



“부산항 북항 재개발 집중포화, 항만안전사고 대책 마련” 촉구

10월 20일 PA국감서 “여수광양항 고체선율 개선 요구, AMP 활용저조” 지적

류지훈 (komares@chol.com)

4개 항만공사 및 한국선급에 대한 국정감사가 10월 20일 국회에서 열렸다. 이날 농림축산식품해양수산위원회(이하, 농해수위) 의원들은 △항만안전사고 △항만물동량 △육상전원공급장치 △항만 장치율 △항만환경 △위탁교육 성과급 등 관련 정책 질의와 문제제기가 있었다. 특히 부산항만공사의 북항 재개발사업에 대해 의원들의 집중포화가 이뤄졌으며, 여수광양항만공사의 체선율에 관련한 질의도 나왔다.

이날 국감에서는 남기찬 부산항만공사 사장, 최준욱 인천항만공사 사장, 차민식 여수광양항만공사 사장, 고상환 울산항만공사 사장, 이형철 한국선급 회장, 황호선 한국해양진흥공사 사장이 참석했으며, 증인으로 김준석 해양수산부 항만물류국장이 참석했다.

4대 항만공사

주철현, “4대 항만 사망사고 끊이지 않아도
예산투자는 ‘궁색’” “PA 안벽크레인 사고
연달아, 외양간 안 고치고 있어”

김영진, “하역작업 안전 사고 방지 위한 정책
마련 시급”

맹성규, “노후크레인에 대한 대책 마련 시급”

정운천, “안전부주의·장비노후화 특단의
안전관리대책이 필요”

항만안전사고에 대해 많은 국회의원들이 집중적으로 개선해야 한다고 입을 모아 촉구했다. 특히 노후 크레인에 대한 관리 부실을 지적했다. 주철현 의원(더불어민주당, 여수



△남기찬 사장, 주철현 의원

시감)은 항만사고에 대한 예산투자와 노후 항만장비에 대해 개선방안을 촉구했다.

주 의원은 “부산항만공사는 감천부두 냉동화물 작업 과정에서 전체 사고의 80%가 발생할 정도로 심각하지만, 예산은 감천항 미항만들기 공사에만 18억을 투자할 정도로 안전불감증이 심각한 상태이다”며 “울산항만공사도 2018년부터 2년 동안 9.2억원을 들여 ‘울산항 안전관리 선진화 용역’을 진행했지만, 올해 항만 유지 준설공사 예산 72억원이 증가한 것 외에는 안전환경 관련해 눈에 띄는 예산은 없다”고 꼬집었다. 이어 그는 “항만근로자 재해율이 전체산업 평균 2배로 안전사고 문제가 심각하지만, 안전에는 투자 않고 시설 투자에만 집중하고 있다”며 “선진항만 문화 조성을 위해 4대 항만공사의 안전사고 예방에 대한 적극적인 투자가 필요하다”고 촉구했다. 또한 그는 안벽크레인사고에 대해 시설개선을 주문했다. 부산항만공사에서는 2018년 이후 안벽크레인 컨테이너 작업 과정에서 5건의 사고가 발생한 것으로 파악됐고, 이 사고로 2명이 사망하고 1명이 다쳤다.



△남기찬 사장, 맹성규 의원

주 의원은 “특히 항만공사가 하역 장비를 임대한 후, 장비 관리에 대한 책임은 부두 운영사에 있어서 체계적으로 관리되지 않는 것으로 보인다”며 “노후 하역장비에 대한 관리 기준을 새롭게 만들어서 소 잃고 외양간 고치는 일이 없도록 해야 한다”고 노후 장비에 대한 관리 부실을 지적했다.

맹성규 의원(더불어민주당, 인천 남동구갑)도 “4개 항만 공사는 각 항만의 관리 운영 주체로서 사고 위험이 높은 노후크레인에 대한 대책 마련이 시급하다”며 “크레인 등 항만 하역 장비의 경우에도 건설용 타워크레인처럼 내구연한 기준을 마련해 제도화할 필요가 있다”고 촉구했다. 이어 그는 “항만 내 안전관리 강화 제도의 실효성을 확보해 항만 노동자가 안전한 항만을 만들어야 한다”고 덧붙였다.

김영진 의원(더불어민주당, 수원병)도 하역작업 중 안전 사고 방지위한 정책마련이 시급하다고 지적했다. ‘최근 5년간 우리나라 4대 항만 하역작업 중 안전사고 피해 현황’ 자료에 따르면 2016년 이후 하역작업 중 안전사고로 인한 사상자가 186명이었다. 4대 항만공사 관할 항만별 2016년 이후 사상자 발생 건수를 보면 부산항만공사가 68명, 인천항만공사 55명, 울산항만공사 55명, 여수광양항만공사가 8명이었다. 이 가운데 사망자는 부산항만공사가 7명, 인천항만공사 2명, 울산항만공사가 1명이었다. 김 의원은 “항만 내 하역작업 시설에 충분한 안전장치가 마련되고, 근로자들을 대상으로 안전교육이 제대로 시행되었다면 항만 인력의 인명피해를 조금이라도 줄일 수 있었을 것이다”며 “더는 하역작업 현장에서 산업재해로 인한 피해가 벌어지지 않도록 관련 정책 마련이 시급하게 이루어져야 한다”

고 주문했다.

이어 정운천 의원(국민의힘, 비례대표)도 “지난 5년간 전체 항만공사 관할 부두에서 213건의 안전사고가 발생하여 사상자가 발생했다”며 “지속적인 안전사고가 발생하고 있어 항만노동자의 안전에 빨간불이 들어왔다”고 지적했다. 또한 그는 “부산 북항의 크레인 2기 중 1기는 노후장비로 운영되고 있는데 이에 대한 지원과 안전사고 예방 대책 마련이 시급하다”며 “항만공사는 항만노동자의 안전을 최우선으로 생각하고 노후장비에 대한 점검과 지원 방안, 통합 안전관리시스템을 마련해야 한다”고 촉구했다.

정운천, “PA 코로나19로 물동량 감소했지만 해외마케팅 예산 사용 전무”

윤재갑, “물동량 확보 위해 선사에 매년 헛돈 쓴 PA”

정운천 의원과 윤재갑 의원은 항만 물동량 감소에 대해 집중적으로 지적했다. 정운천 의원이 부산·인천·여수광양·울산항만공사로부터 받은 자료에 따르면, 올해 8월까지의 국내 총물동량은 9억 8,855만 5,000톤으로 10억 9,179만 8,000톤이었던 작년 동기기간에 비해 9.5% 감소한 것으로 나타났다.

올해 8월까지 전국 항만의 컨테이너 물동량은 1,908만 7,000TEU로 지난해 동기기간 1,954만 6,000TEU보다 45만 9,000TEU가 감소했다. 특히 여수광양항만공사는 지난해보다 19만TEU가 감소한 144만TEU로 전년 대비 11.6%가 감소했으며, 부산항만공사의 컨테이너 물동량 또한 지난해 1,471만 4,000TEU에서 37만 2,000TEU로 감소해 지난해 동기기간보다 2.5%가 줄어든 것으로 나타났다.

정운천 의원은 “항만공사들의 물동량이 계속해서 줄어들지만 인천항만공사, 여수광양항만공사, 울산항만공사는 해외마케팅 예산을 단 한푼도 사용하지 못하고 있다”고 질타하며 “코로나19로 인해 해외로 나가지 못해 포트세일 등이 어려워진 상황에서도 항만공사들이 물동량을 늘리기 위해서는 지속적인 포트세일즈와 항로개척은 필수적인 상황”이라며 “언택트 기술을 이용한 포트세일즈를 활발히 펼쳐 항만공사들도 포스트 코로나 시대를 준비해 나가야 한다”



△남기찬 사장, 윤재갑 의원



△이만희 의원, 김준석 국장

고 촉구했다.

윤재갑 의원(더불어민주당, 해남·완도·진도)은 항만공사가 물동량 확보를 위해 예산낭비를 하고 있다고 지적했다. 윤 의원은 “매년 수백억이 지출되는 항만공사 인센티브가 물동량 확보에 실효성이 있는지 의문”이라고 “물동량 변동추이를 보면 인센티브가 각 항만공사의 물동량을 높이는 데 그다지 영향을 미치지 못한 것으로 보인다. 일례로 지난해 국내 4개 항만공사의 인센티브 총액은 214억여원으로 전년 대비 95억원 가량 줄었지만 물동량은 오히려 소폭 증가했다. 신규 선사 유치도 큰 변화가 없다”고 지적했다. 이어 윤 의원은 “환적화물 수송 세계 1위인 싱가포르항은 자동화와 수준 높은 물류 서비스 체계, 각종 서비스를 기반으로 세계적인 환적허브로 떠올랐다”면서 “우리나라도 돈으로 화물을 사오는 수준의 인센티브 제도를 넘어 차별화된 서비스 도입을 조속히 추진해야 한다”고 촉구했다.

이만희, “항만 내 사각지대 상시 감시체계 구축 등 항만보안 역량 강화 시급”

정운천, “항만 안보와 보안강화 위한 방호장비 확충 시급”

항만보안과 관련해 마약밀수와 보안직원 장비 부족에 대한 지적이 나왔다.

이만희 의원(국민의힘, 경북 영천시·청도군)이 공항에 집중됐던 마약밀수 경로에 항만이 급부상하면서 대책마련이 시급하고 지적했다. 관세청 자료에 따르면, 실제로 해상 여행자, 수출입화물, 선원 등 항만을 통해 밀반입되는 건수

는 연평균 15건으로 많지 않으나 물량과 금액으로는 전체 수치의 절반을 넘나들고 있다. 2019년의 경우 항만을 통한 밀반입이 2019년 전체 적발된 마약류 중량의 42%, 전체 금액의 57%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 지난 2017년에는 정박중인 컨테이너 운반선에서 대마초 150kg이 적발된 바 있고, 지난해 태안항에서 입항 대기중이던 석탄 화물선 창고에서 코카인 100kg이 압수되는 등 초대형 마약범죄가 항만을 통해 이루어지고 있음이 확인되고 있다. 해양경찰청 자료에 따르면, 해상 밀반입 추적검거 등 해상 마약류 밀반입과 연계된 검거 건수도 2016년 56건에서 2020년 8월 336건으로 꾸준히 증가하고 있는 실정이다.

이 의원은 최근 베트남 선원 밀입국이나 코로나19 집단 감염, 총기류 밀반입과 같이 사건사고가 끊이지 않는 항만의 보안 실태를 지적하며, “같은 ‘가’급 국가보안시설로 분류되고 있는 공항에 비해 너무 허술”이라고 우려했다. 이어 이 의원은 “마약류의 밀반입 루트로 항만이 부각되고 밀수 규모의 대형화에 따른 큰 피해가 우려됨에 따라 항만보안의 중요성이 무엇보다 강조되고 있다”며 “항만공사, 항만보안공사 등이 세관이나 검경 등 유관기관과의 협조체계를 공고히 하고, 그들의 역량이 미치지 못하는 사각지대에 상시적인 감시체계를 갖춰나가야 한다”고 주문했다.

정운천 의원은 항만의 보안직원들의 대한 방호장비 증대를 주문했다. 4개 항만공사 자료에 따르면, 1,047명의 보안직원이 근무하는 부산, 인천, 울산, 여수·광양항만 보안공사가 보유한 방탄복은 52벌에 불과하다. 이중 부산항보안공사가 보유하고 있는 44벌을 제외하면 다른 3곳의 항만보

안공사가 보유하고 있는 방탄복은 단 6벌로 인원대비 1.2%에 불과하다. PA가 관리·운영하는 항만시설은 청와대, 국회의사당, 공항 등과 동급인 국가 1급 중요시설이지만, 항만의 보안을 담당하는 보안직원의 생명을 지켜줄 보호장비가 매우 부족한 것으로 나타났다.

정 의원은 “유사시 충기를 들고 현장에 출동하는 보안직원들에게 지급될 방탄복과 방탄모를 제대로 구비하지 않는 것은 직원의 생명을 위협하는 것”이라며 “항만공사가 무사안일주의에 빠져있다”고 지적했다. 이어 그는 “항만 보안직원들의 생명을 보호하는 방탄복이 제대로 지급돼야 테러용 의자 발견 등 유사시 적극적인 초동대응이 가능하다”며 “항만의 안보와 보안강화를 위해서 시급히 방호장비를 확충해야 한다”고 촉구했다.

서삼석, “항만방치 장애물 25년간 방치해도 권한 없는 PA”

주철현, “PA 유해화학물질 저장소 설치 ‘나몰라’”

항만환경에 대해 항만에 장기간 방치하고 있는 장애물과 유해화학물질 저장소 설치 미비점에 대한 지적이 나왔다.

서삼석 의원(더불어민주당, 영암·무안·신안)은 항만에 방치된 장애물로 항만안전이 위협받고 있다고 주장했다. 4대 항만공사의 ‘최근 10년간 항만방치 장애물 처리현황’ 자료에 따르면, 인천항만공사의 경우 2011년에 반입된 폐선이 민간부두운영사에 의해 2015년에 선박강제경매를 통해 처리가 되었고, 부산항만공사의 경우 1995년 반입된 자연석과 쇠파이프가 25년이 지난 2019년이 되어서야 폐기된 것으로 나타났다. 심지어 여수광양항만공사는 폐기물 147톤이 2017년 12월 반입되어 2020년 3월이 되어서야 반출완료로 처리된 사례가 있고, 2018년에는 폐기물 4,000톤이 9개월동안이나 방치되다 처리된 적도 있는 것으로 나타났다. 이러한 문제는 ‘행정대집행’권한이 항만공사에 없기 때문이다. 우리나라는 2003년 항만법이 제정되었으나 행정대집행과 관련한 내용은 제정되지 않아 현행법상 항만공사는 항만방치 장애물, 폐선 등을 직접처리 할 권

한이 없다. 서 의원은 “항만공사는 항만관리 운영주체로서 항만질서 유지의무가 부여됨에도 행정대집행 권한이 없어 형사고발, 관계부처 협조요청, 소송 등의 우회적인 제제만을 취할 수밖에 없다”며 “항만공사법개정을 통해 항만질서유지, 안전관리, 위법행위제제 등을 항만공사가 대행하거나 위탁받을 수 있도록 해야 한다”고 촉구했다.

주철현 의원은 4대 항만공사의 유해화학물질 저장소 설치 여부를 파악한 결과 부산항만공사는 11개 부두에 13개소를 설치해야 하지만 3개소만 설치했고, 인천항만공사는 4개소 중 단 한 곳도 설치하지 않았다고 지적했다. 주 의원은 “항만공사들이 다량의 질산암모늄과 유해화학물질을 처리하고 있지만, 여수광양항만공사와 울산항만공사를 제외한 부산과 인천은 유해화학물질 저장소를 설치하지 않고 있다”며 “관련 법상 유해화학물질 저장소는 부두 운영사에서 설치해야 하지만 일부 항만공사의 무관심이 항만을 위협에 노출시키고 있다”고 질타했다. 이어 그는 “항만공사는 저장소 설치와 유해화학물질의 체계적인 관리 대책을 부두 운영사와 협의해 마련해야 한다”고 촉구했다.

김영진, “부산, 인천항 평균 장치율 75% 넘어, 컨테이너 수용공간 부족”

김영진 의원(더불어민주당, 경기 수원시병)이 항만에서 터미널에서 보관하는 컨테이너가 수용 가능 용량에 근접하거나 초과하는 경우가 나타나 관련 조치를 주문했다.

‘최근 3년간 우리나라 주요 항만 부두 별 장치율 현황’ 자료에 따르면 2017년 8월부터 올해 8월까지 부산항, 인천항, 여수광양항에서 장치율이 80%를 넘긴 ‘장치율 포화상태’가 총 185건이었다. 같은 기간 평균적으로 부산항의 장치율은 75.13%, 인천항 77.65%, 여수광양항은 65.50%의 장치율을 기록하였다. 특히 부산항 내 자성대부두의 경우 올해 1월부터 8월까지 연속해서 장치율이 90%를 넘기고, 가장 최근 기준으로 이번 달 7일에는 신감만, 감만, 신항2부두 등에서 80% 이상의 장치율을 기록하며 항만 내 컨테이너 보관에 큰 어려움을 겪는 것으로 파악됐다. 인천항의



경우 전체 4개 컨테이너 부두 중 ICT, EICT부두가 매 시기 장치율이 80%에 근접하였고, 빈 컨테이너를 임시보관하는 장소의 장치율까지 매년 증가하여 올해 8월 기준 장치율이 74%에 다다르며 컨테이너의 보관에 어려움을 겪는 상황이다. 김영진 의원은 “항만 내 컨테이너가 넘쳐나면서 물류 운용 마비에 따른 항만 경쟁력 상실로까지 이어질 위험성이 커지고 있다”며 “현재의 컨테이너 장치율 포화가 더 길게 이어지지 않도록 해양수산부와 항만운영 주체인 항만공사 차원에서 컨테이너 보관의 효율성을 높이는 방안을 마련하는데 더 큰 노력이 요구된다”고 촉구했다.

이원택, “240억 들여 항만 미세먼지 저감용 육상전원공급 설비, 무용지물”

항만에 미세먼지 저감을 위해 설치한 육상전원공급설비가 제대로 제역할을 하지 못하고 있다는 지적이 나왔다.

이원택 의원(더불어민주당, 전북 김제·부안)은 해양수산부와 항만공사로부터 국정감사 자료를 제출받아 검토한 결과, 항만에 정박 중인 선박의 미세먼지 배출을 줄이기 위해 선박의 엔진 가동을 멈추고 육상에서 선박에 전원을 공급하는 육전설비가 설치되어 있으나, 선박에서 육상전원을 공급 받을 수 있는 수전설비가 없어, 육전설비가 제 기능을 못 하고 있다고 주장했다. 이 의원은 “지금까지 항만공사에 설치된 육전설비는 총 8대이고 육전을 선박에 공급한 횟수는, 현재까지 부산 11회, 인천 0회, 광양 3회로 총 14회 공급한 것으로 드러났다. 육전설비가 설치되었으나 공급실적이 저조한 이유는 선박에 수전설비가 없기 때문”이라며 “240억원 들여 설치한 육전설비가 개점휴업 상태이다”라고 꼬집었다.

하지만 해양수산부는 협약을 체결한 해운선사의 수전설비 현황을 파악조차 못하고 있다. 해수부 관계자는 수전설비가 국적외항선박 20척에만 설치되어 있고, 국적내항선박의 설치현황은 아직 모른다는 입장이다. 이에 이 의원은 “현재 육전공급 시범사업이 당초목표의 4.6% 진행률인데도, 해수부는 협약 당사자들과 대책회의 한번 없었다”면서 “해수부가 수요와 공급을 정확히 파악하고 사업을 진

행했어야 하는데, 수요예측도 못한 전형적인 전시행정”이라고 지적했다. 이어 이 의원은 “아무리 구속력 없는 협약이라고 하지만 사업실적이 너무 저조하다”면서 “협약 당사자들이 다시 모여 실효성 있는 대책을 강구해야 한다”고 촉구했다.

주철현, “2003년 만든 항만공사법 이제는 손 볼 때”

주철현 의원이 2003년 국가 항만시설의 전문·효율적 운영을 통한 경쟁력 있는 해운·물류 중심기지 육성을 목적으로 제정된 항만공사법을 시대·사회적 상황에 맞게 개정의 필요성을 제기했다.

항만공사법·항만법 등 법률상 항만공사는 부두 운영사의 안전·환경관련 법 준수 여부에 대한 직접 관리·감독 권한이 없다. 현재 4대 항만공사는 항만공사법에 근거해 부두 운영사와 체결한 임대차 계약과 항만법에 근거한 부두운영 규정에 따라 항만 내 안전환경 분야를 지도하는 정도이다. 하지만 부두 및 시설 임대차 계약과 항만 운영 규정도 4대 항만공사별로 제각각이어서 표준화도 필요하다는 지적이다. 부산항만공사·여수광양항만공사·울산항만공사는 운영규정에 ‘안전상 위험이 있다고 판단되는 때에는 하역을 중지 또는 금지하게 할 수 있다’는 내용을 담았지만, 인천항만공사는 이런 조항조차 없다. 부두 임대차 계약서도 여수광양항만공사와 부산항만공사만 부두 운영사에 안전에 대한 의무 부과 및 감독권 행사를 가능하도록 계약을 체결했지만, 다른 항만공사는 이마저도 담지 않았다.

주철현 의원은 “항만에서 안전사고가 발생해도 항만공사는 다른 기관들 조사에 동행하는 것 외에 어떠한 권한도 행사할 수 없도록 항만공사법이 만들어져 있다”며 “2003년 만든 항만공사법은 당시 국가가 투자해 만든 항만을 공사가 운영해 수익을 극대화하는 데만 중점을 두었다”고 지적했다. 이어 주 의원은 “이제는 국가의 경제적 위상은 물론 사회적으로 안전·환경에 관한 관심도 높아졌다”며 “국내 항만이 글로벌 항만으로 도약하기 위해서는 항만공사법 개정을 통해 안전과 환경도 함께 챙기는 선진 항만문화가 정착될 수 있도록 유도해야 된다”고 제안했다.

정운천, “근무실적 없이 위탁교육 받아도 성과급, 항만공사 신의 직장(?)”

정운천 의원은 장기위탁교육생에 대한 성과급 문제를 거론했다. 정 의원은 “지난 5년 동안 부산·인천·울산 항만공사는 위탁교육으로 인해 업무실적이 없던 30명의 직원들에게 10억 8,000여만원에 달하는 성과급을 지급했다”며 “최근 5년 동안 부산항만공사는 14명의 위탁교육자들에게 3억 6,000여만원의 성과급을 지급했으며, 인천항만공사는 12명의 위탁교육자들에게 6억 3,000여만원의 성과급을 지급했다. 또한 울산항만공사에서는 4명의 위탁교육자들에게 9,000여만원의 성과급을 지급했다”고 꼬집었다.

반면 여수광양항만공사는 2017년 부채비율이 30.5%에서 2019년 26%로 감소하는 등 경영지표가 개선됐음에도 불구하고 위탁교육자들에게 근무실적에 의하여 지급하는 경영평가 성과급을 지급하지 않고 있는 것으로 밝혀졌다. 정 의원은 “해외 위탁교육을 시켜주는 직원에게 성과급을 지급하는 것은 말이 안된다”며 “공사의 재무지표는 매년 어려워졌음에도 장기위탁교육자에게까지 성과급을 지급하고 있다. 장기위탁교육생들이 근무실적이 없음에도 불구하고 성과급까지 지급받는 것은 과도한 혜택”이라고 지적했다. 이어 그는 “국민들의 혈세로 근무실적이 없는 장기위탁교육생들의 성과급으로 쓰이고 있다”며 “국민의 혈세가 낭비되지 않도록 관련 규정을 개정해야 한다”고 촉구했다.

부산항만공사

김승남, “문화·레저 공간의 ‘부산항 재개발사업’ ‘부동산 투기장’ 변모”

최인호, 북항재개발 1단계 D-3 매수업체 특혜 의혹 제기

이원택, “북항 자성대부두 폐쇄로 600여명 항만노동자 일자리대책 마련해야”

부산항만공사가 진행 중인 북항재개발에 대해 의원들의 집중포화가 이뤄졌다.

김승남 의원(더불어민주당, 전남 고흥·장흥·보성·장진)이 과거 국토해양부와 부산시, 부산항만공사 등의 사업

관련 자료들을 분석해 “현재의 난개발 상황은 MB와 박근혜정부 9년 동안의 부동산 개발 위주 사업변경과 부산항만공사의 소극적인 대응으로 빚어진 참극”이라고 비판했다. 김 의원에 따르면, 부산항 북항 재개발 사업은 2004년 고 노무현 전 대통령이 부산시



△남기찬 BPA 사장

민에게 돌려주자며 시작된 사업으로 2006년 노 전 대통령은 사업성이 아닌 부산시민들이 누릴 수 있는 가장 즐겁고 문화적인 레저공간으로 한 차례 방향수정을 거쳐 2007년 10월 대통령 보고회 및 마스터플랜을 확정지었다. 그러나 2007년 12월 대선에서 MB가 당선되면서 사업은 전환국면을 맞이하게 된다. MB정부 최장수 장관이었던 국토해양부 정종환 장관은 기존의 취지를 무시하고 고도 280미터, 용적률 100%의 상업·업무지구 설계를 고시했다. 현재 논란이 되고 있는 고층화 논란의 시작이다. 이에 부산항만공사는 호텔업 등을 유치할 수 있도록, 상업·업무지구엔 숙박시설 허용을 결정했으며, 2012년 MB정부에서 숙박업에 취사가 가능한 생활숙박업을 포함시켰고, 뒤를 이어 2013년 박근혜 정부에서는 레지던스가 생활숙박업으로 제도화될 수 있도록 법령개정을 해 뒷받침했다.

김 의원은 “이 과정의 최대수혜자가 바로 구속된 이영복 회장의 ‘부산 엘시티 레지던스’이다. 부산시와 부산항만공사가 레지던스의 전개과정과 우려사항을 모르고 있었다는 지금까지의 설명은 2013년 이후로는 성립되지 않는다는 것”이라며 “암울했던 지난 9년 7개월의 악행들이 부산항 재



△정운천 의원, 남기찬 사장



개발 사업에도 깃들여 있다”고 지적했다. 이어 그는 “지금이라도 부산시와 부산항만공사가 반성하고 공공성을 복원하는 북항 재개발로 되돌아갈 것”을 촉구했다.

최인호 의원(더불어민주당, 부산 사하갑)은 북항재개발 상업용지와 관련해 의혹을 제기했다.

최 의원은 “생활숙박시설 논란이 있는 북항재개발 D-3 상업용지와 관련해 부산항만공사가 매수자 선정과정에서 생활숙박시설 비율이 가장 높은 업체를 토지 매수자로 선정해 특혜 논란을 자초했다”며 “공사가 대외적으로는 시민들을 위한 친수공간을 만들겠다고 하면서 뒤로는 사업계획을 무시하고 수익성만 추구한 것 아니냐”고 지적했다. 이어 부산시 건축허가 과정의 문제점도 언급했다. 이에 최 의원은 “과거 아파트 개발로 논란이 일었던 부산 영도구 동삼하리지구 시행업체와 D-3 매수업체가 사실상 같은 회사로 추정된다”며 “부산항만공사가 토지 매각차익을 극대화하기 위해 사업계획과 신청업체에 대한 면밀한 검증 없이 토지를 매각한 것 아니냐”고 지적했다. 이어 “부산시도 이례적인 건축허가 과정에 대해 시민들에게 충분히 소명해야 한다”고 덧붙였다.

최 의원이 남기찬 부산항만공사 사장에게 부산시 건축허가 과정에 대해 묻자 남사장도 “이례적인 상황”이라고 답변했다.

이원택 의원(더불어민주당, 전북 김제·부안)은 북항 재개발 사업으로 폐쇄된 자성대부두에서 항만노동자들이 일자리를 잃었다고 지적하며 이와함께 대책마련을 촉구했다. 해양수산부와 부산항만공사로부터 국정감사 자료에 따르면, 북항재개발 2단계사업으로 자성대부두가 2022년 이후 폐쇄되어, 운영사인 한국허치슨(주)과 계약기간 연장으로 인한 법정 공방이 불가피해졌고, 600여명에 달하는 항만노동자들이 일자리를 잃었다. 이 의원은 “자성대부두 폐쇄에 따라, 자성대부두의 사용연장과 대체부두를 요구해오던 한국허치슨은 법정소송까지 준비하고 있고, 자성대부두에서 일하는 625명의 항만노동자들의 일자리도 앞으로 해결해야 할 문제이다”며 “국책사업으로 인하여 부두사용 계약이 종료되는 첫 사례다. 부산항만공사는 자성대부두 폐쇄에

따른 기존 물동량 처리방안과 항만노동자가 일자리를 잃지 않도록 철저히 대비해야 한다”고 촉구했다. 이어 이 의원은 “앞으로 오래된 항만에 대한 재개발 수요가 많아질 것”이라며 “해양수산부는 항만재개발 기본계획 수립 시, 운영사 계약 문제와 항만노동자 일자리 문제를 반드시 기본계획에 포함시켜야 한다”고 주문했다.

이원택, “부산 북항 컨테이너부두 크레인, 절반이 교체대상”

최인호, “부산항 사망사고 7건으로 최다, 노후 크레인 원인”

이원택 의원과 최인호 의원은 부산항 북항의 노후크레인이 항만사고의 주요한 원인으로 꼽고 대책마련을 촉구했다.

이원택 의원(더불어민주당, 전북 김제·부안)은 부산항 북항에 사용되고 있는 크레인이 노후화에 대해 대책마련을 주문했다. 이 의원이 부산 북항에 있는 크레인의 사용기간을 검토한 결과, 자성대부두에 42년을 사용한 1기를 비롯해서 40년 가까이 사용한 크레인이 4기이며, 총 96기가 20년을 넘게 사용했다고 밝혔다. 이는 북항의 전체 크레인 174기 중 55.2%에 달하는 수치이다.

육상의 건설타워크레인의 내구연한은 건설기계관리법 시행령에 따라 20년이지만, 항만의 크레인은 법령에 의한 내구연한이 없어, 2년마다 정기검사를 받아 해양수산부에 제출하게 되어있지만, 명확한 강제 규정이 없어 해마다 크레인 오작동으로 인한 컨테이너 추락사고가 끊이지 않고 있다. 최근 3년 동안 부산 북항에서만 6번의 크레인으로 인한 컨테이너 추락사고가 일어나 두 명이 사망하고, 중경상을 입는 사고였다. 사고 당시 컨테이너 밑에서 하역노동자들이 있었다면 자칫 큰 인명사고로 이어질 수 있었다.

이 의원은 “부산 북항에서 올해에만 3번의 크레인 오작동으로 인한, 컨테이너 추락사고가 일어나 항만 노동자들의 생명을 위협하고 있다”며 “부산항만공사와 부두운영사가 맺은 계약서대로 한다면 북항 컨테이너 절반이 교체대상”이라고 지적했다. 이어 이 의원은 “어느 누구도 40년이

넘은 크레인 밑에서 일하고 싶지 않을 것”이라며 “부산항만 공사는 20년 이상 된 크레인을 전수조사하여 대책을 마련하라”고 촉구했다.

최인호 의원도 부산 북항 크레인 174대 중 20년이상된 노후크레인이 96대로 55%를 차지하고 있다고 지적했다.

중대 안전사고인 사망사고를 보면 사망자 10명 중 7명이 부산항에서 발생했는데 사망사고는 대부분 컨테이너와 크레인 관련 사고이다. 2018년 크레인 고장으로 컨테이너가 바닥에 떨어져 근로자가 압사하는 등 컨테이너 압사 사망 사고가 4건이다. 최 의원은 “노후 장비가 사망사고의 주 원인”이라며 “부산항 사망자 7명 중 4명은 북항에서 발생했는데 북항에 설치된 크레인 174대 중 20년이상 노후 크레인은 96대로 55%를 차지한다. 1978년 설치해 40년이 넘는 크레인도 1대 있다”고 꼬집었다. 이어 그는 “부산항의 경쟁력은 세계 최고 수준이나 이를 뒷받침하는 현장 작업자들은 안전사고 위험에 상시 노출돼 있다”며 “노후 장비에 대한 실효성 있는 정비가 시급하다”고 지적했다.

최인호, “부산항 미세먼지 저감용 AMP 이용률 1% 사실상 방치”

김승남, “부산항만공사, 120억원 들인 항만 미세먼지 저감 설비 이용률 저조”

부산항만공사가 항만 미세먼지 저감을 위해 설치한 육상전원공급장치가 무용지물이라는 지적이 나왔다.

최인호 의원은 부산항만공사가 설치한 육상전원공급장치(AMP)의 실제 이용률이 1% 수준에 불과하다고 지적했다. 부산항만공사로부터 받은 자료에 의하면, 2020년 1~6월 부산 신항에 입항한 선박 710척 중 미세먼지 저감용 AMP 설비를 이용한 선박은 7척에 불과해 1% 수준이다. AMP 이용이 저조한 이유 중 하나는 부산항에 입항하는 컨테이너 선박에 AMP 수전설비가 없기 때문이다. 수전설비가 없으면 AMP 공급시설이 아무리 많아도 이용할 수가 없다. 최 의원은 “항만당국이 국내외 선박의 수전설비 보유 현황과 AMP 이용 활성화에 대한 세밀한 분석 없이 보여주기식 정책으로 혈세만 낭비하는 것 아닌지 우려된다”고

지적했다.

김승남 의원도 부산항만공사의 항만 미세먼지 저감을 위해 설치한 육상전원공급설비(AMP)의 이용률 저조를 지적하고, 이용률 증대 방안을 촉구했다.

해양수산부는 국비 6,991억원과 항만공사 투자금 2,331억원 등 총 9,322억원이 투입하여 AMP를 설치할 계획이다. 부산항만공사도 지난해 12월 부산신항 3,4부두 4선석에 육상전원공급설비를 설치해 2020~21년 시범운영 중이지만 올해 9월 현재 선박의 이용률은 9%에 그쳤다. 이용 횟수는 총 124회 중 11회에 불과하다. 김 의원은 “항만 대기질법에 따라 AMP의 국가 설치 의무화되었지만, 선박이 육상전원을 공급받는 수전장치는 권고에 그치는 한계가 있기 때문”이라며 “부산항만공사의 AMP 설치 정부 예산 48억원, 부산항만공사 투자금 72억원 등 120억원이 소요된 시범사업임에도 AMP의 이용률은 매우 미흡하다”고 질타했다. 이어 그는 “해양수산부도 미세먼지 저감을 위한 AMP 이용률 확대 방안을 함께 마련해야 한다”고 지적했다.

최인호, “부산항에 폭발성 위험물 7천톤 있는데 컨트롤타워 부재”

최인호 국회의원이 부산항에 있는 항만 위험물질 관리 부실에 대해 지적했다. 최 의원에 따르면, 부산항에만 폭발성 위험물질이 7,000톤 넘게 있는데 항만 위험물질 관리주체가 너무 많아 폭발사고 발생시 컨트롤타워가 명확하지 않다. 부산의 경우 부산 신항에 5,990톤, 북항에 1,656톤을 보관중인데 북항은 부산역과 도심지 바로 인근에 있어 사고 발생시 커다란 인명피해를 야기할 수 있다.

위험물안전관리법에 따른 위험물은 소방청, 화학물질관리법상 유해화학물질은 환경부, 원자력안전법에 따른 방사성물질은 원자력안전위원회가 관리감독하고 있는 것이다. 이와 관련하여 위험물 취급량은 해양수산부가 실시간으로 확인할 수 있지만 항만내 보관량은 항만사업자를 통해야만 파악이 가능한 실정이다. 최인호 의원은 “위험물 보관량도 문제지만 더 큰 문제는 폭발사고 발생시 상황을 통제할 권



트롤타위가 불명확하다는 것"이라며 "해수부는 보관량 확인시스템을 마련하는 등 보관기간을 최소화하는 방안을 마련하고 타 기관들과 유기적인 협조체계를 구축해 폭발사고 예방에 적극 나서야 한다"고 촉구했다.

이양수, "일본 바닷물, 하루 53t 분량 이미 부산 앞바다에 버려지고 있어"

이양수 의원(국민의힘, 속초·인제·고성·양양)이 일본 바닷물이 하루 53t에 달하는 분량이 부산 앞바다에 버려지고 있다고 지적했다.

최근 일본이 후쿠시마 제1원전 오염수를 방류하겠다는 방침을 발표하여 국민들의 불안감이 가중된 가운데, 이미 일본산 수산물 수출을 위해 부산항에 입항한 일본활어차가 수산물과 함께 신고 온 해수를 부산 앞바다에 그대로 방류하고 있는 사실이 드러났다. 입·출항 과정에서 일본 활어차가 하루에 부산 앞바다에 버리는 일본 해수의 양은 약 53t으로 2L 생수통 2만 6,500개에 달하는 양이다. 이 의원은 "일본산 수산물, 일본 해수 등에 국민들이 우려하고 있다 국민의 이러한 불안을 덜기 위해 발 빠른 조치를 해야 했지만, 여전히 부산항만공사는 늦장 대응으로 일관하고 있다"고 지적했다. 이어 그는 "하루라도 빨리 국민들이 안심할 수 있도록 관계기관들이 협조하여 일본 오염수 문제와 일본 활어차 해수 문제를 해결하길 바란다"고 촉구했다.

위성곤, "부산항 신항터미널 5곳 중 4곳이 외국자본...부두별 최대 80% 점유"

부산항 신항에서 운영하고 있는 터미널에 외국자본이 과점하고 있다는 지적이 나왔다.

위성곤 의원(더불어민주당, 제주 서귀포시)이 부산항만공사로부터 제출받아 분석한 자료에 따르면, 부산항 신항에서 운영하는 5개 터미널 4곳이 외국자본이며 부두별 최대 80%까지 점유하고 있으며, 우리나라 기업이 대주주인 곳은 한진이 운영하는 3부두뿐이라고 주장했다.

신항 1부두는 싱가포르 국적 PSA Financial Pte.Ltd., PSA Busan Port Investment Pte.Ltd 사가 80%의 지

분을 가지고 있고, 신항2부두는 아랍에미레이트 국적 DP World South Korea B.V사가 66.03%, 신항 4부두는 싱가포르 국적의 PSA Financial Pte.Ltd. 사가 50%, 신항 5부두는 호주 국적의 맥켄리한국인프라투자용자회사가 30%를 보유함으로써 대주주의 자격을 갖춘 것으로 나타났다. 신항 3부두의 경우 (주)한진이 62.78%, 부산항만공사가 12.13%의 지분을 보유함으로써 겨우 우리나라 기업이 대주주로서 참여하고 있다. 위성곤 의원은 "이러한 외국자본의 과점체제는 터미널을 수익중심으로 운영함에 따라 항만 운영의 비효율을 초래하고 공공성 확보가 어렵다"며 "국적·외국적 하역사가 균형있게 성장할 수 있도록 국적 하역사의 비중이 확대될 수 있도록 적극 나서야 한다"고 촉구했다. 이어 그는 "항만에서 발생하는 부가가치가 국내 항만 산업에 재투자되어 항만산업 발전 기반이 튼튼해지도록 해야 한다"고 강조했다.

여수광양항만공사

김승남, "YGPA 지역경제 활성화 위한 추가 배후단지 확보 필요"

김승남 의원이 여수광양항만공사에 추가 배후단지 조성을 주문했다. 김 의원은 "작년 기준 3억 1,100만톤의 수출입 물동량 처리를 기록한 여수광양항만공사의 지속적인 성장을 위해 추가 배후단지 조성이 절실하다"고 강조했다.



△차민식 YGPA 사장

광양항에는 동측 배후단지외 서측 배후단지에 각각 33개, 22개 총 55개의 업체들이 입주해 있는 가운데 2021년 단지 내 입주기업의 임대료가 완료된다. 항만배후단지는 항만법에 따라 지정·개발하는 산업단지로선 항만관련 산업과 직결되는 1종 항만시설과 편의 시설 등을 위한 2종 항만시설로 나뉜다. 김 의원은 "YGPA는 기존 배후단지 입주 완료에 대비해 2021~25년 북측 배후단지를 조성할 계획이지만, 조성 완료 시점이 2025년이어서 당장 물동량 확보를 위한 배후단지 마련에 빨간불이

켜진 상태이다”며 “배후단지 조성은 지역경제 활성화와 일자리 창출에 긍정적인 역할을 한다. 광양항 인근 세풍산업단지 내 배후단지 조성을 비롯해 장기 대책의 수립과 실행이 필요하다”고 촉구했다.

김영진, “여수·광양항의 높은 체선율, 항만공사의 체선비용 부담으로 이어져”

김영진 의원은 여수광양항의 체선율이 높다고 지적했다. 김 의원은 “항만공사 중 여수광양항만공사의 체선율이 1.5배 높다. 여수광양항만공사는 관할 항만의 체선율은 올해 6월 기준으로 4.63%를 기록했다. 이는 같은 시기에 부산항만공사0.28%, 울산항만공사 1.75%, 인천항만공사0.75%와 비교하면 상당히 높은 수치이다”며 “여수 지역의 석유화학산업단지에 위치한 중흥, 낙포, 사포 등 부두의 경우 각 부두별로 체선완화방안을 마련했음에도 최근 5년간 평균 28.3%의 높은 체선율을 기록하고 있다”고 지적했다. 이어 김영진 의원은 “작년 기준으로 우리나라 수출입물동량 1위인 여수·광양항이 높은 체선율을 기록하여 선박들이 정해진 시간에 화물운송을 마치지 못하고, 항만 운영 경쟁력이 저하된 것은 심각한 문제다”며 “항만 운영의 효율성을 향상하기 위해 조속한 시기에 체선율이 높게 나타나는 부두들을 대상으로 선박 접근성을 높이는 실효성 있는 대책이 마련되어야 할 것이다”라고 촉구했다.

이에 차민식 여수광양항만공사 사장은 “석유화학공단의 일부부두에서 높은 체선율이 나오고 있어 그런 것 같다”며 “체선율을 낮추기 위한 방안을 면밀히 검토 중이고 사포 1부두와 2부두 사이에 공동운영과 제2석유화학부두를 추가적으로 만들 계획이다”고 답했다.



△차민식 사장, 김영진 의원

한국선급

김승남, “일하고도 못 받는 미수금 223억... 장기 매출채권 51.1억에 달해”

한국선급(KR)의 장기 매출채권에 대한 지적이 나왔다. 김승남 의원은 세계적인 조선업의 불황에도 선전해왔던 KR이 올해 1분기까지 미수금이 223억에 이르고 검사 완료 후 6개월이 지난 장기 매출채권이 연초대비 7.8억 증가한 51.1억원에 달한다고 지적했다.



△이형철 KR 회장

김 의원에 따르면, 지난해 KR의 매출액은 1,447억으로 미수금이 차지하는 비중은 15.5%에 달한다. KR은 지난 2014년부터 2020년까지 발생한 미수금 중 일부인 34.3억 원을 대손처리를 통해 비용으로 처리했다. 당시 별다른 지구노력이 없이 비용 처리함으로써 법인세 시행령 위반 소지까지 있는 것으로 드러났다. 반면 KR은 올해 7억 3,000여만원 상당의 채권(83건)에 대해 내용증명 발송, 지급명령, 민사소송을 진행 중이나 회수는 7,700만원(6건)에 그쳤다. 또한 올해 1분기 기준으로 KR이 보유 중인 전체 매출채권 218.3억 중 51.1억 규모의 채권을 보유하고 있으며 이는 6개월에서 1년 이상 되는 장기채권으로 부실화의 우려를 자아내고 있다. 특히 이중 해외 매출채권은 81.2%(41.4억)으로 코로나19로 인한 해외선사들의 도산위험 증가와 매출채권 부실화 예방을 위한 관리 강화가 절실한 것으로 나타났다.

김승남 의원은 “코로나19로 인해 올해 조선업 경기가 위축되고 영업활동을 거의 하지 못한 한국선급의 빠른 대처가 필요하다”며 “해외고객에 대한 한국선급의 적극적인 대응을 해줄 것”이라고 주문했다. 이어 김 의원은 “현재 계약서에 관행적으로 명시하지 않고 있는 지급기한을 분명히 적시하고 불량채권에 대한 금융처리 방안 등을 모색해 내년 코로나 장기화의 파도를 넘을 준비를 해야 한다”는 정책적 대안을 제시했다. [해인](#)