

제50회 창원시의회(임시회)

환경해양농림축산위원회회의록

제1호

창원시의회사무국

일시 2015년 7월 22일(수) 11시

장소 환경해양농림축산위원회 회의실

의사일정

1. 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안

심사된 안건

1. 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안(시장제출)

(11시24분 개의)

○위원장 전수명 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제50회 창원시의회 임시회 환경해양농림축산위원회 제1차 개의를 선포합니다.

존경하는 선배·동료 위원 여러분, 반갑습니다.

오늘은 조례안을 심사하도록 하겠습니다.

의사일정은 배부된 유인물을 참조해 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 전문위원으로부터 보고사항을 듣도록 하겠습니다.

김영만 전문위원님, 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 김영만 전문위원 김영만입니다.

보고사항을 말씀드리겠습니다.

의안접수현황입니다.

지난 7월 16일 창원시의회 의장으로부터 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안이 우리 위원회에 회부되었습니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

○위원장 전수명 예, 김영만 전문위원님 수고 하셨습니다.

1. 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안(시장제출)

(11시25분)

○위원장 전수명 그러면 의사일정 제1항 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안을 상정하겠습니다.

제출된 안건에 대한 제안 설명을 듣도록 하겠습니다.

김원규 해양수산국장님 나오셔서 제안 설명해 주시기 바랍니다.

○해양수산국장 김원규 해양수산국장 김원규입니다.

위원님들 연일 의정활동에 고생이 많으십니다.

저희 해양수산국에서 의뢰한 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부 개정 조례안에 대한 제안 설명을 드리도록 하겠습니다.

먼저 컨테이너화물 유치 지원 조례를 개정하는 주된 이유는 항만 활성화를 위해 다양한 인센티브를 지원해서 항만의 물동량을 확충하고 이에 지역경제 활성화를 도모하고자 인센티브 지원을 위한 규정을 보완하고 현행 운영상 일부 미비점을 개선·보완 하고자 하는 그런 내용이 되겠습니다.

다음은 주요 개정 내용입니다.

마산항 활성화를 위한 다양한 인센티브 지원 시책을 추진코자 조례의 명칭을 창원시 마산항 활성화를 위한 지원 조례로 변경코자 합니다.

그리고 조례(안) 제2조에는 용어 정의를 신설하였고, 조례 제4조에서는 운항손실에 대한 지원 부분을 삭제하고 환적화물 및 정기항로 개설에 대한 지원을 신설하는 것으로 환적화물 유치에 대하여는 1TEU당 1만원 이내로 지급하고, 정기항로 개설에 대한 지원은 주1항차 이상 주기로 6개월 이상 운항시 지급이 가능하고 기존 항로가 없는 국가에 신규로 항로를 개설할 경우에는 7천만원, 기존 항로가 있는 국가에 추가로 항로를 증설하는 경우에는 2천만원 이내로 인센티브를 지원하는 내용이 되겠습니다.

이상 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안에 대한 제안 설명을 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 전수명 예, 김원규 국장님 수고 하셨습니다.

다음은 전문위원으로부터 검토보고를 듣도록 하겠습니다.

김영만 전문위원님, 검토보고해 주시기 바라겠습니다.

○전문위원 김영만 전문위원 김영만입니다.

의안번호 183호로 상정된 창원시 마산항 컨테이너화물 유치지원 조례 일부개정조례안에 대한 검토보고를 드리겠습니다.

본 안건은 마산항 가포신항 개장 등 마산항의 물동량 확보를 위해 종전 컨테이너화물에만 지원하던 것을 화물로 확대하고 다양한 인센티브를 제공하여 마산항 활성화를 도모하기 위한 개정조례안입니다.

주요내용은 컨테이너화물에 한정된 조례 명칭을 “창원시 마산항 활성화를 위한 지원 조례”로 변경하고 제2조(정의)에 환적, 정기항로 등 용어의 정의를 신설하며, 제4조(지원범위 및 기준)에서 “운항손실이 발생하는 경우”를 삭제하고, “컨테이너화물 유치를 위하여 필요하다고 인정하는 경우”를 “화물유치를 위하여 필요하다고 인정하는 경우” 등으로 수정하는 등의 내용을 담고 있습니다.

본 조례의 개정으로 항로의 다변화 및 화물 유치확대로 마산항의 경쟁력 확보 및 활성화에 긍정적 영향을 줄 수 있을 것으로 판단되나, 제4조 (보조금 지원 기준 및 범위)에서 5항의 신규항로 및 추가항로 개설에 따른 보조금 지원과 관련하여서는 항로별 차등화 등을 포함해서 시 재정여건과 실효성 등을 고려하여 보다 면밀한 검토가 필요해 보입니다.

이상 검토보고를 마치겠습니다.

○위원장 전수명 김영만 전문위원님 수고 하셨습니다.

다음은 질의와 토론을 하겠습니다.

의사일정 제1항 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안에 대해 질의하실 위원님 질의해 주시기 바라겠습니다.

이치우 위원님, 질의해 주시길 바라겠습니다.

○이치우 위원 국장님.

○해양수산국장 김원규 예.

○이치우 위원 본격적인 질의에 앞서 국장님도 황당한 일도 겪으셨다고 하지만 사실 우리 상임위도 황당한 일을 겪었습니다.

산남저수지 개발 관련해서 수산과에서 환경과로 일부 변경 되었습니까, 아니면 전부 다 이관이 되었습니까?

○해양수산국장 김원규 내수면 업무 자체 전체가 이관되었습니다.

○이치우 위원 전체 이관 됐죠.

그런데 어제 환경과에서 보고받기로는 일부 이관 받았다고 자기들이 그렇게 이야기합니다.

그런데 문제는 거기서만 있는 게 아니고 체계적인 문제가 저는 있다고 봅니다.

지금 수산과에서 환경과로 이관될 때 그러면 사업이 이관된 거 아닙니까, 그죠.

그러면 우리 환경해양 여기 상임위 소관이죠?

○해양수산국장 김원규 예.

○이치우 위원 그러면 본 위원이 확인한 바로는 전혀 우리 상임위에 보고된 사항도 없고 일반적인 변경으로 해 가지고 발표가 되었는데 그것을 어떻게 생각하십니까?

○해양수산국장 김원규 사무분장 관계는 인사과를 담당하고 있는 기획행정위원회에서 사무분장 규정과 관련되는 사항이기 때문에 분장 개정 시 아마 기획행정위원회에 정식보고가 될 걸로 알고 있고 일단 사무의 내부조정관계는 그것은 의회의 의결사항까지는 안 될, 보고사항까지는 안 될 것 같습니다.

물론 자세한 내용은 인사과의 답을 들어야 되겠습니다.

○이치우 위원 자, 우리가 우리 상임위에서 산남저수지건을 다루고 그렇게 했잖습니까?

그리고 우리 상임위의 업무입니다.

우리 상임위의 업무에

○해양수산국장 김원규 환경도 내나 이 상임위원회입니까?

○이치우 위원 당연하죠.

그러니까 두 군데 다 마찬가지로 우리 상임위원회를 도대체 어떻게 봤기에 그 업무를 서로 주고 받으면서 한마디 보고도 없이 일이 진행되었다는 그 자체가 잘 된 겁니까?

○해양수산국장 김원규 사무이관 부분은 인사조직과의 절차를 한 번 더 확인을 해 보도록 하겠습니다.

○이치우 위원 확인을 해 보는 게 아니고, 국장님도 그렇게 답변하시면 안 되죠.

수산과에서 환경과로 이관될 때 이관되었으면 자, 이러이러한 사항으로 해가지고 업무가 이관이 됩니다라고 한마디 정도는 보고가 있어야 되는 것 아닙니까?

○해양수산국장 김원규 보고사항인지 여부는 확인을 하도록 하겠습니다.

○이치우 위원 꼭 보고사항이, 법적으로 해서 보고사항이 있습니까?

어쨌든 환경해양의 어떤 상임위 같으면 당연히 우리가 다루었던 문제가 이관되면 이관되었다고 이야기 정도는 해 줘야지요.

○해양수산국장 김원규 제가 답변드린 것은 법규의 보고사항인지 확인해 보고 답변드린다고 했고 법규 사무를 떠나서 일반적인 내용은 당연히 말씀드려야 된다고 생각합니다.

○이치우 위원 앞으로는 이런 불미스러운 일이 없도록 그렇게 조치를 해 주세요.

○해양수산국장 김원규 예.

○이치우 위원 그리고 여기에 마산항에 대한 하루 물동량이 현재 어느 정도입니까, 물동량이?

○해양수산국장 김원규 물동량은 마산항 물동량이 작년 같은 경우에 1300만톤입니다.

1300만톤이 작년에

○이치우 위원 하루 물동량

○해양수산국장 김원규 연 물동량

○이치우 위원 1300만톤

○해양수산국장 김원규 예, 1300만톤, 이게 과거에 1600만톤까지 올라갔는데 지금은 1300만톤 작년 실적 이 그래 되었는데 금년도의 물동량은 가포신항을 개장하고 나서 일반물동량은 11%가 증가되었고 컨테이너 물량은 68%가 증가되는 그런 현상이 지난 6월말까지 누계로 나타나고 있습니다.

○이치우 위원 이 정도의 물동량 같으면 항으로서의 옴은 역할을 못한다, 그죠?

이 정도 물동량 가지고 항으로서

○해양수산국장 김원규 다시 이야기 드리면 진해항 같은 경우에 물동량이 1년에 300만톤입니다.

마산항은 조금 전에 이야기 드린대로 작년 물동량이 1300만, 금년도 물동량은 작년보다 11%가 늘어났고 컨테이너는 68% 늘어났다고 이야기했습니다.

○이치우 위원 우리가 항을 조성할 때 예산이 어느 정도 들어갔습니까?

○해양수산국장 김원규 가포신항을 조성하는 경비가

○이치우 위원 예.

○해양수산국장 김원규 3천 몇 억으로 알고 있습니다.

○이치우 위원 그렇죠.

그 정도 많은 예산을 들여가지고 이 정도의 화물밖에 못했다는 그 자체는

○해양수산국장 김원규 아니요, 아니 그런 판단보다는 금년도 해수부에서, 해수부에서 마산 가포신항 물동량 금년물량계획이 140만톤입니다. 140만톤

○이치우 위원 연간

○해양수산국장 김원규 연간 140만톤인데 지금 물량이……. 140만톤이 금년 목표인데 6월 현재 86만톤 물류가 생겼습니다.

벌써 목표보다도 상당히 앞서 나가고 있고 덧붙여 한 가지 더 말씀드리면 하루에, 하루에 한 800대 정도, 하루 평균 800대 정도의 승용차가 마산항을 통해서 세계 각국으로 수출되어 나가고 있습니다.

하루 평균 800대라고 보면 됩니다.

○이치우 위원 그러면 국장님 말씀대로 같으면 항만으로서 역할을 충분히 하고 있다 이 말이지? 물동량도 많고.

○해양수산국장 김원규 그 물동량이 안 될 거라 보고 해양신도시 만들면서도 시민단체에서 저항이 많았고 결국은 준설 기피도 줄었고 또 여러 가지 우여곡절을 겪었는데 지난 1월 30일날 개장한 이후에 우리시로 보서는 물류사와 여러 군데 MOU를 맺고 또 오늘 보고 드린 조례의 개정을 통해서 인센티브를 제공하는 이런 기반을 넓혀나가다 보니까 당초 계획했던 것 이상의 실적이 현재 나타나고 있습니다.

○이치우 위원 자, 그러면 국장님 말씀대로 같으면 지금 잘 되고 있는데 굳이 인센티브를 지원해가지고 꼭 지원해야 할 필요성이 있습니까?

○해양수산국장 김원규 다시 설명 드리겠습니다.

부산신항이 지금 세계적인 신항이 되어 있습니다.

부산신항을 개장하고 나서 약 5년 동안 인센티브를 갖고 유인을 했습니다.

그 단계를 지나고 나면 인큐베이터 단계를 지나고 나면 지원을 안 합니다.

우리시도 마찬가지로 지원을 해서 어느 정도 체계에 물류가 정기화물로 정착이 되면 그때는 인센티브 규정을 없앨 계획입니다.

○이치우 위원 근데 국장님께서서는 충분한 물동량이 들어오고 항만으로서의 역할을 다하고 있다고 말씀을 하시는데 본 위원이 보기로는 그 물동량이라든지 어떤 항만으로서의 역할이 턱없이 부족하다고 봅니다. 지금 현재 가포신항 자체가.

○해양수산국장 김원규 위원님의 그 지적에 저는 동의를 할 수 없고, 저 같은 경우에 개인적으로는 우리집이 바로 옆에 붙었는데 지금은 그 야드가 짹 짹 잘 정도로 아주 물류량이 많습니다.

○이치우 위원 근데 국장님 보는 시각하고 내가 보는 시각 차이점인지 몰라도 본 위원도 거기에 자주 갑니다.

갈 때마다 그 항은 텅텅 비어 있습니다.

배 접안이 되어 있는 게 없더라고요.

○해양수산국장 김원규 배는 자기 들락날락할 시간되면 오는 거고 야드의 물류량은

○이치우 위원 물류량도 내가 체크해 봤어요.

해 보니까 그렇게 국장님 말씀하시는 것하고 내가 보는 것하고는 차이가 있는데.

○해양수산국장 김원규 지금은 위원님이 몇일날 보셨는가 몰라도 조금 전에 얘기대로 내는 하루에 한번 보기 때문에 매일 그 야드에 짹짹 찬 그런 상태로 되어 있습니다.

○이치우 위원 좋습니다.

그런데 이게 항만으로서의 어떤 접근성이나 모든 게 여건이 다 갖추어지면 굳이 인센티브를 지원을 안 하더라도 자기들이 사업자나 그 사람들의 필요성에 따라서 배가 물동량이 들어오고 나가고 다 그래 됩니다.

굳이 본 위원은 인센티브 자체를 지원해 가면서까지 잘 되고 있는 그 사항을, 항만을 굳이 인센티브 지원하면서까지 우리가 유치하려고 하는 필요성이 있습니까?

○해양수산국장 김원규 본 조례는 2011년도, 유치 지원 인센티브 조례가 2011년도 만들어진 걸로 알고 있습니다.

만들어졌는데 이 부분을 현실에 가포신항을 개장을 했기 때문에 마산항의 현실에 맞는 방향으로 개정을 하고자 이번에 개정안을 제출하게 된 점 이해해 주시길 바랍니다.

2011년도 만들어진 조례…….

○이치우 위원 지금 우리가 저쪽에 동부권에 있는 부산경남신항도 지금 잘 되고 있습니다.

거기는 인센티브 전혀 지원 안 하고 있습니다.

○해양수산국장 김원규 아까 설명 드렸다시피 개장을 하면 육성과정기간인 5년 정도는 통상적으로 전국의 어느 항 없이 지원을 해 주고 성장이 되고 나면 안 합니다.

예를 들어서 평택항 같은 경우는 1년에 자동차가 100만대 이상 나가는 항으로 발전되었습니다.

그런 항도 초기 5년은 지원을 해 준 사실이 있습니다.

그래서 우리 같은 경우는 이제 금년 1월달에 개장을 했기 때문에 향후 몇 년은 모두가 공감할 수 있는 시점까지는 지원이 필요하다는 판단입니다.

○이치우 위원 국장님께서서는 생각이 꼭 필요하다 이 말씀입니까?

○해양수산국장 김원규 예, 그렇습니다.

○이치우 위원 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 전수명 이치우 위원님, 수고 하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

국장님.

○해양수산국장 김원규 예.

○위원장 전수명 컨테이너 유치지원금 추정 안 있습니까? 이것에 대해서 잠깐만 설명 좀 해 주세요.

이게 지금 연간하고 마창대교하고, 만약이 되는 것 같으면 부산항으로 안가고 마산항으로 오는 것 같으면 지원금을 주겠다 그 말 아닙니까?

○해양수산국장 김원규 맞습니다.

금년 예산에도 이미 기존 조례에 의해서 편성되어 있고 저희들이 MOU를 맺고 초기에 괜찮은 항으로 초기에 발돋움시키고자 의욕을 갖고 하다보니까 조금 더 유치를 했으면 하는 바람에서 개정안을 올렸었고 이 개정안대로 통과된다면 올 결산추경 시에 1내지 2억 소요가 될 걸로 예측됩니다.

그 정도입니다.

○위원장 전수명 당초예산에 2억해 놓고 결산추경에는 4억을 해 놓았네요.

○해양수산국장 김원규 우리가 지난 추경을 거쳤기 때문에 예산현액이 4억입니다.

4억인데 지금 물동량이 올라가는 추세로 하면 결산추경에 1 내지 2억이 더 필요할 걸로 예측이 됩니다.

○이치우 위원 위원장님, 추가로 잠깐만 하겠습니다.

○위원장 전수명 예, 이치우 위원님 말씀하십시오.

○이치우 위원 국장님.

○해양수산국장 김원규 예.

○이치우 위원 지금 제가 우려하는 게 물론 인센티브에서는 반대를 안 합니다.

반대를 안 하는 이유가 지금 신항배후도로가 개설 중에 있습니다.

이 신항배후도로가 잘 아시죠. 마창대교를 거쳐가지고 가는데 이 신항배후도로가 완전히 개통이 되어 버리면 어찌보면 마산항의 물동량이 빠져 나갈 수도 있습니다.

이게 인센티브를 지원한다고 해서 이 사람들이 가포신항을 활용하는 것도, 크게 내가 볼 때는 그것은 크게 차이점이 없다고 보는데 우려되는 게 신항배후도로 즉, 마창대교에서 부산경남신항으로 가는 도로가 연결이 되어버리면 거기에서 거기까지 가는 소요시간 10분 정도면 바로 갑니다.

그정도의 물동량을 운송할 수 있는 거리가 가까워진다는 건데 거기에 대한 대책은 있습니까?

○해양수산국장 김원규 저희들이 전문가들하고 이런 부분, 전문가들하고 이런 부분 이야기를 많이 나누고 있는데 어떤 이야기냐면 지금 부산신항은 체선 상태가 생깁니다.

다시 이야기하면 부산신항이 물동량이 많아서 그 물동량 일부를 부산북항을 이용하는 그런 경우도 발생되고 있습니다.

따라서 부산신항에 이루어지는 물량이 물류업자입장에서 볼 적에 부산북항으로 이동하는 것이 낫느냐, 마산항으로 이동해 주는 게 낫느냐 현재로 봐서는 엇비슷한 조건에 놓여있다고 전문가들이 이야기하고 있습니다.

○이치우 위원 그렇지 않습니다.

지금 부산경남신항이 지금 아직 북항, 서항, 남항이 다 있는데 서항 쪽은 아직까지도 완전히 선석이 갖추어진 건 아니거든요.

지금 한창 진행 중에 있습니다.

그게 다 갖춰지면 거기에 얼마든지 물동량을 확보할 수 있습니다.

지금 배후 쪽에 가보신지 모르지만 가보시면 엄청난 선석 작업을 하고 있거든요.

○해양수산국장 김원규 서편을 만들고 있다는 내용은 잘 알고 있는 내용이고 일단 부산신항을 운영하는 공사 측에서의 이야기가 지금도 부산신항에서 현재 물량을 북항으로 이동하는데 거기에 드는 단가 정도 같으면 마산항을 이용해도 될 길이 생겼었다하는 그런 이야기도 나오고 있기 때문에 만약에 마창대교를 통해서 신항까지 연결되는 도로가 확장되고 했을 때 이 물량이 위원님은 오히려 부산 쪽으로 빠져나갈 소지도 안 있냐 하는 염려를 하셨는데 전문가들의 의견은 방금 제가 답변 드린대로 오히려 물동량이 이쪽으로 올 수도

있지 않겠냐하는 그런 부분도 있고 또 저희들이 인센티브 조례를 좀 더 강화를 하는 이유는 우리 창원국가산단에서 발생하는 물량들이 마산항을 이용하지 않고 기존 체체에 의해서 부산신항을 이용하는 물량이 상당히 있습니다.

이 물량 정도는 부산신항으로 보내지 말고 마산항으로 보내는 것이 더 마땅하지 않겠냐하는 그런 내용을 담아서 유인책을 조례에 담는 내용이 되겠습니다.

○이치우 위원 지금도, 지금도 서부 쪽에 물동량이 도로여건이 어려운 데도 부산신항으로, 가포신항을 지나가면서도 부산 쪽으로 갑니다. 가고 있어요.

내가 우려하는 것은 이 신항 배후도로가 개통이 돼버리면 지금도 가는데 우리가 인센티브를 지원한다고 해서 그 사람들이 우리 가포신항을 오겠냐는 거지요.

○해양수산국장 김원규 그 점에 대해서 답변을 드리면 위원님께서도 바닷가에 사시니까 이런 부분에 대해서 저보다 잘 아실텐데 그것은 어떤 현상이냐 하면 육상운송 부분이 부산신항을 서부경남 쪽에서 육상운송 부분이 부산신항을 가면 단가가 마산항 오는 것보다 많이칩니다.

그럼에도 불구하고 부산신항을 가는 것은 부산신항에서는 왕복화물이 다 이루어질 수 있기 때문에 해상운송비가 부산신항이 싸입니다.

마산항은 서부경남 쪽에서 오면 육상운송비는 싸기 때문에 오면 득이 되는데 대신에 해상운송비가 일본을 간다, 그러면 돌아올 때는 짐이 없습니다. 현재는 물량이 작기 때문에.

그래서 해상운송비가 많이 치기 때문에 육상운송비가 많이 침에도 불구하고 부산을 가고 있습니다.

따라서 마산항이 활성화되면 왕복화물이 자동적으로 생길 수 있기 때문에 육상의 운송비가 작은 그 이점에다가 해상까지 그게 감안이 되면 더 활성화가 되리라고 봅니다.

○이치우 위원 예, 어쨌든 물동량을 확보할 수 있는 어떤 모든 여건을 만들어가지고 이 물동량이 타 지역으로 안 빠져나가게 하는 것은 저도 100% 공감하고 동의를 합니다.

그러니까 이런 인센티브라든지 이런 것도 물론 중요하겠지만 어떤 거기에 따르는 부수적인 모든 여건을 갖추어가지고 물동량을 우리가 충분히 확보할 수 있도록 노력해 주시길 바라겠습니다.

○해양수산국장 김원규 노력 하겠습니다.

○이치우 위원 예, 이상입니다.

○위원장 전수명 이치우 위원님, 수고 하셨습니다.

조영명 위원님 질의해 주시기 바라겠습니다.

○조영명 위원 예, 조영명 위원입니다.

참 금방 국장님 설명 들으니까 앞으로 잘 되어 가고 있다는 게 다행인 것 같습니다.

다행 같고, 제가 궁금한 게 있어서 몇 가지만 물어보겠습니다.

우리 지금 마산항을 활성화하기 위해서 우리가 보조금을 지원해서 하고 있는데 수익성이랄까 아니면 손익분기점이랄까 그런 부분이 있잖아요.

어느 정도 가면, 지금 현재는 적자일 것 아닙니까, 당연히.

손익분기점이 얼마 정도 되면 되는지 설명해 주시면 좋겠네요.

그 다음에 지역의 경제유발효과까지 한번 설명해 줘보세요.

○해양수산국장 김원규 일단 가포신항 개장하면서 방금 위원님께서 지적하신 그런 손익 때문에 가포신항이 그 순수한 그 이유로 1년 반 정도 개장이 안 됐습니다. 운영하는 아이포트와 해수부 사이에 의견차이가 있어서.

그래서 그 의견을 잠정적으로 합의를 작년에 거쳐가지고 1월 30일 날 개장을 했는데 본 합의가 올 연말까지 남아있습니다.

올 12월 31일까지 해양수산부와 운영하고 있는 가포 아이포트가 본 합의에 이르지 못하면 다시 신항이 서야 되는 그런 상황에 있습니다.

따라서 손익분기점이 얼마 정도 된다고 이야기하셨는데 그런 부분에 대해서는 이걸 항만을 관장하는 지자체가 관장을 안 하기 때문에 우리지역에 있다 보니까 지역경제활성화를 위해서 물류량 유치만 도움을 드리지 손익에 대해서는 저희들이 계산을 할 수 없는 사항이고 그런 부분은 해수부와 아이포트가 연말에 정산을 앞두고 있기 때문에 저희들은 그 자료를 받으면 거기서 의회에 자료를 제공할 수 있지 지금은 저희들이 가지고 있는 자료는 없다고 보고 그냥 지역경제에 추상적으로 큰 도움이 된다는 이런 개념에 불과할 정도입니다.

○조영명 위원 추상적으로 차가 왔다 갔다 이러면 어떤 도움이 됩니까, 그게?

○해양수산국장 김원규 그 경제적인 유발효과까지 여기서 어떤 계수를 가지고 의회에 설명할 자신은 없습니다.

○조영명 위원 계수보다는 대략적으로 말씀을 해 주세요.

저도 차가 왔다 갔다, 도시만 복잡해질 것 같은데 어떤 데…….

○해양수산국장 김원규 수치를 전문기관에 용역한 자료를 보고 다음에 설명을 드리든지 이 자리에서 수치를 들릴 정도의 자신은 없습니다.

○조영명 위원 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 전수명 조영명 위원님, 수고 하셨습니다.

국장님.

○해양수산국장 김원규 예.

○위원장 전수명 마산항에 몇 개 항이 있습니까, 지금?

○해양수산국장 김원규 부두가 17개, 선석은 40개 가까이 될 겁니다.

○위원장 전수명 그러면 용원에 있는 것은요? 다 포함시켜가지고요.

○해양수산국장 김원규 진해는 선석은 40몇개인데 정확한 내용은

○위원장 전수명 장천

○해양수산국장 김원규 항은 2개고, 부두는 2개고 선석은 40여개로

○위원장 전수명 그러면 마산항 자체는 17개 있네요?

○항만지원과장 장진규 예, 부두가 17개입니다.

○해양수산국장 김원규 37~38개의 선석이

○위원장 전수명 부두가 17개고, 선석은 37개.

지금 우리가 해안의 물동량을 보면 중국의 상하이 같은 경우에도 굉장히 활발하게 하고 있는데 지금 우리 대한민국에 있는 선석이 세계적으로 알아주는 선석입니다.

제일 가기가 좋은 항로입니다.

세계적으로 물량을 아마 선석 자체 같은 경우에 배를 운반하는 것 같으면 대한민국 땅덩어리 안에 있는 바다가 항로가, 길이 좋다고 제가 이야기들은 적이 있습니다.

그래서 물량도 앞으로 되게 안 불어나겠습니까, 인천부터 시작해서 하면.

그런 부분은 관계 공무원들도 국장님도 신경을 많이 쓰셔가지고 움직여보고 예, 이민희 위원님 질의해 주십시오.

○이민희 위원 반갑습니다.

국장님, 6페이지 조례안에 보면 1TEU당 만원 이내로 한다고 했는데 3만원에서 1만원 이내로 하는 기준은 어떤 기준으로 1만원 이내라는 겁니까?

○해양수산국장 김원규 일반화물은 3만원 운송업자와 물류업자와 조선업자에 나가는 게 3만원, 5만원인데 방금 위원님 이야기하는 이 부분은 환적화물, 환적화물에 대해서는 1TEU당 1만원으로 적어놨습니다.

○이민희 위원 근데 3만원으로 해 보니까 1만원으로 해도 되겠다 싶어서 1만원으로 조정하는 거죠.

○해양수산국장 김원규 맞습니다.

○이민희 위원 그러면 7페이지에 보면 신설된 부분에 대해서 개정안에 보면 개설되지 않는 국가에 신규 항로시 7천만원, 개설되어 있는 국가에 추가항로시 2천만원이라고 신설을 했는데 이 기준은 어떤 근거자료에 의해서 나온 거죠?

○항만지원과장 장진규 이 부분은 금액적으로 딱 저희들이 산출한 부분이 아니고요.

저희들 외에 국가무역항에 다른 지방자치단체에서도 이와 같은 인센티브 지원 조례를 많이 운영하고 있습니다.

그래 봤을 때 보통 저희들은 미개설국가에서는 7천만원 잡았습니다만 보통 중국 같은 데 항로를 개척하면 상당한 2~3년 정도 소요가 됩니다. 경비라든지.

다른 데 보면 보통 7천에서 1억 정도 지원 규정이 되어 있습니다.

그래서 타 조례를 저희들이 참고를 했던 거지 저희들이 어떤 기준을 해서 한 부분은 아닙니다.

이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

○이민희 위원 여기 개정안은 하지 않았더라도 계속 유치를 잘 하고 있지 않습니까? 지금.

○해양수산국장 김원규 조금 전에 답변이 그 이야기입니다.

우리 욕심이 활성화되어는 가는데 조금 더 한 단계 업 시키려고 하면 중국항로는 잡아야 된다는 이런 욕심이 있습니다.

그런데 중국항로를 잡으려 하니까 1~2년 만에 될 사항은 아니다, 장기적으로 들어가야 되는데 그러면 항로를 개설하는 업체에서 많은 초기자금이 듭니다.

그래서 뚫어오면 다른 데 보면 1억까지 주는 자치단체가 있는데 7천만원 제공하겠다, 중국항로 한 개 뚫어달라 그런 부탁을 하고 그게 되면 해보려고 얹어놓은 건데 될 확률이 많지는 않은 그런 상태입니다.

○이민희 위원 그리고 통상적으로 아까 보면 5년 정도 인큐베이터 기간을 정해가지고 통상적으로 5년 정도를 정했다는데 5년 정도라는 것은 통상적으로 하고 우리 조례에는 없네요?

○해양수산국장 김원규 안 넣었습니다.

예.

그 안에도 활성화되면 매년 우리가 물량을 재는 것도 아니고 항만공사에서 전국항에 1년 들어오고 나오는 물동량이 공식데이터가 나오니까 그 데이터를 봐갖고 금년에도 내년에도 내후년에도 일정한 페이스에 올라서 유지가 되면 구태여 더 지원할 필요가 없다

○이민희 위원 그걸 바로, 설마 5년까지 해 준다고 했는데 그 안에 자기네들이 안 해 줘도 된다고는 말하지는 않을 것 아닙니까?

○해양수산국장 김원규 5년을 약속하고 인센티브를 주고 이런 건 없거든요.

없고 우리 생각이 다른 데 5년씩 정도 대부분 지원을 해 왔습니다. 부산신항 같은 경우도.

그래서 우리도 내부적으로 한 5년 정도 안에 활성화가 안 되겠나 그래서 맥시멈을 5년 정도로 잡고 그 안에 활성화되면 지원 중단해도 별일이 없을 것 같습니다.

○이민희 위원 그리고 제가 지나다보니까 마티즈차인가 그런 차들이 많이 있더라고요.

그래서 저 차가 왜 이렇게 많지 했는데 컨테이너에 하루에 800대가 이동된다 했죠. 운송된다고 했죠.

그러면 컨테이너 안에 차가 몇 대 정도 들어가는 거예요? 마티즈를 기준으로 했을 때.

○해양수산국장 김원규 컨테이너는 다른 화물이 들어가고, 자동차는 자동차 전용 배가 들어오면, 이렇게 합니다. 만약에 가포신항에 야드에 한 5천대를 세워 놓았다, 그리고 전문기사가 20명 정도 와가지고 400m 계주하듯이 20명이 차에 서가지고 계속 타고 올라가면 위에는 이 사람들을 싣고 내려오는 차가 대기해 있습니다. 타고 오는 기사를 싣고 내려오는 차가.

싣고 내려오면 또 다음 차가 싣고 오고 개미가 먹이 들고 가듯이 계속하면

○이민희 위원 한 배에 몇 대가 실리나요?

하루에 800대 정도가

○해양수산국장 김원규 배마다 다 틀린데 이 들어오는 배가 6만톤 정도 되는 큰 배입니다, 그런 배는.

그 배 안을 보면 사는 아파트, 배 내부가 승용차의 아파트입니다.

아파트에 주차타워 세워 놓았듯이 배 안에 착착착 이래 되어 있습니다. 별집같이.

○이민희 위원 저희들이 크루즈선 그리고 내지는 쉽게 말해서 카페리호 있다 아닙니까.

그런 데 보면 차를 100대 싣는다, 200대 싣는다 그 정도 기준이 있지 않습니까?

○해양수산국장 김원규 그것은 1층 2층을 나누어서 그냥 세월호 같이 싣는 그거고, 이것은 자동차전용선이기 때문에

○이민희 위원 그러면 한 800대를 한 배에 다 싣는 경우도 있겠네요.

(「다 싣지요」 하는 위원 있음)

그러면 하루에 800대 차를 운송한다는 게 그렇게 많지도 않은 거네요? 그렇게 보면.

○해양수산국장 김원규 작습니다.

지금 우리 가포신항에 전체 야드에 최고 많이 야적을 하는 날 통계를 내보면 1만 5백대, 1만 532대인가 야적된 날이 제일 많이 났습니다.

기념으로 사진을 찍어놓기도 했는데, 만대 정도 실으면 배가 와가지고 2대에 다 싣고 그렇게 합니다.

엄청 싣고 갑니다.

○이치우 위원 그러니까 그게 신항에 세수가 많이 나오는 게 물동량에

○위원장 전수명 자, 빨리 하십시오.

○이민희 위원 일단 알겠습니다.
이상입니다.

○위원장 전수명 수고 하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

○이치우 위원 없으면 제가 마지막으로 하겠습니다.

○위원장 전수명 이치우 위원님 하십시오.

○이치우 위원 국장님, 어쨌든 사실 중국이 보면 아시아의 물동량을 잠식을 하고 있는 건 사실입니다.

그래서 우리나라에 많은 물동량도 위협을 받고 있는 것도 맞거든요.

그래서 신항이다, 가포신항이다, 이런 게 활성화가 되어가지고 아까도 제가 거듭 말씀드렸지만 어떤 형태로든 물동량을 지켜내야 됩니다.

어쨌든 확보를 해 가지고 중국으로부터 잠식 당하는 일은 없어야 되거든요.

그래서 저희들이 도울 수 있는 방법이 있으면 서로 머리를 맞대고 방법을 모색해가지고 앞으로의 물동량의 사수에 대해서는 같이 머리를 맞대고 그렇게 협력해 나가도록 합시다.

○해양수산국장 김원규 그래 하겠습니다.

○이치우 위원 이상입니다.

○위원장 전수명 이치우 위원님, 수고 하셨습니다.

더 이상 질의가 없으므로 본 안건에 대한 질의를 종결하겠습니다.

계속해서 토론하실 위원님 계시면 토론해 주시길 바라겠습니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

토론하실 위원님이 안 계시므로 본 안건에 대한 토론을 종결하겠습니다.

계속해서 의결을 하겠습니다.

의사일정 제1항 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안을 원안대로 의결코자하는데
이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

예, 이의가 없으므로 의사일정 제1항 창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원 조례 일부개정조례안을 원안대로 가결되었음을 선포하겠습니다.

김원규 국장님을 비롯한 관계 공무원 여러분 수고 많으셨습니다.

오늘 회의는 이것으로 마치겠습니다.

이만 산회를 선포하겠습니다.

(12시00분 산회)

○출석위원(10인)

강영희 김순식 김우돌

김이근 김장하 이민희

이천수 이치우 전수명

조영명

○출석전문위원

전문위원 김영만

전문위원 정숙이

○출석공무원

<해양수산국>

국 장 김원규

항만지원과장 장진규