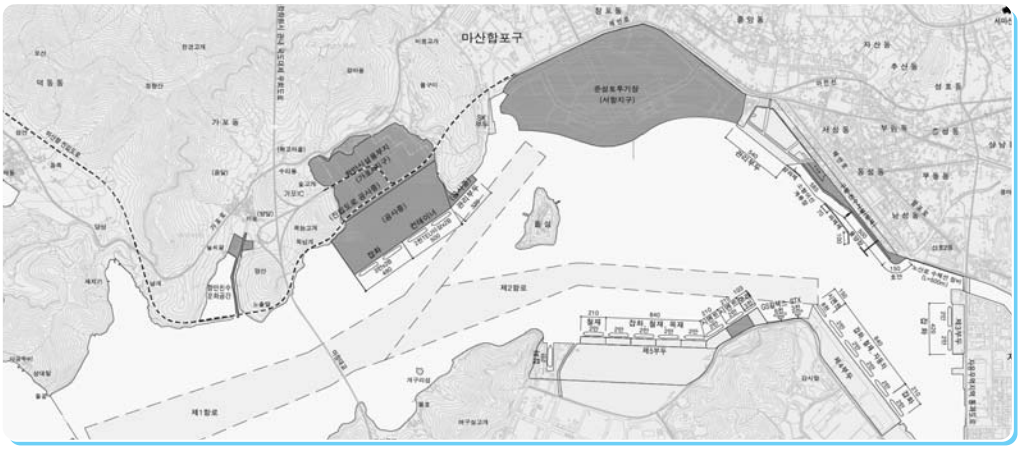
그림 8-3-7 목포항 계획 평면도

다. 남해권 · 제주권 거점 항만

1) 마산항

마산항은 배후에 위치한 산업단지와 자유무역 지역의 활성화를 주도하는 중량물 중심의 해외 수출 물류기지로 육성 중이다. 최근에는 항만 내 친수 공간 조성을 통해 지역민에게 각종 편의를 제공하고 항만 환경을 개선하는 사업들을 집중 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 29,424천 톤을 처리하였고 이 중 시멘트가 25%, 철재가 23%, 유류가 20% 정도를 차지한다.

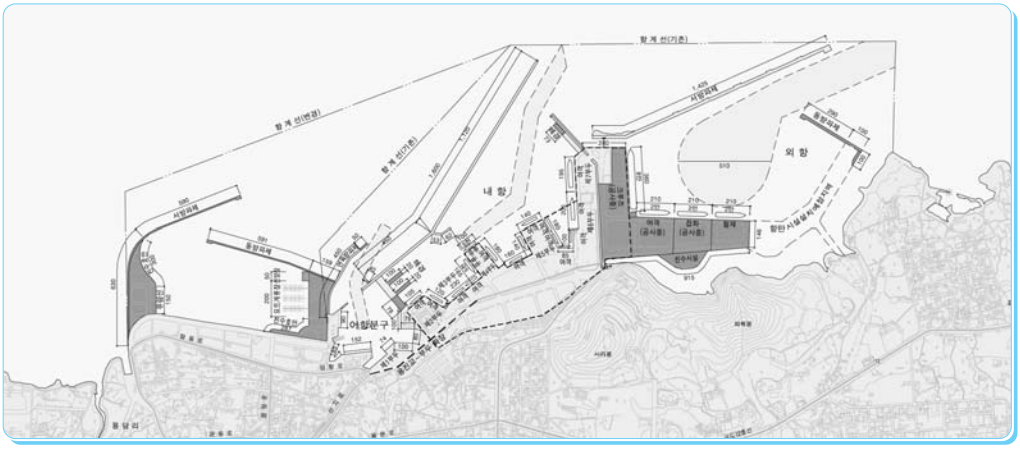
그림 8-3-8 마산항 계획 평면도



2) 제주항

제주항은 원활한 화물 처리와 신속한 여객 수송을 지원하는 제주지역 물류 및 여객수송 거점으로 육성 중이다. 또한 제주도의 자연환경 여건을 적극 활용, 국제적 관광 미항을 목표로 크루즈 터미널, 친수 공간 조성 등 해양관광 인프라 확충 사업들을 중점 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 2,076천 톤을 처리하였고 이 중 유류가 29%, 시멘트 및 철재가 22%, 모래가 18% 정도를 차지한다.

그림 8-3-9 제주항 계획 평면도

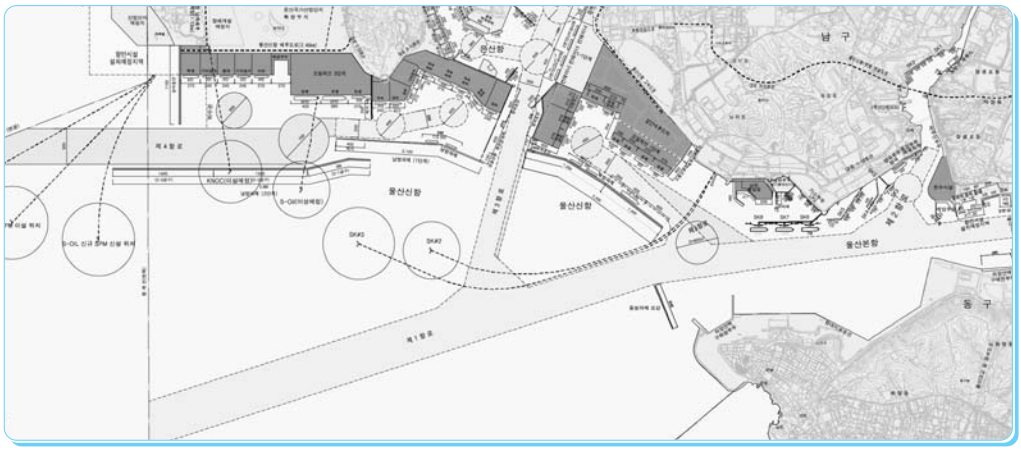


라. 동해권 거점 항만

1) 울산항

울산항은 동북아 지역의 상업적 유류저장 시장 선점을 통해 동북아 오일 허브로 집중 육성한다는 방침이다. 아울러 석유화학 및 조선, 자동차 등 국가 기간산업과 관련된 화물의 원활한 처리도 지원하기 위해 제반 인프라를 지속 건설할 예정이다. 2011년 기준으로 총 물동량 193,752천 톤, 컨테이너 327천 TEU를 처리하였다.

그림 8-3-10 울산항 계획 평면도



2) 포항항

포항항은 일찍부터 배후지역에 조성된 제철산업 및 배후 산업단지 발전을 지원하는 대 북방 물류의 거점으로 집중 육성하고 있으며, 국제 · 연안여객 부두 및 친수공간 확충을 통해 관광 기능을 강화하고 항만 환경을 개선하는 사업도 지속 추진 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 66,874천 톤을 처리하였고 이 중 철광석이 34%, 철재가 24%, 유연탄이

그림 8-3-11 포항항 계획 평면도

23% 정도를 차지한다.

3) 동해 · 묵호항

동해지구는 배후 산업단지 활성화를 주도하는 영동권 물류 중심 항만으로, 묵호지구는 재개발과 연계한 관광 · 여객 기능을 강화하여 해양관광 거점으로 육성 중이다. 2011년 기준으로 총 물동량 31,248천 톤을 처리하였고 이 중 시멘트가 41%, 석회석이 34%, 유연탄이 14% 정도를 차지한다.

그림 8-3-12 동해 · 묵호항 계획 평면도

3. 항만 배후단지 확충 등 물류 클러스터 구축

가. 항만 배후단지 개발 여건 및 동향

1) 세계시장의 통합 가속화

20세기 후반에 시작된 시장의 통합은 유럽과 미주를 거쳐 이제 동북아시아에까지 이르고 있다. 유럽연합(EU)은 1985년부터 EU 지역의 단일 시장을 추진하여 1987년에 단일 유럽의정서(SEA, Single European Act)를 발표하였고 1994년부터 미국, 멕시코, 캐나다로 구성된 북미자유무역지대(NAFTA)가 추진되어 3국 간의 교역 의존도 증가하고 있다. 또한 EU와 미국 간 경제 협력 및 교류 강화를 위한 시장 통합 작업이 추진될 전망이다. 동북아시아의 한 · 중 · 일 3국 간 교역 의존도 및 상호 투자 역시 지속적으로 확대되고 있는 실정이다. 3국 간 역내 교역비중은 1990년 11.5%에서 2009년 19.9%로 증가하였고, 3국은 상호 1~3위의 교역 상대국이 되었다.

2) 동북아 항만 간 경쟁 심화

세계 10대 항만 중 7개 항만이 집중되어 있는 한 · 중 · 일 항만 간 경쟁은 더욱 심화되고

있다. 중국 상하이의 양산항은 2005년 개장한 이후 급속한 성장으로 2010년 싱가포르를 제치고 컨테이너 물동량 기준 세계 1위에 올랐으며 닝보, 광저우, 칭다오항 역시 빠르게 성장하여 모두 10위권 안에 진입하였다. 중국은 항만 배후에 보세구역 · 경제기술개발구 · 경제특구 · 수출가공구역 등을 지정하는 등 물류시설 정책을 활발히 진행하고 있으며, 물동량 둔화 억제와 더불어 주요 항만의 경쟁력을 향상하기 위해 2010년 현재 총 12개의 보세항만구역(保稅港區)의 개발을 본격화하고 있다. 이에 비해 고베, 오사카, 도쿄항 등 일본의 주요 항만은 물동량이 감소하여 2010년 현재 모두 20위권 밖으로 밀려나 있는 상황이다.

3) 선박 대형화 추세 지속

1990년대 후반부터 시작되어 지금까지 지속되고 있는 선박의 대형화 추세는 최근에 더욱 가속화되고 있다. 2009년 11.6%를 차지하였던 8,000TEU급 선박의 비중은 2010년 현재 17.7%에 달하고 있으며 2011년 · 2012년에 인도 예정인 8,000TEU급 이상 선박은 각각 98척, 53척으로 컨테이너선의 대형화가 지속적으로 이뤄지고 있음을 보여준다. 이러한 선박의 대형화 추세는 선복 과잉으로 인한 운임 하락이 예상되며 기항지 수를 축소시켜 중심항의 경쟁을 가속화시킨다.

따라서 충분한 항만 배후단지의 확보로 대형 선박 기항의 경제성을 확보할 수 있는 항만의 화물 집화 잠재력 확충이 필요하며, 이를 위해 FTA 등 무역자유화 조치의 영향을 많이 받는 산업부문과 기업의 항만 배후단지 입주가 필요하다.

4) 한-미 FTA, 한-EU FTA 체결

2010년 10월, 한국과 유럽연합(EU)이 FTA에 공식 서명하였다. EU는 세계 최대 단일 경제권이다. 동아시아 국가로서 최초로 EU와 FTA를 체결함으로써 역내 경쟁국인 중국과 일본에 비해 EU시장 진출에 유리한 고지를 선점하였다. 또한 2010년 12월에는 미국과 FTA 쟁점을 타결하였다. 이로 인해 관세 철폐에 따른 소득 증대 및 수출입의 증대가 예상된다.

제조업 가운데는 자동차, 섬유, 철강, 생활용품의 생산 및 수출이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다. 이러한 수출의 증가는 항만 물동량 증가를 가져올 것으로 예상되고, 항만 배후단지에 외국인 직접투자 유치도 활발해질 것으로 기대된다.

나. 국내 항만 배후단지 개발 · 운영 현황

1) 부산항 항만 배후단지

① 배후단지 지정 및 조성 현황

부산항 신항 항만 배후단지는 북측 컨테이너터미널, 남측 컨테이너터미널, 서측 컨테이너터미널, 웅동지구로 구분되어 총면적 944만2,637㎡에 이르고 있다. 북측 컨테이너터미널 항만 배후단지 지정면적은 222만6,150㎡로 2009년 10월 보관배송시설, 조립가공시설, 환적 및 공컨테이너 장치시설이 복합물류시설로 통합되었다. 현재 170만㎡가 조성되어 운영 중에 있다. 이 밖에 남측 컨테이너터미널 항만 배후단지 144만2,319㎡, 서측 컨테이너터미널 항만 배후단지 216만7,797㎡ 그리고 웅동지구 항만 배후단지 360만6,371㎡가 지정되었다.

웅동지구는 2009년 9월 3일자로 자유무역 지역으로 추가 지정되었으며 2011년까지 기반시설 조성 완료를 목표로 하고 입주기업 선정은 2010년부터 시작하였다.

그림 8-3-13 부산항 신항 북측 컨테이너 터미널 항만배후단지 공급 규모 및 시기

② 운영 현황

북측 컨테이너터미널 항만 배후단지는 2010년까지 조성이 완료되었고, BIDC, 대한통운, FCL 등 30개 업체가 운영 중이다. 웅동지역 배후단지는 2012년 현재 조성중에 있으며 대한통운SB, 선쓰타로지스틱스 등 28개 업체의 선정이 끝난 상태이다.

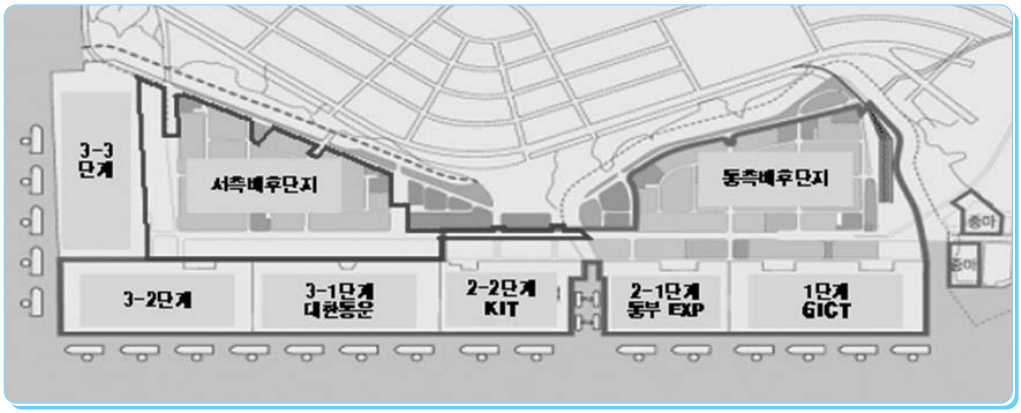
그림 8-3-14 부산항 신항 물류부지 입주업체 배치도

2) 광양항 항만 배후단지

① 배후단지 지정 및 조성 현황

광양항 항만 배후단지는 전라남도 광양시 황금동 공유수면 배후단지 일원에 총면적 526만4,985㎡로 지정되었다. 하포 동측 194만3,810㎡는 현재 조성이 완료되어 임대 중이며 하포 서측 193만3,893㎡는 설계 완료 후 공사 중에 있다.

그림 8-3-15 광양항 동측 및 서측 항만 배후단지



② 운영 현황

동측 배후단지는 조성이 완료되어 현재 100%의 임대율을 보이고 있다. 2012년 현재 총 26개 기업을 유치하여 이 중 세방광양물류센터(주) · 동부복합물류 · (주)대현우드 등 19개 업체는 운영 중, 7개 업체는 공사 및 입주준비 중에 있다.

그림 8-3-16 광양항 물류부지 입주업체 배치도

3) 인천항 항만 배후단지

① 배후단지 지정 및 조성 현황

인천항 항만 배후단지는 북항, 남항, 신항에 총면적 611만3,117㎡에 이르고 있다. 이 중 북항 항만 배후단지 56만4,646㎡와 남항 항만 배후단지 중 아암 1단지 85만9,502㎡는 현재 조성이 완료되어 운영 중이다. 그리고 아암 2단지 257만1,180㎡는 현재 개발 중에 있다. 신항 항만 배후단지 211만7,779㎡는 개발 예정이다.

② 운영 현황

현재 조성이 완료된 아암 물류 1단지에는 2012년 현재 한중물류 · 우련국제물류 등 13개 업체가 입주하여 운영중에 있다.

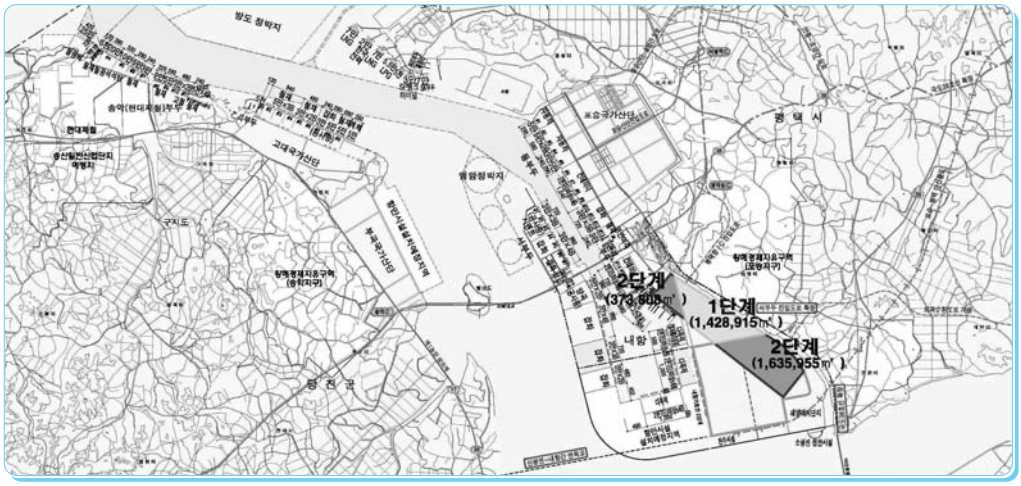
그림 8-3-17 인천항 항만 배후단지 현황 및 개발계획

4) 평택 · 당진항 항만 배후단지

① 배후단지 지정 및 조성 현황

평택 · 당진항 항만 배후단지는 총면적 343만8,678㎡로 지정되어 있으며 이 중 1단계인 142만8,000㎡가 조성되어 현재 90% 임대가 완료되었다.

그림 8-3-18 평택 · 당진항 항만 배후단지 현황 및 개발계획

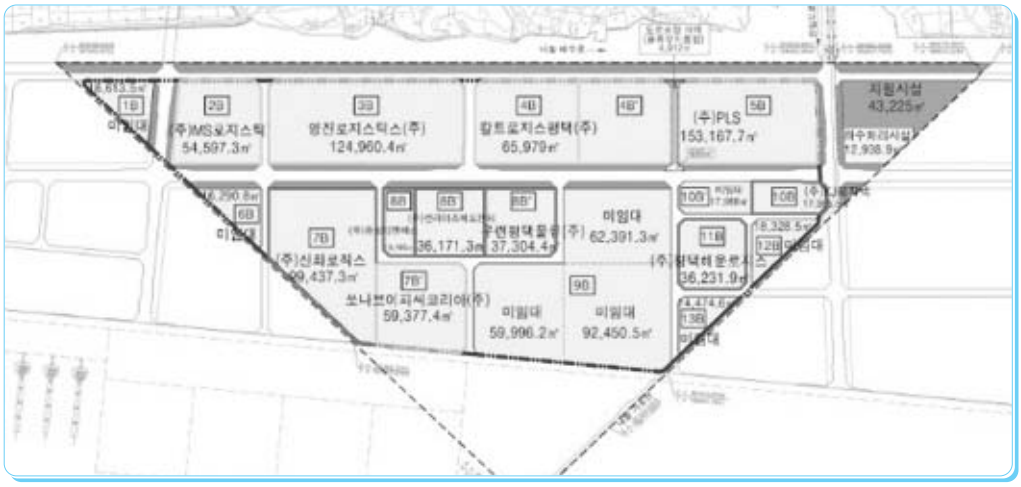


Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

② 운영 현황

2012년 현재 1단계 지역에 현재 11개 업체가 선정되어 이 중 (주)칼트로지스평택, (주)피엘에스, (주)신화로직스 등 10개 업체는 운영 중에 있으며, 1개 업체는 건설 중이다.

그림 8-3-19 평택 · 당진항 물류부지 입주업체 배치도



4. 물류시설 확충 및 물류정보화

가. 내륙 물류기지 건설

1990년대 초 경제성장으로 인하여 국내 · 외 수출입 물량이 증가하면서 공항 · 항만의 적체현상과 국도 · 고속도로의 혼잡으로 국가 물류비가 급격히 증가하는 현상이 나타났다. 국가 경제활동 증가는 화물 물동량의 증가를 유발하여, 기존의 개별 기업 차원의 재래식 창고 또는 소규모 물류시설로는 증가하는 물동량 처리에 대응하기 어려워졌다. 또한 소규모 개별 물류시설은 운송, 보관, 포장 등 각 물류 단계에서 독립 · 분절된 업무체계를 형성하여 물류비의 상승 요인으로 작용하였다.

따라서 정부에서는 이러한 물류체계 전반에 나타난 문제점을 근본적으로 해결하기 위하여 1991년 5월 부총리가 위원장인 SOC투자조정위원회에서 수도권 및 부산권에 대규모 물류기지 건설을 의결하고, 현재의 의왕ICD 및 군포복합물류터미널, 양산ICD 및 양산복합물류터미널 건설을 시작으로 전국 주요 거점별로 화물의 연계수송 체계를 구축하고자 수도권 · 부

산권 · 중부권 · 영남권 · 호남권 등 전국 5개 거점에 내륙 물류기지 건설을 추진하였다.

내륙 물류기지는 철도 · 고속도로 등 주요 간선교통망이 교차하는 지점 등 연계수송이 가능한 물류 결절점에 권역별로 허브 역할을 할 수 있는 대규모 시설로 입지하게 되었으며, 내륙 물류기지 안에는 국내 일반화물을 취급하는 복합물류터미널과 수출입 물동량을 처리하는 내륙 컨테이너 기지를 각각 배치하고 철도를 연결하여 부산 · 인천 · 광양 등 주요 항만과 직접 연계하여 컨테이너 화물의 복합일관 운송체계의 구축이 가능하도록 하는 등 내륙 화물운송의 네트워크화를 구현하게 되었다.

복합물류터미널(IFT, Integrated Freight Terminal)은 도로 · 철도 등 2가지 이상의 운송 수단 간의 연계수송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 물류터미널로서, 일반물류터미널과 비교하면 통상 철도 운송연계가 가능하도록 철도화물 취급장이 있고 전산정보체계, 화물자동분류설비 등을 갖추고 있다. 복합물류터미널은 연계수송 외에도 화물의 집하 및 배송, 보관 및 재고관리, 배송 및 납품대행, 화물운송 주선 및 수출입 화물의 내륙통관 등의 종합적인 기능을 수행한다.

내륙 컨테이너 기지(ICD, Inland Container Depot)는 해상 컨테이너 화물이 항만물류터미널을 떠나 내륙으로 이동되어 내륙운송수단(도로 · 철도)과 연계되는 장소로서, 해상 컨테이너 운송이 확대됨에 따라 그 중요성이 증가하고 있다. 항만 내에서 이루어져야 할 선적, 양하, 선적대기 기능을 제외한 장치보관 기능, 집화분류 기능, 통관 기능을 가지고 있어서 대리점, 포워더, 하역회사, 관세사, 트럭회사, 포장회사 등이 입주하여 물류 활동을 수행한다.

표 8-3-4 내륙 물류기지의 시설 유형 및 내용

구분	시설 유형		시설 내용	기 능	비 고
복합물류터미널	화물 취급장		화물 취급장, 사무실, 홈, 정류장소, 집배차 발착장소, 보행 및 운반통로	당일취급 화물처리	국내화물 취급
	보관 및 배송시설		상 · 하차 정차대, 보관창고, 배송센터	장기간화물처리 화물보관	
	보조시설		관리동, 편익동, 화물정보센터	부대기능	
	공급처리시설		하수처리장, 변전소, 급유시설, 세차시설, 주차장	부대기능	
ICD	컨테이너	주요시설	CY, CFS	부대기능	수출입 컨테이너 화물 취급
		보조시설	CY운영건물, CY게이트, 샤시장치장	부대시설	
공동지원시설			도로, 공원 및 녹지, 철송 취급장, 인입선, 작업선	기간시설	

내륙 물류기지는 위의 복합물류터미널(화물 취급장, 화물자동차 정류장)과 내륙 컨테이너 기지(CY, CFS)를 포함하며, 창고 · 집배송 센터 · 운송 수단 간 연계시설(철송장) · 물류정보센터 등을 모두 수용하여, 내륙의 대규모 종합물류 거점 및 항만의 배후시설 역할은 물론 해당 권역의 물류기지 역할을 하게 되었다.

내륙 물류기지 중 1단계 건설 사업이라 할 수 있는 수도권 및 부산권은 1992년부터 물류시설 부지는 정부에서 매입하여 민간 사업자에게 사용하게 하고, 창고 및 화물 취급장 등 물류시설은 민간 사업자가 직접 투자하여 수도권은 1996년부터, 부산권은 1999년부터 운영을 하였다. 2단계 건설 사업으로 1998년 호남권, 2003년 중부권, 2004년 영남권 물류기지 건설 사업을 시작하였다.

표 8-3-5 전국 5대 권역 내륙 물류기지 추진 현황

구분	명칭	위치 (규모)	사업비 (억 원)	기간	주요 시설	처리 능력		비고
						일반화물 (만 톤/년)	컨테이너 (만 TEU/년)	
수도권	군포 IFT	경기 군포 (38만㎡)	2,457	1992~ 1998년	• 화물 취급장(9동) • 배송센터(8동)	581		운영 중
	IFT 확장 사업	경기 군포 (35만㎡)	5,499	2003~ 2012년	• 화물 취급장(2동) • 복합 창고(2동) • 배송센터(7동)	565		운영 개시 (2013.1)
	의왕 ICD	경기 의왕 (75만㎡)	331	1992~ 1996년	• 컨테이너 작업장(3동) • 컨테이너 장치장		137	운영 중
	IFT 및 ICD	경기 파주 (39만㎡)	3,816	2007~ 2014년	• 화물 취급장(4동) • 배송센터(4동) • 컨테이너 작업장 등	170	23	추진 중
부산권	양산 IFT	경남 양산 (32만㎡)	2,543	1992~ 1999년	• 화물 취급장(7동) • 배송센터(6동)	371		운영 중
	양산 ICD	경남 양산 (95만㎡)	2,782	1992~ 2000년	• 컨테이너 작업장(10동) • 컨테이너 장치장		140	운영 중
호남권	IFT 및 ICD	전남 장성 (52만㎡)	3,323	1998~ 2012년	• 화물 취급장(4동) • 배송센터(10동) • 컨테이너 작업장(2동)	470	34	운영 중 (2단계 추진 중)
중부권	IFT 및 ICD	청원, 연기 (48만㎡)	2,383	2003~ 2010년	• 화물 취급장(4동) • 배송센터(4동) • 컨테이너 작업장(1동)	236	35	운영 중
영남권	IFT 및 ICD	경북 칠곡 (45㎡)	2,984	2004~ 2010년	• 화물 취급장(7동) • 배송센터(3동) • 컨테이너 작업장(1동)	257	33	운영 중

* IFT(Integrated Freight Terminal): 복합물류터미널
ICD(Inland Container Depot): 내륙 컨테이너 기지

내륙 물류기지 건설 및 운영에 대하여 구체적으로 살펴보면, 먼저 1단계 사업인 수도권 및 부산권 내륙 물류기지 사업은 '사회간접자본시설에 대한 민간투자법'이 제정(1994년 12월)되기 전부터 추진하였으나, '사회간접자본시설에 대한 민간투자법' 제정 이후 수도권 군포 복합물류터미널 및 부산권 내륙 물류기지는 민간투자법 부칙 경과 규정에 따라 민간투자사업심의위원회 심의를 거쳐 30년 동안 국유부지 임대기간 동안 사업 시행자에게 터미널 시설의 소유권을 인정하고 국유부지 임대계약은 국유재산법 제25조 및 제27조에 의하며 국유부지 임대기간 경과 후에 당해 시설물은 국가에 무상 귀속되는 조건으로 민간 투자사업으로 인정되었다(재정경제원 고시 제1995-36호). 그러나 수도권 의왕ICD는 당시에 일부 시설을 운영 중에 있었고, (주)의왕ICD의 주간 출자자가 국가기관인 철도청(현 철도공사)이었기에 민간 투자사업으로 인정하지 않았다. 2단계 사업인 호남권과 중부권 및 영남권, 그리고 수도권 군포 복합물류터미널과 수도권 북부 내륙 물류기지는 '사회간접자본시설에 대한 민간투자법'에 규정된 민간투자시설사업기본계획 수립 및 고시를 통해 민간 사업자를 모집하는 등 민간 투자사업 절차에 따라 사업을 추진하였다.

세부사업 추진 절차는 국가가 권역별 내륙 물류기지에 대한 사업 타당성 검토 및 입지를 선정하여 민간투자시설사업기본계획을 수립 · 고시하면 사업 제안자가 사업계획서를 작성하여 정부에 제출하고, 정부는 심사 · 평가 등을 통해 사업 시행자를 선정하며 실시 협약 체결, 실시 계획 승인, 착공, 완공을 거쳐 영업을 개시하게 된다.

동 사업의 원활한 추진을 위해 국가는 내륙 물류기지와 연결되는 진입도로, 철도인입선, 상수도인입시설 등 기간시설은 정부에서 직접 건설하고, 민간 사업자는 단지 내 부지 조성과 화물 취급장, 배송센터, 철송장, 컨테이너 장치장(CY), 컨테이너화물 작업장(CFS) 등 기지 내 시설 설치를 한다.

민간 투자사업으로 추진되는 내륙 물류기지의 건설에는 막대한 사업비가 투자되는 반면, 투자비 회수에는 장기간이 소요되어 민간 사업자가 단독으로 사업을 추진하는 데는 많은 어려움이 있으므로 운송업체, 택배업체, 화주, 선주 등이 컨소시엄을 형성하여 민간사업을 추진하고 있으며, 이에 국가는 민간 사업자 사업자금의 원활한 융통을 위해 토지매입비 전액과 토지매입비를 제외한 민간 투자사업비의 15~40%를 5년 거치 15년 상환조건으로 장기 저리의 재정 융자를 지원하고 있다.

내륙 물류기지 건설 추진 현황을 살펴보면 우선 1단계로 수도권의 의왕ICD와 군포 복합물류터미널 및 부산권의 양산ICD와 양산 복합물류터미널은 1994년 11월부터 총 240만㎡ 규모의 복합물류터미널과 ICD를 건설하여 연간 컨테이너 277만 TEU, 일반화물 952만 톤을 처리할 수 있는 시설을 갖추고 2003년부터 본격적으로 운영 중에 있다. 2단계 사업 중 전남 장성군에 위치한 호남권 내륙 물류기지는 1998년부터 건설을 시작하여 2005년 일부 시설을

준공하여 일반화물 126만 톤을 처리할 수 있는 시설을 갖추고 운영에 들어갔다.

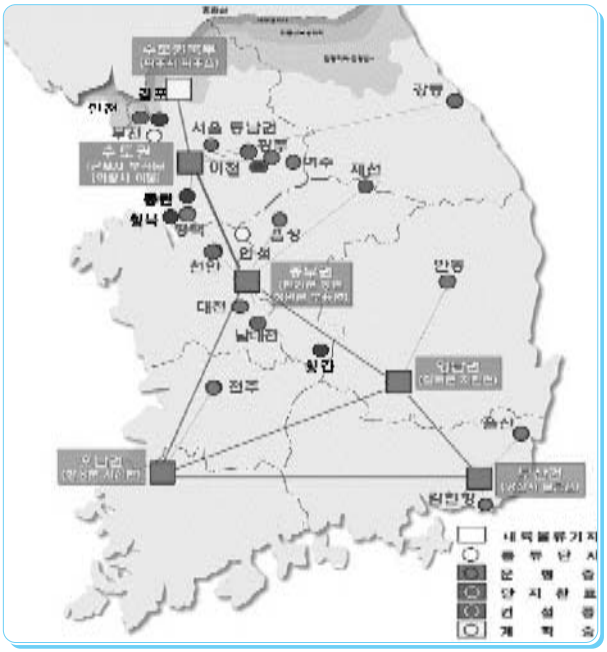
그리고 중부권 내륙 물류기지는 충북 청원군과 충남 연기군이 접한 지역(현 세종시)에 48만㎡ 규모로 2007년 5월 본격적인 공사를 착공하여 진입도로 및 인입철도 등 기반시설을 2009년 12월 완공하여 2010년 2월 준공 전에 임시 운영을 시작하였으며 2010년 6월 전체 시설을 준공하여 운영 중에 있다. 이에 따라 연간 컨테이너 35만 TEU, 일반화물 236만 톤을 처리할 수 있는 능력을 추가로 확보하게 되었다. 5대권역 중 마지막으로 준공된 영남권 내륙 물류기지는 경북 칠곡군에 46만㎡ 규모로 2007년 2월 본격적인 공사를 착수하고 2010년 11월 전체 시설을 준공하여 연간 컨테이너 33만 TEU, 일반화물 35만7,000톤을 처리할 수 있는 능력을 갖추고 운영 중에 있다.

또한 최근 택배화물 증가에 따라 수도권 군포 복합물류터미널의 처리능력이 한계에 도달해 시설 확충 사업을 추진하였다. 화물 취급장 2동, 배송센터 7동, 복합창고 2동 등 35만㎡ 부지에 2008년 12월 본격적인 공사를 착수하고 2012년 12월 준공하여 본격적인 운영에 들어가 연간 일반화물 565만 톤을 처리할 수 있는 능력을 추가 확보하였다.

이로써 내륙 물류기지의 연간 화물 처리 능력이 컨테이너 277만 TEU에서 68만 TEU가 늘어난 345만 TEU로 증가했으며, 일반화물 처리 능력도 1,078만 톤에서 1,158만 톤 증가한 2,236만 톤으로 크게 확충되었다.

현재 경기도 파주지역에 추진 중인 수도권 북부 내륙 물류기지는 개성공업지구 활성화 등 남북간 교역량 증가, 남북 교통망 연결, 수도권 북부지역의 물동량 증가 등의 여건 변화에 대응하고자 민간 제안사업으로 추진하였으며, 2007년 4월 사업시행자 지정 및 2009년 7월 실시계획을 승인하여 2015년 준공을 목표로 30만㎡ 부지에 화물 취급장 4동, 배송센터 4동 및 컨테이너 야드 7만㎡를 조성하게 되며, 본 공사가 완료되면 연간 컨테이너 23만 TEU, 일반화물 170만 톤을 처리할 수 있는 시설을 추가 확보하게 된다.

그림 8-3-20 전국 5대 권역 내륙 화물기지 위치도



나. 물류단지 조성

1) 추진 배경

개별적으로 산재되어 설치되는 물류 관련 시설을 한 장소에 집단화 · 단지화함으로써 물류 활동에서 규모의 경제를 실현하여 물류비를 절감하려는 목적으로, 물류단지의 개발을 촉진하기 위하여 유통단지개발촉진법(1996년 시행)을 제정하였고, 물류단지의 원활한 공급을 위하여 2007년 화물유통촉진법과 유통단지개발촉진법을 개편하여 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'로 전면 개정(2008년 2월 4일 시행)하였다.

그동안 물류시설 용지(물류터미널, 집배송 시설, 창고, 농수산물종합물류센터 등)와 상류시설 용지(도 · 소매시설, 농수산물도매시장 · 공판장 등)는 개별 입지 형태로 도심지에 위치하여 도시 내 교통난 심화, 기업 물류비 증가, 운송 효율 저하, 도시 발전 저해 등의 부작용을 가져왔다. 이러한 개별 입지 물류시설들을 집단화하려면 높은 토지 취득 비용, 경직된 토지 이용 규제 등의 문제가 있어 곤란을 겪어왔다. 따라서 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'에 근거한 물류단지 개발 사업을 통해 각종 물류단지시설(물류시설 · 상류시설을 모두 포함)과 금융 · 보험 · 정보 · 입주자 편의시설 등의 지원시설을 집단화하는 데 어려움이 최소화될 수 있도록 물류 정책을 시행하고 있다.

물류단지는 광역권 거점 역할을 하는 내륙 화물기지과 함께 내륙 물류 거점시설의 지역별 중추로서, 도시 간 대량 트럭 수송의 거점으로 내륙 물류 네트워크의 한 축을 형성하게 된다. 물류단지 개발에 따르는 경제 · 사회적 편익을 보면 첫째, 물류단지까지는 대형 화물차로, 물류단지에서 도심지 등 상품 소비지까지는 소형 화물차로 운송하는 권역별 연계수송(Inter-modal Transportation)이 가능해짐에 따라 중복 · 교차 · 중계 수송이 감소돼 시간적 · 금전적 물류비의 절약이 가능하다.

둘째, 규모의 경제 효과로서 먼저 공동 수 · 배송이 촉진돼 공차율 감소, 중복 운행 방지, 도심 교통체증 원활화 등의 이점이 파생된다. 그리고 동종 · 유사 업종의 물류시설을 단지화하여 공동구매, 협업화 사업 여건 조성, 공동가공 처리, 공동 수 · 배송 실시가 가능하므로 유통업의 생산성이 증가한다.

셋째, 물류산업 진흥의 효과로서 도소매 기능, 농수축산물의 도소매 기능, 공동 집배송 기능 등 상류시설과 화물하역 · 운송 기능, 차고지 기능, 창고 기능 등 물류시설이 복합적으로 갖추어지는 물류산업시설의 집적화로 물류산업의 아웃소싱 증가, 물류기업체의 대형화, 물류시설의 기계화 · 정보화가 촉진된다.

넷째, 물류 구조 개선 효과로서 낙후된 도매 기능의 강화 및 유통경로 단축으로 물류 비용이 절감된다.

다섯째, 토지 이용의 합리화 효과로서 구도심권 등에 산재되어 있는 유통 물류업 시설의 집단화 및 도심 부적격 시설의 교외 배치로 도시 재개발 효과 및 물류단지 자체로서 지역경제의 중심 거점시설로 특성화된 토지이용에 따른 부가가치 증대 효과를 얻게 된다.

2) 물류시설개발종합계획의 수립

물류시설개발종합계획은 상위 계획인 국토종합계획에 의거하여 수립하는 물류단지 개발에 관한 포괄계획으로 5년간 물류단지 공급 예상 물량과 권역별 배치 방안을 제시하는 계획이다. 본 계획의 목적은 급변하는 물류 환경에 능동적으로 대처하기 위하여 물류 거점시설인 물류단지의 계획성 있는 개발을 유도하여 중복 투자를 방지하고 물류체계의 효율성을 높이는 데에 있다.

표 8-3-6 물류시설개발종합계획(2008~2012년)에 의한 물류단지 순공급 규모

(단위: 만㎡)

권 역 별		시·도 별	
권 역	순 공급면적	행정구역	총 공급면적
합 계	1,223		1,643
수도권	569	서울특별시	79
		인천광역시	39
		경 기 도	605
중부권	229	대전광역시	102
		충청북도	103
		충청남도	162
호남권	123	광주광역시	14
		전라북도	108
		전라남도	20
대경권	89	대구광역시	23
		경상북도	89
동남권	170	부산광역시	52
		울산광역시	67
		경상남도	124
기 타	39	강 원 도	47
		제주특별자치도	9

제1차 유통단지개발종합계획 기간(1997~2001년) 중에는 전국 9개 권역 28개 물류거점에 2,810만㎡의 물류단지를 공급할 계획이었으나 외환위기 등 경제 여건의 악화로 248만㎡ 지정에 그쳤으며, 제2차 유통단지개발종합계획(2002~2006년)에서는 변화된 경제 여건 등을 감안하여 전국 16개 시 · 도를 경제권 · 생활권을 고려하여 10개 권역으로 구분하고 권역별로 물동량을 예측하여 제1차 계획기간 중 지정한 248만㎡을 포함하여 총 1,215만㎡의 물류단지 공급계획을 수립하였다.

'물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률' 로 전면 개정(2007년 8월) 이후 물류시설개발종합계획(2008~2012년)에서는 지자체의 외자 유치 노력과 추진 의지, 물류업계의 의견을 적극 반영하고 목표 연도 물류단지 수요 면적은 전국 시도를 6개 권역별로 구분하고 권역별 물동량 등을 고려하여 1,223만㎡의 물류단지 공급으로 물류 거점망을 구축한다는 계획을 수립하였다.

3) 지원 현황

물류단지 개발 사업을 활성화하기 위하여 1995년 유통단지개발촉진법 제정 시부터 각종 지원 대책을 마련하였다. 먼저 물류단지 지정 고시가 있은 때에는 토지보상법상의 사업 인정 고시가 있은 것으로 간주되어 토지 수용권이 부여된다. 또한 물류단지 개발에 관한 실시 계획 승인을 받으면 도시 관리 계획의 결정 등 관계 법률에 의한 각종 인 · 허가를 받은 것으로 의제 처리되도록 해 인허가에 따른 시간을 단축하고 절차를 간소화하였다.

세제 면에서도 많은 혜택이 부여되는데, 물류단지 개발 사업자의 경우 취득세 및 등록세가 면제되고 재산세가 50% 경감되며, 농지조성 부담금, 대체 산림자원 조성비, 개발 부담금, 기반시설 부담금이 감면되고 있다. 또한 물류단지 안의 조성 토지를 분양 시 물류단지 시설용 토지를 취득하는 사업자는 취득세 및 등록세가 면제되고 부동산을 취득한 날부터 5년간 재산세의 50%를 경감한다.

표 8-3-7 물류단지 건설비 국가 재정지원 현황

(단위: 억 원)

구 분	합 계	2000~2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
국고 보조	1,237	643	278	200	20	20	10	66

국가의 재정지원 현황을 보면 물류단지 진입도로 건설비의 90%를 지방자치단체에 보조하고 있다. 진입도로 건설비를 지원하는 것은 물류단지의 간선시설 접근성을 높여 교통 혼잡 감소 효과를 높이고 물류단지 개발 사업자의 재원조달 부담을 완화하여 물류단지를 조기 완성시켜 물류비 절감 효과를 극대화하는 데에 그 목적이 있으며, 2011년 12월까지의 추진 실적은 아래와 같다.

표 8-3-8 물류단지 개발사업 추진 현황

(2011년 12월 31일 현재)

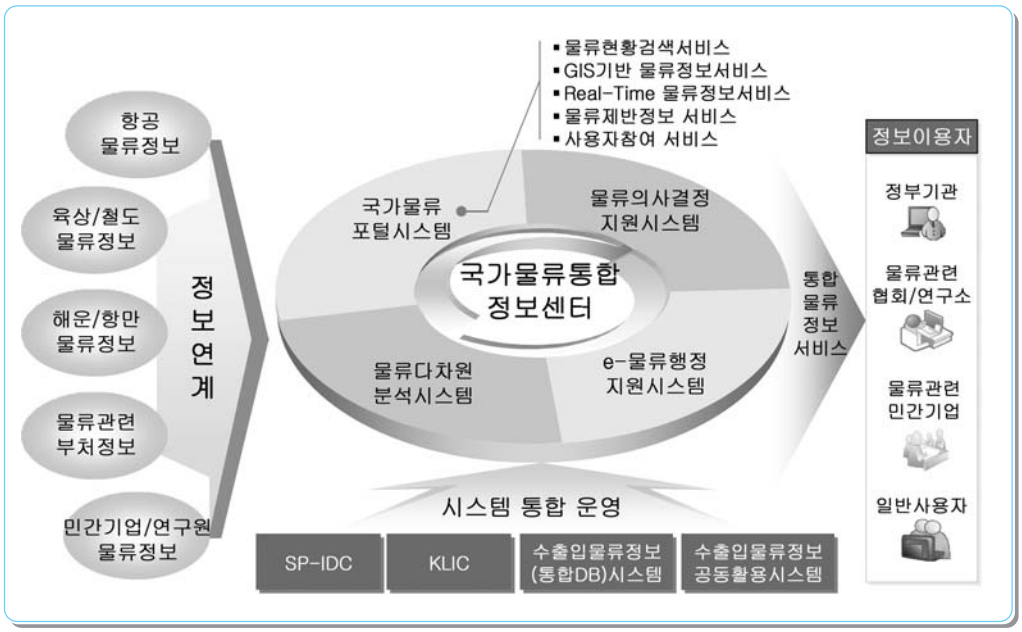
구 분	물류단지 사업명	위 치	규모(만㎡)	사업비/국고 보조(억 원)	사업 기간	비고
합 계		23개소	1,080	44,214/1,237		
운영 중 (11개소)	감천항	부산 서구 암남동	21	3,761/ -	1991~2011	
	대 전	대전 유성구 대정동	46	1,590/ 354	1998~2003	
	진 장	울산 북구 진장동	67	2,177/ 75	2000~2015	
	여 주	경기 여주군 여주읍	26	478/ 88	1999~2010	
	음 성	충북 음성군 대소면	28	382/ -	1998~2007	
	안 동	경북 안동시 풍산읍	23	185/ 4	2005~2007	
	장 동	전주시 덕진구 장동	19	257/ 9	2004~2007	
	도 일	경기 평택시도일동	49	852/ 51	2003~2008	
	광 주	경기 광주시 도척면	28	593/ -	2003~2009	
	동남권	서울 송파구 문정동	56	8,410/ 201	2004~2014	
	천 안	충남 천안	46	1,518/202	2000~2011	
공사 중 (11개소)	강 릉	강원 강릉시 구정면	17	489/ 178	1999~2011	
	제 천	충북 제천시 봉양읍	16	261/ 14	2003~2011	
	남대전	대전시 동구 구도동	56	1,568/ -	2008~2013	
	이천 패션	경기 이천시 마장면	80	2,460/ -	2009~2012	
	광주 초월	경기 광주시 초월읍	27	1,515/ -	2009~2012	
	아라뱃길 인천	인천 서구 경서동	115	3,292/ -	2010~2012	
	원 곡	경기 안성시 원곡면	68	2,046/ 42	2009~2013	
	황 간	충북 영동군 황간면	26	248/ 23	2010~2013	
	아라뱃길 김포	경기 김포시 고촌면	90	4,232/ -	2010~2012	
	동 탄	경기 화성시 동탄면	47	2,220/ -	2010~2015	
	청 북	경기 평택시 청북면	83	3,313/ -	2011~2013	
단지 지정 (1개소)	오 정	경기 부천시 오정동	46	2,367/ -	2008~2015	

다. 물류정보화

국가 물류정보화 사업은 정보통신기술을 이용하여 육상 · 해상 · 항공을 통한 수출입 화물의 물류 서비스 및 국내 화물유통과 관련된 물류 활동을 효과적으로 지원하고 물류 활동에 수반되는 정보 흐름을 전산화 · 자동화함으로써 국가 경쟁력을 강화시키기 위한 사업이다.

국가 물류정보화 사업의 기능은 크게 세 가지로 나누어 볼 수 있는데 첫째는 물류정보화에 대한 각종 데이터를 하나의 허브로 구축하고 이를 분석 가공하여 정부 및 물류기업에 제공해 물류 정책 및 기업의 의사결정을 지원하는 것이다.

그림 8-3-21 국가물류통합정보센터 개념도



정부에서는 이를 위하여 1995년에 물류정보망 구축 근거를 마련하고 1996년 4월 전담사업자(한국통신, 한국물류정보통신(주))를 지정하여 물류정보망을 구축하였고, 2011년 4월 1일부터는 이를 확대 · 개편한 국가물류통합정보센터(NLIC)를 통하여 물류 정보를 제공하고 있다.

본 센터에서는 국토해양부(항만운영 정보), 관세청(통관 정보), 철도청(철도운송 정보) 등 기관별로 별도 조회하던 수출입 관련 화물의 처리 상태를 통합하여 One-Stop으로 제공한

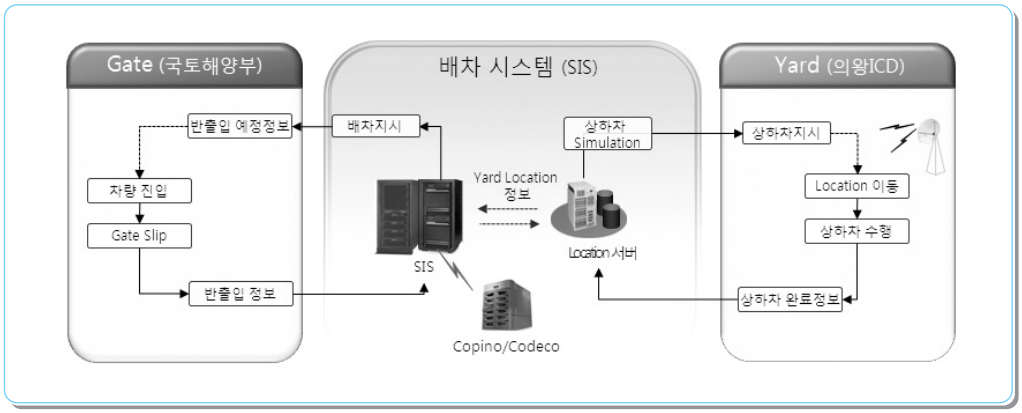
다. 또 수출입 화물의 선하증권(B/L, Bill of Landing) 번호, 컨테이너 번호, 화물관리 번호를 입력하면 해당 화물의 정확한 처리 상태와 물류 흐름의 전체 과정을 한눈에 파악할 수 있어 기업에서 화물 처리에 대한 체계적인 관리 및 신속한 의사결정의 지원이 가능하다.

둘째는 행정기관에서 수행하는 물류 행정에 대하여 물류 관련 기업 등 민원인이 편리하고 신속한 서비스를 받을 수 있도록 지원하는 것이다. 특히 2012년 현재 '화물자동차 운수사업법'에 의한 화물운송 실적 신고를 지원하기 위한 시스템을 구축 중이며, 이 시스템이 구축되면 민원인은 편리하게 행정기관에 실적 신고를 할 수 있고, 행정기관은 신속한 대민 지원이 가능하게 될 것이다.

그림 8-3-22 화물운송실적관리시스템 개념도

셋째는 물류산업의 비용 절감 및 경쟁력 제고를 연계하여 지원하는 것이다. 이는 항공·항만·내륙 물류기지에 대한 정보화 사업으로 물류 흐름의 전 과정을 파악하고 이를 통해 물류비용을 절감하여 물류산업의 경쟁력을 향상시키며 국가 물류 경쟁력을 제고하는 데 기여하는 것이다.

그림 8-3-23 의왕ICD 야드자동화시스템 구축 개념도



이와 더불어 세계적인 물류 경쟁력 확보를 위하여 글로벌화물추적시스템(GCTC)을 구축하고 세계적인 물류정보망을 구축하기 위한 노력을 경주하고 있다.

그림 8-3-24 한 · 중 · 일 물류정보망 구축 예상도

5. 항만 재개발 등을 통한 배후도시 성장 촉진

가. 추진 배경

항만과 배후도시의 성장, 선박의 대형화, 화물의 컨테이너화 등의 물류 환경 변화는 자연스럽게 신항만 건설을 유도하고 기존 항만의 기능적 노후화 및 유휴화를 가속화시키고 있다. 또한 국민소득의 지속적 향상, 주5일 근무제 확산 등으로 국민들의 여가활동과 쾌적한 환경에 대한 수요가 크게 증대하면서 기존 노후 · 유휴 항만의 적절한 개발과 활용에 대한 요구도 더욱 증가하였다.

이에 정부는 노후 항만과 그 주변 지역의 동반 성장을 유도하고 증가하는 수상레저 및 관광 수요에 부합하는 대규모 워터프런트(Waterfront) 개발을 추진하고자 항만 재개발 사업을 추진하고 있다. 이를 통해 노후 항만이 주변 도심의 발전을 저해하는 요소에서 지역 성장을 유도하는 경제 거점으로 기능하도록 하고, 접근이 제한적이었던 수변공간을 시민의 친수여가 공간으로 제공하는 등 항만 지역의 지속적 발전에 기여하고자 한 것이다. 더불어 각종 항만공사로 인하여 새로이 조성되는 준설토 투기장의 경우에도 배후도시와 연계해 주거, 상업, 관광 등 도시기능을 갖춘 단지로 개발하여 지역 경제 활성화에 기여하고자 항만 재개발 사업의 일환으로 추진하게 되었다.

나. 항만 재개발 기본계획 수립 등 정책 추진 기반 조성

정부는 노후 · 유휴 항만을 지속적으로 관리하고 항만 재개발을 효율적으로 추진하기 위해 '항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률'을 제정(2007년 5월)하고, 10년 단위 기본계획인 '항만 재개발 기본계획'을 수립 · 고시(2007년 10월)하였다. 이후 2009년 6월에는 민간투자 활성화를 위한 민간 공모 제도 등을 반영하는 법 개정을 추진하면서 항만개발과 재개발을 일원적이고 효율적으로 관리하기 위해 유사법인 항만법과 통합하였다.

2007년 고시된 제1차 항만 재개발 기본계획에서는 항만시설의 노후 및 유휴 정도, 대체항만 유무, 개발 시기, 도시 계획적 잠재력, 정책과의 연관성 및 개발 후 파급 효과 등을 종합적으로 검토하여 10개 항 11개소의 항만 재개발 예정구역을 결정 · 고시하였으며, 이후 2009년 4월에 지자체 요청에 따라 1개 항만(고현항)을 추가 고시하였다. 그러나 이후 세계경제위기 여파에 따른 민간 PF 침체 등 항만 재개발 사업의 모멘텀이 약화되면서 대다수의 예정 지역이 실질적인 사업 시행의 단계에 이르지 못하고 전반적으로 부진을 면치 못하였다. 이에 민간 참여를 보다 활성화하고 1차 기본계획에 반영되지 못한 지역 중 지자체 · 주민의 지속적인 재개발 요구를 수용하기 위해 2012년 4월 '제1차 기본계획 수정 계획(2011~2020

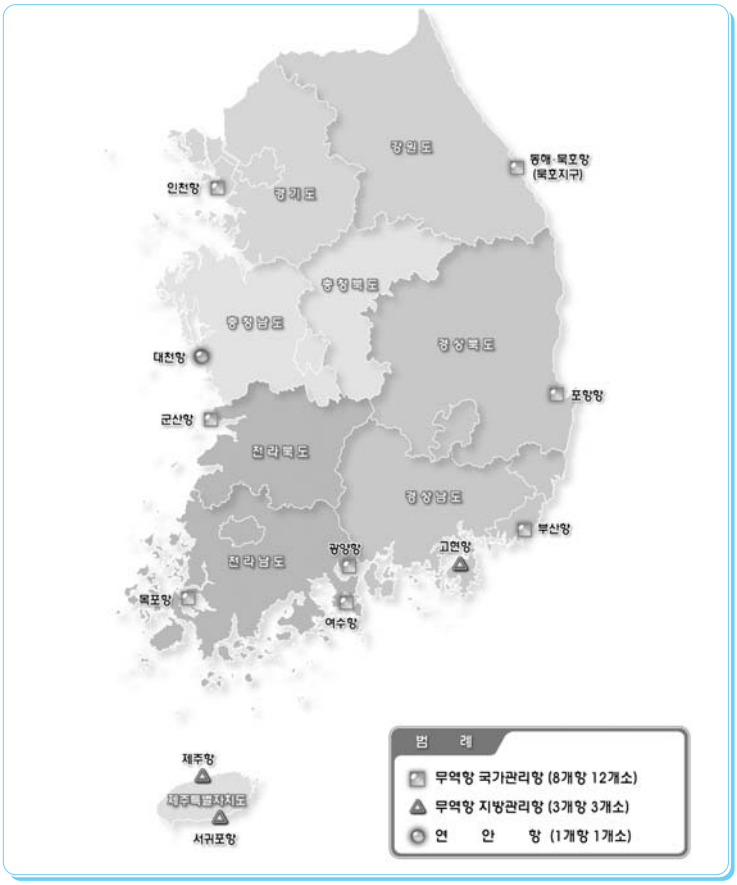
년)' 을 수립하여 고시하였다. 제1차 항만 재개발 기본계획 수정 계획에서는 기존의 기본계획상 토지 이용 계획이 세밀하여 민간사업 제안 시 창의적 계획을 제약한다는 지적에 따라 포괄적 지구 개념을 도입하여 토지 이용의 융통성을 부여하였다. 또한 기존 10개 항만 12개소에 인천항 내항, 제주 서귀포항 등 2개 항만 4개 대상지가 추가되어 총 12개 항 16개 대상지가 선정되었으며, 총 개발면적이 14,130천㎡, 상부 건축비를 제외한 총 사업비는 6조3,000억 원 규모에 이르는 상황이다.

표 8-3-9 **항만 재개발 예정구역 현황**(2012년 4월 기준)

대상 항만	대상지	면 적	총 사업비[10]	비 고
인천항	영종도 투기장	3,161	857,903	
	내항	300	193,972	신규
대천항	보령시 대천항	326	256,677	
군산항	군산항	474	130,540	
목포항	내항	135	14,044	
	남항	376	99,764	
제주항	제주항	391	210,090	
서귀포항	서귀포항	69	37,267	신규
광양항	묘도 투기장	3,121	211,271	
여수항	여수 신항	1,176	566,906	완료
고현항	거제 고현항	919	662,789	
부산 북항	중앙부두, 1~4부두	1,527	2,038,837	시행 중
	자성대(5,6) 부두	748	804,049	신규
	용호 부두	38	13,746	신규
포항항	포항항	174	85,749	
동해 · 묵호항	묵호항	1,195	146,631	
합 계		14,130	6,331,054	

10) 상부 건축물 제외한 금액(사업계획 수립 단계에서 검토).

그림 8-3-25 항만 재개발 예정구역 현황(2012년 4월 기준)



다. 부산 북항 재개발사업 추진 활성화

항만 재개발사업 중 가장 선도적으로 추진되고 있는 부산 북항 재개발사업은 노후화되고 기능이 저하된 부산 북항 일반 부두 지역을 국제적인 해양관광 거점이자 비즈니스 · 물류 거점으로 재개발함으로써 지역 경제 발전의 신성장 동력을 확보하고자 하는 사업으로 기반시설 건설비 2조390억 원을 포함, 총 사업비가 8조5,000억 원의 대규모 사업이다.

» 부산 북항 재개발사업 개요 (2012년 5월 기준)

◇ 사업목표: 친수 공간 및 국제 해양관광, 비즈니스 · 물류 거점
◇ 사업기간: 2008~2019년
◇ 사 업 비: 8조 5,190억 원 (정부, BPA, 부산시, 민자)
2조 390억 원(정부 3,700억 원 · BPA 1조6,690억 원), 6조4,800억 원(상부 민자 개발)
◇ 사업구역: 북항 1~4부두 및 중앙부두, 여객부두
◇ 사업규모: 152만㎡(기존부지 39만㎡, 매립조성 70만㎡, 해안부 43만㎡)

무엇보다 부산 북항 재개발사업은 우리나라 항만 역사상 최초로 시도되는 항만 재개발사업으로 그 의의가 매우 큰 사업이며, 향후 추진될 항만 재개발사업의 모델로서도 그 의미가 크다고 하겠다. 부산 북항의 재개발 필요성에 대하여는 오래전부터 논의가 있어왔는데, 특히 1995년부터 도시 외곽지역인 가덕도 북측 지역에 부산항 신항이 개발되기 시작함에 따라 시설이 노후되고 경쟁력이 떨어지는 부산 북항 재래부두의 기능을 신항으로 이전하고 재개발을 하여야 한다는 의견이 대두되기 시작했다. 이후 2004년부터 본격적인 논의를 거쳐 마스터플랜 수립(2007년 7월), 항만 재개발 기본계획 반영(2007년 10월) 등 사업 시행 기반이 이루어졌고, 이명박 정부에 들어서 사업계획 수립 및 사업구역 지정 고시(2008년 5월), 1-1단계 구간 실시 계획 승인(2008년 11월) 등 본격적으로 사업이 추진되기에 이르렀다. 이후 부산항만공사(BPA)에서 2008년 12월 작업장 조성공사를 착공하였고, 2009년 2월에는 정부 재정지원 사업인 외곽 시설 호안 축조공사가 착공되었으며, 2010년 1월 BPA에서 1-1단계 부지조성공사에 착수하여 2012년 5월 말 현재 공정률이 부지조성 공사 1-1단계 72.1%, 1-2단계 22.6%, 외곽 시설 호안 축조공사 75.2%에 달하는 등 계획에 따라 차질 없이 추진 중에 있다.

또한 정부 재정 지원이 당초에는 외곽 시설 호안 축조공사에 한정되었으나, 2008년 12월에 침체된 경기 부양을 위해 추진된 국토해양부의 한국형 뉴딜프로젝트 10개 사업에 본 사업이 포함된 이후 국제여객부두(2012년 5월 현재 공정률 24.3%)와 충장로 지하차도 기본설계(2012년 3월 착수)까지 재정지원이 확대되면서 사업이 더욱 활성화되는 계기가 되었다.

그림 8-3-26 부산 북항 재개발사업구역 시행 전 현황(2008년 기준)

그림 8-3-27 부산 북항 재개발사업 시행 조감도(2008년 기준)

한때 상부시설 개발을 위한 민간 사업자 공모가 경기 침체 등으로 유찰(2009년 9월)되는 등 사업 추진이 지연되기도 하였으나, 공모 조건 조정 등을 통한 재공모(2011년 4~8월) 결과 우선 협상 대상자를 선정(2011년 8월)하고, 마리나 개발에 참여할 민간 사업자로 싱가포르의 SUTL 사(社)를 선정(2011년 12월)하는 등 최근 사업이 다시 활성화 단계에 들어섰다.

그림 8-3-28 부산 북항 재개발사업계획 토지 이용 계획(2008년 5월)

» 북항 재개발사업 주요 추진 경위(2008~2012년)

- ○ 2008. 4. 17 : 도시관리계획 결정(중도위 원안의결)
- ○ 2008. 5. 19 : 사업계획 수립 및 사업구역 지정 고시
- ○ 2008. 11. : 실시 계획 승인(1-1단계)
- ○ 2008. 12. : 작업장 조성공사 착공(BPA)
- ○ 2009. 2. : 외곽 시설 축조공사 착공(재정)
- ○ 2009. 9.18 : 상부개발 민간 사업자 공모(2009. 5~9) 유찰
- ○ 2010. 1. : 1-1단계 부지조성공사 착공(BPA)
- ○ 2011. 1. : 1-2단계 부지조성공사 착공(BPA)
- ○ 2011. 4. 4 : 상부개발 민간 사업자 재공모(2011.8.1)
- ○ 2011. 5. : 국제여객부두 축조공사 발주(착공 8월, 재정)
- ○ 2011. 6. : 국제여객터미널 건축공사 일괄입찰 공고(BPA)
- ○ 2011. 8. 18 : 상부개발 우선 협상 대상자 선정(GS 컨소시엄 단독 신청)
- ○ 2011. 12. 20 : 마리나 시설 민간투자 유치(SUTL 우선 협상 대상자 선정)
- ○ 2011. 12. 29 : 국제여객터미널 건축공사 실시설계 적격자 선정
- ○ 2012. 2. 20 : 국제여객부두 2단계 공사 발주(착공 6월, 재정)
- ○ 2012. 3. 27 : 충장로 지하차도 기본설계 착수(재정)

라. 기타 항만 재개발 추진

기본계획에 반영된 16개 예정지역 중 사업 시행의 단계에 이른 곳은 부산 북항 재개발과 여수세계박람회가 개최된 여수항 재개발 두 곳으로, 이외 예정지역은 기존 시설의 이전 등 항만 기능 재배치와 관련하여 이전 시기가 2014년 이후로 계획되어 있거나 사업 여건이 열악하여 민간 참여가 다소 저조한 상황이었다. 이에 정부는 항만별 타당성 조사 용역을 통해 적합한 사업계획(안)을 모색한 바 있으며, 최근 고시한 제1차 기본계획 수정 계획을 통해 항만별 여건을 고려한 차별화된 계획을 부여하고 토지 이용 계획의 융통성을 부여하는 등 사업 활성화를 위해 지속적으로 노력하고 있다. 특히 기존 기본계획에서 제시한 항만별 재개발 계획이 단순한 해양 랜드마크 형상화에 그쳐 지역의 독자성과 특수성을 반영하지 못하였으며 인근 지역의 산업 여건 등을 고려하지 못하고 친수 · 관광형 해양도시 일변도라는 문제의식에 따라, 지역별 특성을 감안하고 항만-도심 간 융화발전을 극대화할 수 있는 재개발사업이 되도록 수정 계획을 마련함으로써 기타 항만의 재개발도 활성화될 수 있는 계기를 마련하였다.

예를 들어 광양항 묘도 투기장은 친환경 에너지 관련 산업 집적공간으로, 대천항 투기장은 수산물 가공 · 유통 · 연구 등의 클러스터로 개발하여 지역의 성장 거점이 되도록 기본 방향을 설정하였고, 군산항의 경우에는 근대 개항도시의 역사성을 보전하여 원 도심과의 연계 · 활성화 방안을 강구토록 하였다. 이에 사업 여건이 양호한 준설토 투기장은 민간을 중심으로 사업계획이 구체화되고 있으며, 지자체나 항만공사에서 사업 시행을 위해 민간투자 유치 등을 검토하는 등 향후 기타 항만의 재개발 사업도 본격화될 것으로 기대된다.

6. 해외항만개발 협력 사업 확대를 통한 해외 항만시장 진출 지원

아프리카 중부 내륙의 콩고 민주공화국(DR콩고) 재건부 공무원 A씨는 2010년 한국 부산을 찾았다. 한국 정부와 콩고 민주공화국 정부의 항만개발 협력에 관한 MOU에 따른 한국 정부의 지원하에 한국의 부산항 등 선진 항만을 견학하고 한국의 항만 정책, 항만 개발 및 운영 등에 관한 교육을 받기 위해서다. A씨는 DR콩고가 아프리카에서 3번째로 넓은 국가임에도 불구하고 해안의 길이가 30km에 불과하여, 수출입 물량을 처리하기 위해 신항만의 개발이 필요하다고 생각하고 있다. 부산항, 광양항을 비롯해 조선업, 해운업 등 한국의 발전된 항만 산업을 보면서 한국을 발전 모델로 삼아 고국에 필요한 정책을 만들어야겠다고 생각했다.

가. 추진 배경

해외항만개발 협력 사업은 한국의 선진 항만 기술 전수를 통해 개도국의 항만 인프라 개발을 원조하고, 이로써 구축한 양국 간 파트너십을 기반으로 국내 기업의 항만 개발 사업의 수주를 지원하기 위해 시작되었다.

항만 인프라는 수출입 물동량의 99% 이상을 처리하는 관문으로 한국의 수출과 무역을 통한 경제성장에 핵심적인 역할을 담당해왔다. 정부는 그간 지속적으로 항만 인프라에 대한 투자를 확대해왔으며, 특히 한국은 각기 다른 해안의 특성에 따른 항만 건설 기술과 IT기술을 접목한 항만 자동화 운영 기술에 강점을 가지고 있다.

한국의 대표 항만인 부산항은 세계 제5위의 컨테이너 항만이자 세계 제2위의 환적항이다. 또한 개항 이래 신항 개발, 재개발 등 항만의 생애 주기를 모두 경험해왔다.

이러한 경험을 바탕으로 정부는 개도국의 항만 개발을 지원하고, 이를 통해 국내 기업의 해외항만개발 사업 진출을 지원하기 위해 2008년 해외항만개발 협력 사업을 시작하였다.

나. 주요 내용

해외항만개발 협력 사업을 통해 한국은 우리의 항만 개발 경험을 바탕으로 개도국의 항만 기본계획 수립 또는 특정 항만에 대한 타당성 조사(Feasibility Study)를 무상으로 지원한다.

상대국 교통부 또는 항만청과 협의를 통해 상대국이 필요로 하는 항만에 대해 컨설팅을 실시하고, 해당 타당성 조사에 적합한 국내 엔지니어링 업체를 선정하여 조사를 수행한다. 타당성 조사는 현지 조사를 포함한 기초 자연 여건 · 기존 항만 조사와 더불어 해당국 항만 개발 수요 전망 분석 · 개발의 기본 방향 설정 · 개발 규모 · 주요 시설 계획 등 평면배치 계획 수립, 사업비 산정 및 경제성 · 재무성 분석 등을 주요 내용으로 한다. 한국 기업의 다년간의 항만 개발 경험과 설계 능력을 바탕으로 상대국 정부가 곧바로 활용이 가능한 수준의 보고서를 제공한다.

또한 해외항만개발 협력 사업의 일환으로 물류 · 항만 분야 업무에 종사하는 개도국 정부의 공무원, 연구원, 공공기관 종사자 등을 한국으로 초청하여 한국의 항만을 직접 보고 느낄 수 있는 기회를 제공한다. KOICA의 협력 아래 이루어지는 본 연수 프로그램은 항만 정책, 항만 개발 및 운영에 관한 이론 교육과 더불어 부산항, 광양항 및 조선소 · 제철소 등 산업단지 시찰을 통해 한국의 발전된 물류 · 항만 현장을 견학하는 것이다. 본 프로그램을 통해 개도국 공무원 등은 한국에 대한 호의적인 인상을 구축하고, 그들과의 인적 네트워크 구축은 향후 해당국 사업 진출에 도움이 될 것이다.

다. 투르크멘바시항 현대화사업으로 살펴본 항만개발 협력 사업

국토해양부는 2009년 중앙아시아의 신흥 자원 부국으로 떠오른 카스피해 연안의 투르크메니스탄과 '항만 개발 협력에 관한 양해각서'를 체결하고, 투르크멘바시항 현대화사업 타당성 조사 프로젝트를 수행하였다.

투르크멘바시항은 카스피해 내에서 유라시아를 연결하는 최고의 지정학적 요충지로서, 카스피해 인근 국가 중 최고의 물류 허브로의 부상이 기대되는 곳이다. 그러나 항만 시설 노후화에 따른 화물 처리 지연과 카스피해 해운 수요 증가를 뒷받침할 만한 신조 · 수리 조선시설 부족으로 성장 잠재력을 충분히 실현시키지 못하는 상황이었다.

이를 해결하기 위해 투르크메니스탄 정부는 항만 현대화와 조선소 건립을 추진하고 있었지만, 항만 건설 · 운영 기술과 노하우가 부족하여 어려움을 겪고 있었다.

이에 우리 정부는 투르크멘바시항 현대화를 위한 3단계 개발계획 수립을 지원하고 향후 우리 기업이 투르크멘바시항 건설 사업에 진출할 수 있도록 투르크메니스탄 정부와 긴밀한 협의를 진행하고 있다.

라. 아프리카에서 중남미 · 중앙아시아로

해외항만개발 협력 사업은 사업 초기 카메룬, 가나, DR콩고 등 아프리카 주요국을 시작으로 ASEAN의 필리핀, 캄보디아에 타당성 조사를 지원하고 있다.

2010년부터는 온두라스, 우루과이 등 해외건설의 신시장으로 손꼽히고 있는 중남미 항만 국가에 대한 지원을 진행 중이다. 특히 중남미 항만 시장은 2014년에 파나마 운하 확장 개통을 앞두고 그 중요성이 부각되고 있다. 태평양과 대서양의 주 연결 통로인 파나마 운하는 미국, 중국, 일본, 칠레에 이어 한국이 5번째로 이용량이 많은 운하이다. 파나마 운하의 확장(폭 32m, 4,500TEU급 → 폭 49m, 12,000TEU급) 개통 시 대형 선박의 기항지 변경으로 중미와 남미 동안의 항만 허브화 가능성이 높아지고, 우리 항만에도 많은 영향을 미칠 것으로 보인다. 이를 대비하기 위해 국토해양부는 온두라스, 우루과이와 MOU를 체결하고, 신항만 개발을 위한 타당성 조사를 지원하며 협력 관계를 유지하고 있다. 한국의 설계 · 시공사 또는 선사가 남미 시장에 진출 시 국토해양부와 상대국 정부의 협력 관계가 중요한 역할을 할 것으로 기대된다. 중남미 해외항만개발 협력 사업은 향후 브라질, 페루까지 확대할 계획이다.

중앙아시아 역시 항만 개발의 신시장으로 꼽히고 있다. 특히 카자흐스탄은 카스피해 연안국으로 유전과 자원이 풍부하며 전 세계에서 석유 생산이 피크에 도달하지 않은 몇 안 되는 국가 중 하나이다. 또한 카샤간 유전이 상업 생산을 시작하면 그 수입으로 교통 인프라 등에

대규모 투자를 진행할 것으로 예상되고 있다. 이에 국토해양부는 2012년 6월 카자흐 교통부와 '해운항만 협력에 관한 양해각서'를 체결하고, 구체적인 협력 방안을 논의 중이다.

해외항만 건설 시장 진출은 침체된 국내 건설 시장에 활력을 불어넣을 수 있는 계기가 될 것이다. 또한 해외항만개발 협력 사업은 해운 항만 강국으로서 현재의 위치에 안주하는 것이 아니라, 전 세계적으로 해운 항만 분야의 주도권을 확보하고 항만 시장을 리드하는 디딤돌이 될 것이다.

제 4 절 선진 해사안전체제 구축 및 위기대응 능력 강화[11]

1. 해사안전 선진화 기반 마련 및 체계적 안전관리 시행

가. 해사안전 행정의 의의 및 특성

1) 해사안전 행정의 법률적 근거

헌법(제34조 제6항)은 '국가는 재해(災害)를 예방(豫防)하고 그 위험으로부터 국민(國民)을 보호(保護)하기 위하여 노력하여야 한다' 고 규정하고 있으며 해사안전법(제4조)은 '국가 및 지방자치단체는 해양을 이용하거나 보존하기 위한 시책을 수립하는 경우에는 해사안전에 관한 사항을 고려하여야 한다' 라고 해사안전 행정의 법률적 근거를 제공하고 있다. 국토해양부는 '해양' 이라는 고유한 위험을 가진 특수하고 국제적인 분야를 담당하는 주무부처로서 '해사(海事)안전보장' 이라는 실천가치 달성을 위한 안전 행정을 집행하고 있는 것이다.

해사안전 행정의 국제법적인 근거로는 1994년 11월 국제적으로 발효된 이후 우리나라를 비롯한 155여 개국이 비준한 유엔 해양법 협약이 있다. 동 협약은 전문과 17개의 부로 구성된 320개 조문 및 9개의 부속서로 구성되어 있는데, 본문에는 총칙, 영해와 접속 수역, 해양 환경의 보호와 보전 등 해양과 관련된 모든 분야에 걸친 국제적 규범을 규정하고 있으며, 제91~94조에는 선박과 관련한 사항을 규정하고 있다. 우리나라가 체결하고 공포한 조약과 일반적으로 승인된 국제 법규는 우리나라 헌법에 따라 국내법과 동일한 효력을 가지며 관련 법률의 법원이 되고 있다. 특히 그 가운데 정부가 자국 선박에 대해 가지는 의무사항을 규정한 제94조 '기국의 의무' 는 해사안전 행정의 근거로 인용되고 있다.

2) 해사안전 행정의 의의

해사안전 행정은 해양 사고를 예방함으로써 해상에서 국민의 생명과 재산을 보호하는 데 최우선적인 목적이 있다. 우리나라 수출입 물동량의 99%를 차지하는 선박의 안전을 확보하고 안전한 해상교통로를 확보함으로써 우리나라 경제의 동맥이라 할 수 있는 해상물류를 촉진하고 해운산업의 지속적 발전을 지원하는 역할을 수행한다. 아울러 선박 관련 각종 안전기준을 담당하고 있어 우리나라가 자랑하는 조선 산업의 경쟁력 확보에도 커다란 영향력을 미

11) 해사안전정책과장 기술서기관 이상진

치고 있다. 또한 국민소득 2만 달러 시대를 넘어서면서 마리나 산업, 해양관광 등의 활성화로 안전하고 깨끗한 바다에 대한 국민적 욕구가 증대됨에 따라 해사안전 행정의 중요성은 더욱 강화될 것으로 예상된다.

3) 해사안전 행정의 연혁

해사안전 행정은 우리나라에서 가장 오래된 행정 분야 중 하나로 대한제국 시절에 시작되어 일제강점기를 거쳐 1948년 7월 정부조직법 제정으로 교통부가 설치됨에 따라 같은 해 11월에 해운국이 설치되었고 그 아래 해정과와 표지과를 설치한 게 대한민국 정부의 해사안전 행정의 시초이다. 1948년부터 1955년까지 교통부 소속 하에서 선박등록, 선박검사, 항해, 선원, 조선, 표지 등을 담당하는 해사안전 행정의 기틀을 잡았고, 1955년 상공부장관 소속 하에 해무청이 신설되면서 상공부로 기능이 이관되었다.

이후 1961년에 해무청이 폐지되면서 다시 교통부 소관으로 복귀하게 되는데 이때 조선 업무가 상공부에 존치하게 됨으로써 조선 행정이 지금의 지식경제부 소관으로 남게 되었다. 이후 교통부장관 직속으로 업무가 이루어지다가 1976년 해운항만청이 설치되면서 1996년 해양수산부가 발족할 때까지 해사안전 행정의 발전기를 맞게 되었다. 1996년에는 수산행정 기구인 수산청과 해운항만청의 통합으로 해양수산부가 출범하면서 해사안전 행정의 국제화·체계화를 이루면서 국제적 수준의 안전관리 행정체계를 갖추게 되었으며, 2008년 국토해양부가 출범하면서 해사안전정책관 소관으로 오늘에 이르고 있다.

나. 해사안전의 여건 변화 및 향후 전망

1) 해양사고 현황

해사안전 행정의 주요 목적인 해양사고의 발생 추이를 거시적으로 보면, 19세기 전반까지는 목조범선, 부정확한 해도, 해양과학 지식 부족 등으로 선박의 전손율이 10%에 달할 정도로 심각한 해양사고가 많이 발생하였다. 그러나 19세기 후반에 이르러서는 철제기선의 출현, 선박의 구조적 안전성 향상, 정확한 해도, 항해술, 통신기술 등의 발전으로 과거에 빈발하던 불가항력적인 사고가 줄어들었고, 20세기 전반부터는 해양사고가 현저하게 감소하였다. 그러나 이후 눈부신 과학기술의 발달로 IT와 첨단 기술이 적용된 항해 장비와 선박 건조기술, 의장기술의 혁신에도 불구하고 해양사고는 지속적으로 발생하였고, 특히 유류 운송이 증가하면서 해양환경 생태계를 파괴하는 유조선에 의한 대규모 해양 오염사고가 문제점으로 대두되고 있다.

이와 같이 최근의 해양사고 양상은 선박의 물리적 결함이나 불가항력적인 사고보다는 승

무원의 인적과실에 대한 사고로 주된 원인이 바뀌고 있으며, 해양사고에 따른 보호대상도 선박 및 화물 등 재산에서 여객, 승무원 등 인명안전과 해양환경으로 그 무게중심이 변하고 있다. 사고 유형도 선박 교통량이 증가하여 선박 간 충돌사고가 가장 큰 비중을 차지하며, 대규모 오염사고도 전 세계적으로 발생하고 있다. 과거와는 사뭇 다른 해상교통 환경으로 인해 새로운 해상안전의 위험 요소들이 등장하고 있는 것이다.

2) 국내외 여건 변화

국내에선 급격한 경제성장으로 해상 교통량이 폭발적으로 증가하고 있다. 또한 생활 수준이 향상되면서 3D 업종에 대한 기피 현상이 나타나, 선원 직업에 대한 매력이 감소하고 있다. 선원의 자질 저하와 승무 인원 감소가 급속히 진행되는 배경이다. 이런 가운데 특히 내항선 종사자의 경우 평균연령의 고령화로 내항 해운의 기반까지 위협받고 있는 실정이다. 또 우리나라는 태풍 이동 경로에 자리하고 있어 지구 온난화로 인한 기상 이변 등 해상교통 환경에 급격한 변화를 경험하고 있다. 향후 이에 대한 체계적이고 통합적인 해사안전 정책이 요구된다.

국외로는 국제해사기구(IMO)를 중심으로 선박 안전, 해양환경 보호를 위한 국제 규제가 지속적으로 강화되고 있다. 국제사회는 안전, 환경 기준에 적합하지 않은 선박은 원천적으로 운항을 금지하고 있다. 따라서 국적선사의 영업과 선박의 정상적인 운항을 위해서 이러한 국제 규제를 국내에도 적기에 도입해야 한다. 특히 선박 온실가스 규제, 선박 평형수 관리 규제, GBS(목적기반 건조기준), e-Navigation 등은 새로운 메가톤급 국제 규제의 발효를 앞두고 있어 해운 · 조선산업 전반에 커다란 변화가 예상된다. 또한 항공 분야에서 시행하고 있는 정부 안전행정에 관한 감사제도가 해사 분야에도 2015년부터 도입됨에 따라 해운산업의 생존과 경쟁력 강화를 위한 국가 해사안전 행정의 품질관리가 요구되고 있다.

3) 여건 변화에 따른 행정 중심 이동

이와 같은 국내외 해사안전 행정 여건의 변화에 따라 해사안전 정책의 무게중심도 현실에 맞게 변화를 거듭해왔다. 선박의 구조, 설비 및 항해장비 등의 결함이 줄어들고 선원의 인적과실이 안전관리 화두로 자리 잡기 시작하면서 선원 과실을 줄이기 위한 소프트웨어에 안전정책이 집중적으로 개발 · 추진되고 있다.

또한 IT 등 기술 혁신과 기술 융합 트렌드에 맞춘 차세대 선박설비 등 각종 기술 기준이 급속도로 고도화되고 있고, 새로운 국제 규제 도입, 북극 항로 개발, 기상 이변 속출, 소말리아 해적 등 대내외 여건의 급격한 변화에 맞춘 정책의 중심도 지속적으로 변화할 전망이다.

다. 선진국형 해사안전 관리 체계의 구축

1) 배경

2007년 12월 7일 오전 7시 6분경 충남 태안군 앞바다에서 홍콩 선적 허베이스피리트호와 삼성 예부선의 충돌 사고로 원유 약 1만900톤(1만2,547kℓ)이 해상에 유출되는 사고가 발생하였다. 이 사고로 3만4,703.5ha(충남지역 2만5,104.5ha, 전남지역 6,049ha, 전북지역 3,550ha)에 오염 피해가 발생하였고 약 12만8,000명의 피해민이 발생하였다.

그림 8-4-1 허베이스피리트호 및 삼성 예부선

정부에서는 이 사고를 계기로 국가 해사안전 관리 체계에 대해 고민하였고, 그 결과 국가 해사안전법령 체계 구축을 이명박 정부 국정과제로 선정하여 추진하게 되었다.

2) 해사안전법 제정의 의의

당초 해사안전 분야는 국제 협약을 국내에 수용하여 법령화하는 업무 프로세스의 특성상 국가 해사안전 관리를 총괄할 수 있는 기본법 성격의 법률이 마련되지 않았다. 따라서 전 부처 · 기관이 참여하는 국가 차원의 대책 마련과 시행이 쉽지 않았다. 이에 기존의 해상교통안전법을 전면 개정하여 제명을 '해사안전법'으로 바꾸어 시행(2011년 12월 16일)함으로써, 해사안전 정책 분야에 명실상부한 기본 법률을 마련하였다.

해사안전법 시행으로 해사안전의 법률적 효력을 배타적 경제수역까지 확대할 수 있게 되었고, 국가 및 지방자치단체의 해사안전 책무를 명시하고 국가 해사안전 기본계획과 연차별 시행계획을 수립하도록 함으로써 해사안전 정책 수립, 시행, 평가 및 환류 체계를 확립해 해사안전 정책의 실효성을 높일 수 있게 되었다. 또한 중앙정부, 지자체 등으로 분산된 안전관리 정책을 통합 · 조정하는 기능을 강화하는 계기가 되었다.

그림 8-4-2 국가 해사안전 기본계획(2012~2015년) 비전 및 목표

해사안전 기본계획은 2015년까지 세계 10대 해양안전 강국을 실현한다는 비전이다. 이를 위해 여객선 침몰, 유류 1,000kℓ 이상의 오염 피해를 동반한 대형 사고를 제로화하고, 인명 사상, 선박 전손, 해양 오염 등 해양사고를 20% 감소시킨다는 계획이다. 또한 해양사고로 인한 사망 · 실종자 수도 20% 줄여나간다는 계획이다.

3) 6대 추진 전략

첫째, 해양사고 원인의 약 90%를 차지하는 선원의 인적과실 예방을 위해 종사자 교육 내실화 방안을 개발한다. 여기에 중소형 선박 해기사 면허취득 요건 및 교육 방법도 실무 위주로 개편할 예정이다. 또한 예인선 및 위험물 운반선의 최저 승무 기준을 개선하여 선원의 피로도를 줄이고, 선원 복지 및 근로 여건을 개선해 우수 선원이 근무할 수 있는 여건을 조성해 나간다는 방침이다.

둘째, 5,000톤 미만의 단일선체 유조선 운항을 조기에 금지하는 등 중소형 유조선의 안전성을 제고하고, 항해장비 설치 확대, 소형선 항해장비 개발 보급, 노후 선박에 대한 안전검사 강화 등 선박 자체의 안전성을 강화한다.

셋째, 선사 안전관리 등급제 도입, 안전관리 대행사 전문화, 한국형 선박 안전관리 체제 정착을 통해 선사 자체의 안전관리 역량을 강화한다. 또 국적 외항선에 대한 안전관리 강화로 국적선의 안전등급 유지를 위한 대책을 지속해 나갈 예정이다.

넷째, 스마트한 해상교통 환경 조성의 일환으로 항만 내 운항질서 유지를 위한 관제 시스

템을 지속 도입하고 선박의 통항 위해 요소를 제거해 나간다. e-Navigation 전략에 기반한 국가 해상교통정보 제공 체계 고도화 등도 추진하고 있다.

다섯째, 안전 및 환경 분야에 대한 국제 규제 강화에 대응한다. 이를 위해 국제해사기구(IMO) 회원국 감사에 대한 정부 역량을 강화하고, IMO의 각종 협약 제 · 개정을 주도해 나가는 한편, 양자 · 다자간 협력 및 해적 퇴치를 위한 국제 공조를 추진함으로써 관련 산업 보호에 역량을 집중해 나갈 계획이다.

여섯째, 해양사고 위기관리 체계를 정비하고 선박 보안, 위험물질 사고, 해양사고 수색구난 능력을 제고하는 등 해상안전 비상대응 체계를 선진화해 나갈 예정이다.

라. 체계적인 해사안전 관리 추진

1) 항만국통제 제도의 강화

우리나라 연안에서 발생하는 외국 선박의 사고를 예방하기 위한 항만국통제(Port State Control) 제도가 운영되고 있다. 항만국통제는 국내 항만에 입항한 외국적 선박의 안전 · 해양환경 보호관련 설비, 선원 자격 등을 점검하고 각종 협약에 미달할 경우 운항을 금지시키는 등의 조치를 취하는 제도이다.

지난 1982년 파리 양해각서(MOU)가 체결되어 유럽지역에서 항만국통제가 본격 시행되었고 우리나라도 선박안전법 등 관련 법률을 개정하여 1986년 9월부터 부산항과 인천항에서 처음으로 시행하였다. 이후 단계적으로 확대돼 1988년 9월부터는 전국의 모든 항만에서 시행하였다.

아울러 우리나라는 1994년 아 · 태지역 항만국통제 양해각서(Tokyo-MOU)를 수락하여 지역협력체 활동에 적극 참여하고 있다.

그림 8-4-3 항만국 통제 모습

우리나라의 항만국통제 점검률은 36% 수준이며, 아 · 태지역 항만국통제 협력체(Tokyo)에서는 지역 내 목표 점검률을 80% 수준으로 설정하여 회원국들에게 점검률 제고를 권고하고 있다.

안전 분야에 대한 투자 부족 등 안전관리를 소홀히 하고 있는 기준미달 선박이 아국 해역에 운항하는 경우 우리 관할 해역에서 해양사고 및 환경오염이 발생할 개연성이 높으므로 이들 선박의 운항을 통제하기 위해서는 점검목표를 아 · 태지역 항만국통제 협력체 수준인 80%까지 높일 필요가 있으며 연차적으로 전담 인력을 확보해 나가기 위해 노력하고 있다.

2) 국적선 안전등급 회복을 위한 노력

유럽, 미국, 아 · 태지역 등 각 항만국통제 위원회에서는 출항 정지 통계를 기초로 국가별 선박 안전등급을 지정하여 공표하고 있다. 선박 안전등급은 해당 국가 소속 선박에 공통적으로 적용되어 불량 국가로 지정될 경우 집중 점검 대상이 된다. 이로 인해 운항 지연, 국적선대의 신인도 저하 등 직간접적으로 해운산업 경쟁력에 나쁜 영향을 주게 된다.

정부는 외국 항만에서 국적선의 항만국통제에 의한 출항 정지를 예방하기 위해 강력한 항만국통제를 시행하는 미국, EU 등의 기항선박에 대해 입항 전 점검, 외국 정부 검사관 점검 시 입회 및 20년 이상 노후선에 대한 점검을 강화하고 있다. 또한 중점 관리 대상 선박을 분기별로 지정 · 고시하여 국내 입항 시 특별점검을 시행하고 있다.

이러한 성과로 우리나라는 2011년 7월 10년 만에 유럽지역에서 우수국가(White list) 지위를 획득하였으며, 현재는 미국에서도 선박 안전관리 우수국가(Qualship 21) 지위를 회복하기 위해 힘을 쏟고 있다.

3) 한국형 선박 안전관리 체제 정착을 위한 제도 개선 추진

IMO에서는 그동안 해상안전 및 해양환경 보전을 위해 선박 자체의 구조 · 설비에 관한 각종 기준을 강화해왔음에도 불구하고 대형 사고가 끊이지 않자 원인 분석에 나섰다. 그 결과 전체 해양사고의 80% 이상이 선박 자체의 구조적인 결함이 아닌 인적요소(Human Factor)에 의한 것으로 분석됐다. 이에 따라 인적과실 예방에 중점을 둔 새로운 안전관리 시스템을 개발하게 되었다.

국제안전관리규약(ISM Code)은 육상, 선박에 매뉴얼화된 안전관리 시스템을 구축하고 이를 이행하도록 함으로써 자율적인 안전관리 역량을 강화하도록 하고 있다. 국내에서는 1998년 국제 항해에 종사하는 여객선, 총 톤수 500톤 이상 위험물 운반선 등 232척을 대상으로 처음 시행한 이래, 2002년부터 내항선에 대해서도 연차적으로 선종별 적용 대상을 확

대해가고 있다.

정부는 최근 증가하고 있는 예부선, 유조선 등 내항 취약 선박의 사고를 예방하기 위해 이들 선종에 대한 안전관리 체제의 실효적 이행 방안을 추진하고 있다. 종사자 고령화 등 업계 현실을 반영하여 민관 합동으로 간소화된 표준 매뉴얼을 제작 · 배포하고, 안전관리(책임)자의 자격도 완화한다. 또 상담 · 지도 위주의 심사, 소형 영세선주에 대한 안전관리 체제 수립 등을 통해 실효성도 강화해 나가고 있다.

반면 국제 항해 선박의 국제안전관리규약의 철저한 이행을 지도 · 감독하기 위해 외항선사의 인증심사기관을 민간에서 정부로 변경하고 있으며, 2012년부터는 해양사고가 발생한 선사 · 선박에 대해서는 안전관리 시스템의 적정성을 검증하기 위한 수시심사를 실시하고 부실한 안전관리 대행업체에 대한 집중 점검 등을 추진하고 있다

마. 안전관리 패러다임의 전환

1) 세계 최초 해상교통 안전진단제도 도입

그간 정부는 해상교통 안전 확보를 위해 해상교통 인프라 확충에 노력을 기울여 왔다. 그러나 주요 교통로나 항만 등의 선박 통항 안전성이 확보되지 않은 상태로 건설될 경우 해양사고의 위험은 여전히 존재할 수밖에 없다. 일례로 항만 앞을 가로지르는 해상교량의 경우 항만에 입항하는 선박의 크기가 그 교량으로 인해 제한을 받기 때문에 장래 항만개발에 영향을 주게 되고 교량 건설 당국과 항만관리 당국 간 장기간에 걸친 협의로 사업이 지연되기도 하였다.

이러한 문제점을 해소하기 위해 공사 완료 후 위해요소를 원천적으로 차단하는 해상교통 안전진단제도를 세계 최초로 2009년 11월 도입하였다. 해상교통로, 항만 등에서 공사가 있는 경우 사전에 해상교통 안전성을 검증하여 설계에 반영하도록 하는 제도이다. 이로써 향후 사업자가 항로 정박지 항계 같은 수역 설정 및 변경을 하거나 해상횡단 교량, 침매터널 및 케이블, 항만 개발 및 재개발 등을 하는 경우에는 통항 안전성 평가, 시뮬레이션, 전문가의 심의 등 해상교통 안전진단을 받아야 한다.

이 제도는 해상교통 관리의 선진화를 위해 국정과제로 선정되어 추진되었으며, 해양사고 발생 이후 사후 대응이 아니라 사고 위험요소를 사전에 제거한다는 측면에서 안전관리 혁신 사례로 평가된다.

2) 선원 인적과실 저감을 위한 현장교육 강화

선박 설비의 발전으로 선박 구조설비에 의한 해양사고의 비중은 점차 줄어들고 있다. 반

면 선원의 인적과실에 의한 사고는 증가하고 있어 해사안전 관리에서도 선원의 인적과실 예방이 주요 정책 목표로 등장하고 있다.

기존 선원 교육은 전문기관인 해양수산연수원에서 시행하고 있었으나, 법정 교육과 면허 취득을 위한 교육에 집중돼 운항 실무에 대한 교육은 다소 부족한 실정이었다. 이에 따라 2012년부터 해양사고 예방에 초점을 맞춘 종사자 교육 프로그램을 마련하여 연간 내 · 외항선 1만여 명에 대해 현장교육을 시행하고 있다. 교육 효과를 극대화하기 위해 종사자가 쉽게 이해할 수 있도록 항법별 교육용 3D 동영상을 제작하여 배포하는 한편 안전설비 작동법, 사고사례 등 실무 위주 교육을 중점 실시하고 있다.

3) 오염사고에 대비한 유류보상 제도 정비

선박에 의한 오염사고는 해양 생태계 파괴뿐 아니라 어업인들에게도 엄청난 피해를 야기한다. 국제사회에서는 해운산업 촉진을 위해 유류오염 손해배상을 위한 국제기금을 설립하여 운영해왔다. 유류 운송으로 이익을 얻게 되는 화주(정유사)가 운송량에 따라 일정 비율의 기금을 납부하도록 하는 제도이다.

오염사고가 발생하면 1차적으로 사고 선주가 피해를 보상하도록 하고, 선주가 감당할 수 없는 규모인 경우에는 그 초과 피해액에 대해 국제기금에서 보상하도록 하고 있다. 우리나라에서도 이러한 민사책임 협약, 국제기금 협약 등 유류오염 피해보상에 관한 협약에 가입하고 이를 국내법으로 수용해 유류오염 손해배상 보장법을 1992년 12월에 제정해 선박에 의한 유류오염 피해보상 체계를 구축하고 있다. 현재 국내에서는 태안 유류오염 사고로 인한 오염 피해가 선주의 책임 한도를 초과해 정부와 국제유류오염손해보상기금(IOPC Fund) 간 보상 협상이 진행되고 있다.

국제기금으로부터 보상을 받을 수 있는 최대 한도액은 우리나라가 가입한 1992년 민사책임 협약 및 국제기금 협약의 의정서에 따라 3,200억 원에 그치고 있다. 따라서 초대형 오염사고가 발생해 피해액이 3,200억 원을 초과하면 국제기금으로부터도 보상을 받을 수 없게 된다. 이에 정부는 태안 유류오염 사고를 계기로 2010년 8월 국회 비준을 얻어 '추가기금 협약' 가입을 완료하여 최대 1조2,000억 원까지 피해보상을 받을 수 있도록 보상체계를 새롭게 정비하는 성과를 거두었다. 또한 기존 보상체계는 유조선 위주였으나, 일반 선박 연료유에 의한 오염 피해에 대해서도 보상이 가능하도록 2009년 5월 관련 법령을 개정해 보상 제도를 마련하였다.

2. 선박 안전성 강화 및 글로벌 선박환경 규제 선도

가. 선박 및 위험물 검사제도 운용

선박 검사는 해상에서의 인명과 선박 안전을 위해 선박 구조 및 각종 설비에 대한 적합 여부를 검사하는 업무이다. 이에 대한 전문성과 효율성을 확보하기 위하여 선박안전법에 따라 '선박안전기술공단' 과 '한국선급' 이 대행하고 있다.

위험물 검사는 위험물을 컨테이너에 수납하여 선박을 통해 운송하는 경우 해당 위험물의 수납방법, 적합한 용기 · 포장 사용 여부, 표시 · 표찰 적합 여부를 검사하는 업무이다. 수입 위험물 컨테이너 점검(Container Inspection Program)은 국토해양부 지방해양항만청에서, 수출 위험물 컨테이너 수납 검사는 '한국해사위험물검사원' 이 대행하고 있다.

표 8-4-1 선박 검사 및 위험물 검사 현황

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년 실적
선박 검사 (척)	계	6,479	6,159	7,017	6,887	7,325
	여객선	911	894	979	954	702
	화물선	902	854	897	876	800
	유조선	961	863	963	1,006	841
	부 선	635	560	664	650	817
	기 타	3,070	2988	3,514	3,401	4,165
위험물 검사	수출 컨테이너 수납 검사(건)	4만5,862	5만792	5만9,819	6만3,049	7만1,479
	CIP(TEU)	2,640	3,317	3,681	4,297	4,876

나. 선박 시설안전기준 강화 및 제도 개선

국내 연안선박의 충돌사고 중 약 90%가 선원의 운항 과실에 기인하고, 이 중 약 54%가 항해 중 견시 소홀로 발생하고 있다. 견시 강화를 통한 해양사고를 줄이기 위해 총 톤수 100톤 이상의 모든 선박에 항해용 레이더 설치를 강제화하고, 총 톤수 50톤 이상 선박에는 선명, 침로 등 운항 정보를 타 선박 또는 육상관제실 등에 제공하는 선박자동식별장치(AIS, Automatic Identification System)를 장착하도록 했다. 또 항해 당직자들의 졸음운항 방지를 위하여 국제 항해에 종사하는 모든 선박에는 항해당직경보장치(BNWAS, Bridge

Navigation Warning System) 탑재를 의무화하였다.

2007년 12월 7일 허베이스피리트호 오염사고 이후 예부선의 안전 강화를 위해 대형 부선 예인 시에는 예인선의 적정 예인 능력, 예인줄의 강도 등에 대한 기준을 마련하는 등 예인능력 검사 제도를 개선했다. 또 무인부선에 부선 관리자가 승선해 항해 중 안전을 관리할 수 있도록 하는 등 예부선 안전관리를 강화하였다.

또한 2012년 1월 15일 발생한 유조선 두라3호 폭발사고 이후 재발 방지를 위하여 화물탱크 등 밀폐구역에 진입 시 인화성 독성가스가 기준치 이상 검출되는 경우 출입을 제한하고, 밀폐구역에 진입하는 모든 사람은 가스검지기를 개별 휴대하도록 규정을 강화하였다.

시속 80㎞ 이상으로 고속 운항하는 한·일 쾌속여객선이 고래, 수중 부유물 또는 타 선박과 충돌하거나 선박이 급정지할 경우, 탑승객 안전사고 예방을 위하여 2009년 5월 이후 한·일 항로에 새로 투입되는 고속여객선의 모든 좌석에 안전벨트 설치를 의무화했다. 또 수상호텔이나 이동식 석유시추선 등 부유식 해상구조물과 4대강 유역에 운항 예정인 공기부양정(호버크래프트, 그림)의 선체 구조, 방화 및 전기설비, 구명소화설비 등의 기준도 마련하였다.

기존 벙커유나 디젤유 같은 화석연료 외에 원자력이나 액화천연가스(LNG) 등 온실가스 저감 연료를 사용하는 첨단 선박이 속속 출시됨에 따라 이들 선박의 안전 운항을 담보할 수 있도록 각종 설비의 기준을 제정했다. 이에 더해 해적 침입으로 인한 인명피해 예방을 위하여 선박에 설치하는 선원대피처(Citadal) 설치 위치, 구조설비 및 비품 기준, 위성통신 설비 같은 요건도 신설하였다.

이 밖에 항해·무선통신 장비의 발달에 따른 선박 운항 성능 향상, 기상·조류 등 해상 여건과 매립·간척사업 등 해상교통 환경 변화를 감안하여 평수구역을 확대(태안반도 지역, 진도 마로해 지역)하는 등 선박의 항해구역을 합리적으로 조정했다. 레저선박 산업 활성화와 이용자 편의 증진을 위하여 길이 24m 미만의 소형 레저선박에만 적용하던 간소화된 '플레저선박 검사기준'을 일부 대형 레저선박(길이 24m 이상)까지 확대 적용하는 한편, 구명뗏목 등 일부 수입산 선박용품은 별도의 성능시험을 거치지 않고 사용할 수 있도록 관련 규정을 개정했다.

다. 해양오염 방지를 위한 단일선체 유조선 안전관리 강화

선박으로 인한 해양오염은 선박의 기름 성분(빌지) · 유해 액체물질 · 오수 · 폐기물(쓰레기 등) · 선박평형수(Ballast water) 배출로 인한 바닷물(海水) 오염과, 질소산화물(NOx) · 황산화물(SOx) · 이산화탄소 등 오존층 파괴물질(Ozone Depleting Substance) 배출로 인한 대기(大氣)오염으로 나눌 수 있다. 이러한 해양오염 물질 배출을 효과적으로 통제하고 해양환경을 보호하기 위한 다양한 정책을 추진하고 있다.

허베이스피리트호 오염사고의 피해가 컸던 원인 중 하나가 사고 선박이 단일선체 유조선이었다는 사실이다. 이에 따라 유조선에 의한 대형 기름 유출 사고 방지를 위하여 '선박에서의 오염 방지에 관한 규칙'을 개정(2008년 10월 31일)하고, 국내 항만에 입항하는 적재톤수 5,000톤 이상의 단일선체 유조선은 2011년 1월 1일부터 입항을 전면 금지했다. 이는 국제협약에서 정한 단일선체 유조선의 퇴출 시기보다 5년이나 앞선 조치이다.

또한 단일선체 유조선의 국내 입항 금지 정책의 원활한 시행을 위하여 IMO에 우리 정부의 정책을 미리 통보하여 우리나라 항만에 입항하는 선박에 이와 같은 정보를 제공하고, 분기별로 석유협회 · 정유사들과 간담회를 열고, 지방해양항만청과 합동 현장점검을 실시하는 등 지속적으로 모니터링한 결과, 2011년 1월 1일 이후 국내 항에 입항한 적재톤수 5,000톤 이상의 유조선 중 단일선체 선박은 단 한 척도 없었다.

나아가 2012년부터는 5,000톤 이하 단일선체 유조선 147척에 대해서도 자발적 이중선체 개조사업을 추진하고 있으며, 정유사와 유조선사의 적극적인 협력으로 유조선 이중선체 개조의 올해 목표인 15척을 초과 달성할 것으로 전망하고 있다.

그림 8-4-4 선박으로 인한 오염물질의 종류

그림 8-4-5 이중선체 선박 건조 모습

라. 선박평형수 유해물질 처리설비 산업 지원

선박평형수 유해물질 처리설비 산업 육성 및 세계시장 선점을 위하여 2006년부터 '평형수관리 시스템의 형식승인 등에 관한 잠정기준'을 제정하여 선박평형수 처리설비 생산업체를 지원하기 위한 근거를 마련했다. 또 IMO에 기본승인 및 최종승인 신청과 정부형식승인 업무를 지원하고 있으며, 평형수 관련 전문가 그룹을 구성 · 운영하여 각종 시험기관의 철저한 품질관리를 통한 선박평형수 분야 세계 최고의 인프라를 구축하고 있다. 그 결과 국내 업체의 수주액은 금년 2012년 12월 약 6,000억 원을 수주하여 세계시장[12]에서 최고의 실적을 유지하고 있다.

또한 올해 20억 원의 예산을 투입하여 정부공인 선박평형수 육상시험 설비를 구축 중이며, 시험설비가 준공되는 2013년 1월부터는 선박평형수 유해물질 처리 기술을 주도하는 명실상부한 선도국 위상을 가질 수 있을 것으로 예상된다. 또 공인 시험설비를 통한 다양한 시험 결과를 바탕으로 국내 선박평형수 기술을 국제표준으로 만들기 위하여 적극적으로 정책을 추진하고 있다.

12) 영국 해양공학연구소(IMarEST)에 따르면 선박평형수 산업은 2012~2016년까지 약 60조~80조 원 규모의 시장이 조성될 것으로 예상.

마. 선박의 이산화탄소 배출 규제를 통한 기후 변화 대응

최근 급격한 환경 변화와 이상기후로 인한 피해가 전 세계적으로 확산되고 있으며, 그 피해는 경제적 손실뿐만 아니라 인간의 생명과 생태계를 위협하고 있다. 이에 따라 세계 각국은 지구 온난화와 기후 변화에 대응하기 위하여 범지구 차원의 다양하고 강력한 규제를 마련하는 등 발 빠르게 움직이고 있다.

이 중 최근 이슈가 되고 있는 이산화탄소 등 온실가스 배출 규제와 관련하여 국토해양부는 '해양환경관리법'을 개정, 2013년 이후 새로 건조되거나 개조되는 400톤 이상의 모든 국제 항해 선박은 톤수별 · 선종별 이산화탄소 배출 기준에 맞게 설계 · 건조토록 의무화했다. 또 국내 항해 선박에 대해서도 이산화탄소 배출 감축 목표를 설정, 2020년까지 탄소 배출을 18만1,000톤가량 감축해 나갈 예정이다.

또한 국토해양부는 탄소 배출 규제뿐만 아니라 다양한 녹색선박 기술에 대한 시험 · 인증 및 국제표준화를 위한 시스템 개발 등 선박 부분 중장기 기후 변화 대응을 위한 정책 지원을 다각도로 병행하고 있다.

3. 해운항만 분야 위기대응 역량 강화

가. 추진 배경

해양사고는 육상사고와는 달리 바다의 고립성과 이동의 제한 등으로 인해 사고 시 인명구조나 초기 대응에 제약이 따른다. 또 사고 발생 시 그 피해를 예측하기가 쉽지 않아 2007년 태안 앞바다에서 발생한 허베이스피리트호 해양오염 사고처럼 막대한 경제적 피해를 입히고 사회적 · 환경적으로도 커다란 파장을 일으키기도 한다.

이렇게 해상안전 확보의 중요성에 비추어 볼 때 해운항만 분야의 위기대응 역량 강화는 우리나라 경제 및 국민생활 안정과 직결되는 매우 중대한 과제이다. 따라서 효율적 위기대응을 위해서는 해양사고 예방대책의 적극적 추진은 물론, 다양한 유관기관 간 협조체제를 사전 구축하여 사고 시 신속한 대응을 통한 피해 최소화와 조속한 수습이 무엇보다 중요하다.

나. 첨단 위기대응 체계 구축

해운항만 위기 상황을 효과적으로 예방하고 대응하기 위해서는 해상에서 발생할 수 있는 다양한 위험을 사전에 예측하고, 사고 발생 시 즉각적으로 대처할 수 있는 체계 구축과 이를

지원할 수 있는 시스템 마련이 필요하다.

국토해양부는 전 세계 해역에서 운항하는 국적선의 안전관리 강화를 위하여 2003년부터 연차적으로 선박 위치 정보를 기반으로 해양안전에 관한 33개의 정보 시스템을 연계 · 통합했다. 유관기관에서 공동으로 활용할 수 있는 해양안전 종합정보 시스템(GICOMS, General Information Center On Maritime Safety and Security)이다.

이 시스템의 효율화를 위하여 2008년에는 해양안전 재난업무 정보전략 계획(ISP) 수립을 통해 시스템 고도화 기본계획 및 실천계획을 수립하였다. 2011~2012년에는 대국민 접근성 향상을 위한 웹페이지 개선 사업을 추진하여 다양한 해양안전 정보를 항만 · 해운 관계자들에게 제공하고 있다.

또한 전국 연안의 선박운항 상황을 실시간으로 모니터링하기 위하여 2002~2011년까지 약 78억 원을 투입하여 선박 자동식별 장치(AIS, Automatic Identification System)를 육상기지국 40개소, 운영시스템 14개소에 설치해 전국 통합망을 구축했다. 이후 AIS 시스템의 운영 안정성 확보 및 신뢰성 제고를 위한 기지국 장비 이중화 등 고도화 사업을 추진하고 있다.

그림 8-4-6 해양안전 종합정보시스템 개념도

아울러 국제 해상인명 안전협약에 따라 선박 기국, 항만국 및 연안국에서 선박 위치를 추적할 수 있는 장거리 위치추적 시스템(LRIT)이 2008년 1월 1일부터 의무화됨에 따라 우리나라도 LRIT 국가정보센터를 구축하고 AIS에 의한 위치추적 기능을 통합하여 전 세계적인 선박운항 모니터링 시스템(VMS)을 확대 구축하였다.

해양안전 종합정보 시스템은 선박 위치 정보를 기반으로 대형 해양사고를 예방하고 해양환경을 보호하기 위한 국가 재난관리 및 해양안전 확보를 위한 기반 시스템으로 지속적으로 고도화되고 있다. 향후 선박 및 육상의 연계를 통해 육 · 해상 물류의 효율성을 향상시키고 선박의 안전을 확보하기 위한 전자항법 지원체계로 개편하는 일을 추진 중이다.

다. 24시간 위기상황 관리

국토해양부는 해양 · 항만 분야 사고 발생 시 신속한 상황 전파 및 소관부서 사고 수습 지원을 통한 인명 · 재산 · 오염피해 최소화를 위하여 해양항만 종합상황실을 24시간 운영하고 있다. 이곳에서는 해양안전 종합정보 시스템을 활용하여 전 세계 및 우리 연안을 운항하는 모든 선박을 모니터링하면서, 사고 신속 대응뿐 아니라 선박의 안전운항 지원을 위한 해양안전 정보를 제공하고 있다. 또한 유관기관(국방부 · 해양경찰청 · 국가정보원 등)과의 상시 비상연락 체계를 유지함으로써 위기상황 관리 업무를 수행하고 있다.

그림 8-4-7 해양항만 종합상황실

라. 해적 피해 예방대책 수립 · 시행

최근 해적 피해가 급격히 증가한 소말리아 해역은 물론 전 세계 주요 해상로에서 해적 피해가 지속적으로 증가하고 날로 흉포화하고 있는 실정이다. 우리 선원 및 선박 안전과 국제무역 질서도 크게 위협받고 있다.

국토해양부는 우리나라 선박 및 선원의 해적 피해 예방을 위하여 해적 위험 해역인 소말리아 및 아덴만, 동남아시아, 나이지리아 등 서부아프리카 운항 선박에 대하여 해군 호송 참여, 국제 전문 보안요원 탑승, 통항계획 보고, 그룹항해 및 경계원 배치 등을 권고하고 있으며, 2011년 2월 선박 피랍 시 선원 보호를 위한 선원대피처(Citadel) 설치를 의무화하였다.

표 8-4-2 해적 피해 발생 현황(2008~2011년)

(단위: 건)

	2008년	2009년	2010년	2011년
해적 공격	293	410	445	439
선박 피랍	49	49	53	45

특히 2011년 1월 소말리아 해적에게 피랍된 삼호주얼리호 피랍사건 발생 시 주변 선박에 사건 발생 사실을 신속히 전파하고 선박의 위치 정보를 파악하여 청해부대의 성공적인 '아덴만 여명 작전'을 지원하였다.

또한 공해상에서 다국적 선박을 대상으로 발생하는 해적 사고의 특성상 국제기구 및 지역 협력체와의 공조를 통한 대응이 필수적이므로, 국제해사기구(IMO)를 통해 해적 피해 예방을 위한 국제사회의 노력을 독려하는 의제문서를 2011, 2012년 제출하였다. 또 아시아 해적 방지협정(ReCAAP)에 매년 기술기여금 기여 및 운영 인력을 파견하고 있을 뿐만 아니라 유엔 산하 소말리아 해적 퇴치 연락그룹(Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia) 참여를 통해 해적 피해 예방을 위한 국제 공조체계 구축은 물론 국제사회의 해적 퇴치 노력을 주도하고 있다.

4. 국제 해사 분야 영향력 확대 및 국제 규범 선도

가. 해사안전 분야의 글로벌 리더로 도약

1) 국제해사기구의 의의 및 중요성

해운산업은 오래전부터 가장 국제적이고 위험한 산업 중의 하나였다. 이 때문에 해상안전을 위해서 모든 해운국가가 준수하도록 하는 국제 기준을 개발 · 시행토록 하는 게 가장 효과적인 방법으로 인식되어 왔다. 이런 결실로 국제사회는 1949년 국제해사기구(IMO)를 12번째 전문 기구로서 출범하게 되었다.

IMO는 국제 해운에 영향을 미치는 모든 형태의 기술 관련 규정이나 지침에 대하여 정부 간 상호 협력 촉진을 목적으로 하고 있으며 해상안전, 효율적인 항해 및 선박으로 인한 오염 방지 및 통제와 관련한 최고 수준의 실질적인 기준을 제공하고 있다. 총 59개의 국제 협약, 1,600여 개의 결의서를 채택하고 있다. IMO의 조약 · 협약은 선박 건조 및 운항 등에 관한 모든 안전, 환경기준을 관장하기 때문에 관련 기준의 제 · 개정 방향에 따라 국가별 조선 · 산

그림 8-4-8 1959년 최초 IMO 회의 전경

업의 판도는 물론 관련 기업의 경영 환경에까지 지대한 영향을 미친다. 특히 세계 조선 1위, 해운 5위권인 한국은 산업 전반에 대한 경제적 파급력이 실로 막대하다.

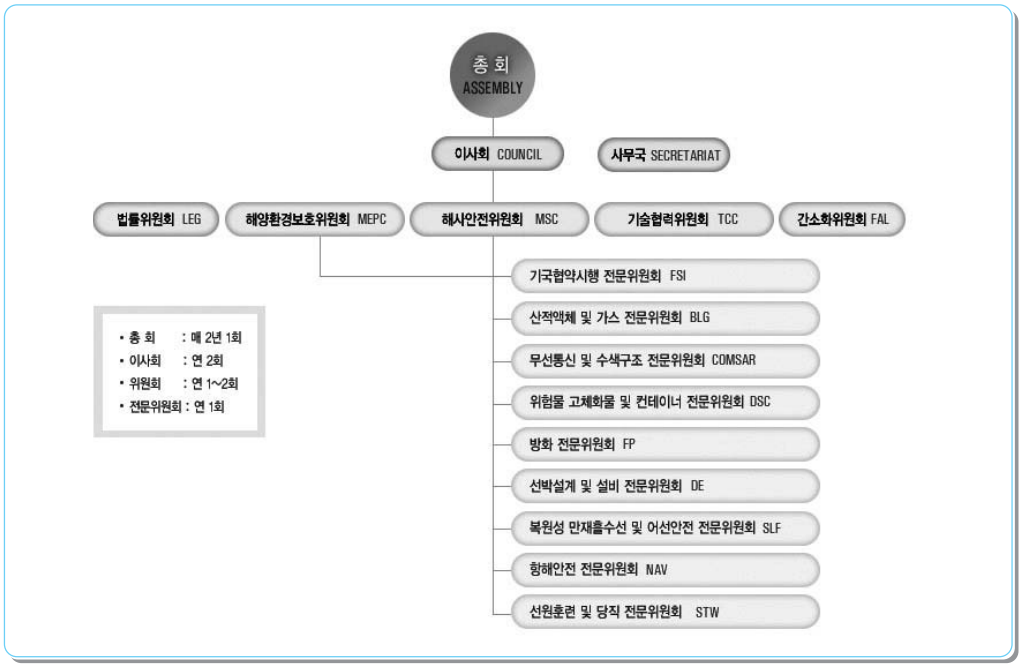
2) 국제해사기구의 조직

모든 회원국이 참여하는 최고 의결기관인 총회, 40개국으로 구성되어 IMO의 작업계획과 예산을 심의하는 이사회, 각종 협약과 국제기준을 검토하고 제정하는 5개의 위원회(해사안전위원회 · 해양환경보호위원회 · 법률위원회 · 기술협력위원회 · 해상교통간소화위원회) 및 위원회가 정할 국제 기준을 사전에 검토하는 9개의 전문위원회(선박설계 및 의장전문위원회 · 항해안전 전문위원회 · 무선통신 및 수색구조 전문위원회 · 기국협약준수 전문위원회 · 방화 전문위원회 · 복원성, 만재흘수선 및 어선안전전문위원회 · 선원훈련 및 당직 전문위원회 · 산적액체 및 가스 전문위원회 · 위험물 고체화물 및 컨테이너 전문위원회) 등이 있다.

또한 이들 위원회의 세부 자문을 돕기 위하여 임시로 구성되는 작업반, 초안작업반 및 통신작업반 등이 있다.

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

그림 8-4-9 국제해사기구의 조직



3) IMO A그룹 이사국 6연임 달성

IMO는 170개 회원국과 3개의 준회원국으로 구성되어 있으며, 한국은 1962년 4월 가입한 이래 기구의 중추적인 역할을 수행해왔다. 지난 2001년 기구의 주요 결정권을 행사하는 최상위(A) 그룹 이사국으로 뽑힌 이래 2012년 현재 6연임을 달성하고 있다. 특히 2009년 이

그림 8-4-10 IMO 이사국 선거 투표

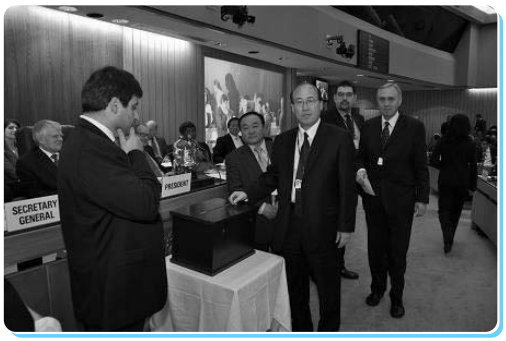


그림 8-4-11 IMO 이사국 선거 회의장 전경

사국 선거 시 우리나라가 영국, 미국 등 주요 해운국을 제치고 당당히 2위로 당선되는 쾌거를 이루기도 하였다.

4) 석해균 선장, 2011년 최고의 선원상 수상

IMO에서는 2007년부터 자신의 목숨을 담보로 해상에서 인명 구조와 해양오염 방지를 위해 특별히 노력한 선원을 선정하여 세계 최고 선원상을 수여해오고 있다. 2011년은 한국의 석해균 선장이 수상했다. 2012년 1월 해적에게 피랍된 삼호주얼리호 구출 작전 시 보여준 용기 있는 행동을 인정받은 결과이다. 석 선장을 비롯해 IMO 회원국에서 38명의 후보가 추천되어 어느 해보다도 치열한 경합을 벌였지만, 해적에 용감히 맞선 석 선장이 만장일치로 결정되었다. 국민적 자긍심을 고취하고 대한민국 선원의 우수성을 대외에 떨치는 계기였다.

그림 8-4-12

석해균 선장 IMO 최고의 선원상 수상 모습

그림 8-4-13

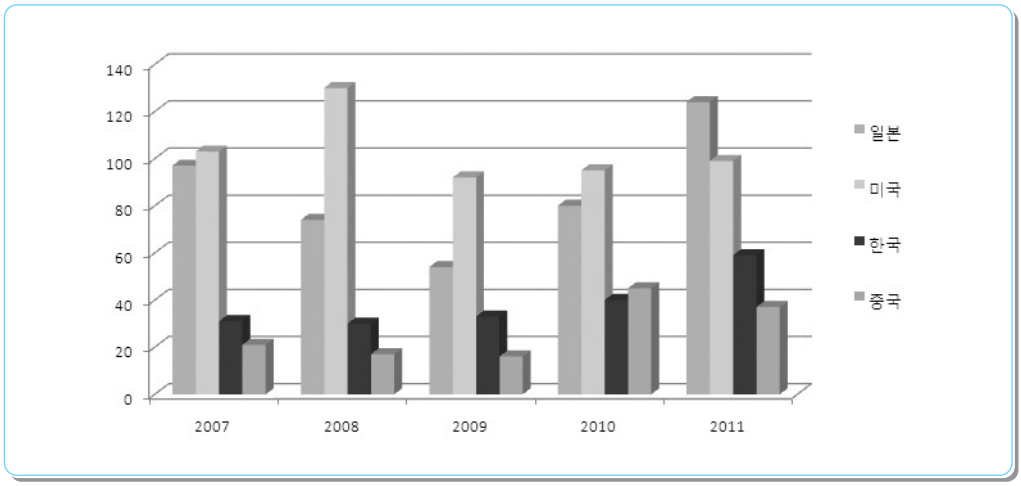
IMO 최고의 선원상 메달

나. 글로벌 리더로서 역할 강화

우리나라는 해운 · 조선 강국으로서 해사안전 증진을 위한 보편타당한 안전 기준의 개발에 기여함은 물론, 국제 표준 선점을 통한 자국 산업 보호와 신시장 창출을 위한 전략적 의제를 적극 개발해 나가고 있다. 아직까지 일본, 미국 등에 비교하여 미약한 수준이나 국내 전문가 풀(Pool) 구성 운영, 분야별 상시 통신작업반 운영 등 의제문서 확대를 적극 추진하고 있다.

또한 한국해사센터(Korea Maritime Center)를 2008년에 설립하여 민간의 IMO 대응 능력 강화에 힘쓰고 있다. 이외에도 아시아 지역 최고의 정책 포럼으로 자리매김하고 있는 서울국제해사포럼을 매년 개최하고 있으며, 국제해사기구(IMO)와 합동으로 개도국의 해사안

그림 8-4-14 국가별 IMO 의제문서 제출 실적



전 역량 강화를 위한 기술협력 사업도 꾸준히 추진해 나가고 있다. 또한 중국, 일본, 싱가포르, 호주, EU 등 주변국 및 주요 해사 선진국과 양자 협력관계를 구축하여 양국 운항선박의 안전관리와 IMO 무대에서의 협력 기반을 확대해 나가고 있다.

5. 안전한 교통환경 조성을 위한 해상교통 인프라 확충

가. 항로표지 일반

항로표지(Aids to Navigation)라 함은 항로표지법 제2조에 의하여 '해상교통 안전 도모와 선박 운항의 능률적 향상을 위하여 항, 만, 해협, 그 밖의 대한민국의 내수 · 영해 및 배타적 경제수역을 항해하는 선박의 지표가 되는 시설'을 말한다.

항로표지의 종류는 등광과 형상을 이용하는 광파표지, 형상과 색을 이용하는 형상표지, 청각을 이용하는 음파표지, 전파를 이용하는 전파표지, 기타 특수신호표지로 대별(항로표지법 시행규칙 제2조)하고 있다.

우리나라 항로표지는 1884년 8월 구한말 공무아문(전 공조) 등대국으로 업무를 시작하여 120여 년의 역사를 가지고 있다.

나. 국가 항로표지 인프라의 고도화

해상교통의 안전을 도모하고 선박의 운항 능률 향상을 위하여 국내에 처음으로 등대가 세워진 후 110년 동안 항로표지의 설치 및 운영에 대한 다양한 경험과 지식이 축적되었다. 항로표지의 종류, 기능, 성능, 관리 체계의 개선은 물론 양적인 팽창 및 품질 확보를 거듭하여 4,200여 기의 항로표지를 운영하고 있다.

광파표지 1기당 거리는 1960년 이후 꾸준히 단축되고 있으나, 1990년 중반 이후로 약간 둔화되고 있는 추세이다. 2012년 5월 말 현재 총 광파표지 기수는 2,210여 기로 해안선 길이 6,564해리를 기준으로 환산했을 때 2.97해리당 1기의 수준이며 선진국 평균인 2.5해리/기 수준에 미치지 못하고 있다.

또한 항로표지의 기능이 지문항해의 아날로그적 항해 길잡이에서 해상교통 환경과 수요자의 요구에 부응하는 디지털 정보를 제공하는 새로운 개념으로 변하고 있다. 따라서 항로표지 업무도 종래의 단순 설치 및 운영에서 항로표지 R&D, 유지보수, 관리를 총괄하는 해양안전 정보 관리 업무로까지 확대되고 있는 추세이다.

다. 사설 항로표지의 증가

1990년 이후부터 사설 항로표지 수가 크게 늘어나 그 증가율이 국유 표지 증가율을 훨씬 상회하고 있다. 1993년 335기였던 사설 항로표지가 2012년에는 1,555기로 증가하였으며, 사설 항로표지 증가에 따라 국유 표지 수준의 관리대책이 요구되고 있다.

라. 해양문화 공간 조성 및 활성화

해양문화 공간 활성화를 위해 항로표지 시설 중 역사적 가치가 있는 등대의 보존과 함께 국민들의 해양문화 향유 욕구 충족을 위한 해양문화 콘텐츠화 필요성이 증대되고 있는 실정이다.

국토해양부는 해안 경관이 수려하여 국민들이 즐겨 찾는 등대 중에서 연간 10만 명 이상 방문하는 부산 영도등대, 제주 우도등대, 인천 팔미도등대, 여수 오동도등대, 경남 소매물도등대, 강원 묵호등대, 강원 속초등대, 울산 간절곶등대 등 8개의 유인등대를 해양문화 공간으로 지정하였다(2012년 1월 13일).

등대 해양문화 공간으로 지정된 등대는 주변 자연 경관과 역사 등 지역 특성을 감안하여 선정된 테마에 맞춰 스토리텔링 등 각기 차별화된 콘텐츠가 가미되어 개발된다. 또한 지자체와 협력하여 등대 주변 지역의 관광시설을 확충하고, 올레길 등 지역 탐방로에 등대를 중요

표 8-4-3 항로표지 총괄 현황

( ) 사설표지 (2012년 5월 31일 기준)

종류	관내	합계	부산	제주	인천	여수	마산	울산	동해	군산	목포	진도	포항	평택	대산
총계	계	4,206	781	211	513	492	515	158	154	185	274	258	215	159	291
	국 유	2,651	639	162	240	272	312	81	109	115	184	163	136	96	142
	사 설	(1,555)	(142)	(49)	(273)	(220)	(203)	(77)	(45)	(70)	(90)	(95)	(79)	(63)	(149)
광파 표지	유인등대	38	3	4	4	3	2	2	4	2	3	3	7		1
	무인등대	910	61	110	35	84	150	31	81	42	83	79	85	24	45
		(161)	(18)	(9)	(28)	(16)	(12)	(18)	(7)	(7)	(6)	(1)	(9)	(17)	(13)
	등 표	331	17	21	34	47	71	3	5	31	25	23	7	11	36
		(17)	(4)	(4)	(1)					(6)			(1)		(1)
	도 등	6	4						1				1		
		(5)				(2)	(1)								(2)
	조사등	12		3					5				2		2
	지향등	1											1		
		(3)							(1)					(1)	(1)
	등 주	472	447		2	2	4	9					5	2	1
		(63)	(19)	(2)	(20)	(1)	(4)	(1)	(4)		(3)	(1)	(3)		(5)
	등부표	593	82	4	119	96	54	28		23	44	32	15	53	43
		(937)	(65)	(30)	(140)	(145)	(112)	(45)	(30)	(50)	(58)	(61)	(59)	(36)	(106)
	교량(야)	23	3			4	8				3	4			1
		(86)	(15)		(31)	(10)	(11)	(1)	(1)		(5)	(7)	(1)	(2)	(2)
	통항신호등														
		(2)						(2)							
형상 표지	입 표	33	5	5	7	2	2			1	5	6			
		(1)													(1)
	부 표	47			22	14	3	1		1	3			2	1
		(128)	(6)	(4)	(4)	(25)	(44)	(1)		(5)	(11)	(18)	(5)		(5)
	교량(주)	23	3			4	8				3	4			1
		(86)	(14)		(31)	(10)	(12)	(1)	(1)		(5)	(7)	(1)	(2)	(2)
음파 표지	에어사이렌	8		1			2	1			1		3		
	전기혼	39	3	4	3	4		3	6	3	3	4	3	2	1
		(52)			(14)	(9)	(4)	(6)	(1)	(2)	(1)			(5)	(10)
	모터사이렌	0													
전파 표지	DGPS	17	1	1	2	1			2	7	1		2		
	RACON	97	10	9	12	11	8	3	5	4	10	8	5	2	10
		(14)	(1)		(4)	(2)	(3)	(2)			(1)				(1)
	LORAN-C	1								1					
특수 신호 표지	VTS	0													
	조류신호소	2			2										
	기상신호표지	3			1							1			1
	AtoN AIS	144			14					10					120

경유지(목적지)로 포함하는 '등대 가는 길' 등을 조성하고, 방문객을 위한 인터넷 카페 등 편의시설도 갖추게 된다.

등대 해양문화 공간에서는 지역 문화예술 단체 및 교육기관과 연계하여 바다미술학교, 해양문학교실 등 바다사랑 함양 교육과 함께 음악 공연 및 미술 전시 등을 비롯한 다양한 문화예술 행사도 펼친다. 2012년에는 등대 해양문화 공간 구축사업의 선행 사업으로 특색 있는 100여 개의 유 · 무인 등대의 스토리텔링 작업이 진행됐다. 이와 관련해 등대 여행서 등 관련 책자를 발간하고 스마트폰용 등대 해양문화 공간 홍보 애플리케이션을 제작하여 배포하였다. 국토해양부는 총 38개 유인등대 중 8개 등대를 지정해 2012년부터 등대 해양문화 공간 조성과 함께 해양친수문화 공간으로 육성할 계획이다.

마. 첨단 항로표지 시설 · 장비 연구개발

해상교통 환경 변화에 대응하고 부족한 항로표지 시설 확충 및 정보기술을 이용한 첨단 항로표지 통합관리시스템 구축 · 운영을 위하여 약 600억 원의 예산을 투입하고 있으나 연구개발(R&D) 예산은 2% 이하에 머물고 있는 실정이다.

등명기를 비롯한 일부 품목은 국산화에 성공했으나 대부분의 항로표지 장비나 용품은 수입에 의존하고 있는 실정으로, 국제적인 가격 경쟁력을 갖추는 데 한계가 있어 신기술을 이용한 항로표지 장비 · 용품의 집약적 연구개발 투자가 요구되고 있다.

2000년 8월에는 유인등대의 회전식 등명기 국산화 개발 계획을 수립하고 2001년 9월에는 등명기 국산화 개발에 성공했다. 또 2003년 9월에는 LED 등명기를 개발하는 등 해상용 등명기의 국산화를 통하여 수입 대체 효과를 크게 거두었다. 또한 33종으로 되어 있던 해상용 등명기에 대한 표준기종을 7종으로 지정하여 표준화를 이루었다.

해상 물동량 증가 등 운송량의 양적 팽창과 더불어 조선 기술의 발달로 첨단화 · 자동화 · 다양화된 선박이 건조 · 운항되면서 항로표지 역할도 종래의 해양사고 예방에서 해상물류의 효율성을 증대시키는 공기(公器)로 역할이 확대되고 있다.

바. 해양 교통시설 국제 협력

국제항로표지협회(IALA)는 항로표지 관련 기술개발 및 기준을 설정하여 국제표준화를 이루기 위해 항로표지 설치 · 관리를 책임지고 있는 정부 간 기구이다. IALA는 전 세계 항로표지의 조화와 통일을 통해 선박의 안전과 경제적인 항행 지원 및 환경 보호를 목적으로 1957년 설립되었으며 프랑스 파리에 본부를 두고 있다. 또한 IALA는 전 세계 항로표지 당국, 항로표지 제작 업체 등을 위한 항로표지 국제표준, 지침, 권고 등을 IMO에 제시하고 있으며

그림 8-4-15 IALA 50주년 기념 책자에 기록된 동해 단독 표기

IMO는 이를 통해 국제기준 및 규정 제정 등에 활용하고 있다.

IALA 총회는 이사국 선출, 총회 차기 개최지 확정, 이사회에서 제안한 항로표지 정책과 추진 전략 확정, 항로표지 분야의 새로운 기술논문 및 동향 발표, 나아가 신규 개발한 항로표지 관련 장비와 용품 전시 등 중요한 역할을 수행하고 있다. IALA 이사회는 IALA 목표와 총회 결정 사항에 따라 전반적인 정책을 집행하며, 설립 목적과 관련된 위원회(Committee)를 설립하고 위원회의 절차 규정 및 위임 사항을 결정한다.

우리나라는 2011년 제52차 IALA 이사회에서 2018년 제19차 총회와 2013년 제55차 이사회 개최를 확정하였다. 2018년 IALA 총회를 개최함으로써 세계 항로표지 분야에서 국제표준을 선도해 나갈 수 있게 됐으며, 회원국 간 기술협력 및 상호 지원 강화를 통해 IALA 내에서 한국의 영향력을 확대해 나갈 수 있을 것이다.

6. 선박 안전운항 확보를 위한 해상교통관제시스템 운영

가. 해상교통관제 일반

해상교통관제(VTS, Vessel Traffic Service)는 일반적으로 특정 수역 내에서 선박 통항의 흐름을 돕기 위하여 Radar, AIS(선박 자동식별 장치), 무선전화 등 첨단 과학 장비를 이용해 항만에 출입 또는 이동하거나 해역을 통과하는 선박의 움직임을 관찰하고 이들 선박의 항행 안전에 필요한 정보를 제공하는 수단을 말한다. 오늘날 항만, 협수로, 해협, 연안항로 등 선박의 통항이 밀집하는 대부분의 수역에서 해상교통 관리는 전적으로 VTS에 의존하고 있다.

나. 우리나라 해상교통관제 현황

우리나라는 1990년 초 인천 해역에서 발생한 '코리아 호프호', 여수 해역에서 발생한 '씨프린스호' 등 일련의 대형 유조선 사고 등을 거치면서 '해상교통관제 시스템 설치계획'을 확정하여 1993년 1월 포항항에 레이더, CCTV, 무선통신설비 등 선박 통항 감시체제를 갖춘 VTS 시스템을 최초 도입하여 운영하기 시작하였다.

이후 여수(1996년 4월), 울산(1996년 9월), 마산(1998년 9월), 인천 · 평택 · 대산(1998년 11월), 부산(1998년 12월), 동해 · 군산 · 목포 · 제주(1999년 12월), 완도(2004년 12월), 부산 신항(2005년 12월), 진도 연안(2006년 7월), 경인 아라뱃길(2011년 11월)에 순차적으로 설치하여 현재 전국 무역항만 15개 및 진도 연안에 VTS센터를 운영하고 있다.

VTS를 운영 중인 주요 무역항의 항계와 주변 해역의 선박 사고는 크게 감소하였으나 관제구역 밖 연안해역의 사고 건수는 계속 증가 추세에 있어, 선박 충돌사고가 빈번하고 선박통항량이 복잡한 사고위험성이 높은 연안해역에 VTS 필요성이 지속적으로 대두되고 있다.

이를 해결하기 위하여 기존의 VTS 관제구역을 무역항과 그와 연접한 수역에서 점차 연안으로 확대하는 연안 VTS 시행을 추진하여 2006년부터 진도해역에서 연안 VTS를 운용하기에 이르렀다.

다. 해상교통관제 역량 강화 및 섹터별 집중 관제

VTS 운영의 효율과 효과를 제고하기 위해 중요한 것은 적절하고 전문화된 운영 인력을 확보하는 것이다. 우리나라에서는 관제사의 전문성 향상 및 직무수행 능력 함양을 위하여 국제기준(IMO, IALA)에 맞는 해상교통관제자격인증 교육 및 현장직무 훈련을 실시하여 전문 관제인력을 양성하고 있다.

그림 8-4-16 섹터 관제를 통한 집중 관제

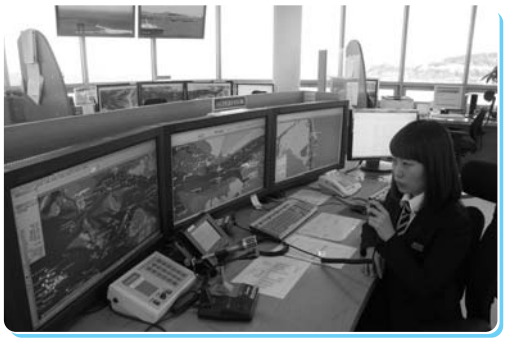


그림 8-4-17 부산항 관제 모니터 화면

또한 해상교통량이 폭주하는 해역 또는 사고가 빈번하게 발생하는 해역을 섹터별로 나누어 집중 관제를 시행하고 있으며, 섹터별 집중 관제에 필요한 관제 장비, 운영 인력을 연차별로 확보하고 있다.

라. 취약해역 해상교통관제 시설 확충 및 최적의 관제 장비 운영

1993년에 도입된 관제 장비는 노후화가 진행되고 있으며, 급변하는 관제 운영 환경에 능동적으로 대처하려면 관제 장비의 현대화와 시설 확충이 필수적이다.

따라서 국토해양부는 해상교량 및 신항만 건설 지역 등 선박교통안전 취약지역에 VTS 시스템을 신규 구축하고 있으며, 내용 연수를 경과한 노후되고 성능이 저하된 레이더 등 기존 장비의 단계적인 개량과 성능 개선을 추진하고 있다.

또한 중단 없는 안정적인 VTS 시스템 운영환경 조성을 위하여 연간 지속적으로 VTS 시스템을 유지 · 보수 관리하고 있다.

끝으로 우리나라에서 VTS 활성화 및 효과 증진을 위해서 도선사 · 선장 · 선사 · 학계 · 장비업체 등과의 간담회, 세미나, 워크숍 등을 지속적으로 시행하고 있으며, 이러한 회의에서 VTS의 확대 · 발전을 위한 개선 의견을 수렴하여 VTS 구축 및 운영에 있어 보다 투명하고 발전적인 방향으로 확대해 나아가고 있다.

7. 화물연대 집단 운송 거부에 효율적 대응

가. 화물연대의 결성과 2003년 집단 운송 거부 발생

화물연대는 2002년 10월 민주노총 산하 운송하역노조의 준회원조직(화물노동자공공연대)으로 발족한 후, 2003년에 항만 등 주요 물류 거점을 중심으로 한 집단 운송 거부를 통해 주목을 받게 되었다. 2003년 5월과 8월 2차례에 걸쳐 30일가량 지속된 집단 운송 거부로 인한 수출입 지연으로 11억4,000만 달러 규모의 피해가 야기된 바 있다.

나. 2008년 전국적 집단 운송 거부 발생

1) 발생 배경

2003년 이후 지역적으로는 업계와 운송료 인상 등을 둘러싸고 화물연대의 집단 운송 거부가 있었지만, 전국으로 확대되지는 않았다. 그러나 2008년 들어 미국발 금융 위기로 인해

세계 및 국내 경기가 급속히 침체되고 운송 원가의 절반 이상을 차지하는 경유 가격이 사상 최초로 1,900원을 넘어서는 상황이 발생했다.

경기 침체와 경유가 상승으로 인해 육상 화물운수 종사자의 경제적 어려움이 심화됨에 따라 화물연대는 화물 운송료 현실화, 표준운임제 도입, 불법 다단계 개선 등을 요구하며 6월 13일부터 전국적인 집단 운송 거부에 돌입하였다.

정부는 영업용 화물차에 대한 유가연동 보조금 지급 등을 내용으로 하는 고유가 극복 민생안정 대책을 발표하였고, 화주 및 물류업계와의 간담회를 통해 운송료 현실화를 추진하는 동시에 화물연대와의 면담을 통해 집단 운송 거부 자제를 촉구하는 등의 노력을 하였으나 협의가 결렬되었다.

표 8-4-4 주요 항만 및 ICD 운송사 차량 현황(2008년 6월 14일 22시 기준)

(단위: 대)

항만	평시 차량	운송 거부						증감(B-A)		
		6월 14일 12시(A)			6월 14일 22시(B)					
		가입	미가입	소계	가입	미가입	소계	가입	미가입	소계
부산항	3,081	960	1,749	2,709	960	1,731	2,691	0	△18	△18
인천항	2,338	157	985	1,142	157	862	1,019	0	△123	△123
광양항	527	–	496	496	–	498	498	0	2	2
평택·당진항	1,577	564	941	1,505	564	896	1,460	0	△45	△45
군산항	221	84	68	152	84	68	152	0	0	0
마산항	296	–	–	–	59	–	59	59	–	59
목포항	200	116	46	162	116	46	162	0	0	0
대산항	68	43	4	47	43	4	47	0	0	0
포항항	924	–	790	790	–	867	867	–	77	77
울산항	846	7	73	80	7	73	80	0	0	0
동해항	299	–	–	–	–	–	–	–	–	–
소 계	10,377	1,931	5,152	7,083	1,990	5,045	7,035	59	△107	△48
의왕ICD	497	–	452	452	–	452	452	–	–	–
양산ICD	1,185	137	992	1,129	137	992	1,129	0	0	0
소 계	1,682	137	1,444	1,581	137	1,444	1,581	0	0	0
합 계	12,059	2,068	6,596	8,664	2,127	6,489	8,616	59	△107	△48

2) 집단 운송 거부 영향

6월 13일부터 전국적 집단 운송 거부가 시작되면서, 운송 거부율은 급격히 상승하여 2일차인 6월 14일에는 무려 71.8%의 차량이 운송 거부에 합류하였다. 이에 따라 6월 15일에는 컨테이너 반출입 비율이 평시 대비 17.9%까지 떨어지는 초유의 사태가 발생하였다. 또한 부산항 감만 및 신감만 부두의 경우 장치율이 100%를 넘어서게 되어 항만 운영의 차질이 불가피하였다. 무역협회에 따르면 6월 13일부터 19일까지 지속된 전국적 집단 운송 거부의 피해액은 56억3,000만 달러에 육박했다.

3) 비상 수송대책 추진

정부는 군 위탁 및 군 보유 컨테이너 차량(127대)을 투입하여 셔틀 운송으로 활용하고, 야드 트랙터의 부두 밖 운송을 통해 항만 장치율을 낮추는 한편, 주요 물류 지점에 경찰력을 배치하여 화물연대의 운송방해 행위를 방지하였다. 또한 자가용 차량의 유상 운송을 허가하고 고속도로 통행료를 면제해주는 등 운송 거부자의 운송 참여를 독려하였으나, 높은 운송 거부율로 인해 상당한 수준의 물류 피해는 피할 수 없었다.

4) 집단 운송 거부 종결

정부는 6월 17일 정부 합동담화문을 발표하여 화물차 감차, LNG 화물차 보급, 고속도로 통행료 심야할인 대상 범위 확대, 표준운임제 도입, 화물운송제도 개선 대책 마련 등을 약속하며 화물연대의 집단 운송 거부 철회를 촉구했다. 그러나 화물연대 측은 이를 수용하지 않았다. 그 대신 6월 19일에 화물연대와 컨테이너 운송사업자 협의회(CTCA) 간 운송료 19% 인상에 합의가 이루어짐에 따라 화물연대 집단 운송 거부는 종료되었다.

5) 후속 조치

정부는 화물연대와 약속한 사항 중 화물차 감차 사업 및 고속도로 통행료 심야할인 대상 범위 확대 사업을 2009년까지 완료하였고, LNG 화물차 보급 사업은 2011년에 완료하였다.

한편 화물운송제도 개선 대책은 2008년 12월에 개선 방안을 마련한 후 2009년 1월에 국회에 제출하였으나, 이해관계자 간 첨예한 의견 대립으로 2년이 넘은 2011년 4월에 국회를 통과하여, 2011년 12월 16일부터 시행되었다.

표준운임제의 경우 2008년 8월 총리실에 표준운임제 도입추진위원회를 구성하였고, 2010년 10월부터 2011년 9월까지 컨테이너와 철강 분야에서 시범사업을 실시하였다. 현재

는 정부에서 이해관계자 간 대립 의견을 조정한 중재안을 만들어 협의 중이다.

다. 2012년 전국적 집단 운송 거부 발생

1) 발생 배경

2008년 이후 안정세를 나타내던 경유 가격이 2012년 들어 유럽 재정위기, 이란 문제 등으로 인해 다시 급등세로 돌아섰다. 2011년 1,700원대였던 경유가가 2012년에는 1,860원대까지 치솟아 화물운송 종사자의 어려움이 커졌다.

또한 2008년에 정부가 도입하기로 약속한 표준운임제가 화주 · 운송업체 · 화물연대 간 이견으로 인해 도입에 난항을 겪었다. 정부가 이해관계자 의견을 종합해 제시한 중재안은 화물연대 측이 요구한 강제 방법 대신 자발적 준수 방안을 담고 있어 화물연대 측은 이에 강력히 반발하였다.

화물연대 측은 강제 방식의 표준운임제 법제화를 비롯해 화물운송 관련 법 제도 전면 재개정, 노동기본권 보장, 산재보험 전면 적용, 운송료 30% 인상 등을 요구하며 2012년 6월 25일부터 다시 전국적인 집단 운송 거부에 돌입하였다.

2) 정당성을 상실한 화물연대의 집단 운송 거부

2012년 집단 운송 거부는 2003년, 2008년과는 달리 정당성을 찾기가 어려웠다. 2003년의 경우 화물운송 시장의 공급 과잉에 따른 낮은 운송료 문제가 심각하였고, 2008년에는 초고유가에 따른 낮은 순수입 문제로 집단 운송 거부가 화물연대 회원뿐 아니라 비회원에게도 공감대를 얻을 수 있었다.

반면 2012년 집단 운송 거부는 정부가 2008년에 화물연대와 약속한 사항을 충실하게 이행하고 있음에도 불구하고 발생한 점, 경유가가 연중 최저치인 상황에서 감행된 점 등 화물연대 회원은 물론 비회원의 공감대를 얻을 수 없었다.

또한 화물연대가 요구하고 있는 화물운송 관련 법 제도 전면 재개정 문제에 대해서는 정부가 진지하게 화물연대 측과 협의를 진행하던 상황이었고, 운송료 인상 문제에 대해서도 운송업체가 협상에 응하고 있었던 상황임에도 화물연대가 국가 물류를 볼모로 집단 운송 거부를 강행한 것이다. 정당성이 없는 화물연대 집단 운송 거부에 대해서 언론 및 여론도 2003년, 2008년과는 달리 차갑게 응대했다. 더욱이 6월 24일에 있었던 27대의 화물자동차 방화 사건으로 인해 화물연대의 집단 운송 거부는 시작 단계부터 국민들의 공감대를 얻지 못했다.

3) 집단 운송 거부 영향

6월 25일부터 전국적 집단 운송 거부가 시작되었으나 운송 거부율은 높지 않았다. 가장 높았던 2일차에 26.4%에 불과했고, 컨테이너 반출입 비율도 2일차에 평시 대비 44.8%까지 떨어진 후에는 계속 상승하였다. 또한 부산 신항 개장 및 장기적체 화물 조기 반출 등으로 인해 항만의 장치율도 평시와 거의 차이가 없었다. 이에 따라 5일간 지속된 화물연대 집단 운송 거부로 인한 피해액은 2008년의 약 4% 규모인 2,457억 원에 불과했다.

표 8-4-5 **주요 항만 및 ICD 운송사 차량 현황**(2012년 6월 26일 22시 기준)

(단위: 대)

항만	보유 차량 대수			운송 거부						정상 운송			대체 수송 투입 현황
	계	컨테이너	일반	계		컨테이너		일반		계	컨테이너	일반	
				가입	비가입	가입	비가입	가입	비가입				
부산항	2,007	2,007	0	565	434	565	434	0	0	1,008	1,008	0	0
인천항	2,141	1,319	822	15	169	15	92	0	77	1,957	1,212	745	0
광양항	591	433	158	59	91	52	71	7	20	441	310	131	0
평택·당진항	1,732	340	1,392	168	558	117	54	51	504	1,006	169	837	0
울산항	1,484	1,008	476	0	0	0	0	0	0	1,484	1,008	476	0
포항항	999	198	801	0	0	0	0	0	0	999	198	801	0
군산항	359	103	256	22	0	0	0	22	0	337	103	234	0
목포항	197	70	127	88	0	35	0	53	0	109	35	74	43
대산항	133	116	17	0	0	0	0	0	0	133	116	17	0
마산항	395	15	380	0	0	0	0	0	0	395	15	380	0
동해항	161	3	158	0	0	0	0	0	0	161	3	158	0
항만 소계	10,199	5,612	4,587	917	1,252	784	651	133	601	8,030	4,177	3,853	43
의왕ICD	720	720	0	50	0	50	0	0	0	670	670	0	0
양산ICD	269	269	0	55	66	55	66	0	0	148	148	0	0
ICD 소계	989	989	0	105	66	105	66	0	0	818	818	0	0
총계	11,188	6,601	4,587	1,022	1,318	889	717	133	601	8,848	4,995	3,853	43

4) 비상 수송대책 추진

정부는 2012년 화물연대 집단 운송 거부에 대해서는 법과 원칙에 따라 엄정히 대응키로 하고 위기관리 매뉴얼에 따른 강력하고 신속한 비상 수송대책을 추진하였다. 먼저 대체 수송을 위해 철도 수송을 확대하여 1일 700TEU를 추가로 수송하였고, 군 위탁 컨테이너 차량을 투입하여 3일간 4,022TEU를 수송하였다. 또한 외국 선사의 연안 운송을 허용하여 771TEU를 수송하였다.

또한 운송 참여를 유도하기 위해 운송 차량에 대해서는 경찰 에스코트(총 980회, 5,797대)를 실시하고 통행료를 면제(약 1억 원)하였으며, 과적 단속 및 밤샘 주차를 완화하는 등 충분한 혜택을 부여하였다. 반면 운송 거부자에 대해서는 6개월간 유가보조금 지급을 정지키로 하고 이를 언론에 공표한 후 지자체에 시달하는 등 단호한 조치를 시행하였다. 이러한 비상 수송대책을 통해 정부는 집단 운송 거부를 조기에 종결시키고 물류 피해를 최소화할 수 있었다.

5) 집단 운송 거부 종결

정부는 화물연대와 6월 27~28일 이틀간 화물운송 관련 법령 개정에 대해 협의하였으나, 화물연대의 무리한 요구사항에 대해서는 수용 불가 입장을 끝까지 고수하였다. 이에 정부와 화물연대의 협의는 더 이상 추진되지 않는 대신, 화물연대는 컨테이너 운송사업자 협의회(CTCA)와 운송료 협상을 하여 6월 29일 9.9% 인상안에 상호 합의하고 6월 29일 15시를 기해 집단 운송 거부를 철회하였다.

6) 평가

정부의 강력하고 신속한 비상 수송대책 시행으로 2012년 화물연대 집단 운송 거부 피해액은 2003년의 18%, 2008년의 4%에 불과한 2억1,000만 달러를 기록했다. 또한 2003년에는 정부 측에서 화물연대와 고속도로 통행료 할인 등 11개 사항을 합의해주었고, 2008년에는 화물차 감차 등 5개 사항을 합의해준 반면, 2012년에는 화물연대의 무리한 요구사항에 끝까지 수용 불가 입장을 견지하여 향후 화물연대의 집단 운송 거부 단초를 제공하지 않았다.

마지막으로 국방부 · 경찰청 · 철도공사 등 관계 기관과 원활한 협의를 통해 신속한 비상 수송대책을 시행하였고, 운송료와 관련해서도 지식경제부와 긴밀히 협의하여 결과적으로 화물연대의 집단 운송 거부를 5일 만에 조기 종결시킬 수 있었다.

8. 노사정 협력을 통한 항만운영 위기 극복

가. 추진 배경

2008년 9월 미국 리먼브라더스 파산으로 촉발된 금융위기는 전 세계적인 경기 침체로 이어졌다. 글로벌 경제 체제에서 국제 금융시장의 불안이 국내 금융시장으로 확산되고 이것이 다시 소비 · 투자 등 실물경제로 전이되고 있는 상황이었다.

주가와 환율이 요동치고 시장금리 급상승으로 인해 중소기업 · 영세 자영업자 · 서민들의 어려움이 커졌으며, 각종 경제지표 실적치는 물론 주요 경제기관에서도 우리 경제를 우울하게 전망하였다.

수출 주도형 경제발전 전략을 채택한 우리 경제에서 항만은 제품 생산을 위한 원료 수입과 제품 수출이 이루어지는 핵심 물류 인프라 역할을 수행해왔다. 이는 우리나라의 대외무역 의존도가 80%대인 것만 봐도 알 수 있다. 실제로 대외무역량(수출입 물동량)의 약 99%가 항만에서 처리되며, 일평균 약 2조7,000억 원의 물동량이 항만에서 처리되고 있다.

따라서 항만에서의 안정적인 노사관계를 바탕으로 한 효율적인 화물 처리는 수출입 기업의 물류비용 절감을 가능케 하여 우리 경제의 지속적인 발전의 밑거름이 된다.

항만에는 세계경제 침체의 영향이 바로 나타난다. 우리나라 항만 물동량은 2000년 이후 연평균 전년 대비 5~10%의 높은 성장률을 구가해왔지만, 세계경제 침체에 따라 2008년 9월부터 감소세로 돌아섰고, 12월부터는 처음으로 마이너스(–) 수준으로 전환되어 항만 물류

표 8-4-6 우리나라 주요 경제지표(2008년 12월/ 2009년 1월 기준)

(단위: %)

지 표	기 준	지표 수준	비 고
수 출	2009년 1월 전년동월비	△32.8	
제조업 평균 가동율	2008년 12월	62.6	외환위기(62.8%) 이후 최저치
소비재 판매 증가율	2008년 12월 전년동기비	△7.0	4개월 연속 감소
설비투자 증가율	2008년 12월 전년동기비	△24.1	

표 8-4-7 주요 기관별 우리나라 2009년 경제성장률 예측(2009년 1월 기준)

(단위: %)

기 관	IMF	KDI	삼성경제연구소	노무라증권	모건스탠리
예측치	△4.0	△0.7	△2.4	△6.0	△2.8

표 8-4-8 2008년 전국 항만 물동량 추세

(단위: 천 톤, %)

구 분	3/4분기 누 계	4/4분기 합 계	금융위기 직후 월간 물동량				2008년 누계
			9월	10월	11월	12월	
총 물동량 (증가율)	86만2,356 (6.1)	27만6,731 (△1.3)	9만4,720 (7.5)	9만6,691 (4.3)	9만1,857 (3.7)	8만8,183 (△11.0)	113만9,087 (4.2)
수출입 (증가율)	68만764 (6.0)	21만3,929 (△3.0)	7만4,756 (7.9)	7만5,302 (3.5)	7만1,480 (3.9)	6만7,147 (△14.9)	89만4,693 (3.7)
연 안 (증가율)	18만1,592 (6.3)	6만2,802 (4.6)	1만9,964 (5.7)	2만1,389 (6.9)	2만377 (2.9)	2만1,036 (3.9)	24만4,394 (5.8)

업계의 경영 여건 악화와 이에 따른 항만 근로자의 고용 불안이 가중되었다.

세계적 경제 한파 분위기에서는 수출입 거점인 항만이 하역요금 등의 이익을 챙기려 할 경우 우리 수출입 기업의 경제활동을 더욱 위축시켜 결국 항만 물동량 급감으로 다시 돌아올 것이 자명하다. 이런 상황에서 국토해양부에는 경제위기를 극복하기 위하여 지금까지의 틀에서 벗어난 과감하고 적극적인 대책이 요구되었으며, 항만이 경제위기를 극복하는 데 선도적인 역할을 수행해야 했다.

나. 추진 내용 및 과정

경기 침체의 그림자가 짙어지는 상황에서 항만 하역업계는 물론 항만 근로자들이 자신들의 생존과 직결된 항만 하역요금과 임금에 대하여 동결 선언을 이뤄낸 것은 쉽지 않은 결정이었다.

당초 항운노조는 물동량 감소에 따른 임금 저하를 우려하여 약 10.9%의 임금 인상과 분진(粉塵) 작업 수당 등 다양한 명목의 수당 신설을 요구하였다. 또한 항만 하역업계 역시 항만 물동량 감소에 따른 매출 감소를 상쇄하기 위하여 매년 평균 4% 수준에서 인상되어온 전례에 따라 항만 하역요금을 인상하려는 움직임을 보였다.

그러나 경제위기 상황에서 항만 분야가 앞장서서 난국을 헤쳐나가야 한다는 정부의 지속적인 설득으로 특단의 대책 마련이 필요하다는 데 2009년 2월 말 노사정이 공감대를 형성할 수 있었다.

국토해양부의 설득에 따라 전국항운노동조합연맹 측은 1월 19일 전국 17개 지역노조 대표자 회의를 개최하여 수출입 감소와 항만 물동량 감소에 따른 고통 분담 차원에서 항만 근로자의 임금을 동결하기로 결의하였고, 항만 하역업체 사업자 단체인 한국항만물류협회도 산

» 항만 하역이란?

항만 하역은 항만에서 화물을 선박에 싣거나 내리는 작업이며, 부산항 · 인천항 등 전국 31개 무역항에서 대한통운 · 한진 · 동부건설 등 414개 업체, 약 1만 명의 근로자가 수출입 화물과 연안화물의 하역에 종사 중이다.

하 11개 지역협회를 통해 항만 하역요금 동결에 대한 업계 동의를 이끌어낸 것이다.

2009년 2월에는 노사정 실무진이 세부 합의서 작성을 추진하였다. 대체적으로 원만한 합의를 이뤄냈으나, 정부는 합의서에 '무분규' 선언을 포함해야 한다고 설득하였고, 노조 측은 노조 설립 취지에 어긋난다는 이유로 반대 입장을 고수하였다.

국토해양부는 전국항운노동조합연맹에 대한 설득을 펼쳐 '무분규'란 용어 대신 '항만산업 평화 유지에 적극 노력한다'는 내용을 합의서에 최종 반영하였다. 또한 2009년 3월 5일 노사정 공동선언식 개최를 통해 국토해양부 장관, 전국항운노동조합연맹 위원장, 한국항만물류협회 회장은 항만 하역요금 동결, 항만 근로자 임금 동결, 항만산업 평화 유지를 주요 내용으로 경제위기 극복을 위한 대타협을 이뤄냈다.

다. 종합 성과

전국 항만 하역업체의 항만 하역 수입이 연간 약 1조1,333억 원에 달하는 상황에서 전국 항만 하역업체의 하역요금을 전년 수준으로 동결함으로써 선사 및 수출입 화주기업에게 최대 약 567억 원의 수출입 물류비용 절감 효과가 발생하였다.

또한 연간 총임금이 약 3,131억 원에 달하는 상황에서 전국항운노조가 고통 분담 차원에서 임금 동결에 합의하여 항만 하역업체의 경우 연간 최대 약 281억 원의 인건비 절감이 가능해졌다.

아울러 항만 노사정은 수출입 기업이 안심하고 항만을 통해 화물을 처리하고, 외국 선사와 외국 기업을 유치할 수 있는 여건을 마련하기 위해서는 항만산업의 평화가 절대적으로 필

그림 8-4-18 항만 노사정 공동선언식(2009년 3월 5일)

요하다는 데 인식을 같이하여 항만산업 평화 유지에 극적으로 합의하였다. 그 결과 부산 북항 재개발과 여수 엑스포 개발에 따른 보상 갈등, 포항항 동국제강과의 노임분쟁 등에도 불구하고 전국 항만에서 경제위기 극복 시까지 단 한 번의 파업도 발생하지 않았다.

항만 분야는 경제위기 속에서 노사 임금 동결을 선제적으로 이뤄내어 타 분야에 모범이 되었다. 2009년 3월 5일 항만 노사정 공동선언이 SBS 등 주요 방송매체, 중앙 · 동아 · 한국 · 문화일보 등 주요 일간지, 대한민국 정책포털(www.korea.kr) 등을 통해 대대적으로 보도되면서 임금 동결에 참여하는 기업 수가 크게 증가하였다. 고용노동부 자료에 따르면 2009년 5월 말까지 임금 동결 · 삭감 사업장 수는 임금협상 타결 사업장 1,741개의 74.4%에 달하는 773개로 전년 동기 124개에 비해 6.2배 증가하였다.

제5절 해운물류산업 신성장 동력 육성 및 국제 위상 강화[13]

1. 글로벌 물류기업 육성 및 해운물류기업 해외 진출 지원

가. 글로벌 물류기업 육성

세계 물류시장은 2008년 기준 2조9,799억 달러(2010년 기준 우리나라 GDP의 약 3배, 세계 반도체 시장의 10배 이상 규모)로 추산되며, 글로벌 금융 위기 등 세계 경기 악화에도 불구하고 2013년에는 3조3,000억 달러 규모로 전망되는 등 지속 성장 중이다(Datamonitor · Global Logistics Overviews · 2010년 2월).

우리나라가 2011년 세계 9번째로 무역 규모 1조 달러를 돌파하고 수출 규모 세계 7위, 무역량 세계 9위 등 무역대국으로서의 위상이 날로 높아지고 있다, 하지만 국내 물류산업은 이에 걸맞은 수준에 이르지 못하고 있는 실정이다. 세계 5~6위권의 해운 · 항공산업과 인천국제공항(세계 2위 국제화물 공항), 부산항(세계 5위 컨테이너 항만)과 같은 세계 수준의 물류 인프라를 보유하였음에도 우리나라는 2012년 세계은행이 발표한 물류경쟁력 순위에서 155개국 중 21위를 기록하였다.

표 8-5-1 **국가별 물류경쟁력 순위**(2012년 기준, 세계은행)

순위	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	21
국가	싱가포르	홍콩	핀란드	독일	네덜란드	덴마크	벨기에	일본	미국	영국	한국

한 국가의 물류경쟁력에 있어 항만 · 공항 등 물류시설, 통관 절차 등의 물류 프로세스, 경제자유화 정도와 해외시장 접근성 등과 같은 물류 인프라도 중요하지만, 얼마나 경쟁력이 높은 글로벌 물류기업을 보유하였는지 또한 중요한 척도이다. DHL, UPS 등과 같은 글로벌 대표 기업과 국내 물류기업을 비교해봐도 상황은 열악하다. 선진 물류기업들은 끊임없는 인수 · 합병(M&A)을 통해 규모를 대형화하고 과점시장을 형성하여 시장지배력을 강화하고 있지만, 국내 물류기업은 해외 진출 초기 단계 수준이다.

13) 물류정책과장 부이사관 김준석

일례로 DHL은 1990년대 연방우정성(Deutsche Post) 민영화를 시작으로 Danzas(스위스), DHL(미국), EXEL(영국) 등 90여 건의 글로벌 M&A를 통해 세계 1위 물류기업으로 성장하였다. UPS, K+N, Schenker 역시 수십 건의 글로벌 M&A를 통해 세계 5위권 기업으로 성장하였다. 또한 2010년 미국 Armstrong&Associate가 발표한 제3자 물류 매출액 기준 세계 50대 기업 순위를 살펴보면, 상위 10대 기업 매출액이 50대 기업 매출 총액의 59%를 차지하고 있어 과점 현상이 심화되고 있음을 알 수 있다.

표 8-5-2 국내 7대 물류기업 매출 현황(해운 · 항공사 제외, 출처: 금융감독원)

(단위: 조 원)

순 위	기 업 명	2010년		2011년	
		본사 매출[1]	총매출[2]	본사 매출	총매출
1	현대글로비스	5.83	7.30	7.55	9.55
2	대한통운	2.10	2.46	2.24	2.59
3	범한판토스	1.46	2.23	1.25	1.89
4	CJ-GLS	0.92	1.33	1.05	1.54
5	롯데로지스틱스	0.87	0.88	1.46	1.48
6	한진	1.08	1.26	1.19	1.39
7	삼성전자로지텍	1.47	1.47	1.26	1.26

1) 본사 매출: 해외법인 등 출자 관계에 있는 국내외 별도법인의 매출 제외
2) 총매출: 해외법인 등 출자 관계에 있는 국내외 별도법인을 포함한 연결 재무제표 기준

표 8-5-3 글로벌 물류기업 매출액 비교

순 위	글로벌 물류기업		국내 물류기업	
	업체명(국적)	매출액	업체명	매출액
1위	DP-DHL(독일)	82.3조 원	현대글로비스	9.6조 원
2위	UPS(미국)	54.0조 원	대한통운	2.6조 원
2위	DB Schenker(독일)	22.6조 원	범한판토스	1.9조 원

* 해외 기업은 2010년, 국내 기업은 2011년 실적 기준(출처: 각 기업 결산보고서)

앞서 제1절에서 살펴본 바와 같이 2006년 종합물류기업 인증제도 시행 이후 종합물류기업의 해외 진출이 활발해지고 있으나, 해외 거점 등의 글로벌 물류 네트워크가 선진 물류기업과 비교할 때는 크게 부족한 상황이며, 이는 글로벌 경쟁력 저하로 이어지고 있다.

물류산업은 네트워크 산업으로, 얼마나 많은 거점을 효과적으로 연계하여 비용을 효율화하느냐는 것이 경쟁력의 핵심이다. 글로벌 경쟁력을 확보하기 위해서는 해외 현지법인 설립, 해외 물류기지 확보, 글로벌 M&A 등을 통한 네트워크 확보가 중요하다. 독일 DHL은 220개국에 854개, 미국 UPS는 200개국에 1,801개의 법인과 지사를 두고 있지만, 우리나라의 범한판토스는 28개국 36개, CJ GLS는 11개국 14개, 현대글로비스는 12개국에 그치고 있는 실정이다.

정부가 수년에 걸쳐 물류업계의 의견을 수렴한 결과, 해외 진출에 있어 공통적으로 제기된 애로사항 역시 글로벌 네트워크 확장의 어려움이었다. 구체적으로는 투자 자금 부족, 현지어가 가능한 물류 전문인력 부족, 현지 정보 입수의 어려움, 물량 확보의 불확실성 등이었다.

이에 정부는 종합물류기업 인증제도의 다음 단계이자, 2004년 발표한 물류전문기업 육성 로드맵에서 제시했던 2단계 추진 전략의 일환으로 2011년 12월 '글로벌 물류기업의 선정 및 육성에 관한 규정'을 제정하였다. 육성 대상 기업 선정 기준은 다음과 같다.

» 글로벌 물류기업 육성 대상 기업 선정 기준(규정 제6조)

1. 종합물류기업 인증을 받은 물류기업일 것
2. 해외매출이 총매출의 10% 이상(2개 대륙 2개국 이상에서 발생한 매출)일 것
3. 해외진출 사업계획 평가에서 우수등급 이상을 획득할 것

* 해외진출 사업계획은 해외시장 진출 의지와 글로벌 성장 잠재력을 판단하기 위해 사업모델의 우수성 등 총 14개 항목에 걸쳐 평가(등급은 90점 이상 '최우수', 90~80점 '우수', 80~70점 '보통', 70~60점 '미흡', 60점 미만 '매우 미흡')

또한 육성 대상으로 선정된 기업에게는 해외투자 자금에 대한 수출입은행의 융자 지원과 물류 전문인력 양성 지원(글로벌 물류인턴 파견, 현지 채용인력 교육) 등 정부 지원사업에 대한 우대 혜택이 제공된다. 해외인턴 파견 지원은 국내 물류학과를 졸업한 취업 예정자를 대상으로 인턴을 선발하여 물류기업의 해외 현지법인에 파견할 경우 교육 · 체류비용 등을 지원하는 사업이다. 현지 채용인력 교육 지원은 물류기업이 현지 법인에서 채용한 인력을 국내 본사에서 교육할 경우에 커리큘럼 개발과 교육비용을 지원하는 사업이다.

2011년 이 같은 제도를 마련한 이후 신청 기업 모집공고와 한국교통연구원의 서류심사, 현장실사, 인터뷰 등의 선정심사를 거쳐, 2012년 6월 제1차 글로벌 물류기업 육성 대상 기업을 선정하였다. 2012년에는 범한판토스, CJ-GLS, 장금상선, 한진, 현대글로비스, 현대

로지스틱스 등 6개 기업이 선정되었는데, 이들 기업이 제출한 사업계획서를 통해 밝힌 자체 목표에 따르면 향후 5년 내 약 2조9,000억 원의 해외투자를 통해 해외매출이 4조2,000억 원 → 13조3,000억 원(총매출 11조9,000억 원 → 33조1,000억 원), 글로벌 거점은 106개 → 260개 이상으로 대폭 확대될 전망이며, 2020년까지 글로벌 톱 10 기업이 1~2개 이상 탄생할 것으로 기대된다.

정부는 매년 정기적으로 글로벌 물류기업 육성 대상 기업을 선정할 예정이며, 향후에도 육성 대상 기업에 대한 지원 확대를 위해 진출 국가 · 지역 맞춤형 컨설팅, M&A 전용 펀드 등을 활용한 글로벌 M&A 지원, 관련 보험 요율 인하 등 다양한 해외 진출 지원방안을 관계 기관과 협의하여 추진할 예정이다. 궁극적으로는 2004년 정부가 발표했던 물류전문기업 육성 방안의 최종 목표인 세계적 물류기업, 다시 말해 글로벌 톱 10 물류기업 출현이 실현될 수 있도록 지속적인 노력을 경주할 것이다.

나. 해운물류기업 해외 진출 지원

전 세계적으로 물류산업의 규모가 크게 확대되고 있으며 중국, 인도 등 아시아 지역이 세계 물류의 중심지로 부상할 것으로 예측되고 있다. 이에 세계적 물류기업은 해외 거점을 확보하고 기업 M&A를 통해 글로벌 시장 지배력을 강화해 나가고 있다. 2008년 하반기 금융

그림 8-5-1 기업 해외 진출 지원체계

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

위기 이후 세계경제 회복의 불확실성이 지속되면서 우리 기업의 해외투자 심리가 다소 위축된 상황이지만 해운물류산업의 지속적인 성장과 신성장 동력 창출을 위하여 해외 신규 시장에 대한 지속적인 관심이 필요하다.

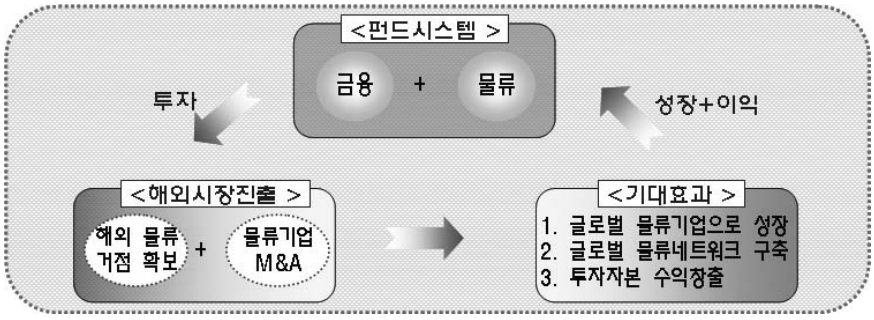
이러한 배경하에서 정부는 우리 해운물류기업의 해외 진출을 지원하기 위한 다양한 제도를 추진하고 있다.

우선 한국해양수산개발원(KMI)과 함께 2007년부터 '국제 물류투자 분석센터'를 운영하여 우리 해운물류기업에게 물동량 분석 등 해외투자 정보를 '국제물류 위클리'를 통해 매주 제공하고 있으며, 해외 진출을 준비 중인 기업에게는 맞춤형 해외 진출 컨설팅을 서비스하고 있다.

또한 우리 기업이 해외투자 시 필요한 재원을 지원하기 위해 공공기관과 민간으로 구성된 국제물류 투자펀드를 조성하여 운용하고 있다. 당초 국제물류 투자펀드는 산업은행 펀드와 국민은행 · 수협 펀드가 총 약정액 8,500억 원으로 조성되어 있었으나, 현재는 국민은행 · 수협 펀드(5,000억 원)만 운영 중이다.

그림 8-5-2 해외투자 정보 모니터링 시스템

그림 8-5-3 펀드 운용체계

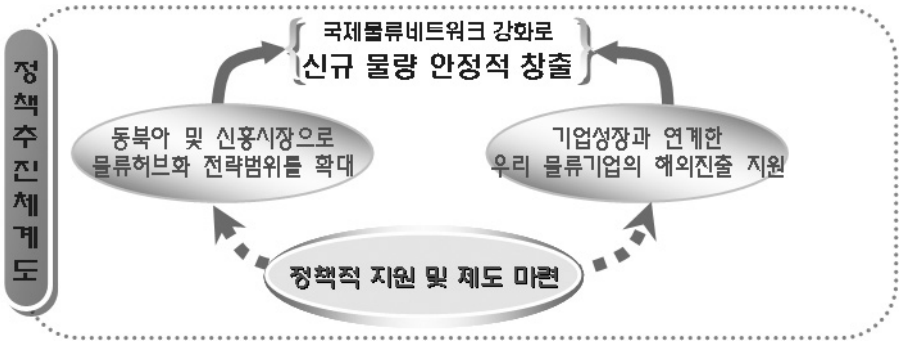


아울러 2011년부터는 우리 기업의 해외투자에 따른 초기 비용 부담을 경감하기 위해 해외 진출 사업 타당성 조사(F/S) 비용을 지원하고 있다. 2011년에는 타당성 조사 비용 지원 대상으로 총 7개 사업이 선정되어 각각 5,000만 원을 지원하였으며, 2012년 상반기에는 베트남, 터키, 마다가스카르 등 신규 해외 진출 사업 4건을 선정하여 비용을 지원하고 있다. 앞으로 타당성 조사가 완료되는 대로 기업의 투자의사 결정 과정 등을 거쳐 해외 진출 사업이 본격화 될 것으로 기대된다.

한편 해외 유망 사업을 발굴하여 우리 건설기업, 해운물류기업, 엔지니어링사 등을 대상으로 '해외 해운물류 · 항만 개발 투자설명회'를 정기적으로 개최하고 있다. 2011년에는 미국 아스토리아 항만청장이 직접 참석하여 개발계획을 설명하고 우리 기업의 투자를 요청하였으며, 2012년에는 러시아 바로타항만 석탄터미널 개발 사업과 관련하여 러시아 나호드카시 부시장이 참석하여 우리 기업의 관심과 적극적인 투자를 요청한 바 있다. 정부는 투자설명회를 통해 해외 개발사업의 자세한 정보를 우리 기업에게 제공하고 투자 의향 기업과 함께

그림 8-5-4 해외물류 투자 지원시스템 운용체계

그림 8-5-5 해외 진출 지원 정책 체계



협의체를 구성하여 상대국 정부와 협의를 추진하는 등 다양한 지원책을 추진하고 있다.

정부는 앞으로도 우리 기업들의 해외 진출을 활성화하고 글로벌 물류 네트워크(GLN, Global Logistics Network) 구축을 확대하기 위해 그간의 지원사업을 기반으로 실질적인 성과를 낼 수 있도록 다양하게 지원할 계획이다.

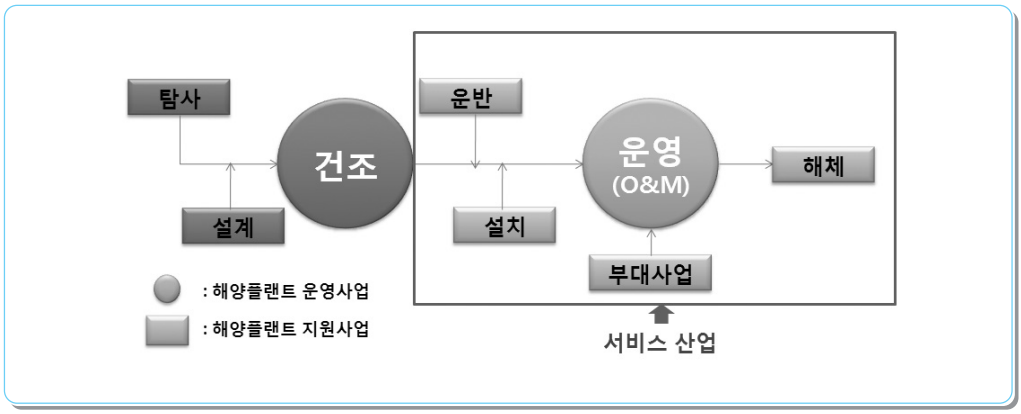
2. 해운산업 신성장 기반 조성

가. 해양플랜트 서비스산업 인력 양성

1) 해양플랜트 서비스산업의 개념과 현황

해양플랜트 산업이란 해양에서 석유 · 가스 자원을 시추 · 생산 · 저장하는 데 필요한 장비와 시설물(해양플랜트)을 제작 · 운용하고, 관련 기술 개발 및 서비스를 제공하는 산업을 말한다. 협의의 해양플랜트 서비스산업의 개념은 건조된 해양플랜트를 운송 · 설치 · 시운전 · 운영 · 유지보수하고 관련 인력 · 물자의 조달 및 기타 부대 서비스를 제공하는 사업이라 할 수 있다. 광의의 개념으로는 해양플랜트 건조를 제외한 모든 밸류 체인(Value Chain) 사업을 포괄하는 개념으로, 협의 개념에 탐사 · 시추 · 설계 등을 포함하는 개념이다.

그림 8-5-6 해양플랜트 서비스산업의 범위



해양플랜트 서비스산업은 해양플랜트 산업 총부가가치의 50% 이상을 차지하고 있다. 전 세계 시장은 2011년 1,450억 달러 수준에서 2020년에는 4,600억 달러까지 성장할 전망이다.

표 8-5-4 해양플랜트 산업의 단계별 부가가치 비중

구 분	탐 사	설 계	건 조	운 송	설 치	시운전	운영 · 보수	기 타
비중(%)	7	8	35	2	3	1	40	4
계	50%			50%				

* 자료: 안충승, 해양플랜트 산업 육성 및 전문 운용인력 양성을 위한 기본구상(2010)

그러나 우리나라는 해양플랜트 건조 분야 세계 1위라는 위상에도 불구하고 서비스 산업 참여는 저조한 실정이다. 우리의 경우 유정이 없는 관계로 해양플랜트 운영에 대한 관심 자체가 부족하였고, 해양플랜트 서비스산업 참여 경험과 기술의 축적이 미흡했기 때문이다.

그럼에도 불구하고 중소 국적선사인 TPI 메가라인이 Dockwise 등 해외 기업과 합작하여 호주 Gorgon 프로젝트 운송시장에 참여하는 등 일부 국내 선사의 관심이 높아지고 있다.

설치 · 해체 분야에서도 장비 및 기술력 부재로 참여 실적이 미미하나, 현대중공업과 대우조선해양의 경우 자사가 건조한 해양플랜트의 설치 사업을 일부 수행하고 있다.

운영 · 유지보수의 경우에도 석유공사가 운영 중인 시추선 두성호 이외에는 플랜트 운영 · 유지보수 경험이 거의 없으나, 대우인터내셔널이 미얀마 Mya 가스광구 개발을 위해 플랜트를 현대중공업에서 제작하고 있으며, 국내 중소기업 Coens Energy는 대우의 미얀마 가스광구 플랜트 유지보수(Operation & Maintenance)에 참여하고 있다.

2) 해양플랜트 서비스산업 전문인력 양성

해양플랜트 서비스산업 발전을 위해 필수불가결한 요소가 바로 관련 산업에 종사할 인력이다. 따라서 정부는 해양플랜트 서비스산업의 기반이 약한 우리나라가 우선적으로 추진해야 할 과제가 관련 전문인력 양성이라는 인식 아래 교육체계 구축을 위해 노력하고 있다.

우선 한국해양대학교는 2011년 35명 정원의 해양플랜트운영학과를 개설하여 해양플랜트 운영인력을 양성하고 있다. 또한 한국해양수산연수원에서도 해양플랜트 서비스산업 관련 교육 및 인력 양성 사업을 추진하기 시작했다. 2010년부터 기초 안전교육을 시작하여 그해에 559명, 2011년에는 810명을 교육하였고, 2012년에는 1,200명을 교육할 예정이다. 기초안전교육의 경우, 국내 조선소가 해양플랜트 건조 이후의 운영인력 교육을 해외 기관에 위탁하는 부분 중의 일부를 연수원에서 흡수했다. 이로써 국내 조선소는 경비를 절감하고, 연수원은 교육 수입을 창출하는 동시에 해양플랜트 관련 인력 양성 기반을 구축하는 효과를 거두고 있다.

또한 2012년에는 20억 원의 예산을 투입하여 용당동 부지에 있는 종합실습관을 신규 양성에 적합하게 개조했다. 2013년부터 본격적으로 직업 전환 교육을 실시할 수 있는 기반이 구축된 것이다.

3. 마리나 산업 및 크루즈산업 육성을 위한 기반 조성

가. 추진 배경

최근 소득이 증가하고 주 5일 근무제 정착에 따라 여가 시간이 늘어나면서 해양관광 · 레저에 대한 수요, 특히 '체험형 관광'에 대한 욕구가 증가하고 있다. 여기에 삼면이 바다인 우리나라의 여건이 더해져 요트 및 크루즈 부두를 중심으로 하는 해양관광과 레저 스포츠에 대한 관심이 꾸준히 증가하고 있다.

나. 마리나 현황 및 여건

'마리나(Marina)'라는 용어는 라틴어로 '해변의 산책길'이라는 뜻을 가진 'Marinate'에서 유래했다. 협의로는 요트 · 보트의 정박 공간을 의미하지만 광의로는 계류시설을 중심으로 한 다양한 해양 레저활동을 위한 부대시설과 관련 서비스가 종합적으로 제공되는 공간을 일컫는다. 즉, 마리나는 요트 · 보트의 정박 기능과 이와 관련한 서비스를 제공하는 공간이면서, 연안 친수공간의 개발을 유도하는 해양 레저의 허브 기능을 담당하게 된다.

한편 글로벌 레저선박 시장은 2010년 기준 약 48조 원 규모로, 2014년까지 연평균 7%씩 성장할 것으로 예상되며(산업연구원), 영국의 경우 요트 · 보트의 계류와 임대 · 교육 · 금융 · 보험 등 마리나 서비스업의 시장 규모가 17억 달러로(2009년) 마리나산업 전체 시장 규모의 33%에 이르고 있다. 이렇듯 마리나는 개발 단계의 건설 분야, 요트 · 보트 제조 분야, 관련 서비스 분야까지 산업적 육성 가치도 매우 크다.

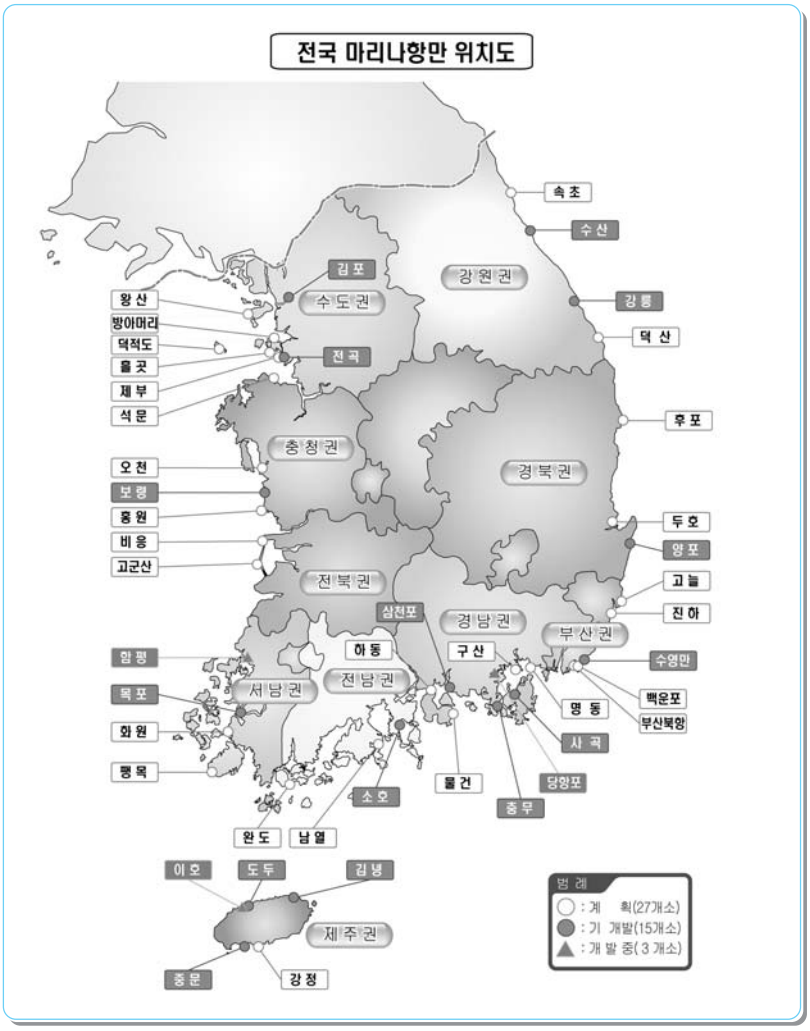
그러나 국내 마리나 산업은 '개발도상국' 단계에 머물러 있다. 발달된 조선 기술에도 불구하고 레저보트 장비 업체는 영세성을 벗어나지 못하고 있고, 마리나 분야의 전문 서비스를 제공하는 업체 역시 찾아보기 힘들다.

따라서 우리나라도 발전된 조선 · IT 기술을 활용하여 요트 · 보트 제조 분야의 경쟁력을 끌어올리고, 마리나산업을 신종 사업으로 발전시키고자 마리나 항만의 개발을 통한 산업 육성을 추진 중이다.

다. 마리나 항만 관련 제도 마련 및 기본계획 수립

마리나 항만을 체계적으로 개발하고 관련 산업을 본격 육성하기 위해 국토해양부는 2009년 마리나 항만의 조성 및 관리에 관한 법령(이하 마리나항만법)을 제정하고, 2010년 1월 제1차 마리나 항만 기본계획을 고시하였다. 당초 마리나 항만 기본계획은 2019년까지 전국 10개 권역에 43개 마리나 항만의 개발 계획을 담고 있었으나, 이후 2012년 3월 개장한 김포 마리나와 경인권 지역의 크루징 활성화를 위한 덕적도 마리나를 추가로 고시하였다.

그림 8-5-7 제1차 마리나항만 기본계획 기준



Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

라. 마리나산업 활성화 대책 추진

마리나항만법과 기본계획이라는 추진 체계를 확보하였음에도 불구하고 마리나 항만 개발은 더딘 상황이다.

마리나 항만의 개발이 부진한 이유에 대해 민간 투자자들은 방파제 등 기반시설 인프라 개발비용이 과다한 데 비해 시장은 아직 성숙되지 않아 투자 불확실성이 높다는 점을 들고 있다. 최근 컨벤션 등 상업 서비스를 제공하는 도심형 마리나가 등장하고 있지만, 아직은 선례로 삼을 만한 성공 모델이 없다는 것이다. 이에 민간에서는 보다 현실적인 정부와 민간의 역할 분담이나 협력 모델을 요구하고 있다.

이에 정부는 국가와 지자체, 민간 간 공동으로 추진할 수 있는 국제 거점형 마리나 항만을 발굴하여 개발할 계획이다. 이와 같은 협력 모델을 토대로 국내외 간 네트워크를 조성하여 국내외 해양관광 이용자들의 유입을 창출하고자 한다.

아울러 민간 투자를 활성화하기 위한 제도 개선도 지속해서 추진할 계획이다. 마리나 항만구역 내에 주택 분양이 가능하도록 마리나 시설에 주거시설을 추가하고, 사업자가 투자금을 손쉽게 마련하거나 회수할 수 있도록 하는 회원권제를 도입하는 등 사업자의 수익성을 제고하기 위한 다양한 방안을 검토할 계획이다. 그동안 관련 해양과 하천에 차등 적용되어 온 점 · 사용료 감면 혜택을 확대 적용하는 방안도 추진할 것이다.

최근 유럽 · 미국 등 전통적인 마리나 시장에서는 아시아, 중동 등 신흥시장을 주목하고 있다. 신흥시장의 마리나들은 단순한 계류시설의 확충과 요트 문화로 대표되는 과거 마리나의 기능에 더해 배후 리조트, 주거시설, 상업시설 등의 이용자에게 차별화된 수변공간을 제공하는 역할에 더욱 중점을 두고 있다.

요트를 구매하고 계류하는 사람만이 아니라 그 수변공간을 즐기는 사람 또한 마리나의 수요자인 것이다. 앞으로 마리나에서 관리하는 요트 · 보트를 타인에게 임대하고 그 수익을 소유자와 공유하는 요트 차터링에 대한 법적 근거가 마련되면, 일반인들의 마리나 이용은 더욱 쉬워질 것으로 기대된다.

마. 국내외 크루즈산업 현황

휴양형 관광 선호도 증가, 인구 고령화 등으로 전 세계 크루즈 관광객 수요는 연평균 7.1%(1990~2010년) 이상 꾸준히 증가하고 있다. 그중 북미 지역이 차지하는 비중이 72.8%(2010년)로 대부분이지만, 아시아 지역의 성장 등으로 그 비중도 줄어드는 추세이다.

표 8-5-5 세계 크루즈 관광객 추이

(단위: 천 명)

구 분	1990년	1995년	2000년	2005년	2010년*	연평균 증가 (1990~2010년)
전 세계 관광객	3,774	4,721	7,214	11,180	14,819	7.1%
북미 지역	3,496	4,223	6,546	9,671	10,781	5.8%
비중	92.6%	89.5%	90.7%	86.5%	72.8%	

* 세계 크루즈 시장 중 아시아 비중은 약 7% 수준인 것으로 파악.

2010년 해양관광 실태조사 결과 우리 국민 중 크루즈 여행 경험자는 0.6%에 불과하며, 입항하는 국제 크루즈도 선진국 대비 상당히 미약[14]한 것으로 파악되었다. 그러나 동북아 지역의 소득 수준 향상에 따라 우리나라에 입항하는 국제 크루즈는 빠르게 증가하는 추세(연평균 31% 증가)인데, 14개 외국 선사의 크루즈 18척이 국내에 기항 중이며, 로얄캐리비안은 2010년부터 최초로 부산을 준모항으로 운항[15]하고 있다.

바. 국내 항만에 대한 크루즈 인프라 추진 방향

중요 거점에 전용 인프라를 확충하되, 기타 항만은 기존 시설을 활용함으로써 국내 여건에 맞는 크루즈 문화를 조기에 정착시킨다는 방침이다.

우선 부정기선임에도 일정 규모의 국제 크루즈 입항이 지속될 것으로 예상되는 부산항, 인천항, 제주항[16]에 전용 부두와 터미널을 확충할 예정이다. 그리고 배후 관광 여건이 좋은 여수항(화물부두 활용), 강정항(해군 외곽시설 활용)에도 여수박람회, 제주해군기지와 연계하여 전용 인프라를 확보할 예정이다. 또 기타 항만에 단발적으로 입항하는 국제 크루즈, 초기 단계인 연안 크루즈는 기존 시설(여객부두 등) 활용 · 정비를 통해 원활한 입항을 지원할 예정이다.

14) 마이애미항 2010년 크루즈 여행객(217만 명)은 우리 항만 전체 국제 크루즈 여행객의 12.4배
15) 2005년 39회 입항 → 2007년 52회 입항 → 2009년 90회 입항→ 2010년 149회 입항
16) 2010년 우리나라 입항 국제 크루즈(149회) 중 부산(81회), 인천(13회), 제주(49회)가 96%

4. 물류 전문인력 양성

가. 추진 배경

글로벌 물류 전문인력 양성에 의한 동북아 물류 중심지화 전략의 완성은 국가 차원의 차세대 비전사업이자 새로운 일자리 창출을 위한 블루오션 전략으로 추진되어야 할 시대적 사명이기도 하다. 고비용 물류구조를 개선하고 물류산업의 선진화를 달성하기 위해서는 다양한 측면의 노력과 성과가 보장되어야 하겠으나 글로벌 물류 전문인력이야말로 최우선으로 요구되는 핵심 요소라 할 수 있겠다.

물류 환경의 거시적 변화는 무엇보다도 중국의 부상과 자유무역협정(FTA) 확산으로 인한 물류혁명의 가속화 등이 동북아시아 지역의 물류 경쟁 심화를 불러왔다는 점을 꼽을 수 있다.

이미 중국은 우리의 최대 교역 상대국으로 부상하였고, 국내 생산시설의 중국 이전이 가속화됨에 따라 양국 간 물 · 인적 교류도 급성장하였다. 이러한 추세에 대응하기 위해 어학에 능통한 물류인재가 시급히 요청되는 것이다. 중국은 지난 2001년 최초의 물류교육 실시 이후 5년 만에 218개 대학에서 약 17만 명에 달하는 학생들이 물류학을 전공하고 있으며, 졸업생도 매년 약 2만 명에 육박하고 있다. 우리나라가 미래 물류 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 중국에 대응하는 고급 물류 전문가를 양성하는 교육 프로그램의 양적 · 질적 개선이 반드시 실행되어야 한다.

FTA 확산과 물류혁명은 매우 밀접한 관계다. FTA를 통한 관세 장벽 철폐로 물류 분야의 양적 · 질적 성장이 급속히 이루어질 것으로 예측되므로 이에 부응하는 통상 및 법학에 능통한 글로벌 물류인력의 양성이 요청된다.

미래의 물류 환경은 과거와 차별화되는 융합 인재를 필요로 할 것으로 예측할 수 있다. 단순히 물류에 국한된 업무를 기획하고 운영 · 관리하는 업무 영역을 탈피하여 다양한 지식 기반을 통한 통섭적이고 융합적인 기능을 보유한 전문인력을 요구할 것으로 예상된다. 또한 고객별 물류 아웃소싱 및 공급사슬 관리 실행 효과를 분석할 수 있는 물류 전문인력의 수요는 지속적으로 늘어갈 것이다.

이에 따라 이명박 정부에서는 중국 경제의 급속한 성장과 국제 환경 변화에 대응하여 제조업 위주의 성장전략 한계를 극복하기 위한 다양한 방식의 물류인력 양성을 추진하고 있다. 물류전문대학원을 설립하였으며 물류 특성화 대학을 지원하고 물류관리사를 대상으로 한 교육을 실시하고 있다. 또한 해운항만 분야와 선박금융 분야 인재를 양성하기 위한 다양한 교육 과정도 운영하고 있다.

나. 물류 전문인력 양성 사업

대부분의 대학이 물류학을 독립 전공으로 개설하기보다 경영대학원, 산업대학원 또는 국제통상대학원 내 단위과목으로 개설하고 있다. 또한 이들 대학원도 대부분 학술연구 또는 야간 과정인 특수대학원 교육으로 비즈니스 중심의 실무형 고급 인재 양성에 한계가 있고, 대부분이 학위 취득을 목적으로 하는 기업의 간부급을 대상으로 운영되는 실정이다.

그러나 이런 교육으로는 체계적인 물류인재를 양성하는 데 한계가 있다. 국토해양부는 물류 분야의 고급 인재 양성이 시급하다는 인식 하에서 물류전문대학원 및 물류 특성화 인력 양성 지원사업을 수행하고 있다.

표 8-5-6 인하대 물류전문대학원 석 · 박사 배출 현황(2006~2010년)

(단위: 명)

과 정		글로벌 물류 MBA	물류 MBA	학술석사	박 사	합 계
1기 (2008년 2월)	논문학위	9	–	–	–	9
	학점제학위	13	–	–	–	13
	소계	22	–	–	–	22
2기 (2008년 8월)	논문학위	–	15	8	–	23
	학점제학위	–	5	–	–	5
	소계	–	20	8	–	28
3기 (2009년 2월)	논문학위	11	4	4	–	19
	학점제학위	15	9	–	–	24
	소계	26	13	4	–	43
4기 (2009년 8월)	논문학위	1	7	4	1	12
	학점제학위	–	6	–	–	7
	소계	1	13	4	1	19
5기 (2010년 2월)	논문학위	17	8	7	1	33
	학점제학위	5	2	–	–	7
	소계	22	10	7	1	40
6기 (2010년 8월)	논문학위	–	11	5	–	16
	학점제학위	–	2	–	–	2
	소계	–	13	5	–	18
7기 (2011년 2월)	논문학위	11	13	8	1	33
	학점제학위	6	1	–	–	7
	소계	17	14	8	1	40
합 계		88	83	36	3	210

동북아 물류 허브를 실현하고 물류산업의 발전을 주도할 글로벌 수준의 석 · 박사급 물류 전문인력 양성을 목표로 개원(2006년 9월)한 인하대 물류전문대학원은 2006~2010년까지 5년 동안 연간 20억 원(총 100억 원)을 지원하여 글로벌 경쟁력을 갖춘 물류전문대학원으로 성장하기 위한 토대를 마련하였다.

인하대 물류전문대학원 교육 과정은 물류전문 석사 · 박사 학위 과정 및 글로벌 물류 MBA 과정으로 진행되었다. 지원이 이루어진 5년간 졸업생은 총 210명(글로벌 물류 MBA 88명, 물류 MBA 83명, 학술석사 36명, 박사 3명)이었으며, 이 중 206명이 취업하여 97.6%의 취

표 8-5-7 인하대 물류전문대학원 취업 현황(2007~2010년 졸업생)

(단위: 명)

과 정		글로벌 물류 MBA	물류 MBA	학술석사	박 사	합 계
2007 전기 졸업 (2008년 2월)	졸업	22	–	–	–	22
	취업	22	–	–	–	22
	취업률	100%	–	–	–	100%
2007 후기 졸업 (2008년 8월)	졸업	–	20	8	–	28
	취업	–	20	8	–	28
	취업률	–	100%	100%	–	100%
2008 전기 졸업 (2009년 2월)	졸업	26	13	4	–	43
	취업	26	13	4	–	43
	취업률	100%	100%	100%	–	100%
2008 후기 졸업 (2009년 8월)	졸업	1	13	4	1	19
	취업	1	13	4	1	19
	취업률	100%	100%	100%	100%	100%
2009 전기 졸업 (2010년 2월)	졸업	22	10	7	1	40
	취업	22	10	7	1	40
	취업률	100%	100%	100%	100%	100%
2009 후기 졸업 (2010년 8월)	졸업	–	13	5	–	18
	취업	–	13	4	–	17
	취업률	–	100%	80%	–	94.4%
2010 전기 졸업 (2011년 2월)	졸업	17	14	8	1	40
	취업	16	14	5	1	36
	취업률	94.1%	100%	62.5%	100%	90%
계	졸업	88	83	36	3	210
	취업	87	83	32	3	205
	취업률	98.9%	100%	88.9%	100%	97.6%

표 8-5-8 인하대 물류전문대학원 물류 분야 취업률(2007~2010년 졸업생)

(단위: 명)

구 분	졸업 대상자	물류 분야 취업	비물류 분야 취업	미취업	비고 (물류 분야 취업률)
2007년 전기(2008년 2월)	22	21	1	0	95.5%
2007년 후기(2008년 8월)	28	27	1	0	96.4%
2008년 전기(2009년 2월)	43	42	1	0	97.7%
2008년 후기(2009년 8월)	19	17	2	0	89.5%
2009년 전기(2010년 2월)	40	39	1	0	97.5%
2009년 후기(2010년 8월)	18	17	–	1	100%
2010년 전기(2011년 2월)	40	35	1	4	97.2%
계	210	198	7	5	96.6%

업률을 보였다. 특히 졸업생의 96.6%인 198명이 물류 분야에 취업하여, 물류산업의 발전을 주도할 글로벌 물류 전문인력을 양성하려는 소기의 목적을 달성한 것으로 평가된다.

물류전문대학원 설립 및 운영 지원사업이 2010년에 종료되고 나면 고등교육과정 이상의 물류인력 양성 사업이 부재한 반면, 기업의 국제 경쟁력 제고와 물류 환경 변화에 대응할 필요성은 커져감에 따라 글로벌 물류 전문인력을 양성하기 위한 2단계 사업이 추진되었다.

물류전문인력 양성을 위한 2단계 사업인 물류특성화 인력 양성 지원사업은 물류가 녹색성장을 선도할 수 있도록 특성화된 고급 물류 교육 과정을 육성 · 지원할 필요성에 따라 공모를 통해 4개의 물류특성화 대학(원)을 선정하여 육성하는 방식으로 이루어지고 있다. 공모를 통해 선정된 대학(원)은 인천대와 한경대(이하 대학원 과정), 그리고 항공대와 인하대(이하 학부 과정) 등 총 4개 대학이며, 2010년부터 지원이 시작되어 2012년까지 총 34억 원이 지원되었다(2010년 7억 원, 2011년 8억 원, 2012년 19억 원).

물류특성화 대학의 경우, 대학원 과정에 대해서는 주로 우수 학생 유치를 위한 장학금과 특성화 강좌를 위한 교육 경비, 교재 개발과 특별교원 채용 및 산학협력 등을 지원하여 종

합적인 교육 효과를 제고하는 것을 목표로 하고 있다. 학부 과정은 특성화를 위해 추가로 필요한 특강 · 외국어 강좌 등 교육 경비와 우수 학생 장학금 등을 위주로 지원이 이루어지고 있다.

이러한 물류특성화 과정을 통해 물류 전문가가 양성되면 기업은 구매에서 생산, 판매에 이르기까지 국내외에 걸쳐 있는 비즈니스 전 과정의 효율화를 달성하여 경쟁력을 확보할 수 있고, 고비용 물류구조 개선과 물류산업 선진화를 이룩할 수 있는 토대를 마련하여 물류산업 발전에 크게 기여할 것으로 기대된다.

4개 대학을 대상으로 이루어지고 있는 물류특성화 인력 양성 사업의 경우, 2010년에 지원이 시작된 이후 370명에 달하는 학생들이 지원 혜택을 받았음을 볼 때 외형적인 측면에서 안정 궤도에 이르렀다고 볼 수 있다. 이후 졸업생이 본격적으로 배출될 것에 대비하여 취업 연계 및 내실화에 중점을 두어 각종 물류 부문에서 역량을 최대한 발휘하도록 해야 한다.

다. 물류관리사 등 전문인력 양성

물류정책기본법(법률10303호)상의 '물류관리사의 직무(제52조)'에 근거하면 물류관리사는 물류 활동과 관련하여 전문지식이 필요한 사항에 대하여 계획 · 조사 · 연구 · 진단 및 평가 또는 이에 관한 상담 · 자문, 그 밖에 물류관리에 필요한 직무를 수행한다고 명시하고 있다.

물류관리사가 도입된 배경은 1990년대에 들어 경제 규모가 커지고 고도성장 둔화에 따라 국가 경쟁력 제고 분야로서 물류산업이 주목받게 된 데 있다. 그러나 물류 관련 인프라의 지속적인 확충에도 불구하고 이를 합리적으로 운영 · 관리할 물류 전문인력에 대한 양성과 관심은 상대적으로 열악하였다. 이에 1996년 국내 유통시장 및 물류산업이 대외시장에 개방됨으로써 물류부문 및 물류기업의 경쟁력을 국제 수준으로 향상시킬 필요가 있었고, 국가 차원에서 물류 전문인력을 양성하기 위하여 1995년 '화물유통촉진법'을 개정하여 1997년 물류관리사 제도를 도입하였다.

물류관리사는 제조업체, 유통업체 및 물류업체에 소속되어 수송, 보관, 하역, 포장 등 부문별로 표준화, 자동화, 정보화 등을 계획 · 추진하여 기업의 합리적인 일관 물류체제를 구축하고 물류비 절감을 담당한다.

물류관리사는 1997년 1회 시행해서 2011년 15회 시행에 이르기까지 총 1만7,683명이 자격증을 취득하였다. 2011년도 합격자 분포를 보면 학생이 50.4%(620명), 취업자가 28%(345명), 미취업자가 9.3%(114명), 기타가 12.3%(152명)를 차지했다. 이 중 여성 합격자는 263명으로 전체 합격자의 21%를 차지하여 전년도 582명에 비해 4% 포인트 감소한 것으로 나타났다.

표 8-5-9 물류관리사 합격자 현황(1997~2011년)

(단위: 명, %)

회수(연도)	접수자 A	응시자 B	합격자 C	합격률 C/B
계	25만2,033	12만2,175	1만7,683	14.5
15회(2011년)	1만2,339	7,570	1,231	16.26
14회(2010년)	1만3,550	7,676	2,303	30.0
13회(2009년)	1만6,625	9,524	1,891	19.86
12회(2008년)	1만6,126	9,217	1,722	18.68
11회(2007년)	1만5,863	8,042	2,181	27.12
10회(2006년)	1만6,063	8,732	1,221	13.98
9회(2005년)	9,154	4,880	1,243	25.47
8회(2004년)	6,852	3,379	454	13.44
7회(2003년)	7,030	3,302	615	18.63
6회(2002년)	7,688	3,389	560	16.52
5회(2001년)	9,175	4,025	618	15.35
4회(2000년)	1만1,683	5,500	269	4.89
3회(1999년)	1만9,019	8,781	1,827	20.81
2회(1998년)	1만8,845	8,131	439	5.4
1회(1997년)	7만2,021	3만27	1,109	3.69

다만 물류 업무에 대한 현장 경험이 없어도 물류관리사 시험을 볼 수 있는 자격이 주어지기 때문에 실무 위주가 아닌 시험 위주의 자격제도가 되어 실제 물류 업무에 기여하지 못하는 측면도 있다. 이에 국토해양부는 한국통합물류협회 위탁을 통해 신규 물류관리사를 대상으로 국가 물류정책 방향과 물류표준화에 대한 교육을 시행하고 있다. 그뿐만 아니라 이미 합격한 물류관리사 중 미취업자를 대상으로 물류 현장 실무교육을 실시하여 기업이 원하는 전문성을 향상할 수 있도록 지원하고 있다.

라. 해운항만물류 전문인력 육성 사업

1) 추진 경위

한국은 세계 5위 컨테이너 물동량 처리 실적 등 세계 수준의 해운항만 산업을 영위하고 있으나 이에 대한 인식 부족 등으로 관련 전문인력 기반은 취약하였다. 이에 정부는 이론과 실무를 겸비한 해운항만물류 전문인력을 육성하기 위하여 2005년부터 해운항만물류 전문인

력 육성 사업을 추진하였다. 제1차년도 사업은 2005년부터 2009년까지 5개년에 걸쳐 진행되었으며, 이 기간 동안 중앙대 · 해양대 · 한국해사문제연구소 등 4개 교육기관을 통해 장기교육과정(석사과정), 단기교육과정, 국제협력과정 등 해운항만물류 전문지식과 실무 능력을 제고할 수 있는 다양한 과정이 개설되어 추진되었다.

1차년도 사업이 종료된 2009년에는 미흡한 점을 보완하여 제2차 해운물류 전문인력 육성 계획을 수립하였다. 이에 따라 1차년도 사업 교육기관 외에 부산대 · 동서대 등의 교육기관이 추가로 선정되어 보다 많은 학생과 재직자를 대상으로 다양한 과정을 제공할 수 있게 되었으며, 2차년도 사업이 종료되는 2014년에는 국내외적으로 상당수의 전문인력이 육성될 것으로 기대된다.

표 8-5-10 해운항만물류 전문인력 과정과 담당 교육기관(2차년도)

해운항만물류 전문인력 과정	교육기관
(해운 분야) 물류전문인력 양성사업 장기과정	중앙대학교
(항만 분야) 물류전문인력 양성사업 장기과정	한국해양대학교
(해운 분야) 물류전문인력 양성사업 단기과정	(재)한국해사문제연구소
(항만 분야) 물류전문인력 양성사업 단기과정	동서대학교
포트아카데미 과정	(사)포트아카데미연구원
한 · 중 국제물류인력 양성 및 교류협력 사업	중앙대학교
해운항만 국제물류 교류협력 사업	한국해양대학교
	부산대학교
해운항만물류 전문인력 네트워크 구축 사업	중앙대 · 해양대

2) 사업 성과

그간(2005~2011년)의 해운항만물류 인력 양성 사업을 통해 석사를 포함하여 총 3,674명의 해운항만물류 전문인력을 배출하였으며, 해운항만물류 전문영역별 교재 발간(16과목) 등을 통해 해운항만 분야의 전문 물류인력 기반을 확충하는 데 기여하였다. 해운항만물류 인력 사업은 전문가 특강, 국내외 인턴십 참가, 국내외 항만 견학 등 전문 이론과 실무를 동시에 학습할 수 있도록 하여 교육 만족도 또한 높은 것으로 조사되었다.

특히 2010년에는 이 과정을 통해 교육받은 해운항만물류 전문인력 간 정보 공유를 원할히 하고, 해운항만물류 기업과 전문인력을 연계할 수 있는 '해운항만물류 인력 네트워크 구축' 사업을 시작하였다. 동 사업을 통해 2012년 11월 '물류랑(www.withlogis.com)'을 오픈하

표 8-5-11 해운항만물류 전문인력 배출 현황(2005~2011년)

(단위: 억 원)

구 분	총 합	제1차						제2차	
		합 계	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
계(명)	3,674	1,959	134	325	455	502	543	822	893
장기과정	459	258	20	36	57	77	68	81	120
단기과정	1,241	856	114	214	228	180	120	186	199
포트아카데미	180	60	–	–	–	–	60	67	53
한중교류	1,658	735	–	75	170	245	245	447	476
국제협력	136	50	–	–	–	–	50	41	45

였고, 전국 100여 개 대학을 대상으로 50명의 대학생 홍보대사를 선정하였다. 2012년 11월 기준 물류랑의 가입자 수가 1,000명을 넘어서며, 물류에 대한 대학생들의 높은 관심도를 보여주었다. 향후 물류기업의 회원 가입을 적극 독려하여 2013년부터는 물류산업에 특화된 정보, 물류기업의 인재채용 정보, 물류기업이 희망하는 인력 수요를 '물류랑'을 통해 한눈에 확인할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

마. 선박금융 전문인력 양성 사업

1) 양성 계획

선진 선박금융 기법과 국제 인적 네트워크를 갖춘 고급 선박금융 전문가를 육성하여 해운산업의 질적 재도약의 기틀을 마련하기 위해 2010년부터 2015년까지 220명의 선박금융 전문가를 양성할 계획이다. 이를 위해 현재 금융연수원과 해양대학교, 해사문제연구소 컨소시엄(글로벌 선박금융 전문인력 양성사업단)을 통해 국내 전문교육 및 해외연수를 실시하고 있다.

표 8-5-12 연도별 양성 계획

구 분		계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
양성 규모		220명	10명	32명	34명	48명	48명	48명
	국내 재교육 (예산)	210명 (12억 원)	10명 (1억 원)	30명 (1억 원)	32명 (1억 원)	46명 (2억 원)	46명 (2억 원)	46명 (2억 원)
	해외연수 (선주협회)	10명 (10억 원)	–	2명 (2억 원)	2명 (2억 원)	2명 (2억 원)	2명 (2억 원)	2명 (2 억 원)

2) 양성 실적

2010년 해운 · 금융 현업 종사자 12명을 교육, 당초 목표를 20% 초과 달성하였으며, 2011년에는 교육 수요자인 해운기업 단체인 선주협회로부터 추가 재원을 확보하여 2010년 대비 233% 증가한 40명의 전문인력을 양성하였다. 선박금융 전문인력 양성교육은 전문가 특강, 선박금융 포럼 참가, 조선소 견학 등 현장감 있는 실무지식 습득을 유도함에 따라 교육 만족도 또한 높은 수준으로 조사되었다.

> "거대한 철판 덩어리가 용접 도색을 거쳐 배로 탈바꿈하는 과정을 직접 보지 않는 이상 선박금융의 중요성을 이해할 수 없다."(교육생 교육 후기)

표 8-5-13 국내 집체교육 기본 커리큘럼(예시)

교과목명	교육 내용
선박금융 개관	선박금융의 종류, 현황, 특성 등 학습
세계경제 동향	해운업을 둘러싼 세계경제 동향 설명
해운/조선산업 동향	해운/조선산업의 최근 동향과 전망
해운기업 회계의 이해	해운기업의 회계 특성 학습
선박용선론	용선 종류 등 학습
해운 수입과 비용	해운기업의 수익 창출 및 비용 이해
선박의 취득과 처분	선박의 확보, 등록, 처분에 대한 이해
선박 등기 등록	선박 등기제도에 대한 학습
선박금융 세제 및 회계	선박금융 세제 및 회계실무 등(톤세 실무 포함)
국제 대출과 현금흐름 분석	국제 대출 기본구조 및 현금흐름 분석 이해
금융기관의 선박금융 대출	자금 공급자 입장에서 선박금융 결정 설명
해운기업의 선박 자금 조달	자금 수요자 입장에서의 자금 조달 결정
선박금융 계약	공급자와 수요자 간의 각종 조건 이해
선박금융 관련 법	선박금융 관련 법령의 이해
환위험 관리	환율 변동으로 발생하는 위험에 대한 이해
파생상품 이해	선박금융 관련 각종 파생상품 소개
선체보험	선체, 기관 등의 손해 발생에 대비한 보험
P&I 보험	선주 상호보험에 대한 이해
사례: 선박자금 조달	벌크선, 컨테이너선, 탱커선 자금 조달 사례 분석
사례: 펀드 사례	선박펀드, 구조조정 펀드 사례 분석 등
해외 전문가 초청 세미나	해외 전문가 초청 세미나
조선소 등 견학	조선소 견학
승선 체험 및 사례 연구	승선 체험 및 선박금융 사례 특강 수강

제6절 물류종사자 복지 강화 및 녹색물류 확산[17]

1. 영세 영업용 화물차 운전자들을 위한 복지사업 추진

가. 재단법인 화물운전자 복지재단 개요

화물차 운전자들은 심야 및 장거리 운행이 많고 소득이 다른 업종에 비하여 열악하다. 이들과 가족들의 복지 증진을 통한 사기 진작과, 이를 통한 화물운송사업 발전을 위하여 복지재단이 설립되었다. 화물자동차의 유가보조금을 지급받는 카드 회사의 수입금 일부를 출연하여 2010년 4월에 화물운전자 복지재단을 설립하고, 운전자 자녀들을 위한 장학금 지급, 운전자 본인의 건강검진, 교통사고로 인한 유가족 생계지원 및 중 · 고등학생들을 위한 교복 지원 사업을 추진하고 있다.

표 8-6-1 화물운전자 복지재단 개요

구 분	내 용	비 고
명 칭	재단법인 화물운전자 복지재단	
법적 성격	민법 제32조에 따른 비영리 재단법인	
설립 목적	화물운전자 복지사업 및 화물운송사업 발전	
조직 구성	최고 의결기구인 이사회와 운영위원회, 감사 및 업무처리를 위한 사무국	이사 10인, 감사 3인
재원 조달/적립기금	화물운송사업 발전지원기금/ 2011년 말 기준 410억600만 원	
주요 사업	고교생 및 대학생 지원 장학사업, 운전자 교통사고 사망 시 유가족 생계지원 사업, 운전자 건강검진 및 중고생 교복 지원	
홈페이지/주소	www.fordrivers.or.kr 서울시 영등포구 여의도동 13-25 정우빌딩 7층	

나. 복지재단 기금 조성

2004년 3월 사업용 화물차 유가보조금 카드[18] 도입 시 국토해양부와 카드사의 협약을 통하여 유류구매카드 정상 매출액의 0.2%를 '화물운송사업 발전지원기금' 으로 조성하기로 합

17) 물류산업과장 서기관 박상열

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

그림 8-6-1 화물운전자 복지재단 기금 전달식

의하였으며, 이 기금에 대한 활용방안 연구용역(2007년 6~9월)과 관련 단체 의견수렴(2008년 11월~2009년 4월)을 거쳐 화물운전자 복지재단을 설립(2010년 4월)하였다.

'화물운송사업 발전지원기금'은 2004년 사업 초기에는 3억 원에 불과했으나 사업용 화물자동차 증가와 유가보조금 제도의 정착으로 해마다 수입이 증가하여 현재는 3개 카드사에 2011년 말 기준으로 기금이 410억 원으로 증가하였다.

다. 화물운전자 복지재단 설립 경위

'화물운송사업 발전지원기금'에 대한 활용방안 마련을 위하여 한국교통연구원을 통한 용역 결과(2007년 9월), '재단 설립을 통한 복지사업'이 최적의 대안으로 제시됐다. 또한 화물연합회 등 관련 단체 의견수렴 결과 대부분 재단 설립에 찬성하여 2009년 7월 화물운전자 복지재단을 설립키로 결정하였다.

이후 화물운송업계와 변호사, 회계사 및 물류 전문가 등이 참여한 화물운전자 복지재단 설립 추진 테스크포스(TF) 회의를 5회 개최하고, 복지재단 설립추진위원회를 4회 개최하는 등 2010년 3월 화물운전자 복지재단 설립이 허가됐다. 이후 2010년 4월 등기를 마쳤으며, 2010년 5월에 2009년까지의 적립금액 197억 원을 복지재단에 출연하였다.

18) 정부의 '에너지 가격구조 개편계획'에 따라 경유 · LPG에 부과되는 교통세 등을 단계적으로 인상(2001년 7월~2006년 6월)하되, 운수업계의 급격한 부담 증가 완화를 위하여 유류세액 인상분의 일부를 보조금으로 지원하고, 유가보조금의 지급절차 간소화와 투명화를 위하여 유가보조금 카드제를 도입.

그림 8-6-2 화물운전자 복지재단 개소식

라. 화물운전자를 위한 복지사업 추진 현황

화물운전자 복지재단에 복지사업을 신청할 수 있는 운전자는 ① 복지사업 신청 공고일 기준으로 6개월 이상 사업용 화물자동차 운전업무 경력이 있고 ② 공고일 기준 6개월간 유류구매 실적이 있어야 하며 ③ 화물운송종사 자격증 소지자이어야 한다.

장학사업은 대상자가 고등학생과 대학생으로서 일반전형(학업성적 우수자 선발) 50%, 기타전형 50%(다자녀가정 20%, 한부모가정 10%, 저소득가정 10%, 근로학생가정 10%)를 상 · 하반기 2차례 선발하고 있다. 2010년에는 3,300명을 선발하여 26억5,000만 원, 2011년도에 2,651명에게 21억6,000만 원을 지급하고 2012년에는 2,778명에게 22억 원을 지급할 예정이다.

특히 우수 학생에 대한 장기지원 사업으로 고등학교를 내신 2등급 이내로 졸업한 대학 신입생은 특별장학생으로 선발하여 졸업할 때까지 장학금을 지급하고 있다.

교통사고 생계지원 사업은 사업용 화물자동차 운행 교통사고로 사망한 운전자 유가족에 대한 경제적 지원을 목적으로 2010년에는 유가족 55명에게 5억5,000만 원, 2011년은 46명에게 2억8,000만 원을 지급했고, 2012년에는 50명에게 2억5,000만 원을 지급할 예정이다.

운전자 건강검진은 2011년 신규 사업으로, 건강검진을 통한 질병의 조기 발견과 치료 연계로 운전자가 건강한 생활을 유지하고 질병으로 인한 교통사고 예방을 목적으로 시행되었다. 2011년에는 화물운전자 3,716명에게 약 11억1,000만 원을 지급했고 2012년은 5,000명의 건강검진 비용으로 15억 원을 지급할 예정이다.

표 8-6-2 화물운전자 복지사업 현황

구 분		2010년	2011년	2012년
합계(사업비/수혜자)		32억 원/ 3,355명	35.5억 원/ 6,413명	42.5억 원/ 8,800명
장학사업	사업비/인원	3,300명/ 26억5,000만 원	2,651명/ 21억6,000만 원	2,778명/22억 원
	수혜인원	고교생 1,300명 대학생 2,000명	고교생 1,002명 대학생 1,649명	고교생 1,200명 대학생 1,578명
	1인 지급액	고교생 50만 원 대학생 100만 원	고교생 50만 원 대학생 100만~200만 원	고교생 50만 원 대학생 100만~200만 원
교통사고생계지원	사업비	5억5,000만 원	2억8,000만 원	2억5,000만 원
	수혜인원	유가족 55명	유가족 46명	유가족 50명
	1인 지급액	1,000만 원	1000만 원, 500만 원	500만 원
운전자건강검진	사업비	–	11억1,000만 원	15억 원
	수혜인원		화물운전자 3,716명	화물운전자 5,000명
	1인 지급액		30만 원	30만 원
교복지원	사업비	–	–	3억 원
	수혜인원			중·고등학생 1,000명
	1인 지급액			30만 원

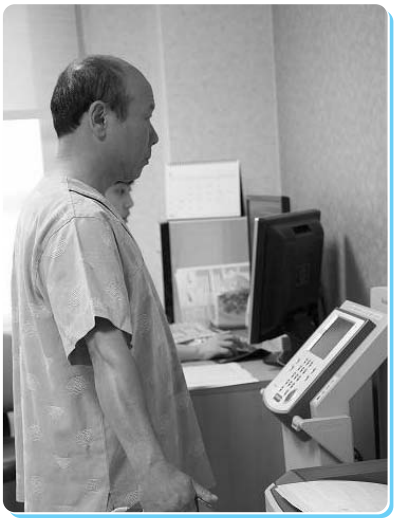
* 2010년과 2011년은 실적, 2012년은 계획.

그림 8-6-3 화물운전자 복지사업 장학증서 수여식

전국에서 운행하는 운전자들의 검진 편리를 위하여 서울 · 경기 · 인천 지역에 7개소, 영남권 3개소, 호남권 1개소, 강원 · 충청권 2개소, 제주 1개소 등 전국 14개소에 협력병원을 지정하여 운영하고 있다.

교복 지원 사업은 2012년 신규 사업이다. 사업용 화물자동차 운전자의 자녀 중 중학교와 고등학교에 입학하는 학생들을 대상으로 1,000명의 학생에게 2012년 3월 교복 지원비 3억 원을 지급하였다.

그림 8-6-4 화물운전자 건강검진 모습



마. 향후 복지사업 추진 계획

화물운전자 복지재단은 장학 사업, 교통사고 생계지원 사업, 건강검진 및 교복 지원 사업 등의 복지사업 추진으로 화물운전자의 권익과 복지 증진에 기여한 것으로 평가받고 있다. 그러나 최근 유가 급등 등 국내외 여건 변화로 인하여 새로운 복지사업 발굴 및 안정적인 재원 조달이 요구되고 있다.

이를 위하여 2012년 2월 복지재단은 '화물운전자를 위한 복지사업 발굴'(동서대학교)과 '재단 운영의 건전성 확보방안 마련'(경북대학교) 연구용역을 수행했다. 연구 결과를 바탕으

그림 8-6-5 화물운전자 복지사업 수혜자 감사편지

로 화물차 휴게소와 주차장 운영, 연료비 지원 사업 등 화물운전자의 직접비용 절감 사업과, 법률 서비스 및 문화생활 지원 사업 등 운전자 삶의 질 개선을 위한 사업 등을 지속적으로 추진할 계획이다.

2. 선원 복지 강화

가. 선원복지사업 확대

어려운 근로 환경에서 근무하는 선원의 복지 향상을 위하여 국토해양부는 선원복지사업을 매년 확대 시행해 나가고 있으며, 이를 위해 예산도 지속적으로 증액하고 있다. 선원 복지 예산은 2012년 48억100만 원으로, 2008년 27억5,000만 원 대비 75%가 증가하였다.

표 8-6-3 선원 복지 예산 현황

(단위: 백만 원)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
복지 예산	2,750	3,203	3,419	4,222	4,801

선원복지사업은 선원법에 따라 2001년 6월 29일 설립된 한국선원복지고용센터에서 국고보조를 받아 수행하고 있다. 이곳에서는 무료 셔틀버스 운행, 선원 휴양시설(콘도) 운영, 선원 휴게소 운영, 선원 무료 법률구조 사업, 선원 가족 · 자녀 장학 사업, 선원 결혼예식비 지원, 장해선원 재활 지원, 순직선원 추모 사업, 장기운항 선박 격려(방선), 원양어선원 가족 현지 방문 등의 사업을 수행하고 있다.

1) 선원가족 장학 사업

순직 · 장해 · 저소득 선원 자녀 등에 대한 학비 지원으로 사기를 진작시키고 생계 안정을 도모하기 위하여 승무 경력이 3년 이상이면서 월평균 급여가 전년도 선원 평균임금 미만인 선원 자녀에 대하여 고등학생은 120만 원, 대학생은 200만 원의 장학금을 지원하고 있다.

표 8-6-4 선원가족 장학금 지원 현황

(단위: 명, 천 원)

구 분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
합 계	지원인원	297	270	256	360	361
	지원금액	249,170	287,000	300,000	599,200	599,600
대 학 생	지원인원	134	130	136	209	208
	지원금액	144,080	195,000	204,000	418,000	416,000
고등학생	지원인원	163	100	120	151	153
	지원금액	105,090	80,000	96,000	181,200	183,600

2) 선원 휴양콘도 운영

선원 및 선원가족의 휴식과 건전한 여가 활동을 통한 생산성 제고를 위하여 선원 1인당 연간 3박 4일 범위 안에서 콘도 숙박을 지원하고 있다.

표 8-6-5 선원 휴양콘도 지원 현황

(단위: 명, 천 원)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
지원인원	514	781	1,113	1,505	1,479
지원금액	33,073	52,074	89,196	113,186	87,603

3) 선원 맞춤형 복지비 지원

선원 및 선원가족에게 다양한 문화혜택 기회를 부여하는 등 삶의 질 향상도 꾀한다. 2011년부터 승무 경력 5년 이상의 선원(연근해어선 부원은 1년 이상)으로 월평균 급여가 업종별 기준 이하인 자에게 연간 30만 원의 복지비를 지원하고 있으며, 2011년에 1,113명에게 2억 4,933만8,000원을 지원하였다.

4) 선원 및 선원가족 결혼예식비 지원

선원들의 사기 진작 도모 및 선원가족들의 자긍심 고취를 위하여 승무 경력 5년 이상의 선원(연근해어선 부원은 3년 이상)에게 본인은 50만 원, 직계자녀는 30만 원의 결혼예식비를 지원하고 있다.

표 8-6-6 선원 및 선원가족 결혼예식비 지원 현황

(단위: 명, 천 원)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
지원인원	29	40	33	33	480
지원금액	33,200	33,000	27,100	28,200	166,400

나. 선원복지회관 증설

선원의 휴식공간 및 편의 제공을 위한 선원복지회관을 지속적으로 확충하고 있다. 2011년에 한국선원센터를 신축하여 준공하는 등 2011년 말 현재 전국 28개소에 선원복지회관을 운영 중이며, 2012년에는 강원 거진항 및 제주 한림항 선원복지회관이 준공된다. 또한 마산 삼천포항과 군산 비응항의 선원복지회관도 각각 2013년, 2014년에 준공할 계획이다.

표 8-6-7 선원복지회관 건립 예산 현황

(단위: 백만 원)

구 분	2009년	2010년	2011년	2012년
복지 예산	300	1,000	2,100	2,075

다. 선원 근로소득 비과세 범위 확대

국토해양부는 어려운 근무 환경에서도 외화를 벌어들이고 있는 선원들의 실질 임금을 보전하는 차원에서 근로소득 비과세 범위 확대를 지속적으로 추진해 왔다. 그 결과 2012년 2월 2일 소득세법 시행령을 개정하여 원양어선 및 국외를 항행하는 선박 종사 선원의 근로소득 비과세 급여 범위를 월 150만 원에서 200만 원으로 50만 원 확대하였다.

표 8-6-8 선원의 국외 근로소득 세제 지원 연혁

연 도	내 용
1974년 소득세법 개정	월정급여 30만 원 이하의 국외 근로소득 비과세
1976년 1월 21일	대상 확대(월정급여 30만→50만 원)
1996년 1월 1일	공제한도액 인상(월 50만→100만 원)
2000년 1월 1일	공제한도액 인상(월 100만→150만 원)
2012년 2월 2일	공제한도액 인상(월 150만→200만 원)

또한 2012년 말까지 소득세법 시행령을 개정하여 근로소득 비과세 한도를 월 200만 원에서 300만 원으로 추가 확대할 계획이다. 비과세 한도가 확대되면 국제 항해에 종사하는 한국인 선원(2011년 말 기준 1만3,543명)은 전체적으로 연간 총 731억 원의 소득세 감면 혜택을 받게 되고, 1인당 평균 연간 540만 원의 실질소득 증대 효과를 보게 된다.

라. 선상 투표제 도입

국민의 기본권인 선원의 참정권 보장을 위하여 2012년 2월 29일 공직선거법을 개정하여 제18대 대통령 선거부터 선상 부재자 투표제도를 실시하였다. 선상 부재자 투표는 대통령 선거 및 국회의원 선거에 적용되는데, 선장의 감독하에 선박에 설치된 팩스를 통하여 투표한다.

3. 녹색물류 확산

가. 도로 수송의 효율성 제고

1) 추진 배경

우리나라는 저탄소 녹색성장을 신(新) 국가 비전으로 선언하고 저탄소 녹색성장법을 제정해 2009년 11월 국가 온실가스 감축 목표를 확정하였다. 확고한 감축 의지를 표명하기 위하여 개도국의 최대 권고 수준인 2020년도 예상 배출량(BAU) 대비 30%를 감축하는 것으로 목표를 설정하였다.

2009년에는 온실가스 국가 목표를 산업, 건물, 교통 등으로 세분화하고 부문별, 업종별, 연도별 온실가스 감축 목표를 마련하여 국민생활, 경제 전 분야를 저탄소 경제 · 사회 구조로 전환하기 위한 청사진을 제시하였다. 2020년까지 배출량 비중은 산업 56.0%, 건물 22.0%, 수송(물류부문 포함) 13.2%, 농림어업 3.6% 등의 순으로 전망되고 있으나, 수송 분야의 감축 목표는 34.3%로 다른 분야보다 매우 높은 현실에 직면하였다.

표 8-6-9 2020년 부문별 배출 비중

구 분	산 업	수송(물류 포함)	건 물	농림어업	폐기물	공 공
배출 비중(%)	56.0	13.2	22.0	3.6	1.7	2.3
BAU 대비 감축률(%)	18.2	34.3	26.9	5.2	12.3	25

이 중 물류 분야의 감축 목표는 1,600만 톤으로 국토해양부 소관은 864만 톤이다. 국내 화물수송은 2008년에 1,427억 톤 · km로, 도로수송 분담률이 71%인 1,014억 톤 · km를 차지하고 나머지는 연안해운이나 철도, 항공이 분담하고 있다. 2020년에 전체 국내 화물수송은 1,904억 톤 · km로, 이 중 도로수송은 1,361억 톤 · km를 차지하여 여전히 절대 우위를 차지할 전망이다.

2008년 물류 온실가스 배출량 중 도로수송에 따른 배출량이 91%(2,627/2,889만 톤)였다. 2020년의 전체 온실가스 배출량은 3,807만 톤으로 도로는 91%인 3,462만 톤으로 압도적인 1위를, 해운이 324만 톤, 철도 21만 톤 순으로 예상되고 있다.

표 8-6-10 물류부문 수송 수단별 온실가스 배출량과 배출 원단위(2008년)

구 분	합 계	도 로	철 도	해 운	항 공
온실가스 배출량(백만 톤) (A)	28.89 (100%)	26.27 (91%)	0.16 (0.5%)	2.46 (8.5%)	–
수송실적(백만 톤 · km) (B)	142,669 (100%)	101,437 (71.08%)	11,547 (8.09%)	29,590 (20.74%)	125 (0.09%)
온실가스 배출 원단위 (탄소톤/백만 톤 · km) (C=A/B)	–	259	13	83	

2020년까지 물류 분야의 온실가스 감축을 위해서는 도로수송의 주요 수단인 화물차량 위주의 도로수송 체계를 개선하는 것이 관건이다. 이를 위해 고탄소형 산업체계를 개편하기 위한 행정적 · 재정적 지원 및 제도 마련이 요구되었다.

나. 추진 내용 및 과정

1) 2020년 물류 분야 온실가스 감축 이행계획 수립

2020년까지 물류 분야의 온실가스를 감축하기 위하여 2012년 6월에 '2020 물류 분야 온실가스 이행계획'을 수립하였다. 저탄소 녹색성장을 견인하는 녹색물류 강국을 실현한다는 비전 아래 2020년까지 물류 분야 온실가스 감축 목표를 당초 864만 톤보다 328만 톤이 증가한 1,192만 톤 감축한다는 정책 목표이다.

우리나라는 EU, 일본 등 선진국과는 달리 제3자 물류 활용률(56%)이 낮고 도로수송 비율(71%)이 높아 물류부문 온실가스 배출량이 매우 높은 실정이다. 따라서 제3자 물류 등 공동

물류를 촉진하고 도로수송에서 철도 · 연안해운으로 전환 수송을 확대하며 ITS 및 그린포트 구축 등을 통해 저탄소형 산업구조로 개편 중이다.

또한 대부분의 화물운송업체가 지입, 다단계 주선에 의존하여 온실가스 관리가 취약하고 자발적인 감축 유인도 적은 실정이다. 기업의 자발적 온실가스 관리 기반을 구축하고 기업 역량도 강화하기 위하여 에너지 사용량 계측 단말기, 물류에너지 관리 시스템, 온실가스 산정 가이드라인을 보급하고 전문인력을 양성해 녹색경영 전략을 수립할 수 있도록 지원한다.

2020년 예상 배출량 대비 수송(물류 포함) 분야는 34.3%로 산업 18.2%, 폐기물 12.3% 등 다른 산업 부문에 비해 감축 부담이 크다. 이러한 물류업계의 부담을 완화하고 예산지원 확대를 통한 민간기업의 아이디어 제고를 위하여 민간제안 사업도 활성화한다. 또 온실가스 감축 효과가 있는 에너지 효율화 장비나 기술을 효과적으로 검증하고 노후 차량 친환경 신차로 교체 지원, 경유 화물차의 CNG엔진 개조 보급 등 온실가스 감축 프로그램을 지원한다.

또 자발적인 온실가스 감축을 유도하기 위해 감축 실적이 우수한 기업에 대한 녹색물류인증제와 녹색물류 협의체를 법제화하는 등의 제도적 기반을 마련 중이다.

이렇게 2020년까지 물류부문의 온실가스 1,192만 톤을 감축하여 온실가스 감축, 에너지 절감 등으로 인한 편익이 3조 8,938억 원에 이르고 약 5만명의 고용 창출이 기대된다.

2) 물류에너지 목표관리제 시행

정부와 기업 간의 자발적 협약을 체결하여 온실가스 감축 목표를 설정 · 이행 · 관리하도록 물류에너지 목표관리제를 2010년부터 도입 · 추진 중이다. 화물차 100대 이상인 물류기업과 연간 물동량이 3,000만 톤 · km 이상인 화주기업이 대상이다. 2011년 말 기준으로 대한통

그림 8-6-6 2011년 물류에너지 목표관리 협약식

운, 한진, 글로비스, 롯데로지스틱스, 동부, 홈플러스, 유한킴벌리 등 28개 기업이다. 기업의 자발적인 온실가스 감축 문화를 확산하고 물류산업 체질을 온실가스 감축형으로 개선해 나가기 위하여 15년까지 참여 기업을 200개 이상으로 확대할 계획이다.

3) 녹색물류 전환사업 시행

정부는 화물운송업계의 친환경 물류 활동을 촉진하기 위하여 2011년부터 녹색물류 전환사업을 시행하고 있다. 기업의 에너지 효율화나 온실가스 감축 사업에 대한 사업비 중 30~50%를 지원하는 내용이다.

유형에 따라 정부지정 사업, 민간제안 사업, 효과검증 사업으로 분류한다. 정부지정 사업은 온실가스 관리 기반을 구축하기 위한 것으로, 개별 차량의 운행거리, 에너지 사용량 등 기초 자료를 실시간으로 측정하는 통합단말기와 이를 통해 수집한 정보를 분석하여 온실가스 배출량을 산정 · 관리할 수 있는 물류에너지 관리 시스템 구축을 지원 중이다.

민간제안 사업은 물류기업의 창의적인 아이디어를 자유공모를 통하여 지원하고 있다. 주로 공동수배송, 물류 거점의 집약화, 차량 유류 절감이나 적재율 향상 등을 위한 시설이나 장비를 지원하는 사업으로 이루어진다. 물류센터의 LED조명 교체, 경유 차량의 CNG엔진 교체 등이다.

효과검증 사업은 물류 관련 기술이나 장비의 에너지 효율이나 온실가스 감축 효과를 검증하기 위한 사업으로 통기성 흙받이, 전기축열식 냉온열 공급장치 등에 대한 효과검증 사업을 지원하였다.

4) 녹색물류기업 인증제도의 시행

물류에너지 목표관리제에 참여하고 있는 기업 중 물류에너지나 온실가스 감축 효과가 우수한 기업은 녹색물류기업으로 인증하여 이를 홍보할 수 있도록 관련 지침을 만들어 2012년부터 시행 중이다. 기업은 인증마크를 자사 차량이나 제품에 부착하여 홍보하도록 함으로써 기업의 이미지를 제고하고 사회적 기업으로 홍보 효과를 거두도록 하였다.

다. 연안해운 활성화 추진

연안해운은 타 운송 수단에 비해 매우 경제적이다. 컨테이너 수송용 트랙터 트레일러는 인천-부산 간 거리를 운행하는 데 206리터의 경유를 소모한다. 215TEU급 컨테이너선은 벙커C유 15톤과 경유 1톤을 소모한다. TEU당 연료 소모 비용은 연안해운을 100으로 가정할 경우, 도로운송의 지수는 494다. 연안해운이 도로운송에 비해 약 5배 우위에 있는 것이

표 8-6-11 운송 수단별 운송 여건 비교

구 분	도로운송	연안해운
1회 운송 능력	2TEU	215TEU
TEU당 소모량(리터)	디젤유 103	BC유 48.8, 디젤유 4.7
단가(원/리터)	디젤유 649.84	BC유 224.90, 디젤유 550.98
TEU당 연료비(원)	6만6,933	1만3,564
연료 소모 비교(비율)	494	100

다. 해상 연료유가 육상 연료유보다 저렴한 이유는 휘발유 같은 고가 유류를 사용하지 않고 저가의 산업용 연료유(선박용 경유, 벙커유)를 사용하기 때문이다.

또한 연안해운은 사회적 비용도 매우 적다. 운송 수단별 사회적 비용 발생액을 톤-km 기준으로 환산하면(2005년 기준), 도로운송은 258.1원, 철도운송은 43.7원, 해상운송은 8.9원이다. 해상운송의 사회적 비용 발생액이 현저히 적은 것이다. 도로운송의 사회적 비용 발생액은 해상운송의 29배로 나타났다. 같은 시기 조사 결과, 우리나라의 운송 수단별 사회적 비용은 총 26조8,739억 원으로 조사되었으며, 이 중 도로운송은 26조355억 원으로 전체 사회적 비용의 96.8%에 이르는 것으로 추정하고 있다.

정부는 친환경 운송 수단 활성화를 위한 각종 지원 정책을 펼치고 있다. 선박용 연료유로 사용한 경우는 리터당 345원의 보조금을 지원(연간 약 300억 원 규모)하고 있다. 또한 육상 교통수단에서 친환경 운송 수단인 해송 또는 철송으로 전환된 화물은 2012년 기준으로 연간 75억 원(2010년 20억 원 → 2011년 50억 원 → 2012년 75억 원)의 보조금을 지급하는 전환교통 보조금 사업을 3년째 확대 추진 중이다. 전체 75억 원 중 약 40억 원이 해송에 지원될 예정이다. 전환교통 보조금 사업의 보다 효율적인 집행을 위해 현재 사업의 발전 방향을 모색하는 연구용역을 수행 중이며, 이러한 연구를 통해 사업을 보다 효율적으로 발전시켜 갈 계획이다.

아울러 장기적 관점에서 연안해운 시장의 발전을 위해서 선박 신조에 필요한 자금을 적절히 융자할 수 있는 선박금융의 활성화 등 지원 정책의 도입도 적극 모색 중에 있다.

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

4. 선박 · 항만시설 보안 강화 및 보안제도 선진화

가. 추진 배경

9.11 테러 이후 미국 등에서는 항만과 항만을 입출항하는 선박에 대한 보안조치를 대폭 강화하였다. 미국은 자국으로 수입되는 국제운송 체계의 보안을 강화하기 위해 자국의 '해상교통보안법(MTSA)' (2002년)에 의거 미국과 교역하는 외국 항만의 보안 시스템을 평가하고, 그 결과가 만족스럽지 못할 경우 당해 선박에 대한 자국 입항 거부 또는 정밀 검색을 규정하는 새로운 정책을 도입 · 시행하였다.

아울러 국제해사기구(IMO)는 국제 항해 선박이 입출항하는 항만의 해상안전 보안을 확보하기 위해 국제해상인명안전협약(SOLAS)을 개정하여, 2004년 7월부터 '국제항해선박 및 항만 시설에 대한 보안규정(ISPS Code)' 을 발효시키고 회원국 모두에게 이를 준수하도록 의무화하였다.

우리나라의 경우 수출입 의존도가 70%에 이르고 있고, 해상운송을 통한 수출입 물량 이용비율이 99.8%에 달하기 때문에, 보안 사건이 발생할 경우에는 수출입에 막대한 지장을 초래하고 국가 경제에도 심대한 영향을 미치게 된다. 이에 따라 선박과 항만시설에 대한 보안을 지속적으로 강화하고 보안제도의 과학화 · 선진화가 절실하다고 하겠다.

나. 추진 내용 및 과정

국제해사기구(IMO)의 ISPS Code 발효(2004년 7월)에 따라 우리나라는 그동안 운영해오던 '선박 및 항만시설 보안에 관한 규정(해양수산부장관 고시 제2003-65호)' 을 강화하여, 2005년부터 협약을 수용하기 위한 법률 제정을 추진하였고, 2008년 2월에는 '국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률' 을 제정 · 시행하였다.

이 법률에 따라 국제항해 여객선 · 총 톤수 500톤 이상 화물선 · 이동식 해상구조물(이하 '선박') 및 이들 선박이 이용하는 항만시설에 대해 보안평가 실시(5년), 보안계획서 작성 및 보안심사를 의무화했다. 또 보안 위기상황에 따라 3단계 보안등급별로 선박 소유자 및 항만시설 소유자가 취해야 할 세부 보안조치를 규정하였으며, 외국적 선박에 대한 항만국통제 실시 및 항만시설 보안료 징수 근거도 마련하였다.

아울러 항만시설에 대한 보안 사건을 방지하고, 선진국 수준의 안전하고 효율적인 항만운영을 보장함으로써 항만 경쟁력을 강화하기 위하여 국가항만보안계획을 수립(2008년 12월)하였고, 11개 지방해양항만청에서는 지역항만보안계획을 수립하여 시행 중이다.

그리고 이 법률에서 매년 정기적으로 선박과 항만시설 간 합동 보안훈련을 실시하도록 규정하고 있음에 따라, 국토해양부는 매년 보안 위기상황을 가상 설정하여 모든 선박에게 선박보안경보(SSAS)를 발신토록 하고 있다. 또 해양항만 상황실에서 이를 수신 · 확인함으로써 비상연락체계 및 유관기관 간 비상대응체계를 점검하고 있다.

특히 2010년과 2011년은 G20 정상회의(2010년 11월)의 성공적 개최 준비와 급증하고 있는 소말리아 해적 공격에 대비한 선사 · 선박 모의훈련을 실시함으로써 선박과 항만시설 보안사고 예방에 크게 기여하였다.

한편 항만을 통한 밀입국 방지 및 제주도 무비자 입국자의 이탈 예방 등을 위해 항만을 국경 차원에서 관리하기로 했다. 이를 위하여 2011년 국토해양부가 주관한 법무부, 관세청 등 항만보안 관계기관 합동회의가 열렸다. 이 자리에서 '항만 국경관리 강화 종합대책(2011년 9월 국가정책조정회의 보고)' 을 마련하였다.

이에 따라 '항만 국경관리 강화 종합대책' 의 후속조치로 제도, 시설 · 장비, 보안 · 경비 인력, 운영 분야 및 제주도 무비자 입국자의 무단이탈 방지 등 분야별 세부 추진지침을 2011년 10월 수립 · 시행하였다.

다. 그간의 성과

9.11 테러 후 강화되고 있는 국제적인 보안 강화 추세에 맞추어 우리나라도 관련 법률 체계를 구축하고 제도를 정비하는 한편, 체계적인 국가 항만 보안계획을 수립(2008년 12월)하여 시행함으로써 선박과 항만의 보안체계를 강화할 수 있는 기틀을 마련하였다.

이러한 노력은 2004년부터 매년 실시해오고 있는 미국과의 상호방문 프로그램을 통해 우리 선박과 항만의 보안 태세가 그 어느 나라보다 우수함을 인정받았다. 아시아태평양경제협력체(APEC)의 교통실무 그룹(TPT-WG), 해상보안 전문가 그룹(MEG-SEC Sub-group)에서도 회원국 간 항만시설 보안 상호방문 프로그램(PSVP)의 일환으로 2008년 한국을 방문하여 항만보안체계 우수성을 인정하였다.

또한 우리나라는 G20 정상회의(2010년 11월), 대구세계육상대회(2011년 8월), 서울 핵안보정상회의(2012년 3월), 2012 여수세계박람회(2012년 5~8월) 등 국가적 중요 행사에 대비하여 선박 및 항만시설에 대한 보안등급을 2등급 또는 3등급 상향 조정하고 보안 태세를 최고 수준으로 유지함으로써 국격(國格) 제고에 크게 기여하였다. 연평도 피격 사태(2010년 11월)와 같은 위기상황에서도 보안등급 상향 조정을 통해 만일의 사태에 적극 대비하였다.

한편 항만을 국경 차원에서 관리하기 위해 수립한 '항만 국경관리 강화 종합대책' 을 통하여 범정부적인 협조체제를 구축했다. 이로써 밀입국 방지 및 제주도 무비자 입국자의 이탈 방

지 등 항만 보안사고를 예방하고 있고, 국토해양부와 관세청 간 항만보안 및 감시체계 연계를 위한 '항만보안 CCTV 공유 MOU'를 체결(2011년 12월)했다. CCTV 공유는 물론 각 기관 간 CCTV 중복설치 방지를 통해 보안시설에 투입되는 예산의 절감 효과도 기대하고 있다.

2012년 4월 국토해양부는 전문인력과 조직을 갖춘 한국선급과 협정을 체결해 항만 보안 대행기관으로 지정했다. 민간운영 부두에 대한 보안심사 업무를 대행하게 함으로써 지속적으로 항만 보안 취약요소를 개선할 수 있게 되었다.

또 전국 무역항 부두(공영부두), 초소에 RFID 카드를 이용한 자동 출입인증 시스템을 구축했다. 인터넷을 이용한 출입증 발급 신청이 가능하고, 전국 RFID 항만 출입 시스템 설치, 항만끼리 원 카드 올 패스 기능을 구현했다. 이로써 차량 체류시간 단축(20→5초), 인원 출입 인증 시간 단축(11→4초), 연료 절감 및 탄소 배출량 감소 등 경제적 효과도 기대되고 있다.

제 7 절 허베이스피리트호 유류오염 사고 피해보상 지원[19]

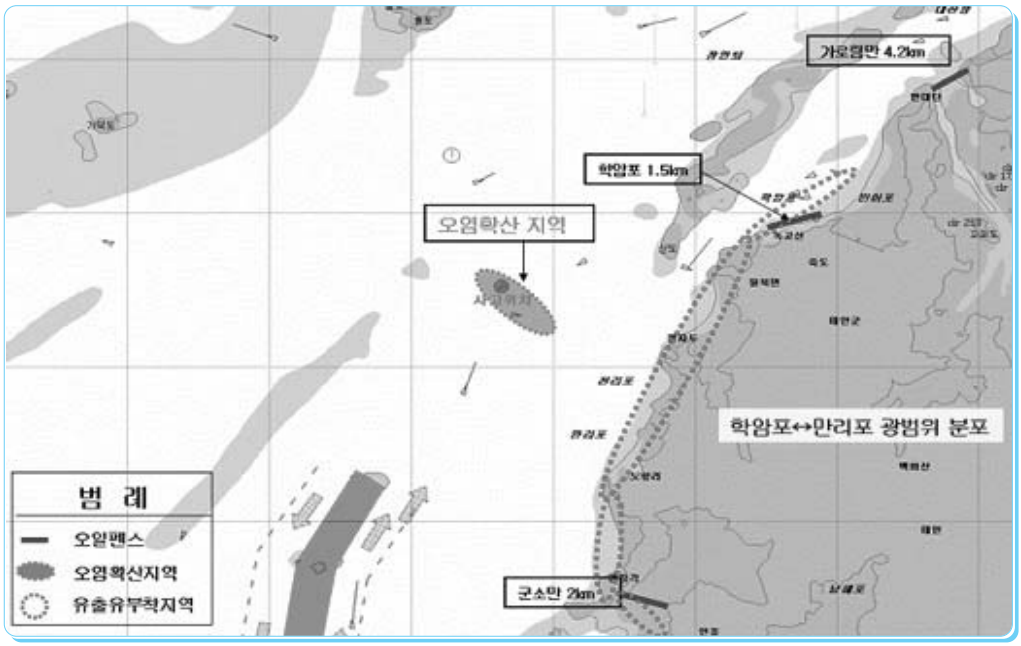
1. 피해 현황과 초기 대응

가. 사고 개요와 피해 현황

1) 사고 개요

2007년 12월 7일 오전 7시 6분경 충남 태안군 원북면 신도타서 등대로부터 진방위 약 252도 거리 약 5.1마일 해상에서 예인선 2척(삼성 T-5호, 삼호 T-3호)이 해상 크레인 부선 삼성 1호를 병렬로 연결하여 항해하던 중, 좌측 예인선(삼성 T-5호)의 예인줄 절단으로 삼성 1호(크레인 부선)가 밀리면서 대산항에 입항 대기 중이던 허베이스피리트호와 9차례에 걸쳐 반복적으로 충돌하였고, 이로 인해 허베이스피리트호 좌현 1번 · 3번 · 5번 등 3개 화물창에 파공이 발생하여 원유 약 1만900톤(1만2,547kℓ)이 해상에 유출되었다.

그림 8-7-1 사고발생 지점 및 유류오염 확산 지역



19) 허베이스피리트피해보상지원단 지원총괄팀장 부이사관 신연철, 행정사무관 신만철

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

표 8-7-1 사고 선박 현황

선 명	총 톤 수 (L×B×P)	용 도 (선 적)	주기관 (출력)	소유자 (운항자)
삼성 1호	1만1,828톤	크레인부선 (거제)	무동력 (피 예인부선)	삼성물산 (삼성중공업)
삼성 T-5호	292톤	예인선 (거제)	1,765KW×2기 약 4,800마력	삼성물산 (삼성중공업)
삼호 T-3호	213톤	예인선 (부산)	1,323KW×2기 약 3,600마력	삼호아이앤디 (삼성중공업)
허베이 스피리트	14만6,848톤	유조선 (홍콩)	20,594KW×1기 약 2만8,000마력	Hebei Spirit Shipping (Hebei Spirit Shipping)

충돌 선박별 운항 현황을 살펴보면, 삼성 예인선단은 인천항 인천대교 공사현장을 2007년 12월 6일 출항하여 거제 고현항(삼성중공업)으로 운항 중이었다. 허베이스피리트호는 지르쿠 아일랜드를 2007년 11월 16일 출항하여 대산항 외항에 투묘(투묘시간 2007년 12월 6일, 19시 10분) 정박 중이었다.

인천지방해양안전심판원 특별심판부 및 중앙해양안전심판원 등에 따르면, 충돌 사고의 직접 원인은 급격한 기상 변화에 조기 대처하지 못한 삼성 예인선단의 과실로 인해 발생하였다. 또한 허베이스피리트호도 정박당직을 수행하지 않는 등 안일하고 소극적인 피항 동작을 함으로써 충돌 사고의 원인을 제공하였음을 지적하였다. 재결에서는 해양오염(2차 사고)의 원인으로 1차 충돌 사고 후 원유 유출량 최소화를 위한 유조선의 대응 조치가 미흡해 유류오염의 과도한 확산을 야기한 것으로 판단하였다.

2) 지역별 · 분야별 피해 현황

총 피해 면적은 3만4,703.5ha(충남지역 2만5,104.5ha, 전남지역 6,049ha, 전북지역 3,550ha)에 이르며, 유류 유출 사고에 의한 피해 어장 비율은 전체 어장 면적(25만7,432ha)의 약 13.5%로 나타났다.

그리고 해안가 및 해수욕장 피해 현황을 살펴보면, 해안선은 375㎞(충남~전남, 도서 101개)가 오염되었고, 해수욕장은 충남 만리포 해수욕장 등 15개소에서 피해가 발생한 것으로 조사되었다.

양식장 시설 피해 현황을 분석해 보면 유류오염 지역 전체 피해 어가(4만2,863어가) 중 충

그림 8-7-2 해수욕장 유류오염 현장

남지역이 전체 피해 어가 수의 97.67%(4만1,866어가)로 절대 다수를 차지하고 있으며, 전남지역과 전북지역은 각각 1.0%(437어가), 1.37%(560어가)를 차지하고 있다.

이를 세분화하여 기초자치단체별 피해 어가 수를 살펴보면, 보령지역이 2만3,088어가로 가장 많은 것으로 나타났으며, 다음으로 태안지역이 1만3,839어가로 나타났다. 피해 면적별로 살펴보면, 전체 3만4,703.5ha의 피해면적 중 충남지역이 72.3%로 압도적으로 넓으며, 전남지역과 전북지역이 각각 17.4%와 10.3% 등으로 나타나고 있다. 피해 면적을 기초자치단체별로 살펴보면 보령지역이 1만3,789.5ha로 가장 넓으며, 다음으로 태안지역이 5,868ha, 신안지역이 5,026ha, 서천지역이 4,567ha 등의 순으로 나타났다.

허베이스피리트호 책임제한 절차 '개시 결정시점 2009년 2월 9일/ 종료시점 2009년 5월 8일'을 기준으로 현재까지 책임제한 절차에 따라 대전지방법원 서산지원이 공식 접수한 수산 분야와 비수산 분야 각각의 피해 신고 현황은 〈표 8-7-2〉와 같다.

서산지원의 허베이스피리트호 책임제한 절차는 법률적으로는 2009년 5월 8일 마감하였으나, 실제로는 산고 누락자의 추가신고, 신고서류 보완 등을 고려하여 현재까지 총 12만7,177건이 신고되었다.

Ministry of land, Transport and Maritime Affairs | www.mltm.go.kr |

표 8-7-2 허베이스피리트호 피해 신고 현황

(2012년 7월 말 기준 / 단위: 건, 억 원)

구 분			합 계		수 산		비 수 산		복 합	
			건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
합 계			127,177	40,196	109,768	20,332	16,575	18,084	834	1,780
민간	계		127,131	35,353	109,768	20,332	16,529	13,241	834	1,780
	충남	계	71,217	26,155	57,452	13,374	12,933	11,001	832	1,780
		태안	25,475	17,385	18,758	7,121	5,889	8,498	828	1,766
		보령	16,691	2,678	13,682	1,914	3,008	755	1	9
		서천	12,080	2,909	10,665	2,102	1,415	807	–	–
		당진	8,012	709	6,836	422	1,176	287	–	–
		서산	6,355	2,048	5,351	1,533	1,001	510	3	5
		홍성	2,604	426	2,160	282	444	144	–	–
	전남	계	31,315	4,459	29,050	3,892	2,264	567	1	0
		신안	16,210	2,172	15,152	2,018	1,057	154	1	–
		영광	8,771	1,326	7,784	963	987	363	–	–
		무안	3,993	551	3,809	508	184	43	–	–
		진도	2,186	387	2,182	383	4	4	–	–
		함평	155	23	123	20	32	3	–	–
	전북	계	23,948	3,008	22,837	2,775	1,110	233	1	0
		부안	7,790	677	7,442	614	347	63	1	–
		고창	6,402	750	6,269	726	133	24	–	–
		군산	6,455	1,301	5,865	1,164	590	137	–	–
		김제	3,301	280	3,261	271	40	9	–	–
	기 타		651	1,731	429	291	222	1,440	–	–
공공	계		44	4,383	0	0	44	4,383	0	0
	중앙정부		17	2,198	–		17	2,198	–	–
	지자체		22	1,757	–		22	1,757	–	–
	공공기관		5	428	–		5	428	–	–
원 채무자			2	460	0		2	460	–	–

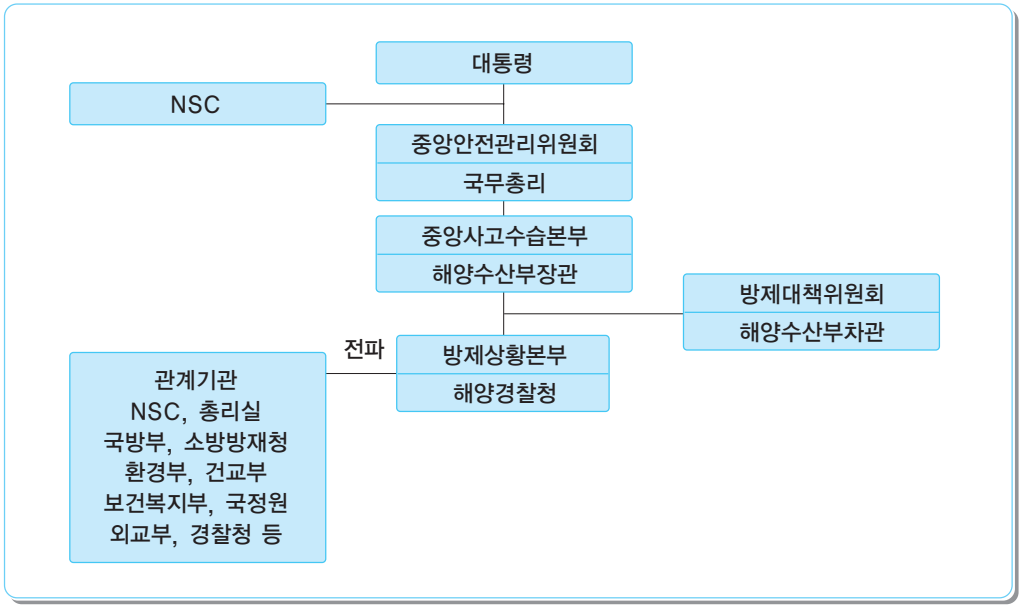
* 수산 분야 신청취하분(피해주민) 306건/ 3억9,700만 원은 상기 내역에 제외.
* 원채무자건: 유조선주가 우선 지급한 질권을 서산지원으로 대위 청구.

나. 사고 초기단계 대응

1) 정부 및 지방자치단체의 긴급 대응

사고 발생 직후 정부에서는 중앙사고수습본부를 구성하고, 사고 현장에서는 방제대책본부를 구성하여 사고 수습 지휘체계를 확립하였고, 중앙안전관리위원회를 통해 국무총리를 위원장으로 하는 중앙안전관리위원회를 두고, 그 아래에 해양수산부장관(현 국토해양부)을 본부장으로 하는 중앙사고수습본부를 설치하였다. 그리고 중앙사고수습본부 산하에 방제대책위원회를 두고 방제상황본부를 설치하여 각 유관기관과의 공조체제 구축을 통한 사고수습 체계를 확립하였다.

그림 8-7-3 유류오염 사고 발생 당시 위기관리 업무수행 체계



사고 현장에는 해양경찰청장을 본부장으로 하는 방제대책본부가 설치되었는데, 여기에는 지역방제대책협의회 및 방제기술지원단 등을 두었고, 방제대책본부장 직속기관으로 해상방제팀(해양경찰서 · 방제조합 · 방제업체), 기동방제팀, 해안방제팀(지방자치단체 · 지방해양수산청 · 방제업체 · 국방부 · 소방방재청) 등을 설치하였다.

그리고 사고 발생 4일 뒤인 2007년 12월 10일에는 중앙사고수습본부 현장지원반을 편성하였다. 현장지원반은 지원반, 수산반, 해경상황실, 수산과학원, 민원 콜센터 등으로 구성되

었다. 현장지원반의 주요 임무는 본부 및 지방청 그리고 산하단체 현장 방제작업 투입 총괄 조정 · 지원, 해양경찰청 · 지자체 · 자원봉사단체 및 방제기관 인력의 유기적인 협력체계 구축 · 운영, 민원콜센터 설치 운영, 중앙사고수습본부와의 연락망 유지, 어업인 · 주민 및 환경단체 이해 · 설득 · 격려 및 협조지원, 방제대책본부(태안해경) 지원, 어업피해 보상에 필요한 증거자료 확보를 위한 어업인 현장지원, 어업피해에 대한 시 · 군 · 수산과학원 · 국제기금 조사관에 의한 합동확인 등이었다.

중요한 것은 사고 발생 신고 접수 후, 정부가 즉시 방제대책본부 및 중앙사고수습본부를 설치 · 가동하여 사고 발생 당일 국제기금에 사고 내용을 통지하고, 긴급방제 및 오염 민감해역 보호조치 등 적기에 필요한 조치를 취한 것이다. 특히 주목할 사항은 사고 발생 2일 만에 신속하게 재난사태를 선포하고, 5일 만에 충남지역 6개 시 · 군을 특별재난지역으로 선포함으로써 중앙정부 차원의 본격적인 사고 수습 계기를 마련한 내용이다.

또한 유류오염 사고가 발생하자 정부는 오염된 연안 및 도서지역 해역에서 생산한 오염된 수산물의 유통 · 판매로 인한 국민 건강의 위해 및 피해지역 수산물 이미지 훼손 등을 방지하기 위하여 사고해역의 수산물 채취 및 포획 자제 등 조업자제조치(2007년 12월 7일)를 취하였으며, 이후 농림수산식품부에서는 사고해역 수산물에 대한 민관합동조사 및 시료 정밀분석(2008년 4월 4~16일) 결과를 토대로 관계기관 협의를 거쳐 조업 재개 여부를 발표하였다(2008년 4월 18일). 또한 어업인과 수차례 조업 재개를 위한 협의회를 개최한 끝에 수산물의 안전성 조사 결과 문제가 없는 지역의 품목부터 점진적으로 조업 재개하기로 결정하였다.

2) 유류오염 사고 피해지역 지정 및 행정 지원

허베이스피리트호 유류오염 사고로 피해를 입은 지역은 충남, 전남 및 전북지역을 합하여 모두 15개 시 · 군이다. 정부는 이 중 피해가 심한 11개 시 · 군을 대상으로 관련 법률에 따라 유류오염 사고 피해지역으로 지정하였다. 먼저 '재난 및 안전관리기본법' 제60조 및 같은 법 시행령 제69조에 따라 충청남도 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군과 전라남도의 신안군, 무안군, 영광군 등 9개 시 · 군을 특별재난지역으로 선포하였으며, '허베이스피리트호 유류오염 사고 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등에 관한 특별법(공포 2008년 3월 14일, 시행 2008년 6월 15일)' 제2조에 따라 유류오염 사고 특별대책위원회(위원장 국무총리)에서 전라북도 군산시, 부안군 2개 지역을 유류오염 사고 피해지역으로 추가 지정하였다.

아울러 정부는 허베이스피리트호 유류 유출 사고가 발생하자 긴급 방제조치 및 오염 민감해역 보호조치, 특별재난지역의 선포 등 기본적인 사고 수습 조치와 함께 피해주민들에게 원

표 8-7-3 유류오염 사고 피해지역 현황

구 분	선포일 (지정일)	유류오염 사고 피해지역	공고번호
특별재난지역	2007년 12월 11일	충청남도 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군 내 유류 유출 사고 피해발생 지역	대통령공고 제204호
〃	2008년 1월 18일	전라남도 신안군, 무안군, 영광군 내 유류 유출 사고 피해발생 지역	대통령공고 제207호
특별대책위원회 지정지역	2008년 6월 19일	전라북도 군산시, 부안군 피해발생 지역	–

활한 보상이 이루어지도록 하기 위해서 손해 배 · 보상 청구에 대한 주민 홍보 및 행정 지원을 지속적으로 실시하였다.

2007년 12월 18일 태안군청 대강당에서 피해보상 청구절차 등에 관한 첫 설명회를 개최한 이래 총 29회에 걸쳐 손해 배 · 보상 청구 등에 관한 주민설명회를 개최하였으며, 법무부, 한국해양수산개발원, 한국해양연구원 등 민간 전문가들로 피해조사지원단을 구성해 2007년 12월 18일부터 태안 현지에 개설된 지원단 사무소에 상주하면서 어민들의 피해보상 청구에 필요한 자료수집 등에 관한 전문적인 상담 서비스를 제공하였다.

이처럼 사고 초기단계부터 피해주민들의 손해 배 · 보상금 사정에 필요한 객관적인 증빙자료 수집 과정과 보상청구 절차에 대한 홍보에 역점을 두고 현장 위주의 행정 지원을 강화하였다. 아울러 특별법 제정에 따른 시행령 제정 과정에서 손해 배 · 보상금 정부 대지급, 국제기금 등의 보상한도액 초과분에 대한 정부 지급, 피해주민에 대한 대부 지원, 국제기금에서 보상을 받지 못한 피해주민에 대한 정부의 지원 등 정부 지원 제도를 이해할 수 있도록 하는 데 역점을 두었다.

3) 국제기금 및 선주보험사 등의 대응

정부는 유조선 선주 및 선주 보험사 측과 2007년 12월 27일 긴급 업무협의를 개최하였고, 양측은 수차례 긴급 업무협의를 통해 협력계약서의 토대를 마련하여 2008년 1월 5일 1차 협력계약을 체결하였다.

이에 따라 2008년 1월 15일 선주보험사와 국제기금은 공동으로 피해보상 청구서 수령을 위한 사무소를 개설키로 합의하고, 동 사무소의 연락처를 알리는 안내문을 2008년 1월 24일자 주요 일간지(조선 · 동아 등)에 게재하였다. 이후 방제인건비 등 2007년 12월분 방제비

용 중 주민 인건비 100%와 민간 방제비용 일부를 우선 지급키로 합의함에 따라 2008년 2월 초부터 선주보험사의 지급이 개시되었다. 이를 통해 24개 클레임에 대한 인건비 97억2,500만 원과 방제조합 및 방제업체의 방제 비용에 대한 일부 선지급금 14억8,700만 원 등 약 112억 원이 2008년 3월 초까지 지급되었다.

1차 협력계약서를 통해 선주 측 배상금 약 112억 원이 지급됨에 따라 선주보험사는 피해배 · 보상금 지급에 적극 개입하게 되었고, 1차 협력계약은 향후 결정될 국제기금의 지급률에도 불구하고 선주 측 지급범위 내에서 추후 사정액 100%를 일괄 지급하기로 하는 2차 협력계약서 체결의 계기가 되었다.

1차 협력계약 체결 이후 2008년 1월 15일 정부와 선주보험사는 허베이스피리트호 사고에 대한 원활한 손해 배 · 보상을 위해 국내 사무소를 설립키로 합의했다. 허베이스피리트호의 선주, 선주의 유류오염 손해보상에 대한 책임보험자인 어슈어런스 포레니겐 스컬드(겐지디그)〔Assurance foreningen SKULD(Gjensidig)〕, 국제 유류오염 손해배상기금이 주체가 되어 2008년 1월 24일 '허베이스피리트 센터(이하 HS센터라 함)'를 개설하여 피해보상을 신속하고 원활하게 진행할 수 있는 계기가 되었다.

다. 피해지역 주민의 생계안정 지원

1) 긴급 생계안정자금 지원

유류오염 피해지역을 특별재난지역으로 선포한 후 피해주민의 생계안정을 지원하기 위하여 정부는 2007년 12월 14일 태안지역 기름유출 사고 관련 관계차관회의를 개최하여 충남 특별재난지역에 긴급 생계지원금 300억 원을 지원키로 결정하였다. 더불어 정부는 2007년 12월 24일 충남에 생계안정자금 지급 기준을 마련할 것을 통보하고, 2007년 12월 28일 지원금을 배정하였다.

한편 충남은 피해가구가 1만5,000가구에서 3만 가구로 배증함에 따라 2008년 1월 9일 추가로 생계자금 300억 원을 요청하였다. 또한 전남도 타르볼에 의한 피해지역 8,400가구에 대한 생계비 300억 원의 지원을 2008년 1월 15일자로 요청하였으며, 2008년 1월 25일 관계장관회의를 개최하여 충남에 300억 원과 전남에 168억 원을 추가로 지원키로 결정하고, 2008년 1월 31일 추가자금을 각각 배정하였다.

정부가 충남에 1차로 생계안정자금 300억 원을 배정한 후 약 20일이 지난 2008년 1월 21일 충남은 6개 시 · 군과의 생계안정자금 지급 기준을 합의하고 시 · 군에 배정하였다. 그 후 충남 6개 시 · 군은 2008년 1월에서 4월까지 자체 배분기준을 마련하여 지급을 완료하였다.

전남은 충남과는 달리 3개 시 · 군과 생계안정자금의 지급 · 배분기준을 조기에 합의하였

표 8-7-4 긴급 생계안정 자금의 지원 현황

(단위: 백만 원, 세대)

구분	교부금				집행실적				집행잔액				지급 세대
	계	국고	지방비	성금	계	국고	지방비	성금	계	국고	지방비	성금	
총계	117,169	76,800	15,000	25,369	117,150	76,800	14,981	25,369	19	–	19	–	77,413
충남	99,330	60,000	15,000	24,330	99,311	60,000	14,981	24,330	19	–	19	–	67,575
보령	14,330	5,430	7,000	1,900	14,329	5,430	6,999	1,900	1	–	1	–	13,357
서산	10,708	4,548	4,500	1,660	10,705	4,548	4,497	1,660	3	–	3	–	4,377
서천	7,636	4,410	2,100	1,126	7,634	4,410	2,098	1,126	2	–	2	–	9,373
홍성	3,081	2,248	200	633	3,068	2,248	187	633	13	–	13	–	2,053
태안	60,774	42,042	–	18,732	60,774	42,042	–	18,732	–	–	–	–	34,250
당진	2,801	1,322	1,200	279	2,801	1,322	1,200	279	–	–	–	–	4,165
전남	17,839	16,800	–	1,039	17,839	16,800	–	1,039	–	–	–	–	9,838
무안	2,504	2,307	–	197	2,504	2,307	–	197	–	–	–	–	1,090
영광	6,084	5,730	–	354	6,084	5,730	–	354	–	–	–	–	3,246
신안	9,251	8,763	–	488	9,251	8,763	–	488	–	–	–	–	5,502

으며(2008년 1월 25일 정부지원금 결정, 2008년 1월 28일 전남 지급기준 합의), 2008년 1월 31일에 정부의 2차 지원금 468억 원(충남 300억 원, 전남 168억 원)이 충남과 전남에 각각 배정되자, 양 도는 즉시 관련 시 · 군에 이를 배정하였다. 관련 시 · 군은 2008년 2월에서 5월에 걸쳐 자체적으로 배분기준을 마련하여 지급하였다.

2) 국민성금 모금 및 지원

허베이스피리트호 유류오염 사고에 의한 피해는 국가적인 재난에 해당하여 정부는 '재난 및 안전관리기본법'에 의거, 해당 지역을 국가재난지역으로 선포하였다. 일반 국민들은 TV 등 매스컴을 통해 시커먼 원유가 사고 유조선으로부터 쏟아져 나오는 것을 직접 목격하고, 어민 등 지역주민의 삶의 터전인 양식장 및 어장, 그리고 해변을 포함한 전 해안이 오염되는 것을 보고 그 피해의 심각성을 알 수 있었다.

따라서 추운 겨울(12~2월) 날씨에도 불구하고 전국에서 세계적으로도 유례없는 100만 명이 넘은 자원봉사자가 직접 사고지역으로 달려가 방제작업에 동참하였다. 아울러 전국적으로 피해주민을 위한 성금을 모금했는데 그 규모는 254억 원이었으며, 대형 유류오염 사고 피해주민을 위한 생계안정자금 지원 및 국민성금의 예도 세계적으로 이번이 처음이었다. 국민성

금 254억 원의 접수처별 금액은 충남 243억3,000만 원(충남사회복지공동모금회 158억300만 원, 태안군 80억 원, 재해구호협회 5억 원)과 전남 10억3,900만 원(재해구호협회)이었다.

3) 공공근로사업 등 주민 소득보전 지원

허베이스피리트호 유류오염 사고로 조업 중단 장기화, 서해안 관광객 및 수산물 거래 감소 등 시간이 지날수록 충남 피해지역의 지역경제 침체가 심각해지기 시작하였다. 생계 터전의 파괴와 함께 그동안 소득원이었던 방제작업(2007년 12월~2008년 6월)이 중단됨에 따라 주민의 소득원이 상실되었다. 또 피해보상도 보상청구 지연 및 사정지연 등으로 보상금 지급이 지연되고 있었다. 이에 따라 정부는 긴급 생계안정자금 지원과 더불어 주민의 생계지원

표 8-7-5 **유류피해지역 정부지원 현황**(2012년 8월 기준)

(단위: 백만 원)

구분	세 부 지 원 내 역	지원금액
총 지원실적		638,927
직접지원 소계		140,273
직접지원	○ 특별재난지역 긴급 생계안정자금 지원(2007년 12월~2008년 12월) – 정부 76,800(충남 60,000 · 전남 16,800), 지방비 15,000(충남), 성금 25,369 (충남 24,330 · 전남 1,039)	117,169
직접지원	○ 관계부처 합동 특별공공근로사업 시행(2007년 12월~2008년 12월)	15,285
직접지원	○ 생태계 복원 및 주민생활 안정지원(2009년 3~6월)	1,602
직접지원	○ 피해지역 학생 교육 및 저소득층 식량 · 의료 지원	3,271
직접지원	○ 건강보험료, 연금보험료, 통신료, 산재기금, 고용보험기금 감면 및 유류보조금 지원	2,946
간접지원 소계		498,654
간접지원	○ 정부 대지급금 36,547, 정부 대부금 50,673	87,832
간접지원	○ 환경복구 · 해양오염 관련 영향조사 및 주민건강 지원 등 (국토해양부, 농림수산식품부, 환경부, 보건복지부)	71,897
간접지원	○ 피해지역 관광 활성화 지원, 이미지개선 및 홍보 등(문화관광부, 국토해양부, 농식품부)	12,021
간접지원	○ 특별영어자금, 농협정책자금 지원 및 금융권 대출금 이자율 인하 · 상환유예 등	245,525
간접지원	○ 국세 · 지방세 및 전기료 등 납부기한 연장	18,850
간접지원	○ 산재기금 · 고용보험기금 등 납부기한 연장	1,087
간접지원	○ 방제작업 복구비 지원, 방제복 및 방제장비 지원	28,865
간접지원	○ 주민 방제인건비 지급(선주보험사 배상, 지자체 선지급)	31,600
간접지원	○ 자원봉사 등 기타 지원(국토해양부, 법무부등 18개 부처)	977

대책이 필요하였는바, 주로 충남의 특별재난지역에서 공공근로사업을 추진하였다.

정부는 공공근로사업 이외에도 기타 많은 지원사업을 시행하였는데, 2012년까지 피해지역 주민에 대한 지원은 총 6389억2,700만 원이었다. 이 중 긴급 생계안정자금 등으로 1402억7,300만 원을 직접 지원하였고 4986억5,400만 원을 자금융자, 이자감면 등으로 간접 지원하였다.

2. 피해보상 지원기반 구축

가. 지원제도의 마련

1) 특별법령 제정

유류오염 사고로 피해를 입은 주민 및 해양환경 등에 대하여 신속하고 적절한 수습 및 복구대책을 수립 · 시행함으로써 피해지역 주민들의 재기와 해양환경의 조속한 복원을 도모하기 위하여 법안들이 발의되었다. 2008년 2월 22일 제271회 임시회 제8차 본회의에 동 법률안을 상정 · 심의 · 의결하여 2008년 3월 14일 법률 제8898호로 공포되었다.

특별법의 주요 내용은 허베이스피리트호 유류오염 사고에 따른 피해의 조속한 복구를 위하여 국무총리 소속으로 유류오염 사고 특별대책위원회를 설치하고, 손해보전의 지원에 관한 사항, 환경 복원에 대한 협의 · 조정에 관한 사항, 피해지역 지원에 관한 사항의 심의 등의 사무를 수행하도록 하였다.

대책위원회는 위원장 1명을 포함한 15명 이내의 위원으로 구성하되, 위원장은 국무총리가 되고, 위원은 대통령령으로 정하는 중앙행정기관의 장 또는 관계 기관 · 단체의 장이 된다. 대책위원회와는 별도로 대책위원회에 부의될 안건의 사전 검토 · 조정 등을 위하여 농림수산식품부장관 및 국토해양부장관을 위원장으로 하는 조정위원회를 설치하도록 하였으며, 사고로 피해를 입은 주민은 피해주민단체를 구성하여 지방자치단체의 장 등에게 신고할 수 있게 했다. 또한 대책위원회, 조정위원회 또는 지방자치단체는 피해주민단체의 대표를 참석시켜 의견을 청취할 수 있도록 하였고, 국가 또는 지방자치단체는 사고와 관련하여 '유류오염 손해배상 보장법'에 따른 손해배상금 또는 보상금을 지급받기 전에 대위권 행사를 전제로 일정 범위의 금액을 지급할 수 있도록 하였다.

국제기금 등에 대한 손해배상 또는 보상 청구 후 6개월 이내에 손해액의 사정이 이루어지지 아니하는 경우에는 국가 또는 지방자치단체가 대부 등의 지원을 할 수 있도록 하였다. 이 경우 손해액이 국제기금의 보상한도액을 초과하는 경우에도 국제기금에서 인정한 총 사정

(査定)액을 초과하지 않는 범위에서 국가 또는 지방자치단체가 피해의 전부 또는 일부를 보상할 수 있도록 하였다.

또한 국토해양부장관은 환경부장관과 협의하여 사고로 해양환경이 훼손된 지역과 생태계 변화 등이 우려되는 지역을 특별해양환경복원지역으로 지정 · 고시할 수 있고, 이 지역에 대하여는 특별해양환경복원계획을 수립 · 시행하도록 하였다. 아울러 국토해양부장관은 특별해양환경복원지역의 생태계 복원을 위하여 유류오염 관련 연구 · 조사 및 해양환경 측정 · 분석을 담당하는 연구기관 또는 학술기관을 지정할 수 있고, 지정된 연구기관 및 학술기관에 대하여 예산의 범위에서 필요한 지원을 할 수 있도록 하였다.

국가 또는 지방자치단체는 피해지역에 대하여 의료 · 방역 · 방제, 쓰레기 수거활동 등에 대한 지원 및 의연금품 특별지원 등의 지원을 할 수 있고, 사고와 관련된 피해주민 중 보상을 받지 못한 자에게 지원을 할 수 있으며, 피해지역의 이미지 개선 및 지역경제 활성화를 위하여 지원사업을 펼칠 수 있도록 하였다.

나. 유류오염 사고 특별대책 심의기구 구성 · 운영

1) 유류오염 사고 특별대책위원회

2008년 3월 특별법 제정 이후 특별법 제5조 제1항에 근거하여 허베이스피리트호 유류오염 사고에 따른 피해의 조속한 복구를 위해 국무총리 소속으로 유류오염 사고 특별대책위원회가 구성되었다.

특별법 제5조 제3항에 따라 대책위원회의 위원장은 대책위원회를 대표하고, 대책위원회의 업무를 통할한다. 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없는 경우에는 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.

표 8-7-6 특별대책위원회 구성

위원장	국무총리
위 원	기획재정부장관, 교육과학기술부장관, 외교통상부장관, 법무부장관, 행정안전부장관, 문화체육관광부장관, 농림수산식품부장관, 지식경제부장관, 보건복지가족부장관, 환경부장관, 노동부장관, 국토해양부장관, 충청남도지사, 전라남도지사
간 사	농림수산식품부 제2차관, 국토해양부 제2차관

위원장은 필요하다고 인정하는 경우에 대책위원회의 회의를 소집하고, 대책위원회의 회의는 위원장을 포함한 재적위원 과반수의 출석으로 개의하며, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다. 그 밖에 대책위원회의 운영에 필요한 사항은 대책위원회의 의결을 거쳐 위원장이 정한다.

표 8-7-7 특별대책위원회 개최 실적

위원회	개최일	주요 내용
유류오염 사고 특별대책 위원회	2008년 6월 19일 (제1회)	• 대지급금 : 국제기금 사정액 전액 지급 • 국제기금 총사정액과 보상한도액(3,216억 원) 차액 전액 지급 • 중앙 · 지방정부 손해 배 · 보상 채권을 피해주민 손해 배 · 보상 채권보다 후순위로 결정 • 특별대책위원회 운영 규정 확정 – 유류오염 사고 피해지역 추가 지정 : 전북 군산시 · 부안군
	2011년 1월 21일 (제2회)	• 대부금 상환기간을 상환사유 발생일로부터 현행 최장 1년에서 2년으로 연장 • '보상받지 못한 자' 지원 조기 착수방안 검토 • 98개 주민 체감형 사업은 관계 부처 간 협의, 파급 효과가 큰 사업 선별 후 지원방안 검토 • 유류피해 극복 전시관 건립은 사업의 적정 규모, 사후 관리대책 보완 후 정부 지원방안 검토 • 피해지역 주민 암 검진비용 지원 추진 • 암 검진센터 설치 문제는 관계부처 및 지자체 간 추가 협의 • 국제기금 측의 사정 및 승인담당 전문인력 증원 요구

2) 유류오염 사고 조정위원회

허베이스피리트호 유류오염 사고에 따른 피해의 조속한 복구를 위하여 설치된 특별대책위원회에 부의될 안건의 검토 및 특별법에 따른 각종 조치에 대한 관계 부처와의 협의 · 조정을 목적으로 특별법 제5조 제4항 및 시행령 제4조에 근거하여 2008년 8월 4일 유류오염 사고 조정위원회가 구성되었다.

조정위원회는 국토해양부장관과 농림수산식품부장관을 공동 위원장으로 하여 운영되며, 2008년 8월 제1회 유류오염 사고 조정위원회를 시작으로 총 7회에 걸쳐 개최되었다.

표 8-7-8 조정위원회 구성

위원장	국토해양부장관, 농림수산식품부장관
위 원	• 중앙부처(10명) – 대책위원회 위원인 다음 각 부처 장관이 지명하는 고위 공무원 기획재정부, 교육과학기술부, 외교통상부, 법무부, 행정안전부, 문화체육관광부, 지식경제부, 보건복지가족부, 환경부, 노동부 • 지자체(3명) : 충청남도 행정부지사, 전라남도 행정부지사, 전라북도 행정부지사 • 민간위원(4명) : 고려대 김인현 교수, 전남대 강연실 교수, 군산대 이정열 교수, 충남발전연구원 정종관 팀장
간 사	농림수산식품부 수산정책실장, 국토해양부 물류항만실장

조정위원회의 회의는 조정위원회의 위원장이 공동으로 소집하고 위원장을 포함한 재적위원 과반수의 출석으로 개의하며, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다. 그 밖에 조정위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 조정위원회의 의결을 거쳐 위원장이 공동으로 정하도록 되어 있다.

표 8-7-9 조정위원회 개최 실적

위원회	개최일	주요 내용
유류오염 사고 조정위원회	2008년 8월 4일 (제1회)	• 2008년.1~2월분 주민방제인건비에 대한 국제기금 중간사정 차액 (44억7,000만 원) 지원 – 지자체로 자금배정(8월 14일) 및 주민 지급 완료(9월 9일) • 유류오염 사고 조정위원회 운영 규정 확정
	2008년 9월 26일 (제2회)	• 맨손어업: 사고 이전 신고필증 취득한 경우 전수조사 대상으로 선정하고, 사고 이후 취득한 경우 일정기준(입증자료 등)을 통해 조사대상으로 선정 • 지자체 대리청구 주민방제비(42억 원) 대지급 추진 • 대부 관련 대부조건(무이자), 상환기간(보상금 수령 시), 대부절차 등 결정 • 피해지역 경제활성화사업(2008년 사업-18개, 966억 원/ 2009년 사업-21개, 825억 원) 등 추진
	2009년 8월 14일 (제3회)	• 대부 대상 및 수준 등 개선을 위한 관련 규정 개정 – 대부 대상 업종과 지역의 재분류 – 대부 대상자 및 대부 수준의 재조정 – 대부금 상환절차 등 사후관리 방법의 명확화 등

위원회	개최일	주요 내용
유류오염 사고 조정위원회	2009년 11월 2일 (제4회)	• 허베이스피리트호 유류오염 피해지역 특별 해양환경 복원계획 – 유류사고 해역 주변 생태계 조사 및 복원(국토해양부) – 피해 어장 수산자원 영향평가 및 복원(농림수산식품부) – 태안해안국립공원 복원(환경부)
	2010년 11월 29일 (제5회)	• 대부금 회수 및 채권관리 방안 – 대부금 상환기간 연장사유 구체화 및 분할 상환, 연체이자율(연 3%) 규정, 채권관리 절차 등
	2011년 10월 28일 (제6회)	• 유류오염 피해지역 경제 활성화를 위한 정부지원 대상사업 선정안 – 2009년 3월 발굴한 98개 주민체감형 경제활성화사업 중 정부지원 대상사업으로 27개 사업을 선정 · 지원 원안 심의 · 의결(총사업비 1,138억 원/국비 846억 원)
	2012년 6월 8일 (제7회)	• 정부지원 대부금 상환기간 연장 방안 – 대부금 상환기한 기산점을 상환사유 발생일로부터 사정의 재판 결정일로 상환기한 연장, 정부 지원금으로 대부금을 우선 변제 및 대부금 연체금리 상향 조정(연 3% → 6%)

3. 정부의 피해보상 지원 노력

가. 정부채권 후순위 청구 선언

정부채권 후순위 선언(SLQ, Standing Last in the Queue)은 동일한 지급순위를 가진 다수의 채권 가운데 정부채권을 다른 채권의 변제가 이루어진 후에 변제받겠다고 하는 정부의 의사표시를 말한다. 즉 유류오염 피해에 따른 정부의 피해에 대한 채권을 일반 채권에 비해 후순위로 변제받겠다는 것이다.

이에 따라 정부채권 중 후순위를 선언한 채권은 국제기금의 지급률 산정 대상에서 제외되며, 피해 사정액 총액이 국제기금의 보상한도에 미달하는 경우에만 보상받을 수 있다. 추정 피해의 규모가 국제기금 보상한도액보다 클 경우에 정부가 국제기금에 대해 갖는 채권에 대하여 후순위 선언(SLQ)을 하게 되면, 정부채권에 대한 손해사정이 이루어지지 않기 때문에 피해주민 채권이 우선적으로 사정되고 보상되므로 그만큼 신속한 손해 배 · 보상이 이루어질 수 있다.

즉 정부채권의 후순위 청구선언을 하면, 국제기금의 보상한도 내에서 일반 피해보상이 종결된 이후에 책임한도가 초과되지 않는 경우에만 정부가 채권을 행사하여 최종적인 보상을 받게 된다.

이와 같이 추정피해 규모가 국제기금의 보상한도를 초과하는 경우 국제기금의 보상한도 중 정부 보상금액만큼이 피해주민에게 돌아갈 수 있기 때문에 피해주민에 대한 보상금 지급률을 점진적으로 상향 조정할 수 있고, 국제기금에 대해 정부가 갖는 채권액만큼 피해주민에 대한 보상을 증가시키는 효과가 있다. 정부가 피해주민에 대한 신속한 손해 배 · 보상이 이루어질 수 있도록 하기 위하여 SLQ를 하게 된 것이다.

국제기금 등은 모든 피해보상 및 방제비용 채권을 동일하게 취급하며 국제기금 등의 지급한도가 넘을 경우 균등 배분을 위해 지급수준을 정하여 보상한다. 때문에 피해규모가 사무국이 추정하는 규모를 상회하는 경우, 초기지급률이 높으면 과다 지급의 위험이 있기 때문에 그 지급률을 하향 조정할 가능성이 높아진다.

정부가 지출한 비용에 대하여 피해주민의 일반 채권보다 후순위 선언을 하는 경우 국제기금의 보상한도 내에서 정부채권에 대한 보상액만큼이 피해주민의 피해보상금으로 지급될 수 있게 됨으로써 국제기금의 과다 지급 위험에 따른 우려를 어느 정도 해소할 수 있다. 이런 이유로 국제기금의 지급률 상향 조정을 이끌어내는 데 유리하게 작용할 수 있으며, 국제기금에 의한 피해주민 보상액이 증가하는 효과와 정부가 지출한 비용에 대한 국제기금의 피해조사 및 사정절차 등 보상절차가 진행되지 않기 때문에 피해주민의 피해보상청구 접수 현황에 따라 사정절차가 신속하게 진행됨으로써 신속한 보상을 도모할 수 있다.

나. 민간방제비 및 피해주민의 손해보전 지원

1) 민간방제비 지원

허베이스피리트호 유류오염 사고는 사고 발생 지점인 태안군에서부터 전남 진도군에 이르기까지 서해안 연안 3개도, 15개 시 · 군 해상, 해안 또는 도서지역이 광범위하게 오염된 대형 사고였다. 이에 따라 지역주민의 해안 방제작업 참여가 불가피하였고, 피해지역에 따라 차이는 있지만 도서지역의 최종 방제작업이 완료되기까지는 10개월 이상이 소요되어 작업에 참여한 지역주민 수는 연인원 56만 명을 초과하였다.

해안방제에 참여한 대부분의 지역주민들은 유류오염 사고로 인해 생업에 제약을 받게 된 어촌계의 어업인, 오염지역의 식당 · 숙박 · 도소매업 등을 영위하는 생계가 어려운 주민으로, 이들에게는 매일 매일의 방제인건비가 생계수단이나 마찬가지였다. 그러나 주민의 방제인건비는 전체 방제비용에 포함되어 있어 다른 클레임과 마찬가지로 방제작업의 주체인 방

제업체의 청구에 따라 국제기금 등에서 사정되어야 지급될 수 있는 상황이었다.

정부는 선주, 선주보험사(Skuld P&I Club), 해양오염방제조합과 1차 협력계약을 체결하고, 선주보험사는 2007년 12월분 방제비용에 대한 긴급 사정을 실시하여, 주민인건비 청구 전액(97억 원)과 민간 방제업체의 방제비 청구액의 약 15% 수준인 15억 원(방제비는 향후 추가 사정키로 함) 등 총 112억 원을 지급하였다. 아울러 2007년 12월분 주민인건비는 2008년 2월에 지급되었으나, 2008년 1~2월분 주민인건비의 지급이 늦어짐에 따라 주민들의 불만은 여전히 높았다. 이에 정부는 2008년 1~2월분 주민인건비만 분리하여 선주보험사 등과 신속한 사정 및 지급을 협의코자 하였으나, 방제업체는 주민 방제인건비만 분리 청구하는 것은 일반적인 방법이 아니며, 방제업체의 비용 사정이 한없이 지연될 우려가 있다는 입장을 표명했다.

이에 따라 정부는 경영난을 겪고 있는 민간 방제업체들에 대한 긴급 융자지원 방안과 함께 2008년 1~2월분 주민인건비를 업체 방제비와 분리하여 최우선 청구토록 유도하고, 이와 병행하여 선주보험사 및 국제기금과는 보다 신속히 주민 방제인건비에 대한 사정을 추진토록 협의하였다. 주민인건비의 조기 지급을 위해서는 최우선적으로 방제업체가 주민인건비를 우선하여 청구할 수 있는 여건 조성이 필요했다. 이에 정부는 민간 방제업체와 수차례 협의(2008년 4월 1일 민간방제업체와의 간담회 포함)를 통해 주민인건비의 최우선 분리 · 청구에 대한 공감대를 형성해 방제인건비를 분리 청구하였고, 이에 따라 국제기금은 5월부터 22개 민간 방제업체의 2008년 1~2월분 주민인건비 청구에 대한 중간사정을 실시하였다.

이와 동시에 정부는 선주보험사, 국제기금, 민간 방제업체와 주민인건비의 조기 지급을 위한 협의와 설득을 계속하면서 동시에 조기 지급이 늦어질 것에 대비하여 정부 차원의 지원 필요성을 인식하고 특별법에 따라 2차례의 조정위원회 의결을 거쳐 주민 방제인건비 지급을 지원하였다.

우선 2008년 1~2월분에 대해서는 국제기금 및 선주보험사의 사정액을 정부에서 대지급(93억 원)하되, 청구된 인건비와 국제기금 등이 사정한 금액과의 차액(45억 원)은 해당 지방자치단체에서 행정안전부의 특별교부금으로 지급함으로써 청구액 전액(138억 원)을 정부 예산으로 지급하였다. 또한 2008년 3~6월분 주민 방제인건비 101억 원은 2008년 9월부터 12월 기간 중 해당 지방자치단체가 기채 등을 통해 전액 선지급함으로써 2008년 7월 이후분을 제외한 주민 방제인건비를 모두 지급할 수 있었다.

2) 손해보전의 지원

국토해양부는 2008년 '유류오염 사고 피해주민 손해보전의 지원에 관한 규정(국토해양부

고시 제2008-741호, 2008년 12월 17일)' 을 마련하여 정부 대지급금 및 대부금 지급절차와 상환방법 등을 각 지자체에 통보하였다. 이와 동시에 정부 대부, 대지급에 대한 실무처리 지침도 마련하여 피해주민의 본격적인 대지급금 및 대부금 지원이 차질 없이 이뤄질 수 있도록 조치하였다.

특별법 제8조 제1항에 따른 대지급 제도는 허베이스피리트호 유류오염 사고와 관련하여 '유류오염 손해배상 보장법' 에 따른 손해배상 또는 보상을 청구한 자가 손해배상금 또는 보상금을 지급받기 전에 당해 보상청구자의 손해배상 청구권 또는 보상 청구권의 대위 행사를 전제로 국가 또는 지방자치단체가 일정 범위의 금액을 보상 청구자에게 지급할 수 있도록 한 제도이다.

즉 유류오염 사고로 피해를 입은 지역주민 등에 대한 피해보상이 지연되어 보상청구자가 경제적으로 곤란을 겪게 됨에 따라, 국제기금에 의한 보상이 이루어지기 전에 정부 또는 지방자치단체가 이들의 청구권을 대위하여 행사하는 것이다. 이를 전제로 국제기금의 사정금액 범위 내에서 대지급금을 지급하고, 대위청구에 필요한 서류를 구비하여 국제기금에 대위청구해 대지급금을 회수하였다.

표 8-7-10 **대지급금 지급 및 구상회수 현황**(2012년 8월 20일 기준)

구 분	대지급		구상회수	
	건 수	금액(백만 원)	건 수	금액(백만 원)
대지급금	687	37,159	650	32,206

대부금은 특별법 제8조 제5항에 근거하여 국제기금의 보상 지연으로 어려움을 겪는 피해주민들의 생계안정을 위해 정부가 한시적으로 지원하는 무이자, 채권담보(손해 배 · 보상 청구권) 형식의 정책금융자금이다. 정부의 대지급금 또는 보상금으로 상환하여야 한다는 점에서 사고 초기에 지급된 '생계안정자금' 이나 특별법에 근거하여 정부 예산으로 지급되는 '한도초과보상금' 또는 '대지급금' 과는 구별된다.

사고 초기 국제기금은 가능한 한 보상 청구일로부터 6개월 이내에 손해사정이 완료될 수 있도록 하겠다고 밝혔다. 이에 따라 특별법 제정 시 보상 청구일로부터 6개월 이내에 손해사정이 이루어지지 않는 경우에 한하여 해당자에게 대부금을 지원할 수 있도록 반영하였고(제8조 제5항), 대부 수준은 대책위원회에서 결정토록(제8조 제6항) 함에 따라 대부 지원 수준을 마련하기 위한 '대부기준 설정방안' 연구를 시작하여 2차례의 대부기준 결정모형 마련과 5차에 걸친 모형 수정 및 분석을 거쳤다. 또 피해지역 지자체 및 주민 의견수렴을 통해 피해

지역의 등급, 피해업종의 등급, 종사업종의 소득 수준을 고려한 대부 결정 모형을 기준으로 조정위원회에 상정할 '개인별 대부수준 및 절차기준'을 마련했다. 이를 통해 별도의 담보나 보증 없이 국제기금에 신청한 청구권을 담보로 무이자로 대부금을 지원하였다.

다만 대부금 회수를 위하여 특별법 시행령 제14조에서 대부금의 우선 상환에 관한 규정을 두었고, 제3자(他 채권자)에 대항할 수 있는 질권설정과 그 통지방식(내용증명 우편통지) 등 대부채권의 우선변제 방안을 마련하여 채권 확보의 안정성을 제고하였다.

표 8-7-11 대부금 지급 및 상환 현황(2012년 8월 20일 기준)

구 분	대지급		구상회수	
	건 수	금액(백만 원)	건 수	금액(백만 원)
대부금	21,288	50,673	13,128	16,078

다. 피해지역 경제 활성화 및 이미지 개선

1) 지역경제 활성화 사업 추진

허베이스피리트호 유류오염 사고는 사고 발생 지역 인근의 연안 생태계와 지역주민의 경제활동에 다양한 피해를 초래했으며, 연안환경과 지역공동체, 지역경제가 조화를 이루며 순환하던 서해안 지역의 경제 · 사회적 구조에 막대한 영향을 미쳤다.

1차적으로는 경제적 삶의 터전인 연안 생태계 파괴로 인해 어로, 양식업, 맨손어업 등의 어업활동이 중단되어 핵심 경제활동에 타격을 받았고, 지역공동체의 균열을 가져왔다. 2차적으로는 서해안지역 전체의 이미지 훼손으로 인해 직접적인 기름오염 피해를 입지 않은 내륙지역에서도 생산물 판매 저조, 관광객 격감 같은 경제 피해를 입는 등 내륙지역까지 피해가 확산되었다.

특히 유류오염 사고 이후 피해지역 수산물의 판매 부진과 급격한 관광객 감소로 인해 지역경제가 크게 위축되었다. 이에 따라 정부에서는 특별법 제11조와 제12조에 근거하여 정부지원이 가능한 사업을 구체적으로 확정 · 추진할 필요성이 제기되었다. 정부는 유류오염 사고가 지역경제에 미치는 영향을 고려하여, 어업활동 중단 및 양식장 등 해양생태계의 오염으로 인한 수산 관련 피해, 관광객 감소로 인한 피해, 지역 이미지 훼손으로 인한 생산품 판매 부진 등에 의한 피해를 해소할 목적으로 지역경제 활성화 사업을 추진하였다.

2008년 9월 개최된 제2회 조정위원회에서는 특별법(제11조, 제12조)에 근거하여 지역경제 활성화 사업 지원추진(안)을 가결하였으나, 대부분 SOC 사업으로 주민 체감 효과가 미흡하

여 추가 지원을 요청하였다. 또 피해주민 면담조사 및 전문가 평가를 거쳐 98개 사업을 추가 발굴(2009년 3월)하였으나 사업 대부분이 지자체 고유사업 또는 광특회계사업으로 정부지원에 한계가 있어 제2회 특별대책위원회(2011년 1월)에서는 파급 효과가 큰 사업을 선별하여 지원하는 방안을 검토하기로 결정했다. 관계부처 간 협의를 거쳐 27개 사업을 선정했고, 제6회 유류오염 사고 조정위원회(2011년 10월)에서 추가 확정하여 총 53개 사업을 추진 중이다.

표 8-7-12 부처별 사업 현황

	계	국토부	농식품부	환경부	문광부	복지부	행안부
26개 사업(2008년 9월)	26	11	3	5	3	3	1
27개 사업(2011년 10월)	27	1	20	6			

* 행안부 사업은 충남 피해지역 생계지원 특별 공공근로사업(환경부, 노동부 공동).

2) 피해지역 이미지 개선사업 추진

유류 유출사고 이후 깨끗한 해양환경 이미지를 높이고 관광객 유치 등으로 지역경제 활성화 계기를 마련하기 위하여 2008년부터 국토해양부와 지자체가 공동으로 매년 이미지 개선사업을 시행하였다. 이러한 행사를 통하여 오염 피해지역의 부정적 이미지를 순화시키고, 청정해역의 이미지를 국내외에 홍보하는 효과를 가져왔으며, 아울러 지역경제 활성화에도 크게 기여하였다.

표 8-7-13 이미지 개선사업 추진 현황

(단위: 억 원)

사 업 명	행사기간	개최 장소	사 업 비			
			총사업비	국비	지방비	기타
2008년			100	100		
제4회 국토해양부장관배 바다수영대회	2007년 12월 13일	태안군 만리포해수욕장	50	50		
제1회 국토해양부장관배 바다낚시대회	12월 13일	태안군 해역	50	50		
2009년			405	160	135	110
제6회 태안군수배 바다낚시대회	6월 28일	근흥면 안흥항	25	10	15	

사 업 명	행사기간	개최 장소	사 업 비			
			총사업비	국비	지방비	기타
서천춘장대 비치사커대회	7월 4~5일	춘장대 해수욕장	50	20	20	10
영광 갯벌마라톤축제	7월 25~26일	염산면 두우리갯벌	200	20	80	100
고창 갯벌스포츠축제	9월 12일	심원면 만돌 갯벌체험장	40	20	20	
제2회 국토해양부장관배 바다낚시대회	10월 10일	태안군 해역	60	60		
태안군 유류사고 2주년 기념행사	12월 1일	태안군 문화예술회관	30	30		
2010년			837	290	290	257
제7회 태안군수배 바다낚시대회	6월 12일	근흥면 안흥항	40	20	20	
태안 제2회 비치골프대회	6월 14~19일	관내 4개 해수욕장	169	40	40	89
서천 춘장대 비치사커	7월 3~25일	서천 춘장대 해수욕장	80	40	40	
세계비치발리볼대회 (태안)	7월 26~28일	몽산포 해수욕장	268	50	50	168
영광 갯벌 마라톤대회	7월 31일 ~8월 1일	염산면 두우리	140	40	100	
고창 갯벌스포츠대회	8월 7~8일	고창군 심원면 일대	80	40	40	
제3회 국토해양부장관배 바다낚시대회	10월 30일	태안군 해상 일원	60	60		
2011년			687	300	280	107
태안 전국 바다낚시대회	5월 27일	근흥면 안흥항	100	60	10	30
태안 서해안 해변축제	7월 23~24일	연포해수욕장 일원	135	60	60	15

사 업 명	행사기간	개최 장소	사 업 비			
			총사업비	국비	지방비	기타
보령 대천항 수산물 축제	10월 15~22일	대천항 수협위판장	150	60	30	60
서천 춘장대해수욕장 비치사커	7월 26~28일	서천 춘장대 해수욕장	80	40	40	
영광 갯벌 마라톤대회	7월 30~31일	염산면 두우리 백바위해수욕장	140	40	100	
고창 갯벌스포츠대회	8. 6~7일	만돌갯벌체험장일원	82	40	40	2

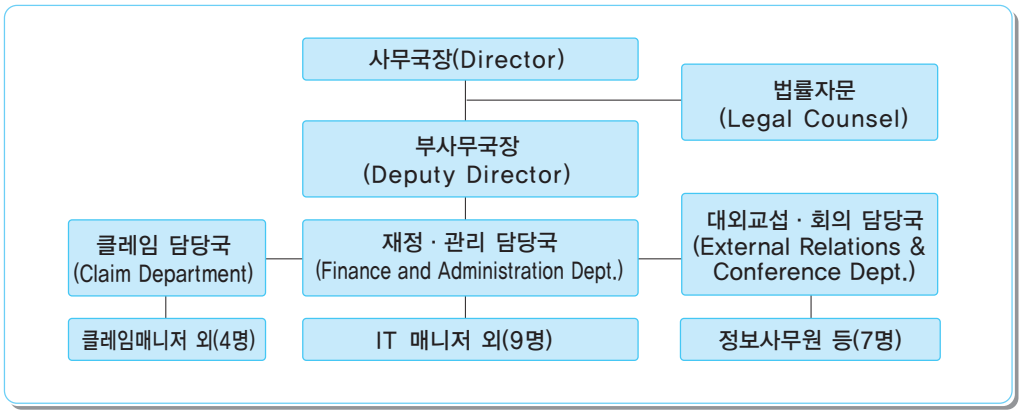
4. 피해보상 국제협력 대응

가. 국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 회의 대응

1) IOPC Fund의 조직

국제유류오염보상기금(IOPC Fund)의 조직은 크게 ① 총회(Assembly), ② 사무국(Secretariat Headed by a Director), ③ 집행이사회(Executive Committee) 세 가지로 구성된다. 1971년 국제기금협약은 제16조에서 총회, 사무국, 집행이사회를 규정한 뒤 제21조 내지 제27조에서 집행이사회에 대한 조항을 두고 있었다. 한편 1992년 국제기금협약에

그림 8-7-4 92FC 사무국 조직도



서는 집행이사회에 대한 규정을 삭제하고, 총회와 사무국만 규정하고 있다. 그러나 보상청구 업무를 위해서는 집행이사회의 구성이 필요하기 때문에 제18조 제9호에 근거하여 집행이사회를 설립하였다.

2) IOPC Fund 회의 대응 및 결과

허베이스피리트호 유류오염 사고에 의한 손해 배 · 보상은 유조선 선주와 국제기금에 의해서 이루어지는바, 유조선 선주 및 국제기금의 보상기준 및 내용은 각각 92CLC 및 92FC에 규정되어 있다.

유조선 선주 및 국제기금은 각각 다른 손해 배 · 보상 주체이지만 대부분의 손해 배 · 보상 원칙이 국제기금 회의에서 결정된다. 오염피해자 입장에서는 국제기금 회의의 결정사항이 매우 중요하다고 할 수 있다. 따라서 우리나라 정부도 허베이스피리트호 사고 이후 국제기금 회의에 만반의 사전 준비를 통해 대응하고 있다.

정부는 매 회의 전 정부 담당자 및 전문가 그룹이 모여서 사전 대책회의를 갖고 우리 정부 대표단이 제시할 안건 및 대응자료에 관하여 논의한 후 본회의에 대비했다. 또 우리나라 대표들은 국제기금의 주요 회원국가와의 접촉을 통해 허베이스피리트호의 피해보상에 관한 우

표 8-7-14 IOPC Fund 회의 참석 및 의제 제출 현황

구 분	일시(장소)	주요 내용	아국 참가기관
40차 집행 이사회	2008년 3월 11 ~14일 (모나코)	○ 사고 및 아국 피해 현황 설명 ○ 선주보험사의 신속 배상을 위해 민사책임협약 및 국제기금협약에 따른 보상 개시 설명 · 채택	○ 해양부, 충남도 등
41차 집행 이사회	2008년 6월 23 ~27일 (영국)	○ 민간 피해 선보상을 위한 정부채권 후순위 선언 ○ 2008년 1~2월분 주민 방제인건비 등에 대한 정부 대지급을 위한 국제기금 중간사정 추진 방안 협의 등	○ 국토부, 농식품부, 충남도 등
42 · 43차 집행 이사회	2008월 10월 13 ~17일 (영국)	○ 정부-국제기금 간 피해보상정보 공유 합의 ○ 지자체의 주민 방제인건비 선지급을 위해 방제업체 피해보상 청구자료 제공방안 협의	○ 국토부, 농식품부, 충남도 등
44차 집행 이사회	2009년 3월 25 ~27일 (영국)	○ 소득입증자료 확보가 어려운 관광분야 영세업자에 대한 국제기금 사정 시 소득추계 방안 적용 제안 ○ 수산분야의 신속한 피해사정 방안 협의	○ 국토부, 농식품부, 충남도 등

구 분	일시(장소)	주요 내용	아국 참가기관
45차 집행 이사회	2009년 6월 15 ~18일 (영국)	○ 조기 피해보상을 촉구하는 홍보 동영상 상영 및 소득추계 방안 적용 필요성을 추가 제안 ○ 수산분야 조업제한조치 근거자료 제공 및 인정방안 협의	○ 국토부, 농식품, 충남도 및 피해주민대표 (2명) 등
46 · 47차 집행 이사회	2009년 10월 12 ~16일 (영국)	○ 민박업자 등에 대한 시범적 소득추계방안 적용 결정 ○ 경기침체 및 고유가 관련 국제기금이 관광피해 보상 시 적용하던 25% 공제 조정률 폐지 결정	○ 국토부, 농식품, 충남도 및 피해주민대표 (2명) 등
48차 집행 이사회	2010년 6월 21 ~24일 (영국)	○ 주요 지역 · 업종에 대한 조업제한 인정기간 연장 ○ 국제기금에서도 선주보험사와 같이 사정액의 100%를 지급하는 방안 논의 등	○ 국토부, 농식품, 충남도 및 피해주민대표 (2명) 등
49 · 50차 집행 이사회	2010년 10월 18 ~22일 (영국)	○ 2차 오염 예방차 철거된 무면허 굴양식장(소근진만)의 재산권 보상 인정 ○ 국제기금 사정액 100% 지급방안과 관련하여 수협을 통한 지급보증방안 검토 의사 표명 및 2011년 3월 집행이사회에서 우리 측 제안서 제출 결정 등	○ 국토부, 농식품부,충남도 및 피해주민대표(1명) 등
51차 집행 이사회	2011년 3월 29 ~4월 1일 (모로코)	○ 국제기금은 사정액 100% 지급 방안 조건부 승인 – 우리 정부가 보증액 1,300억 원을 SC제일은행을 통해 지급보증 확약 조건 – 보증금액은 매년 사무국과 협의하여 집행이사회의 승인	○ 국토부(3), 농식품부(3), 자문(2) 등
52차 집행 이사회	2011년 7월 5 ~7일 (영국)	○ 2011년 말까지 대부분의 사정을 완료토록 국제기금의 신속한 사정 진행 촉구 ○ 낚시어선업 피해인정기간에 대한 사무국의 입장을 서면으로 제출 요청	○ 국토부(4), 농식품부(1), 자문(2) 등
53 · 54차 집행 이사회	2011년 10월 24 ~28일 (영국)	○ 국제기금의 보상금 초기지급률을 35%에서 50% 이상으로 상향하여 줄 것을 공식적으로 요청 ○ 수산분야 그룹 청구건의 신속한 사정을 내년 8월 법원 조사기일까지 사정 마무리 촉구 ○ 충남 보령 도서지역의 조업제한 피해인정기간 조정 요청	○ 국토부, 농식품부 등
55차 집행 이사회	2012년 4월 24 ~27일 (영국)	○ 기금 측은 정부가 피해민에게 지급하는 대지급금의 구상청구를 위한 합의서(구상합의서 · 이중지급방지합의서) 체결에 동의 ○ 2012년 6월까지 모든 사정을 완료하고 관련 서류를 법원에 제출하여 줄 것을 촉구 ○ 업종별 구체적인 산정방식을 포함한 수산분야의 손실 산정기준을 제공하여 주기로 합의	○ 국토부, 농식품부 등

리의 입장을 지지해줄 것을 논리적으로 설득하고 이해를 구했다.

나. 선주보험사와 협력체계 구축

1) 2차 협력계약의 체결

선주 측은 피해배상 또는 피해보상금 사정액 중 국제기금에 의해 승인된 비율에 대해서만 지급하는 것(한도액은 8,977만 SDR)과 피해보상 · 배상금이 공탁되는 경우 당해 피해에 대한 보상 · 배상은 정부가 지급하고, 공탁이자에 대하여는 정부와 선주보험사(Skuld P&I)가 비례하여 부담하기로 한다는 것을 골자로 하는 업무협약 초안을 제시했다.

선주 측과 협의한 결과 정부가 국제기금의 사정액을 초과하는 한도초과 보상액 전부(100%)를 지급하는 조건으로 선주보험사는 국제기금의 사정금액 전부(100%)를 지급하기로 하고, 선주보험사는 정부의 제시안과 같이 사고 발생일 이후 배상금 지급 시점까지의 이자를 공탁이자 수준인 6% 지급으로 합의하였다.

협력계약 체결에 따른 기대효과는 우선, 선주 측과 업무협력 계약이 체결됨으로써 법원의 최종 피해액 사정재판이 이루어질 때까지(5~7년 소요 예상) 책임한도액이 법원에 묶이는 것을 방지할 수 있기 때문에 선주 책임 제한절차와는 별도로 책임한도액이 신속하게 피해배상금으로 지급될 수 있게 되었다.

둘째, 협약에 선주보험사가 신속히 사정할 수 있는 인센티브를 반영함으로써 선주보험사는 사고 발생 시점부터 배상액 지급 시점까지의 기간 동안 부담하게 될 6% 이자에 대한 부담을 덜기 위해서라도 조속히 사정하게 되었다. 셋째, 사고 발생일로부터 배상액 지급 시점까지 공탁이자 수준의 이자를 선주보험사가 부담하고, 에스크로 계좌(Escrow Account)에 이를 납부함으로써 그 이자를 손해 배 · 보상과 관련된 정부의 추가부담을 경감시키는 재원으로 활용할 수 있게 되었다.

2) 에스크로우 계좌 개설

정부는 2008년 7월 1일 사고 선주 · 보험사와 신속한 피해배상을 도모하기 위한 '제2차 협력계약' 을 체결하여 현금공탁 부담을 덜게 된 선주 · 보험사에게 피해배상금 지급 건마다 해당 배상금 지급 시까지 공탁이자에 해당하는 6% 이자를 부담토록 하여 향후 적립될 동 6% 이자 상당의 금액과 이에 대한 이자를 피해 보상재원으로 활용할 수 있도록 합의하였다. 또 에스크로우 계좌에 입금된 원금과 이자는 국토해양부와 선주 · 보험사의 공동지시에 따라 피해보상금 지급을 위해 사용된다.

3) 이중지급 방지 협약

피해보상 청구자들이 국제기금 사정 결과를 통보받은 후 허베이스피리트(HS)센터에 배상금 수령 절차를 진행하면서 동시에 정부에 대지급을 신청함에 따라 정부와 HS센터에서 각각 배 · 보상금의 지급절차가 진행되는 경우 이중신청 여부를 실시간으로 식별할 수 없어 문제가 되었다. 이에 보상 주체 측(국제기금 및 선주보험사)에서 이중지급 방지책 강구를 위한 협의를 요청해왔다. 보상 주체 측과 정부는 이중지급 방지를 위한 체계적인 방지장치가 필요함을 인식하고, 지급 절차에 대해 양 당사자 간 실무급 양해각서를 체결하였다.

다. 정부와 HS센터 정례회의 개최

2008년 6월 23일부터 27일까지 영국에서 개최된 제41차 국제기금 회의 기간 중 우리 대표단과 국제기금 측은 비공식 협의를 통하여 허베이스피리트호 유류오염 사고로 인한 피해의 원활한 보상방안 협의를 위하여 정부와 HS센터 간 제1차 정례회의 개최를 시작으로 2012년 6월까지 33차례 회의를 개최하였다.

주요 협의 내용은 정부 대지급 대부를 위한 국제기금 측 피해 배 · 보상 전산정보 공유방안, 맨손어업 피해자 피해조사 및 기준방안, 광광 분야 피해 배 · 보상 관련 재조사 요구 절차, 미지정 민박 관련 보상 및 낚시어선업 피해 산정 기간 조정 등이다. 합의 내용은 정부-국제기금 간 피해 배 · 보상 정산정보 공유방안, 정부 지원금 관련 정보공개 절차 · 방안, 피대위 위임장 관련 피해 배 · 보상 절차 간소화 방안, 정부 대지급에 대한 대위 · 구상 절차, 지자체 방재 인건비 지급분에 대한 분리지급, 정부 대지급금에 대한 선주보험사의 에스크로우 이자 확약서 체결 등이다. 이를 통해 신속한 사정 촉구 및 보상 현안 사항에 대하여 지속적으로 논의하고 있다.

5. 손해 배 · 보상 현황

가. 손해 배 · 보상 절차 및 현황

1) 손해 배 · 보상의 한도와 범위

유류오염 손해보상을 위한 국제기금설치에 관한 협약(1971년)은 유류오염 사고로 인한 피해자에 대한 피해보상과 더불어 1969년 유류오염 손해에 대한 민사책임협약 및 1992년 개정의정서에서 정하는 선박 소유자의 책임 중 일부를 보상하기 위하여 국제기금을 설립하여

그림 8-7-5 국제기금 보상 체계도

운용해오고 있다.

유류오염 사고로 인해 발생한 피해에 대한 손실 또는 손해는 관련 국제협약 및 관련 법률에 따라 피해자는 손해 배 · 보상청구를 통해 배 · 보상을 받을 수 있다. 유류오염 사고가 발생한 경우 최대한 손해 배 · 보상을 위해 2,000톤 이상의 산적유류를 운송하는 선박 소유자는 국제협약상 보상한도액 이상의 유류오염 사고를 담보하는 보장계약 체결이 강제된다. 실제로 유류오염 사고가 발생하면 이러한 보장계약에 의해 선주 측이 부담하는 최대 배 · 보상한도는 8,977만 SDR이며, 국제기금 측이 부담하는 최대 배 · 보상 한도는 선주 측이 배 · 보상하지 못한 손해 등에 대하여 최대 2억300만 SDR이다

위와 같이 손해 배 · 보상 한도를 기준으로 국제 유류오염 배상기금의 배상청구 지침서에 따라 손해 배 · 보상이 이루어지는데, 큰 틀에서 손해 배 · 보상이 인정되는 범위는 1969 민사책임협약(CLC) 및 1971 기금협약(FC)에 의한 손해로서, 실제로 배출된 유류에 의한 손해, 유류오염사고 후의 예방조치 비용, 오염 예방조치로 인한 추가적 손해, 환경 손상으로 인한 이익 손실, 환경복구를 실제로 취한 비용이다.

국제기금의 일반적인 보상기준은 모든 비용 및 손실은 실제 지불된 것이어야 하고, 모든 비용은 합리적이고 정당하다고 간주되는 조치와 관련되어야 하며, 피해자의 비용 및 손실 또는 손해는 유류오염에 의해 야기된 것으로 간주되는 경우와 범위까지 인정된다.

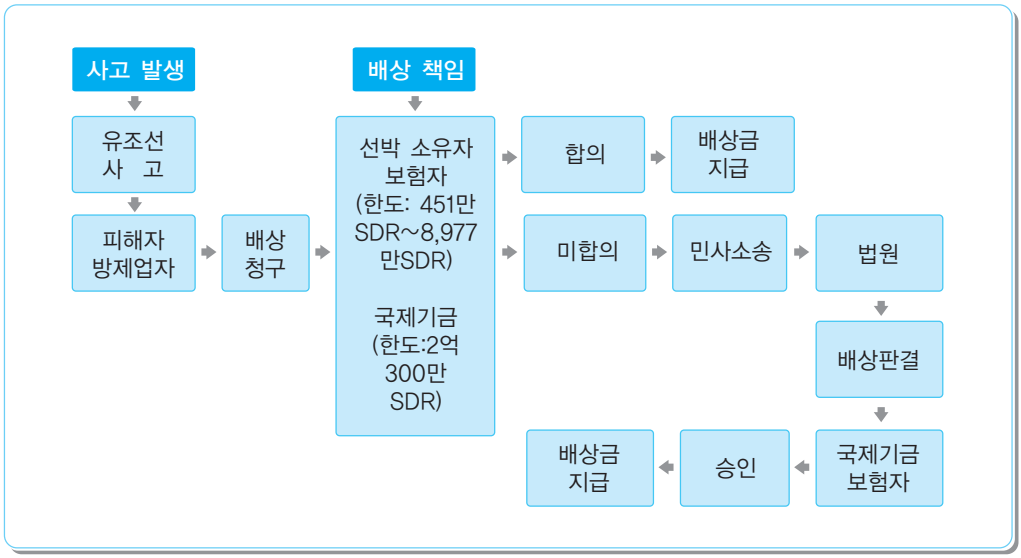
또한 클레임에 포함되는 비용 및 손실 또는 손해와 유류 유출에 의거 야기된 오염 간에 인과관계가 존재하여야 하고, 적절한 자료 또는 증거 제시에 의거해 손실 · 손해액을 입증해야 한다. 또 수량적으로 산정할 수 있는 경제적 손실만을 보상받을 수 있다.

2) 손해 배 · 보상 절차

국제기금의 보상청구 매뉴얼에 의하면 손해 배상 또는 보상 청구(클레임)의 프로세스는 누가(청구 주체), 누구에게(보상 주체), 언제까지(청구 기한), 무엇을(청구 내용), 어떻게(청구 방법) 해야 하는지에 대하여 제시하고 있다.

이는 오염 손해로 피해를 입은 자는 누구나 보상을 위한 클레임을 청구할 수 있다는 뜻이다. 클레임은 그 손해액을 사정할 수 있도록 충분한 정보와 입증자료에 근거하여 명백하고 상세하게 작성해 P&I 클럽/지역클레임사무소 또는 국제기금 중 한 곳에만 제출하면 된다. 청구인은 피해가 발생한 날로부터 3년 이내에 1992년 국제기금에 대하여 법적 소송을 제기하지 아니하거나 또는 3년 이내에 선박 소유자나 그의 보험자에 대한 법적 소송이 제기되었음을 1992년 국제기금에 공식적으로 통보하지 않은 경우 1992년 국제기금협약상 보상청구권은 최종적으로 상실되고, 사고가 발생되고 일정기간 후 피해가 나타날지라도 어떤 경우에든 소송은 사고일로부터 6년 이내에 제기하여야 한다. 청구인이 국제기금의 결정에 동의하지 않는다면 피해가 발생한 국가의 권한 있는 법원에 소송을 제기할 수 있다.

그림 8-7-6 유류오염 사고 손해 배 · 보상 일반 절차



3) 손해 배 · 보상 진행상황

2008년 3월 2일 서울 종로에 국제기금/보험사 공동 사무소인 허베이스피리트 센터가 개

설되어 손해 배 · 보상이 이루어지고 있는데, 현재까지도 청구 및 접수가 진행되고 있다. 2012년 8월 20일 현재 관광 분야, 방제비용, 수산 분야, 양식 분야 기타 피해 분야별 손해 배 · 보상 청구건수는 2만8,883건(2조7,731억7,500만 원)으로 대다수의 청구가 2009년 선주책임제한 채권신고 종료(2009년 5월 8일) 이후인 2009년 하반기에 집중되었다.

특히 수산 분야의 경우는 그룹으로 청구가 이루어져 개인 청구인으로 환산할 경우 약 12만8,000명에 이르고 있으며, 국제기금에서는 이 중 2만8,777건을 사정(99.6%)하여 4,695건 1,797억300만 원을 인정하여 1,671억6,200만 원을 지급하였다.

표 8-7-15 손해 배 · 보상 청구 및 사정 현황

(2012년 8월 20일 기준/ 단위: 건수, 백만 원)

피해 청구		국제기금 사정			배 · 보상금 지급		
구 분	건 수 (금액)	합 계	피 해 인 정	기 각	합 계	선 주 보험사	정 부 대지급
총 계	28,883 (2,853,772)	28,646	4,626 (178,003)	24,020	4,026 (169,094)	3,988 (164,135)	38 (4,959)
관광 분야	10,697 (244,888)	10,596	2,532 (30,830)	8,064	2,371 (29,361)	2,358 (28,569)	13 (792)
방제 비용	303 (474,326)	243	214 (97,371)	29	209 (97,235)	184 (93,068)	25 (4,167)
수산 분야 (포획어업)	1,178 (997,955)	1,150	208 (21,021)	942	112 (17,628)	112 (17,628)	– –
수산 분야 (양식)	9,641 (606,333)	9,629	1,308 (26,401)	8,321	1,080 (22,900)	1,080 (22,900)	– –
기 타	7,064 (320,270)	7,028	364 (2,380)	6,664	254 (1,970)	254 (1,970)	– –

피해분야별 손해 배 · 보상 청구건수 대비 사정건수 비율은 관광 분야가 약 99.8%, 방제 분야가 약 80.2%, 포획어업 분야가 약 99.4%, 양식 분야가 약 99.9%, 기타 분야가 약 99.8%이다. 정부 후순위채권(SLQ)을 제외한 민간 청구 건은 대부분 사정이 완료되었으나, 청구대비 인정률은 약 16.3%(건수 대비)로 낮아 정부에서는 사정재판에서 피해민들이 정당한 보상을 받을 수 있도록 '국제기금 주요 미보상 이슈에 대한 대응논리 개발' 등 사정재판 측면지원을 위한 연구모임을 구성 · 운영하며 다각적인 노력을 기울이고 있다.