



“인천항보안공사, 높은 이직율” “KOBIC, 자금지원 대기업·중견기업 몰아줘”

김우정 (komares@chol.com)

제21대 국회 농림축산식품해양수산위원회(이하, 농해수위) 첫 국정감사가 10월 20일 이개호 농해수위 위원장(더불어민주당, 전남 담양·함평·영광·장성군)위원장과 18명의 농해수위 위원이 참여한 가운데 인천항만공사(IPA), 울산항만공사(UPA), 한국해양진흥공사(KOBIC)를 피감 대상으로 진행되었다.

〈IPA〉

인천항만공사(IPA) 최준욱 사장이 취임 이후 맞은 첫 번째 국정감사에서는 인천항보안공사 직원 퇴사율과 이직율에 대한 의원들의 질의가 집중되었으며, 이외에도 공사의 운영방향에 대한 다양한 질의가 나왔다. 특히



△최준욱 IPA 사장

인천항 내항재개발사업과 관련해서는 인천시 신동명 원도심재생조정관과 인천내항 공공재생시민행동운영위 이희환 대표가 참고인으로 참석했다.

맹성규 (더불어민주당, 인천 남동구갑)
“인천항보안공사 직원 임금감소·노동증가...
청원경찰 전환 고려 요청”

김선교 (국민의힘, 경기 여주시양평군)

“IPA, 관리·감독하는 자회사에 대한 관심 기울여야”

맹성규 의원이 인천항보안공사의 열악한 노동조건으로 특수경비직 퇴사자가 약 88%로 지나치게 많이 발생해 인천항 보안경비업무에 막대한 지장을 초래하고 있다고 지적했다. IPA로부터 받은 자료에 따르면, IPA의 자회사인 인천항보안공사의 최근 5년간 특수경비원 퇴사자는 509명으로 현재 특수경비원 현 인원인 271명의 약





1.9배로 달하는 것으로 확인되었다. 또한 인천항보안공사의 고용형태별 이직율을 살펴봐도 최근 5년간 특수경비원의 이직율은 47.4%로 동일한 업무를 수행하는 청원경찰 6%에 비해 무려 7.9배나 이직율이 높으며, 근속년수 역시 청원경찰에 비해 특수경비원 무기계약직의 경우 20년이상 짧은 것으로 나타났다.

그동안 공공연하게 이야기되던 ‘인천항 보안경비업무로 경력을 쌓은 다음 임금 등 복지가 좋은 인천공항경비업무로 가는 것이 좋다’는 이야기가 실제 현장에서 벌어지고 있는 현실임이 드러난 것이다. 이에 대한 이유로 맹 의원은 “최근 교대제도를 3조 2교대에서 4조 3교대로 바꾸며 근무강도가 높아졌지만, 임금총액은 줄어든다고 추가로 고용해야 할 56명에 대한 고용도 이루어지지 않았다”고 질책했다.

IPA는 “2019년 9월에 전반적인 임금인상과 더불어 전체적인 무기직 전환 이후에는 퇴사율이 매우 낮아졌으며, 현재 노사분규가 3개월 동안 지속되는 이유로는 공공기관의 경우에 임금인상이 기재부의 예산편성 기준에 따라야 하는데 그것이 1.8%이다”라 설명하며 “그러나 노조 측에서는 ‘기본급의 10.9%를 인상해달라’라는 주장 때문에 분규가 발생하고 있다”고 답변했다.

이에 맹성규 의원은 “국제항으로서 인천항의 위상과 코로나19 등의 방역, 보안시스템 강화를 위해 특수경비원의 임금과 처우 개선이 필요하다”고 강조하며 “청원경찰과 특수경비원으로 나뉘어 있던 것을 모두 청원경찰로 전환한 부산항보안공사의 사례를 IPA에서 적극적으로 검토할 것”을 요청했다. 이에 IPA는 “청원경찰로 전환하

는 문제는 예산문제와 관련되기 때문에 장기적으로 검토해야 한다”고 답했다.

김선교 의원은 인천항만보안공사에 근무하는 특수경찰의 이직율이 지난해 24%, 올해 9월 기준 16%였으며, 9월 여수광양항만공사(YGPA)의 특수경비원 이직율이 1.63%, 부산항만공사(BPA) 1.9%에 비해 현저히 높은 수준이라고 지적했다.

이에 IPA는 “신분이 불안정한 문제는 모두 해결되었고, 인천항은 청원경찰, 특수경비원의 정규직·무기계약직, 민간기업들이 보안료를 부담하는 북항의 외항경비원 총 4가지로 임금체계 구성되어 있어 처우가 불안정한, 임금이 낮은 쪽에서는 이직율이 높다”라며 “공사는 10월부터 전문가들과 함께 4개 체제를 개선하는 방안을 검토하고 있다”고 밝혔다. 이에 대해 김 의원은 “자회사 직원을 대상으로 만족도 조사를 시행하는 등 관리·감독하는 자회사에 대해 IPA에서 특별히 관심을 가져달라”고 요청했다.

맹성규

“내항재개발사업에 지방자치·시민단체, 지역주민들과 충분한 의견 수렴 필요”

“증축공사 필요하다는 연구용역에도 표류하는 인천연안여객터미널”

맹성규 의원은 ‘정부의 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016-20)’에서 2020년에 제1·8부두 기능을 폐쇄하도록 되어있는데, 현재 8부두 일부를 제외하고는 시민들에게 개방이 안 되어있다고 지적했다.



지난 9월 29일 IPA에서 해양수산부로 제출한 1·8부두 항만재개발 사업제안서에 따르면, 빠르면 2025년 하반기, 늦으면 2026년 상반기에 착공이 가능한 것으로 나온다. 그러나 지난 2015, 16년에도 공모를 했는데 실패한 적이 있어 정상적인 추진 방안이 필요한 것으로 보인다고 맹 의원은 밝혔다. 또한 그는 사업제안서 작성과정에서 지방자치단체, 시민단체, 지역주민들과 충분한 의견수렴 및 공감대가 이루어졌는지에 대해 의문을 표했다.

이에 IPA는 관련기관과 지방자치단체, 시민들과 총 14회 정도의 간담회를 가졌으며, 시민단체와도 주기적으로 간담회를 갖고 있다고 답변했다.

맹 의원은 “항만재개발 시에 민·관의 협력이 이루어지지 않아 부산 북항지역처럼 고층 레지던스가 건립되면 경관이 침해되고, 공공자산이 일부 시민의 주거지로 활용되는 문제가 발생한다. 인천의 경우 8부두에도 호텔 및 레지던스 숙박부지가 있는데 시민들에게 해양친수공간을 돌려줘야 된다고 생각하지 않나”고 지적했다.

또한 그는 해수부 항만국장에게 다양한 이해관계자 의견수렴과정에서 대책을 마련하고 있는지에 대해 질의하였고, 해수부 항만국장은 사업계획을 수립하는 과정에서 민·관협의체를 구성해 지역 의견을 지속해서 수렴해나가며 사업을 추진해나가겠다고 답했다.

이어진 참고인 심문에서 맹성규 의원은 인천내항 1·8부두 내항재개발 사업은 IPA와 해수부가 인천시민들과 적극적으로 소통하면서 인천시민들이 바라는 방향으로 이루어져야 한다고 강조했다.

맹 의원은 인천시 신동명 원도심재생조정관에게 시민

단체, 기존 내항운영사, IPA, 인천시 등 다양한 이해관계자들간에 개발방향에 대해서 인천시가 중심적인 역할을 해야 한다고 강조했다. 이에 신동명 조정관은 앞으로 시민이 중심이 되는 내항을 만들기 위해 향운노조나 시민단체, IPA 등 다양한 주체들과 협의하고 향후 협의회를 만들어 소통하는 창구 역할을 하겠다고 밝혔다. 이에 맹 의원은 “항만용도가 폐지된 곳은 원칙적으로 시민들에게 환원되어야 한다. 이 부분에는 도시계획권한이 있는 인천시가 주도적인 권한을 가질 필요가 있다”라며 “내항재개발 사업은 인천시가 강한 추진의욕을 보여주고 있지만 일각에서는 공공성 확보를 위한 시의 주도적인 역할을 주문하는 제안도 많이 있다”고 강조했다.

이어 맹 의원은 인천내항 공공재생시민행동운영위 이희환 대표에게 인천내항재개발과 관련하여 ‘인천시, IPA와 활발한 소통되고 있는지’ ‘시민단체와 지역주민들의 의견이 개발계획에 충분히 반영되고 있는지’에 대해 질의했고, 이희환 대표는 작년 1월에 내항재개발 마스터플랜이 발표될 때까지는 해수부 주도로 협의체가 운영되다가 마스터플랜 이후로는 IPA를 주도로 새롭게 라운드테이블을 구성할 때 내항에 맞개발을 반대하고 공공재생을 원했던 시민단체들은 배제되어서 적절하게 의견을 낼 수 없었다고 답했다. 이어 이 대표는 “지금이라도 실질적인 거버넌스가 이루어져야 한다고 생각한다”라며 “인천시, IPA, 지역 전문가, 시민단체가 함께하는 실질적인 협의체가 운영돼 의견이 적극 반영될 수 있기를 바란다”고 말했다.

이에 IPA는 “앞으로 진행되는 많은 과정에서 관계기

관이나 인천시민들의 의견을 적극적으로 수용해서 계획에 반영하겠다”고 답변했으며, 해수부 항만국장은 “해수부 주관으로 민·관합동추진협의체를 구성해 관계기관 의견과 지역의견들을 충분히 수렴하여 사업을 추진할 수 있도록 준비해 나가겠다”고 답했다.

또한 맹성규 의원은 “인천 연안여객터미널의 이용객 수가 2015년 84만 1,577명에서 2019년 100만 3,740명으로 증가하였으며, 올해 1월 ‘인천항 연안여객터미널 편의시설 확충 타당성 검토 및 기본계획 수립 용역’에 따라 제주도 항로의 재운영 및 백령도, 연평도, 덕적도, 자월도 항로의 연안여객 이용객 증가 속도를 고려할 때, 2030년에는 터미널 이용객이 약 170만명 이상으로 증가할 것으로 전망된다”라며 “인천연안여객터미널이 2018년 기준 목포 연안여객터미널과 비교하여 이용자 수는 86% 많았지만, 대합실 면적은 3배가 넘게 작았고, 수용인원 1인당 대합실 면적 역시 4분의 1에 불과했다는 점을 고려할 때 향후 혼잡도와 이용자 불편이 가중될 것이 예상된다”고 우려했다. 아울러 맹 의원은 시설이 낡고, 대합실 면적이 협소해 이용자 불편이 가중되고 있는 인천 연안여객터미널의 증축공사 필요성에 대해 질의하며, 기존 연안여객터미널 주차장 부지 내에 복합타워를 신축하여 부족한 대기실과 주차시설을 확장하는 계획이 만들어졌으나, 타당성 검토 결과 사업성이 확보되었음에도 사업 추진이 지연되는 지점을 지적했다.

이에 IPA는 “투자심사위원회에서 경제적·재무적인 타당성을 좀 더 검토해보고 추진해야 한다는 결론이 나와서 현재 보완용역을 진행하고 있다”라며 “재정당국에서는 인천항여객터미널자체가 IPA 자산으로 넘어가 있기 때문에 그것을 국비로 지원하는 것은 근거가 없다는 입장이다”라고 답변했다.

서삼석 (더불어민주당, 전남 영암·무안·신안군) “IPA 사옥 이전사업... 지역상생 외면”

서삼석 의원은 IPA가 인천 중구에서 연수구로 사옥을 옮기는 이전사업을 추진하며 경제논리를 앞세워 지역상



생은 외면한다고 지적했다. IPA는 올해 10월말 인천시 연수구 송도동 IBS타워 최상층부 4개층을 임대하여 사옥을 이전하였다. 서 의원은 “IPA는 이전 사옥의 비싼 임대료와 인천항의 핵심 사업들의 신항 이전을 사옥 이전의 이유로 밝혔지만, 정작 신사옥은 인천 신항이 아닌 송도국제도시 도심 한복판으로 드러나 지역경제에 미칠 영향을 최소화 할 방안을 마련했는지에 대해 의문이 든다”고 질책했다.

한편 기존 항만공사가 위치한 인천 중구는 지난 4월 정부에 ‘고용위기지역’ 지정을 신청할 정도로 코로나로 인한 경제적 타격이 큰 지역이다. 특히 IPA는 설립 이후 2006년 2016년까지 인천시와 중구로부터 받은 취·등록세와 재산세 등 195억원의 세금감면 혜택을 받은 것으로 밝혀졌다.

김영진 (더불어민주당, 경기 수원병) “인천항 ICT, EICT 부두 장치율 80% 근접... 컨테이너 수요 조절 필요”

김영진 의원은 ‘최근 3년간 우리나라 주요 항만 부두별 장치율 현황’에 따르면, 2017년 8월부터 2020년 8월까지 인천항의 ICT, EICT 부두의 매 시기 장치율이 80%에 근접하였고, 빈 컨테이너를 임시보관하는 장소의 장치율도 매년 증가하여 올해 8월 기준 장치율이 74%에 다다라 컨테이너의 보관에 어려움을 겪는 상황이라고 우려하며, “이런 구조적인 문제를 해결해 원활하게 컨테이너 수요를 조절하고, 빈 컨테이너가 있는 장소를 마련하는 등 운영이 효율적으로 진행되어야 하는 데 현재 개선상황



이 없다”고 지적했다. 이어 김 의원은 “인천항은 중국과의 항만물동량의 중심지이고, 이후 교역량이 늘어날 가능성이 있는 항만인데 이런 기본적인 구조변화를 만들지 않으면 항만의 기능 자체가 늦춰질 수 있기 때문에 거기에 대한 대책을 마련해야 한다”고 해결방안을 촉구했다.

이에 IPA는 “선석이 1개뿐인 IT컨테이너터미널에서 장치율을 올리고 있다”라며 “이 부분을 해결하기 위해 공사에서는 중기적으로 외부에 컨테이너 장치장을 확충하고 있고, 장기적으로는 신항컨테이너터미널 3선석을 확충 건설하고 있다”고 답했다.

어기구 (더불어민주당, 충남 당진)

“IPA, 항만시설료사용료 회수불능채권 41억원... 4대 PA 중 1위”

어기구 의원은 IPA가 항만법 제42조에 따라서 항만 시설사용료를 받아야 하는데 항만시설사용료 미납여부가 지난해(2019년) 기준으로 247억정도를 받지 못했다고 지적했다. 특히 회수불능채권이 지난해 42억정도가 발생했는데, IPA에서 대부분인 41억원을 담당하고 있다고 질책했다.

이에 IPA는 “인천항은 기타 항만과 달리 항만 대형부지보다 지역의 작은 기업과 중소기업들이 사용하는 소규모의 항만부지들이 많아 소규모 업체들의 폐업, 도산으로 인해서 동 상황이 발생하게 되었다”고 답했다.

윤재갑 (더불어민주당, 전남 해남·완도·진도군)

“IPA, ‘갑’의 지위 이용해 임차인의 권리 침해하고 있어”

윤재갑 의원이 IPA는 공익사업상 필요한 경우 임대계약을 해지할 수 있는데, 이로 인해 임차인이 피해를 입더라도 공사는 배상책임을 지지 않고 있다고 지적했다.

윤 의원에 따르면, 현재 IPA는 배후부지에서 총 250여개업체에게 92만 2,172㎡의 공간을 임대하고 있는데, IPA의 임대관리지침을 분석한 결과 공사가 임대계약상 관계에서 ‘갑’의 지위를 이용해 임차인의 정당한 권리를 침해하고 있다.

윤재갑 의원은 “이는 국가나 지방자치단체가 임대계약을 해지하는 경우, 임차인에게 손실을 보상해야 한다고 규정한 공유재산 및 물품관리법 시행령 제36조를 위반한 점”이라고 지적했다.

위성곤 (더불어민주당, 제주 서귀포시)

“제주-인천항로 세월호 참사 이후 6년만에 재개설... 안전 유의해야”

위성곤 의원은 세월호 참사 이후 6년 동안 뱃길이 끊겼던 제주-인천항로에 내년부터 투입 예정인 신조선에 대해 질의했고, 이에 대해 IPA는 “내년 4월에 진수되면, 5월경에 부두 안전성 검사를 마치고 9월에 운항 개시하는 데 문제가 없는 것으로 파악된다”고 답변했다. 위 의원은 “인천-제주항로는 특별히 안전에 유의해서 준비해 달라”고 요청했다.

정점식 (국민의힘, 경남 통영시고성군)

“IPA 배후부지에 임시 가설 천막 창고... 보안 및 고부가가치 사업 영위할 수 없어”

정점식 의원은 인천항 남항과 서부두에 설치된 가설 천막 창고에 대해 임시 가설물을 창고로 이용하면 보안문제나 고부가가치 항만물류기업들이 사용하지 못하는 문제점이 발생한다고 지적했다.

이에 IPA는 “항만공사의 국공유재산 임대기간에는 제한이 있고, 5년 동안 임대를 받아 사용하는 국유재산에는 연구시설물을 축조할 수 없어 일단은 임시 가설물로 사용하고 있는 실정”이라고 설명하며 “국유재산법의 취지



는 ‘국유재산을 특정인에게 장기간 주지 말라’라는 것인데, 여기서 ‘입법 취지를 따르느냐’ ‘효율성을 따르느냐’의 문제이다. 대형 배후지 같은 경우는 효율성을 선택하여 장기간 임대를 줄 수 있지만, 작은 부지들은 인근 가격의 1/3에서 반 가격에 장기간 쓰게 해주는 것도 특혜시비가 있기 때문에 공사 측에서도 개정하기에 애매한 상황이다”라고 답했다.

〈UPA〉

윤재갑

“UPA, 포트세일즈나 타겟마케팅보다
항만수용능력 확대해야”

윤재갑 의원은 최근 3년간 정체되어 있고, 전년 동월 대비 16% 감소한 울산항의 물동량을 우려하며, “올해는 코로나19로 인해 특수한 상황이라 치더라도 물동량이 증가하고 있지 않은데 UPA는 물동량 증가에 도움이 되지 않는 타겟마케팅, 포트세일즈 사업 등을 추진하고 있다”고 지적했다. 그는 “최근 5년간 울산항의 계약 실적이 없다면, 마케팅의 문제가 아니고 UPA 물동량의 80%가 액체화물인 만큼 저장능력이나 수용능력에 문제가 있다고 보여진다. 포트세일즈나 타겟마케팅보다는 항만수용능력을 확대하는 것에 중심을 두어야 한다”고 강조했다.



△고상환 UPA 사장

정점식

“유독물질 실린 ‘스톨트그로이랜드’호, 공인기관의
재조사 및 주민·시민단체 참여 허용해야”

정점식 의원은 2019년 9월 울산 염포부두에서 폭발한 ‘스톨트그로이랜드’호의 통영 입항과 관련한 현황을 근거로 선박에 실린 오염물질에 대한 공인된 기관 차원의 재조사와 확인과정에서의 주민과 시민단체의 참여 허용을 강조했다.



작년 9월 울산 염포부두에서 정박 중이던 2만 5,800톤급 석유제품운반선인 ‘스톨트그로이랜드’호가 폭발하는 사고가 발생했다. 정 의원에 따르면, 당시 선박에는 스티로폼, 플라스틱 등의 제조 원료인 ‘스틸렌 모노머(SM)’ 등 화학물질이 상당수 실려있었는데, 울산 관내 대형 조선소는 신조선만 건조하고 700톤급까지만 수리가 가능하기 때문에 수리조선소 부재를 이유로 통영에 입항하게 되었고, 이에 통영 주민들과 시민단체 등의 반발은 거셌다.

박용한 울산지방해양수산청장은 “동 사고 이후 7,000톤가량의 오염된 평형수를 빼내고, 약 5,800톤을 새로 주입했다. 고장을 확인하지 못한 두 개의 탱크에 있는 820톤의 평형수는 제거하지 못한 상태에 있다”라고 상황을 설명하며 “선박의 통영 입항과 관련해서는 통영사무소와의 협조를 통해 모니터링을 할 수 있도록 조치를 취했고, 환경단체 측에서 요구한 자료, 설명자료 등을 제공했다”고 답변했다.

또한 정 의원은 “제보에 따르면 ‘평형수가 제대로 처리되지 않고 다른 곳으로 불법처리 될 것이다’라는 우려





가 있다”라며 오염된 평형수 관리에 대한 철저한 조치를 당부했다.

한편 ‘스틸렌 모노머(SM)’는 소량만으로도 인체 및 환경에 치명적인 영향을 미칠 수 있는 화학물질로서, 울산에서 통영으로 이동하는 중 폭발해 당시 발생한 균열을 통해 물질이 새어 나와 청정해역을 오염시켜 수산물에도 상당한 피해를 입힐 것이라는 우려가 지속해서 제기되어 왔다.

<KOBIC>

출범한 지 2년차인 한국해양진흥공사(KOBIC)에 대해 일부 의원들은 코로나19 상황에도 KOBIC가 HMM에 자금을 지원하는 등 해운금융 지원활동을 통해 우리나라 해운업이 다시 도약할 수 있는 발판을 만들었다고 격려하였다. 그러나 중소기업에 대한 KOBIC의 소극적인 지원방식에 대해서는 질타가 이어졌다.



△황호선 KOBIC 사장

이원택 (더불어민주당, 전북 김제시부안군)

“해운업체 긴급경영자금지원, 대기업과 중견기업에 93% 몰아줘”

최인호 (더불어민주당, 부산 사하구갑)

“KOBIC, HMM 4조원 지원... 중소 선사 141배 달해”

주철현 (더불어민주당, 전남 여수시갑)

“중소 연안여객선주들은 노후선박 쓸 수 밖에 없어”

이원택 의원은 “지금까지 KOBIC가 지원한 금액의 93%가 대기업과 중견기업에 지원되었고, 정작 어려움을 겪고 있는 중소해운업체에는 지원금액의 7%만 지원되었다”고 KOBIC의 대기업 지원 몰아주기식 운영을 지적했다.

이 의원에게 따르면, KOBIC의 해운업체 경영자금 지원 프로그램에는 △S&LB(선박을 매입하여 재임대) △선박 후순위담보 △회사채인수 등이 있지만, 해운업체가 일정



정도의 신용등급과 담보능력이 있어야 KOBIC의 자금 지원을 받을 수 있어 KOBIC의 경영자금지원은 영세한 중소 해운업체에는 ‘그림의 떡’으로 인식되어 왔다.

실례로 우리나라 해운선사는 총 1,069개업체이고 이중 코로나 이후 긴급경영자금을 지원받은 업체는 58개 업체이며, 이중 대기업과 중견기업 26개사에 9,112억원, 중소기업 32개사에 660억원이 지원되었다. 특히 군산의 석도훼리는 67억원의 적자가 예상되는 등 경영난이 심각하지만 KOBIC로부터 실질적인 경영지원자금을 받지 못한 것으로 드러났다. 이에 이 의원은 “중소업체들이 코로나19로부터 경영 확보할 수 있는 지원대책을 속히 만들었으면 좋겠고, KOBIC가 신용보증이나 입찰보증 등을 추가해서 진행될 수 있도록 제도적인 방안 마련해야 한다”고 촉구했다. 또한 최인호 의원은 HMM의 경영상황이 5년만에 흑자를 기록했다는 부분에 있어서는 바람직하다고 평가했지만, 국내 해운업계 지원을 위해 설립된 KOBIC가 HMM에만 2조 8,000억원을 지원해 중소선사에 비해 지원규모가 과도하다고 지적했다.

최인호 의원이 KOBIC로부터 받은 자료에 의하면, 2020년 9월말 누계 82개기업에 대한 KOBIC의 총 지원 금액은 4조 5,000억원인데 그중 HMM에만 지원된 금액은 2조 8,000억원이다. 이에 그는 “HMM에 대한 이런 과도한 지원이 공사의 지원여력을 줄이고 이 때문에 중소선사에 대한 지원을 더욱 어려워진 상황이다. 일본 수출규제라던지 코로나 사태로 인해서 중소선사들이 엄청난 어려움을 겪고 있기 때문에 중소선사에 대한 지원대책이 절실하다”고 강조했다.



주철현 의원 또한 KOBC가 국적 대형 해운사 말고 중소 소형 해운사에게도 자금지원이 되고 있는지에 대해 지적하며, “현재 15년 이상 노후화된 여객선의 비율이 39~40% 되고 있는데 중소 연안여객선업자들은 어쩔 수 없이 노후선박을 사용할 수 밖에 없는 열악한 상황이다”라고 강조했다.

이에 KOBC는 “중소선사들 중 자체 신용등급이 없는 회사들이 많아 앞으로 공사 내에서 신용등급을 만들고, 중소선사들을 지원할 방침이다. 또한 조특법 개정을 통해 향후 보증상품을 다양화하여 중소선사를 지원할 여러 방안을 마련하겠다”라고 답하며 “최근 HMM의 상황이 더 나아져 HMM에 대한 지원책정도 72.5%에서 50% 정도로 낮아졌다. 그만큼 중소선사에 대한 지원을 확대하겠다”고 말했다.

최인호

“국제 여객선 이용객 94% 감소했는데, 지원은 고작 4건”

최인호 의원은 “코로나19로 인해 국제 여객선 이용객이 1/20수준으로 급감하고, 3개 여객선사가 폐업하는 등 어려운 상황인데 KOBC의 여객선사 지원실적은 4건에 불과하다”고 질타했다. 최 의원이 해수부로부터 받은 자료에 의하면, 2020년 8월 국제 여객선 이용객은 17만 명으로 2019년 297만명보다 94% 감소하고, 국내 여객선 이용객은 2020년 709만명으로 2019년 1,459만명보다 51% 감소했다. 또한 2019년에 한일고속해운(부산~대마도)과 신안농업협동조합(목포~암태)이, 2020년에는 디비에스크루즈훼리(동해~블라디보스톡~사카이미

나토)가 폐업하는 등 최근 3년간 3곳의 선사가 폐업한 것으로 밝혀졌다.

이에 KOBC는 코로나19 사태 이후 해운업 긴급지원 방안을 수립해 올해 8월까지 중소선사에 3,240억원을 지원했지만, 화물선사가 55건 3,171억원(98%)으로 대부분을 차지하고 여객선사는 4건 69억원으로 전체 지원규모의 2.1%에 불과한 것으로 드러났다. 대표적으로 대출이 자 지원사업의 경우, 여객선은 총 지원목표액 300억원 중 10개 선사가 신청해 3개 선사가 50억원을 지원받았고, 화물선은 총 900억원 중 48개 선사가 신청해 25개 선사가 575억원을 지원받은 것으로 밝혀졌다.

이에 KOBC는 “현재 코로나 사태로 인해 KOBC의 자본여력이나 리스크가 확대되고 있다. 이에 민간금융기관이나 지자체와 협조방안을 모색하고 있다”고 답했다.

이만희 (국민의힘, 경북 영천시청도군)

“KOBC에 해운업 재건 위한 해운금융 활성화 대안 제시”

이만희 국회의원이 대한민국 해운업 재건을 위한 KOBC의 역할과 중요성을 강조하며 대안을 제시했다. 이 의원은 해운산업은 국내 수출입 물동량의 99.7%를 처리하며, 조선·항만·금융·물류 등에 큰 파급효과를 창출하는 핵심 기간산업으로 그 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다면서 서두를 열었다. 이어 무너진 해운산업의 위상을 회복하겠다는 국가적 의지로 정부가 ‘해운재건’을 국정과제로 채택하고 해운전담 지원기관인 KOBC를 설립한 만큼, KOBC는 해운산업의 인프라 확충과 선제적 금융·경영지원을 통해 해운산업 경쟁력 강화를 지





원하고, 특히 코로나19 사태와 같은 국가적 위기 상황에서 한국 해운산업의 버팀목 역할 수행해야 할 막중한 책무를 안고 있다고 강조했다. 이어 이만희 의원은 해운재건의 완전한 성공과 안착을 위해서 △선박금융조달의 한계 △선박금융에 대한 세제혜택 미흡 △경기역행적 선박투자 금융기반의 한계를 극복해야 한다고 지적했다.

이 의원은 ‘선박금융조달의 한계’로 “국내 선박금융시장은 불확실성의 확대와 해운업의 장기불황, 선박금융에 대한 위험인식이 증폭되면서 민간 금융기관들이 선박금융을 축소하거나 시장에서 이탈하고 있다”라며 “이에 따라 현재 공공부문이 국내 선박금융의 대부분을 담당하고 있으며(민간부문의 약 10배 수준), 2018년 기준 국내 민간부문 선박금융 규모는 2014년 대비 1/5 수준으로 감소한 실정이다”고 우려했다. 또한 ‘선박금융에 대한 세제혜택 미흡’에 대해 지난 2016년 국내 선박펀드에 대한 과세특례가 폐지된 이후, 투자수익률이 저하되면서 선박투자회사법에 의한 선박펀드 설립이 어려워졌으며 민간투자자들이 선박금융을 기피하고 있다고 현 상황을 분석했다.

이만희 의원은 “경기역행적 선박투자 금융기반이 마련되어 있지 않은 점도 우리나라 해운금융의 한계로 인식되고 있다”라며 “우리나라는 민간 금융기관들이 모든 것을 금융논리로 해석하기 때문에 호황기를 대비해 불황기 때 선박을 매입하는 자본집약적 해운업계의 특성을 이해하지도 신뢰하지도 않으며 당연히 그에 맞는 지원도 이루어지지 못하고 있다”고 지적했다.

끝으로 그는 해운금융의 이러한 한계들을 극복하기 위해서 KOBIC를 중심으로 다양하고 적극적인 지원역할을 수행해나가야 한다고 제언했다.

김영진

“KOBIC 친환경선박 전환지원사업 지원대상, 홈페이지에 기재 오류”

김영진 의원은 “KOBIC는 노후선박 교체 기준으로 EVDI 기준을 참조사항으로 사용하고 있다고 밝혔지



만, 실제로 홈페이지에는 정책설명 지원대상으로 규정하고 있다”고 지적했다. 또한 “이 기준을 올해 10월까지 KOBIC 홈페이지에 게시했고, 해체 및 매각 계획서에서도 지원대상선박을 EVDI로 지정하고 있다. 이런 사항들은 작지만 실제로는 친환경 지원사업의 기초에 있어서 기준이 모호하다”고 질책했다. 이에 KOBIC는 ““기존 선박의 노후정도 ‘친환경 기술이 어느 정도 적용되는가’ ‘신청기업의 건설도나 사업설명의 충실도’ 등을 기준으로 지원대상 선박을 선정하고 있는데, 동 자료는 홈페이지에서 수정하겠다”고 답했다.

어기구

“최근 6년간 우리나라 조선업, 중국과 일본에 밀리고 있어”



어기구 의원은 ““최근 6년간 국적선사 선박 발주현황’을 근거로 국내발주가 244척, 해외발주가 110척이 되는데 중국이 87척으로 압도적으로 많으며, ‘최근 6년간 해외 주요국 조선업 수주현황’을 근거로 우리나라 수주건수가 중국과 일본에게 밀리고 있다”고 지적했다. [해안](#)