

2026년도
예산안 및 기금운용계획안
검 토 보 고 서

해 양 수 산 부 소 관

2025. 11.

농림축산식품해양수산위원회
전 문 위 원 김 성 완

목 차

[해양수산부 소관]	1
I. 예산안 개요	1
1. 총괄	1
가. 총수입·총지출	1
나. 세입·세출예산안	5
다. 기금운용계획안	7
라. 회계·기금간 재정구조	8
2. 2026년도 해양수산부 소관 세부사업 주요 변동내역	10
가. 2026년 신규사업 내역	10
나. 2025년 종료사업 내역	14
3. 2026년도 해양수산부 소관 예산안 및 기금운용계획안 주요 특징	15
II. 예산안 총괄 분석	17
1. 신규사업 예산안 검토: 철저한 사전 준비 필요	17

2. 북극항로 관련 예산안 분석 : 북극항로 관련 법적 근거 마련을 통한 중장기 기본계획 수립 필요 및 사업 관리 철저	24
---	----

3. 귀어귀촌 지원 사업 검토: 통합적·체계적 정보 제공 기능 강화 등	43
---	----

4. PBS 단계적 폐지: PBS 폐지에 따른 장·단점을 고려하여 단계적인 개편 필요	61
--	----

III. 회계·기금별 검토	68
----------------------	----

1. 일반회계	68
---------------	----

가. 개 요	68
--------------	----

나. 주요사업별 검토의견	71
---------------------	----

1) 우수해양생태계 보호사업: 갯벌유산보전원 건립사업에 대한 법적 근거 마련 및 철저한 집행관리 필요	71
---	----

2) 선박해양플랜트연구소 운영지원: 선박해양플랜트연구소 연구개발 사업의 사 업화 성과 관리를 통한 예산 효과성 증진	76
---	----

3) AI응용제품 신속상용화 지원사업: 예산편성 및 사전 준비 관련 보완 필요 ...	82
---	----

4) 국가 어업 AX 플랫폼: 신규사업 준비 철저 필요	87
--------------------------------------	----

5) 수협지도경제사업활성화: 단위 수협에 대한 관리·감독 내실화 필요	95
--	----

6) 항만서비스 산업 선진화 지원: 선박연료 정량공급제도 본사업 추진의 적절성 ..	102
--	-----

2. 농어촌구조개선특별회계	107
----------------------	-----

가. 개 요	107
--------------	-----

나. 주요사업별 검토의견	110
---------------------	-----

1) 수산물해외시장개척: 유망기업 바우처 지원 사업의 단계별 성장체계 내실화 방안에 대한 정책적 검토 필요	110
2) 연근해어선감척(지자체): 감척사업의 원활한 추진을 위한 예산 규모 현실화 필요	119
3) 어업인 삶의 질 향상: 내실있는 사업 추진 필요	126
4) 국제수산물기구 협상 및 대응: 제4차 UNOC의 개최 가능성을 고려한 예산 편성 검토	134
5) 연안국과의 협력(ODA): 연례적 집행부진 사업의 예산 조정 검토	139
3. 교통시설특별회계	145
가. 개 요	145
나. 주요사업별 검토의견	148
1) 진해신항: 서컨 배후단지 조성(2단계) 사업 추진 시 관계 기관 간 면밀한 사전 협의 필요	148
2) 광양항(3단계) : 항만자동화 테스트베드 사업의 집행실적 제고 방안 마련 및 철저한 사업 관리 필요	158
3) 마리나항만 사업: 여수웅천, 안산방아머리 마리나사업의 정상 추진을 위한 사업관리 강화 필요 마리나 항만	168
(1) 여수웅천마리나 사업	170
(2) 안산방아머리마리나 사업	173
4) 여객터미널 운영 : 교통약자 승하선 편의시설 사업 예산의 수요 제고 대책 마련 필요	177
5) 항만보안시설 확충: 안티드론시스템 구축(하드킬)을 위한 예산 반영 필요 ...	183
6) 항만건설사업정보시스템: 항만시설장비 정밀안전진단에 대한 법적 근거 마련 후 사업 추진 필요	189

7) 물류기업유치지원: 신규사업에 대한 면밀한 수요조사를 통한 사업계획 수립 필요	195
8) 표지시설 사업: 국제항로표지기구(IALA) 국제 분담금 내역의 통합·조정 필 요 교특회계-표지시설	201
4. 에너지및자원사업특별회계	209
가. 개 요	209
나. 주요사업별 검토의견	211
1) 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원: 북극항로 관련 기본계획 수립 및 사업 계획 보완 필요	211
5. 지역균형발전특별회계	217
가. 개 요	217
6. 수산발전기금	219
가. 개 요	219
나. 주요사업별 검토의견	220
1) 해양폐기물 정화사업: 적극적인 해양폐기물 처리를 위한 지방자치단체 보조 율 증대 필요	220
2) 수산물계약생산지원(융자): 신규사업의 차질없는 추진을 위한 수요조사 및 사업지침의 조속한 확정 필요	226

해양수산부 소관

[해양수산부 소관]

I. 예산안 개요

1. 총괄

가. 총수입·총지출

□ 해양수산부 소관 2026년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)은 일반회계, 4개 특별회계(농어촌구조개선특별회계, 교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 지역균형발전특별회계) 및 1개 기금(수산발전기금)으로 구성됨.

□ 해양수산부 소관 2026년도 예산안 중 총수입은¹⁾ 1조 1,189억원으로 2025년 본예산 대비 2,261억원(△16.8%) 감소하였음. 이를 회계·기금별로 보면 일반회계 892억원, 농어촌구조개선특별회계 501억원, 교통시설특별회계 2,732억원, 에너지 및 자원사업특별회계 33억원, 지역균형발전특별회계 27억원, 수산발전기금 7,004억원임.

1) 총수입은 총지출에 대응하는 개념으로, 일반회계의 총계, 특별회계의 총계, 기금(금융성기금과 재정성기금 중 외국환평형기금 제외)의 총계를 모두 더한 뒤, 회계 간 내부거래수입, 기금 간 내부거래수입, 회계와 기금 간 내부거래수입, 각 회계와 기금의 보전수입을 차감하여 산출함. 여기서 내부거래수입이란, 어느 회계나 기금이 다른 회계나 기금으로부터 넘겨받은 수입으로, 차입이나 예수와 같이 빌리는 경우와 전입과 같이 무상으로 얻는 경우가 있는데, 회계·기금 간 내부거래를 중복 계상하여 실제 수입을 과다 계상하게 되므로 총수입 산출 시에는 내부거래를 제외하게 됨. 보전수입은 어느 회계나 기금 입장에서 자체수입이나 내부거래수입으로 조달하지 못해 민간으로부터 빌리거나(국채발행 또는 차입) 남는 돈을 민간에 빌려주었다가 회수(여유자금 회수)하는 경우를 의미함.

이를 성질별로 보면, 재산수입 585억원, 경상이전수입 2,180억원, 재화
및용역판매수입 1,522억원, 수입대체경비수입 3억원, 관유물매각대
2,054억원, 융자및전대차관원금회수 4,844억원으로 구성됨.

【 해양수산부 소관 2026년도 총수입 】

(단위 : 백만원, %)

회계·기금	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)		2026년도 예산안(B)	2025년도 대비	
		본예산	추경(A)		증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
예 산	312,062	655,951	655,951	418,478	△237,473	△36.2
- 일반회계	58,180	423,100	423,100	89,189	△333,911	△78.9
- 농어촌구조개선특별회계	50,437	32,171	32,171	50,112	17,941	55.8
- 교통시설특별회계	198,383	191,814	191,814	273,154	81,340	42.4
- 에너지및자원사업특별회계	2,789	3,845	3,845	2,696	△1,149	△29.9
- 지역균형발전특별회계	2,273	5,021	5,021	3,327	△1,694	△33.7
기 금	602,134	688,995	688,995	700,396	11,401	16.5
- 수산발전기금	602,134	688,995	688,995	700,396	11,401	16.5
합 계	914,196	1,344,946	1,344,946	1,118,874	△226,072	△16.8

* 주: 일반수입 기준

* 자료: 해양수산부

□ 2026년도 해양수산부 소관 총지출²⁾은 7조 3,287억원으로 2025년 추경예산 대비 4,003억원(5.8%) 증가하였음. 회계·기금별로는 일반회계 2조 542억원, 농어촌구조개선특별회계 1조 5,179억원, 교통시설특별회계 1조 7,459억원, 에너지및자원사업특별회계 577억원, 지역균형발전특별회계 8,102억원, 수산발전기금 1조 4,429억원임.

□ 이를 성질별로 보면, 전년 본예산 대비 증가한 경우는 건설비가 전년대비 2.9%(586억원) 증가한 2조 696억원, 운영비는 전년 대비 7.6%(263억원) 증가한 3,746억원, 인건비는 전년 대비 4.9%(200억원) 증가한 4,296억원, 출연금(일반 및 연구개발)은 전년 대비 71.8%(567억원) 증가한 1,356억원임

2) 총지출은 예산과 기금(금융성기금과 계정성기금 중 외국환평형기금 제외)의 총계에서 회계·기금 간 내부거래뿐 아니라 재정수지를 보전해 주는 역할을 수행하는 국채발행이나 차입 등 보전거래를 제외하여 산출함[총지출 = 총계(일반회계 + 특별회계 + 기금) - 내부거래지출 - 보전지출].

【 해양수산부 소관 2026년도 총지출 】

(단위 : 백만원, %)

	2024년도 결산	2025년도		2026년도 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	7,145,947	5,985,982	6,129,809	6,185,840	56,031	0.9
- 일반회계	3,372,651	1,842,368	1,850,548	2,054,216	203,668	11.0
- 농어촌구조개선특별회계	1,598,213	1,671,078	1,764,142	1,517,871	△2,463	△14.0
- 교통시설특별회계	1,600,200	1,771,540	1,814,123	1,745,896	△68,227	△3.8
- 에너지및자원사업특별회계	57,869	61,802	61,802	57,661	△4,141	△6.7
- 지역균형발전특별회계	517,013	639,194	639,194	810,196	171,002	26.8
기 금	878,467	795,603	795,603	1,142,865	347,262	43.6
- 수산발전기금	878,467	795,603	795,603	1,142,865	347,262	43.6
합 계	8,024,414	6,781,585	6,925,412	7,328,705	403,293	5.8

* 주: 일반지출 기준

* 자료: 해양수산부

나. 세입·세출예산안

- 해양수산부 소관 2026년도 세입·세출예산안은 일반회계 및 4개의 특별회계(농어촌구조개선특별회계, 교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 지역균형발전특별회계)로 구성됨.
- 해양수산부 소관 2026년도 세입예산안은 3조 513억원으로 2025년 본예산 대비 48억원($\Delta 0.2\%$)이 감소되었음. 회계별로는 일반회계 892억원, 농어촌구조개선특별회계 501억원, 교통시설특별회계 1조 7,459억원, 에너지및자원사업특별회계 27억원, 지역균형발전특별회계 33억원임.
- 세입예산안의 주요 증감 현황을 살펴보면 일반회계는 891억원으로 2025년 대비 3,339억원이 감소하였고, 교통시설특별회계는 1조 7,458억원으로 2025년 대비 682억원이 감소하였고, 지역균형발전특별회계가 33억원으로 2025년 대비 17억원이 감소하였음.

【 해양수산부 소관 2026년도 세입예산안 】

(단위 : 백만원, %)

회계·기금	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	2025년도 대비	
				증감액 (B-A)	증감률 (B-A)/A
일반회계	58,180	423,100	89,189	$\Delta 333,911$	$\Delta 78.9$
농어촌구조개선특별회계	50,437	32,717	50,112	17,941	55.8
교통시설특별회계	1,786,483	1,771,540	1,745,896	$\Delta 68,227$	$\Delta 3.8$
에너지및자원사업특별회계	2,789	3,845	2,696	$\Delta 1,149$	$\Delta 29.9$
지역균형발전특별회계	2,273	5,021	3,327	$\Delta 1,694$	$\Delta 33.7$
합 계	1,900,162	2,235,677	1,891,220	$\Delta 344,457$	$\Delta 15.1$

* 주: 총계 기준

* 자료: 해양수산부

□ 해양수산부 소관 2026년도 세출예산안은 7조 4,971억원으로 2025년 본예산 대비 2,532억원(△3.3%) 감소하였음. 회계별로는 일반회계 3조 2,372억원, 농어촌구조개선특별회계 1조 6,462억원, 교통시설특별회계 1조 7,459억원, 에너지및자원사업특별회계 576억원, 지역균형발전특별회계 8,102억원임.

【 해양수산부 소관 2026년도 세출예산안 】

(단위 : 백만원, %)

	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
일반회계	3,372,651	3,420,330	3,471,093	3,237,197	△233,896
농어촌구조개선특별회계	1,598,213	1,671,078	1,764,142	1,646,159	△117,983
교통시설특별회계	1,600,200	1,771,540	1,814,123	1,745,896	△68,227
에너지및자원사업특별회계	57,869	61,802	61,802	57,661	△4,141
지역균형발전특별회계	517,013	639,194	639,194	810,196	171,002
합 계	7,145,947	7,563,944	7,750,354	7,497,109	△253,245

* 주: 총계 기준
* 자료: 해양수산부

다. 기금운용계획안

□ 해양수산부 소관 2026년도 기금운용계획안은 1조 1,600억원으로 전년 계획안 대비 3,397억원(41.4%) 증가한 규모임.

【 해양수산부 소관 2026년도 기금운용계획안 】

(단위 : 백만원, %)

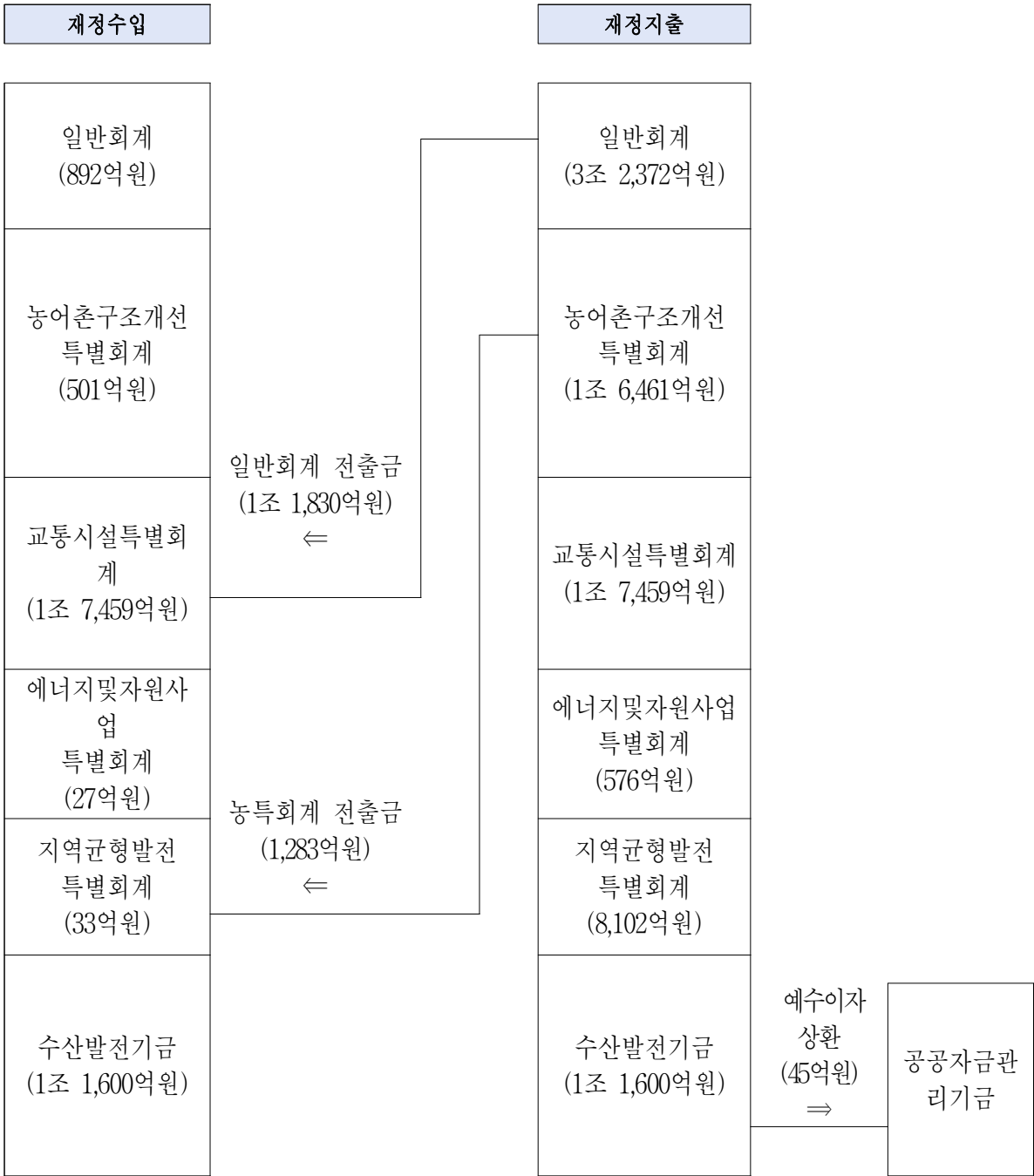
	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 계획안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
수산발전기금	878,467	820,384	1,160,036	339,652	41.4

* 주: 총계 기준

* 자료: 해양수산부

라. 회계·기금간 재정구조

【 2026년도 해양수산부 회계·기금간 재정구조 】



주) 총계 기준

☐ 일반회계의 경우 일반회계에서 교통시설특별회계로 1조 5,801억원이
전출되었음.

☐ 수산발전기금의 경우 공공자금관리기금으로 1,000억원을 예수하고,
공공자금관리기금으로 45억원의 예수이자를 상환함.

2. 2026년도 해양수산부 소관 세부사업 주요 변동내역

가. 2026년 신규사업 내역

□ 해양수산부의 2026년도 신규사업은 총 24개 사업, 4,785억원 규모임.

□ 주요 신규사업으로 일반회계 사업 중 일반회계 사업 중 ‘해양생물 유래 바이오소재를 활용한 노화 극복기술개발(R&D)’은 해양생물 나노머신 기반 재조합의약품 생산 세포 플랫폼 및 역노화 기능성 해양 소재를 개발하는 사업으로 2026년도 예산안은 48.5억원이 편성 되었으며,

농어촌특별회계 사업 중 ‘연근해어선 안전관리 기술개발(R&D) 사업’은 어선과 주요 설비의 실시간 상태정보 데이터 수집·분석하여 어선의 안전관리와 설비에 대한 고장 진단과 예측 가능한 데이터 통합 예지 보전 시스템 구축 및 검증사업으로 15억원이 편성되었음.

수산발전기금 사업 중 ‘수산물 계약생산지원(융자)’ 사업은 김의 원 활한 수급과 적정한 가격 유지를 위하여 생산자-회원조합(가공공장) 간 생산 및 가공 계약을 체결하면 계약금 대출을 지원하기 위한 것으로, 예산안은 408억원이 편성되었음.

【 해양수산부 소관 2026년도 신규사업 】

(단위 : 백만원)

사 업 명	'26년 예산안	사 업 내 용
합 계(24개 사업)	478,526	
· 해양수산부 부산 이전	32,238	· 해양수산부 연내 부산 이전 및 안정적 정주·근무 여건 조성, 청사 임차료, 관리비, 공공요금, 관리 용역, 공사, 이주지원비, 거주지원비, 교통지원비 등
· AI 응용제품 신속상용화 지원 사업	45,000	· 정부 부처 합동으로 산학연 역량을 집결, 유망 AI 융합분야 에서 1~2년 내 성과 도출이 가능한 제품·서비스 상용화 지원
· 해양수산 융합형 전문인력양성 사업(R&D)	37,000	· 해양수산업의 산업 경쟁력 강화를 위해 지역 기반 연구 및 현장 중심의 기술개발을 촉진하고, 신진연구자 및 융복합연구자 중심의 전문인력 양성
· 탄소제로 수중데이터센터 표준모델 개발(R&D)	6,400	· AI개발 핵심인 데이터센터 확충 및 데이터센터 시장 선도를 위하여, 육상대비 30%의 소비전력 절감이 가능한 수중데이터센터의 표준모델 개발
· 해양연구선(온누리호) 대체건조 사업(R&D)	2,700	· 노후화된 온누리호 대체건조를 통해 국내외 해양현안 등 연구수요에 적기대응하고, 해양과학 조사 등 해양영토주권 대응력 강화를 위한 국가차원의 전략자산 확보
· 해양자원 탐사를 위한 무인체계 기술 개발(R&D)	2,100	· 고신뢰 자원량 산출 및 해양환경영향 평가기술 개발을 통해 심해저광물자원 개발권 확보 등 국가전략자원(코발트, 희토류 등)의 장기·안정적 확보 기반 마련
· 북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)	3,700	· 북극항로에서 독자적으로 연중 운항(year-round)이 가능한 친환경 쇄빙컨테이너선 핵심 설계기술 개발 및 표준화, 규제대응 기반 마련
· 해양배터리 특화 데이터허브 플랫폼 구축 기술 개발(R&D)	2,000	· 해양모빌리티 분야에 실제 적용 가능한 배터리 성능 기준 수립 및 데이터 기반 안전성 확보 등
· 해양생물 유래 바이오 소재를 활용한 노화극복 기술개발(R&D)	4,850	· 해양생물 나노머신 기반 재조합의약품 생산 세포 플랫폼(범용기술) 및 역노화(혁신기술) 기능성 해양 소재를 개발하여 노화 극복 원천기술을 확립하고, 해양바이오산업 기반 조성

사 업 명	'26년 예산안	사 업 내 용
· (신규)공해생물다양성보존(R&D)	1,000	· 공해자원의 지속가능한 이용 기반마련을 위한 공해해양보호구역 설정 및 구역기반관리 기술개발
· (신규) 해저공간 관리체계 구축 및 핵심기술 개발(R&D)	1,600	· 해저송전선로 등 해저인프라의 안전하고 체계적 관리를 위해 해저 인프라 현황 조사, 분석, 설계, 계획수립, 기반 구축
· (신규) 지능형빅데이터분석 기반해양환경 누적영향평가 및 의사결정지원기술개발(R&D)	2,000	· 효과적인 해양환경관리 수단 확보를 위해 대규모 해양이용·개발사업에 대한 시·공간 복합·누적 영향에 대한 평가기준 개발
· 해양글라이칸 활용 맞춤형 케어소재 산업화(R&D)	2,100	· 해양 글라이칸을 활용한 맞춤형 케어 (건강기능 식품, 메디푸드, 의약외품, 식이보충제) 소재의 산업화 및 글로벌 인증을 통한 산업 주도권 확보
· 수산물 계약생산지원(융자)	40,812	· 김의 원활한 수급과 적정한 가격 유지를 위하여 생산자-회원조합(가공공장) 간 생산 및 가공 계약을 체결하면 계약금 대출 등 지원
· 양식생물 생물보안체계 구축을 위한 기술 개발(R&D)	1,600	· 양식생물 주요질병 신속·다중 진단 고도화 기술개발, 양식어류 신규 고효능 백신 개발 및 백신 접종 프로그램을 통한 면역강화종자 보급
· 국가 어업 AX 플랫폼	10,200	· 정부가 자금을 선 출자하여 수산업의 스마트화를 위한 특수목적법인(SPC) 구성을 촉진하고, 어업단체와 AI 플랫폼 기업 간의 상생 발전 촉진
· 항만재난 및 안전사고 예방활동 지원	1,702	· 중대재해 발생 우려가 큰 항만 사업장의 근로자 안전사고 방지 및 민간의 안전투자시설 촉진을 위해 항만운송(관련) 사업장을 대상으로 재해예방시설 설치 지원 * 항만하역장 근로자 재해예방시설 지원 후속사업
· 자율주행차 해상 수출입 서비스 기술개발(R&D)	1,400	· 수출입 자율주행차의 해상운송을 위한 자동하역 서비스 기술개발 및 현장 통합 적용·검증('26~'30) * 수출입 자율주행차량 자동하역지원시스템 기술개발(R&D) 후속사업 ** 총사업비 268.9억원, 국비 180억원
· 화물차 중량정보 플랫폼 구축 및 육상-항만 연계 실증사업(R&D)	400	· 수출 컨테이너의 선적 중량정보 정확도 제고 및 효율적인 화물관리를 위한 육상-항만간 화물차 중량정보 연계 및 실증('26~'30) * 총사업비 250억(우리부 30억, 국토부 220억)

사 업 명	'26년 예산안	사 업 내 용
· 스마트수산업 응용기술 국산화 및 실증연구(R&D)	5,017	· 해상가두리/육상수조식 스마트양식 요소기술 고도화 및 현장적용시험(가두리 5개소, 육상 3개소)를 통해 스마트양식 조기산업화 실현('26~'30)
· 연근해어선 안전관리 기술개발(R&D)	1,500	· 어선과 주요 설비의 실시간 상태정보 데이터 수집·분석하여 어선의 안전관리와 설비에 대한 고장 진단과 예측 가능한 데이터 통합 예지 보전 시스템 구축 및 검증
· 민군경 AI 기반 해양영상 융복합 분석기술 개발(R&D)	3,500	· 주변국의 무단 해양시설 설치, 공세적 해양활동에 대응해 해양주권 수호를 위해 최외곽 해역에서 체계적 감시·탐지 기술개발
· 기후위기 대응 자연산 참다랑어 양식전환 기술개발(R&D)	3,007	· 참다랑어의 양식 활성화를 통한 쿼터의 효율적인 활용으로 고부가 신성장 미래 수산산업으로 육성하고 효율적인 자연자원 관리로 국제 사회의 지위 확보
· 원양어업경영자금(융자)	300,000	· 어선 노후화, 국제어업규제 강화, 자원 감소 등 원양어업 대내외 여건이 지속 악화함에 따라 원양선사 경영 지원과 안정적인 해외 수산자원 확보를 위해 운전자금, 어선 수리비 등 경영자금 지원

* 자료: 해양수산부

나. 2025년 종료사업 내역

□ 해양수산부 소관 2025년도 종료 예정인 사업은 스마트 항로표지 및 연계 기술개발(R&D) 등 총 15개로, 2025년 해당 사업에 편성되었던 예산액은 총 554억 58백만원임.

【 해양수산부 소관 2025년도 종료사업 】

(단위 : 백만원)

사업명	'25예산
합 계 (15개 사업)	55,458
▪ 해양수산산업 핵심기자재 국산화 및 표준화 기술개발(R&D)	2,591
▪ 해양수산기술창업 Scale-up사업(R&D)	4,650
▪ 극한지 개발 및 탐사용 협동 이동체 시스템 기술개발(R&D)	2,970
▪ 전기추진 차도선 및 이동식 전원공급시스템 개발(R&D)	1,723
▪ 과학기술 기반 해양환경영향평가 기술개발(R&D)	3,360
▪ 해양 부유쓰레기 수거·처리용 친환경 선박 개발 및 실증(R&D)	200
▪ 수산전문인력양성(R&D)	3,700
▪ 수산물신선유통스마트기술개발(R&D)	3,875
▪ 항만하역장 근로자 재해예방시설	1,900
▪ 자율운항선박 기술개발사업(R&D)	5,697
▪ 스마트항만-자율운항선박연계 기술개발(R&D)	5,113
▪ 선체부착생물 처리기술 개발(R&D)	5,654
▪ 스마트 항로표지 및 연계 기술개발(R&D)	7,125
▪ 해상디지털 통합활용연계 기술개발(R&D)	1,800
▪ 스마트해양조사 및 정보활용 기술개발(R&D)	5,100

* 자료: 해양수산부

3. 2026년도 해양수산부 소관 예산안 및 기금운용계획안 주요 특징

□ 2026년도 해양수산부 소관 예산안 및 기금운용계획안의 주요 특징은 북극항로 시대를 주도하는 해양강국, 경쟁력 있는 수산업, 활력 넘치는 어촌, 미래로 나아가는 역동적 해양산업, 굳건한 해양주권, 안전하고 청정한 우리 바다 조성을 위한 사업에 중점을 두고 7조 4,970억원 규모로 편성되었으며, 정부 전체 예산안의 약 1.0% 수준임.

□ 2026년도 해양수산부 소관 예산안 및 기금운용계획안의 총지출 규모는 7조 4,970억원으로, 2025년 추경예산 대비 4,033억원(5.8%) 증가하였음.

예산안의 일반지출 규모는 6조 1,858억원으로, 2025년 추경예산 대비 0.9% 증가하였고, 기금운용계획안의 일반지출 규모는 1조 1,428억원으로 2025년 추경예산 대비 5.8% 증가하였음.

【 2026년도 예산안 및 기금운용계획안의 총지출 규모 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산		'26예산안(B)	증 감 (B-A)	
	본예산	추경(A)		(B-A)	%
▣ 예산+기금(총지출)	6,781,585	6,925,412	7,328,705	403,293	5.8
○ 예산	5,985,982	6,129,809	6,185,840	56,031	0.9
○ 기금	1,842,368	1,850,548	2,054,216	203,668	11.0

* 자료: 해양수산부

부문별로는 해양환경(21.8%), 수산어촌(8.1%), 해운항만(2.6%), 물류등 기타(12.6%), 과학기술연구지원(15.4%) 각각 증가하였음.

【 2026년도 예산안 및 기금운용계획안 부문별 총지출 규모 】

(단위 : 억원)

구 분		'25예산			'26예산안		전년대비	
		본예산	추경 (B)	비중(%)	(B)	비중(%)	(B-A)	%
총 지출		67,815	69,254	100.0	73,287	100.0	5,471	7.9
부 문 별	◇ 사업비	67,359	68,798	99.3	72,813	99.4	5,453	7.9
	▣ 해양환경	3,458	3,458	5.0	4,212	5.8	754	21.8
	▣ 수산어촌	31,716	32,708	47.5	34,378	47.2	2,662	8.1
	▣ 해운항만	20,829	21,255	30.9	21,373	29.4	544	2.6
	▣ 물류등기타	9,225	9,245	13.4	10,390	14.3	1,166	12.6
	▣ 과학기술연구지원	2,131	2,131	3.1	2,459	3.4	328	15.4
	◇ 기본적 경비	456	456	0.7	474	0.6	17	3.8

* 자료: 해양수산부

II. 예산안 총괄분석

1. 신규사업 예산안 검토: 철저한 사전 준비 필요

- 2026년도 예산안에 신규 편성된 세출(지출) 사업 중 사전 준비가 부족한 사업들이 확인되고 있으므로, 구체적 일정과 실행계획을 조속히 마련하여 신규사업의 원활한 추진을 위해 필요한 사전준비를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

가. 사업 및 예산안 개요

□ 2026년도 해양수산부 소관 예산안 중 신규 세출(지출)사업은 총 24개 세부사업에 4,785억 2,600만원이 편성되었음.

회계·기금별로는 일반회계 19개 사업 1,338억 1,400만원, 농어촌구조개선특별회계 1개 사업 15억원, 교통시설특별회계 1개 사업 4억원, 지역균형발전특별회계 1개 사업 20억원, 수산발전기금 2개 사업 3,408억 1,200만원이 각각 반영되었음.

【 2026년도 해양수산부 소관 신규 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'26예산안
일반회계 19개 세부사업	133,814
농어촌구조개선특별회계 1개 세부사업	1,500
교통시설특별회계 1개 세부사업	400
지역균형발전특별회계 1개 세부사업	2,000
수산발전기금 2개 세부사업	340,812
합 계(총 24개 세부사업)	478,526

* 자료: 해양수산부

나. 검토의견

- 2026년도 해양수산부 소관 예산안에는 총 24개 세부사업(4,785억 2,600만원)이 신규로 편성되었음. 이 중 규모가 가장 큰 사업은 수산발전기금운용계획안에 3,000억원이 반영된 원양어업경영자금(융자) 사업이며, 그 밖에 AI응용제품 신속상용화 지원 450억원, 수산물계약생산지원 408억 1,200만원, 해양수산부 부산 이전 322억 3,800만원 등 총 5개 세부사업이 100억원 이상 규모로 편성되었음.

【 2026년도 해양수산부 소관 신규 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

연번	회계 기금	세부사업명	2026 예산안
1	일반	AI응용제품 신속상용화 지원사업	45,000
2		해양연구선(온누리호) 대체건조 사업(R&D)	2,700
3		국가 어업 AX 플랫폼	10,200
4		해양자원탐사를 위한 무인체계 기술개발(R&D)	2,100
5		북극신항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)	3,700
6		해양글라이칸 활용 맞춤형 케어소재 산업화(R&D)	2,100
7		해양생물 유래 바이오소재를 활용한 노화 극복 기술개발(R&D)	4,850
8		기후위기대응자연산참다랑어양식전환기술개발(R&D)	3,007
9		스마트수산업융용기술국산화 및 실증연구(R&D)	5,017
10		공해생물다양성보존(R&D)	1,000
11		해저공간 관리체계 구축 및 핵심기술 개발(R&D)	1,600
12		지능형 빅데이터 분석기반 해양환경누적영향평가 및 의사결정 지원기술개발사업(R&D)	2,000
13		탄소제로 수중데이터센터 표준모델 개발(R&D)	6,400
14		해양수산 융합형 전문인력양성사업(R&D)	3,700
15		민군경 AI 기반 해양영상 융복합 분석기술 개발(R&D)	3,500

연번	회계 기금	세부사업명	2026 예산안
16		양식생물 생물보안체계 구축을 위한 기술 개발(R&D)	1,600
17		자율주행차 해상 수출입 서비스 기술개발(R&D)	1,400
18		항만재난 및 안전사고 예방활동 지원	1,702
19		해양수산물 부산 이전	32,238
일반회계 19개 사업 소계			133,814
20	농특	연근해어선안전관리기술개발	1,500
21	교특	화물차 중량정보 플랫폼 구축 및 육상-항만 연계 실증사업(R&D)	400
22	지특	해양배터리 특화 데이터 허브 플랫폼 구축 기술 개발(R&D)	2,000
23	수발	수산물계약생산지원	40,812
24		원양어업경영자금(용자)	300,000
수산발전기금 2개 사업 소계			340,812
합 계			478,526

* 자료: 해양수산부

□ 지난 2024회계연도 결산 심사 과정에서 2024년에 신규로 추진된 예산사업 중 7개 세부사업의 13개 내역사업에서 전혀 집행이 이루어지지 못한 것으로 나타났고, 대부분이 사전절차 미이행에 따른 사업 순연 또는 지역주민 민원 등에 따른 사업 변경 등에 의한 것으로 확인된 바,

우리 위원회는 신규 사업을 추진함에 있어 예산편성 단계부터 타당성 있는 사업을 반영하고, 조속한 사전절차 이행 등을 통해 적기에 사업을 추진할 수 있도록 주의할 것을 촉구한 바 있음.

□ 2026년도 예산안에 신규 편성된 세출(지출) 사업 중에서도 사전 준비가 부족한 사업들이 확인되고 있으므로, 구체적 일정과 실행계획을 조속히 마련하여 신규사업의 원활한 추진을 위해 필요한 사전준비를 강화할 필요가 있을 것으로 보임.

□ AI응용제품 신속상용화 지원사업³⁾⁴⁾은 AI융합산업 중 단기간 내 성과창출이 가능한 유망분야를 집중 지원하는 ‘AX-Spring(전력질주)’ 프로젝트를 추진하는 것으로,

기술성숙도가 높아 1년 이내 개발이 가능하고 시장 진입이 빠른 과제를 대상으로 5개사를 선정하여 단년 지원하는 Type 1과, 국민 활용도가 높고 파급력이 큰 핵심 프로젝트를 대상으로 개발기간이 필요한 20개 과제를 선정하여 2026~2027년 2년간 지원하는 Type 2의 두 개 유형으로 구분하여 운영할 계획이며,

2년간 총 사업비 937.5억원 중 국비로 750억원을 지원할 예정임.⁵⁾

동 사업은 R&D 성격이 혼재된 일반 사업으로, 국내 산학연 역량을 총집결하여 신속한 AI전환을 적용한다는 사업목적과 대규모 국가재정이 투입되는 신규 사업이라는 점 등을 고려할 때 사업계획을 면밀히 수립하고, 과제 선정 이후에도 R&D사업 수준의 엄격한 성

3) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-AI응용제품 신속상용화 지원사업(2031-320)

4) 구체적인 내용은 82쪽 참조

5) 동 사업은 산업부, 과기정통부, 해수부 등 10개 기관에서 총 사업비 1조 1,571억원(국비 9,340억원)을 투입하여 추진될 계획이며, 과제별 예산은 10억에서 40억원 규모임.

과관리 수행이 가능하도록 준비할 필요가 있음.

- 국가 어업 AX 플랫폼⁶⁾⁷⁾은 스마트수산업 혁신 선도지구 내에 중소 어업인과 첨단기술기업이 공동 참여하는 특수목적법인(SPC)을 설립하고, 이를 기반으로 스마트양식업을 추진하려는 것으로,

2026년도 예산안에는 한국어촌어항공단에 대한 정부 출자금 100억 원과 운영비 2억 원 등 총 102억 원이 신규로 편성되었음.

동 사업은 공공(한국어촌어항공단·수협)과 민간(양식·가공·유통기업, 기술·데이터기업 등)이 지분 형태로 SPC 설립에 참여하여, 스마트 수산업 과정에서 발생하는 영업이익을 공유하도록 제도화함으로써 중소어업인과 민간기업 간 상생협력 구조를 제도화하려는 새로운 방식의 모델을 도입하고 있음.

그러나 정부 출자에 대한 법적 근거가 미흡하므로 「어촌·어항법」에 따른 자금조달 방법에 부합하도록 이를 재검토할 필요가 있으며, SPC 설립 및 사업추진과 관련한 구체적 일정과 실행계획을 조속히 마련하여 신규사업의 원활한 추진을 위해 필요한 사전준비를 강화할 필요가 있음.

- 수산물계약생산지원⁸⁾⁹⁾은 주요 수산물인 김의 원활한 수급과 적정

6) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-국가 어업 AX 플랫폼(2035-305)

7) 구체적인 내용은 87쪽 참조

8) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 수산물발전기금-수산물계약생산지원(용자)(3066-303)

가격유지를 위하여 수협(마른김 가공업체)과 물김생산어가 간에 생산·출하계약 체결 시 수협(마른김 가공업체)에 구매대금 등을 무이자 용자 지원하려는 것으로,

전체 계획물량 2만 8,912톤의 적정성을 검토하기 위해서는 동 사업에 참여할 의사가 있는 수협의 수와 사업 대상 수협의 과거 물김 처리 실적 등에 대한 정확한 자료제시가 선행될 필요가 있음.

따라서 동 신규 사업의 차질 없는 추진을 위하여 사업대상 수협의 참여 수요와 처리능력을 면밀히 파악하여 그 결과를 국회에 제출하도록 하고 이를 기반으로 예산 규모의 적정성을 검토할 필요가 있어 보임.

□ 기후위기대응 자연산 참다랑어 양식전환 기술개발(R&D)¹⁰⁾ 사업(이하 “참다랑어 사업”)과 스마트수산업 응용기술 국산화 및 실증연구(R&D)¹¹⁾ 사업(이하 “스마트 사업”)은 신규 R&D 사업으로,

참다랑어 사업의 경우 ① 참다랑어 어획수송 기술개발 및 확립을 위한 신규과제 1개 수행에 10억 300만원과 ② 한국형 양식기술 및 관리시스템 개발 신규과제 1개 수행에 20억 400만원 등 총 30억

9) 구체적인 내용은 226쪽 참조

10) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-기후위기 대응 자연산 참다랑어 양식전환 기술개발(R&D)(3632-319)

11) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-스마트수산업 응용기술 국산화 및 실증연구(R&D)(3632-320)

700만원이 편성되었고,

스마트 사업의 경우 ① 지능형 양식시스템 고도화 기술개발 1개 과제에 20억 900만원, ② 지능형 양식시스템 현장적용 연구 1개 과제에 30억 800만원 등 총 50억 1,700만원이 반영되었음.

두 개 R&D 사업은 국립수산물과학원이 직접 수행하는 연구개발사업으로, 내년도 예산안에 12개월분이 반영된 만큼, 내년 초부터 연구가 체계적으로 착수될 수 있도록 금년 중 연구과제 기획 및 설계를 조속히 완료하고, 연구목표·연차별 성과지표·세부 연구추진 전략 등을 구체적으로 마련할 필요가 있음.

이에 신규 R&D 사업의 원활한 추진과 성과 창출을 위해 사전준비 절차를 내실 있게 진행하여 연구 착수 기반을 충실히 마련할 필요가 있음.

2. 북극항로 관련 예산안 분석 : 북극항로 관련 법적 근거 마련을 통한 중장기 기본계획 수립 필요 및 사업 관리 철저

- 해양수산부가 2026년 예산안에 편성한 북극항로 관련 사업은 총 11개 세부사업, 5,500억 4,600만원으로, 북극항로 사업 추진과 관련하여 법적 근거 마련을 통한 중장기 기본계획을 수립할 필요가 있고, 북극항로 쇄빙선 관련 사업의 면밀한 사업계획 수립과 항만건설사업의 철저한 사업관리가 필요하며, 북극항로 관련 연구조사 사업 간 연계·협업을 통한 사업 추진이 필요할 것으로 보임.

가. 예산안 개요 및 주요 사업

- 해양수산부는 정부 국정운영 계획에 발맞춰 ‘북극항로 시대를 주도하는 해양강국’을 목표로 북극항로 시대를 주도하기 위한 기반을 조성하고, 해운산업의 글로벌 경쟁력을 높인다는 계획임¹²⁾.

북극항로는 아시아와 유럽을 연결하는 최단거리 항로로서 향후 물류비용을 절감하고 조선·금융·자원 등 전후방 산업이 동반 성장할 수 있는 기회로 여겨짐에 따라, 해양수산부는 북극 진출을 위한 기반을 본격적으로 조성할 계획으로 2026년도 예산안에 북극항로 관련 사업을 확대 편성하였음.

- 2026년 예산안에 편성된 북극항로 관련 사업은 세부사업 기준으로 차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D) 등 총 11개이며, 북극항로와 관

12) 해양수산부 보도자료(2025.9.2.), 해양수산부, 해양수도권 조성 등 대한민국 성장 동력 확보에 집중 투자 -해양수산부 2026년 정부 예산안 7조 3,287억 원 편성

련된 세부사업 및 내역사업의 내년도 예산안 합계는 총 5,500억 4,600만원으로, 이는 전년도 예산 4,448억 1,200만원 대비 1,052억 3,400만원(23.7%)이 증가한 것임.

【 2026년도 해양수산부 북극항로 관련 사업 예산안 현황 】

(단위: 백만원, %)

회계명	사업명	2025년		2026년	증감	
		본예산	추경(A)	예산안(B)	B-A	(B-A)/A
일반회계	차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D) ¹³⁾	7,861	7,861	61,079	53,218	677.0
	북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D) ¹⁴⁾	-	-	3,700	3,700	순증
	극지정책 및 극지활동 역량 강화 ¹⁵⁾	1,017	1,017	1,045	28	2.8
	대학원생 대상 극지연구비 지원	95	95	95	0	0
	극지연구소 운영지원(R&D) ¹⁶⁾	75,895	75,895	80,306	4,411	5.8
	북극항로 운영 위한 실측기반 예측기술 개발	-	-	2,913	2,913	순증
	해양수산연수원 지원	46,044	46,044	48,925	2,881	6.2
	교육장비 구축	-	-	3,300	3,300	순증
교특회계	진해신항 ¹⁷⁾	434,650	434,650	462,281	27,631	6.4
	항만건설관련연구용역 ¹⁸⁾	14,277	14,277	21,472	7,195	50.4
	항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 수립	-	-	300	300	순증
	환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립	-	-	2,000	2,000	순증
	부산북항 재개발 ¹⁹⁾	1,106	1,106	1,378	272	24.6
	기타항만 재개발 ²⁰⁾	7,591	7,591	28,036	20,445	269.3
	항만재개발 기본계획 수립	1,100	1,100	1,000	△100	△9.1
	항만 민자유치 및 해외개발 협력 ²¹⁾	5,745	5,745	4,917	△828	△14.4
에특회계	글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 ²²⁾	23,050	23,050	39,000	15,950	69.2
	쇄빙·내빙선 신조 지원	-	-	11,000	11,000	순증
합계		444,812	444,812	550,046	105,234	23.7

자료: 해양수산부

13) 코드: 일반회계 2042-325

14) 코드: 일반회계 2042-406

15) 코드: 일반회계 2000-2032

16) 코드: 일반회계 1110-301

□ 대표적으로 해운선사의 쇄빙선, 내빙선 등 극지항해 선박 건조를 지원(쇄빙·내빙선 신조 지원 110억원)하고, 차세대 쇄빙연구선 건조(차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D) 610.8억원) 등 북극 진출을 위한 기술개발에 적극적으로 투자하는 한편, 극지해기사 양성을 위한 교육 시스템도 새롭게 구축(해양수산연수원지원 교육장비 구축 33억원)할 예정이다.

이와 함께 글로벌 물류 허브로 도약하기 위해 북극 화물별 거점 항만을 육성(진해신항 4,622억원) 하고, 북극항로 관문도시를 위한 항만재개발 사업(부산북항 재개발 13.8억원)을 추진하는 한편, 북극항로 시대를 맞이하여 북극항로 거점항만 및 LNG 인프라 개발계획을 수립(북극항로 거점항만 조성계획 20억원, 주요항만 LNG 인프라 개발계획 10억원)하고 항만-공항-철도 연계 육성전략(항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 3억원)도 마련함으로써 대한민국의 새로운 성장동력을 창출한다는 계획이다.

17) 코드: 교통시설특별회계 5050-305

18) 코드: 교통시설특별회계 5058-316

19) 코드: 교통시설특별회계 5058-316

20) 코드: 교통시설특별회계 5058-316

21) 코드: 교통시설특별회계 5066-300

22) 코드: 에너지및자원사업특별회계 6133-328

【 2026년도 해양수산부 북극항로 관련 사업 내용 및 추진 계획 】

(단위: 백만원)

사업명	2026년 예산안(B)	사업목적 및 내용	2026년 추진계획
차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D)	61,079	○기후변화 대응 극지 이슈 대응을 위해 북극해 고위 도 탐사가 가능한 친환경 쇄빙연구선 건조	○'26년 실시설계 및 착공
북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)	3,700	○친환경 쇄빙컨테이너선 핵 심 설계기술 개발 및 표준 화, 규제대응 기반 마련	○선형개발 및 성능평가 등 사업착수
극지정책 및 극지활동 역량 강화	1,045		
대학원생 대상 극지연구비 지원	95	○국내외 석·박사 과정 대학 원생을 대상으로 극지연구 에 필요한 비용(등록금, 연구활동비, 등) 지원	○'26년 4차 장학생 선발 공 고 및 2명 선정하여, 극지 연구 및 활동 지원 예정
극지연구소 운영지원(R&D)	80,306		
북극항로 운영 위한 실측기반 예측기술 개발	2,913	○실측기반 한국형 북극항로 운영모델 개발·운영 및 폴 라코드 대응 환경자료와 근미래 연도별·월별 상세 항로가용성 시나리오 산출	○쇄빙선 기반 관측장비 북 합운용을 통한 해빙 및 항행 관련 자료 실측 등 착수
해양수산연수원지원	48,925		
교육장비 구축	3,300	○북극항로 선박운항 전문교 육을 위한 교육장비 구입 및 교육비 등 지원	○교육장비 구입 및 교육비 등을 위한 국고보조금을 지원(국비 100%)
진해신항	462,281	○북극항로 활성화로 예상되 는 물동량 증가에 대비해 진해신항 건설	○방파제, 호안, 배후단지 등 진해신항 항만운업을 위한 기반시설공사 지속 추진
항만건설관련연구용역	21,472		
항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 수립	300	○부산항 대상 트라이포트 구현 을 위한 계획 수립 용역	○‘항만-공항-철도’ 연계 트라 이포트 육성 전략 마련('26~)

사업명	2026년 예산안(B)	사업목적 및 내용	2026년 추진계획
환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립	2,000	○북극항로거점항만조성방안 수립용역	○북극항로개설에 따른 물류 여건변화 및 중장기인프라 계획수립('26~)
부산북항 재개발	1,378	○부산항 북항을 재개발하여 북극항로 관문도시로 육성 하는 재개발사업으로 사업 시행	○1단계 재개발구역 활성화, 조속한 2단계 재개발 사업 계획 수립을 통한 지속 사 업추진
기타항만 재개발	28,036		
항만재개발 기본계획 수립	1,000	○해운·항만 환경의 변화에 따라, 노후·유휴 항만시 설을 발굴하여 항만재개발 대상지로서의 적정성 검토	○항만재개발 기본계획 수립 완료('26)
항만 민자유치 및 해외개발 협력	4,917		
환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립	1,000	○북극해 LNG 수입 인프라 구축을 위한 개발계획 수 립 용역	○민간투자사업 기본계획 수 립을 위한 사업계획 마련 ('26)
글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원	39,000		
쇄빙·내빙선 신조 지원	11,000	○북극항로 운송 루트 개발 지원을 위해 쇄빙·내빙선 신조하는 외항선사에 선가 의 일부(최대10%)를 보조 금으로 지원	○26.1 사업지침 수립 → '26.2 사업공고 및 대상 공 모 → '26.4 심의위원회 개 최 및 대상자 선정 → '26.6 지원금 지급
합계	550,046		

자료: 해양수산부

나. 검토의견

1) 북극항로 관련 법적 근거 마련을 통한 중장기 기본계획 수립 필요

□ 해양수산부는 북극항로 개척 추진과 관련하여 다년간에 걸친 노력을 하였으며, 북극 진출을 위한 기반을 본격적으로 조성할 계획으로 2026년 북극항로 관련 예산안을 전년도 예산 대비 1,052억 3,400만원(23.7%) 증가한 총 5,500억 4,600만원을 편성하였음.

【 북극항로 관련 추진 경과 】

시기	추진경과
2008~2013	▶ 한·러시아 해운협정 체결 ▶ 쇄빙연구선 아라온호 건조 ▶ 북극이사회 옵서버 지위 신청 ▶ 한-덴, 한-놀 해운협력 MOU 등
2013~2017	▶ 제1차 북극정책 기본계획 수립 ▶ 북극이사회 정식 옵서버 지위 획득 ▶ 극지해역 운항선박 기준 마련 ▶ 한-핀란드 해운협력 MOU ▶ 국적선사의 북극항로 진출 촉진을 위한 시범운항 추진 등
2017~2022	▶ 극지활동진흥법 제정 ▶ 차세대 쇄빙연구선 건조사업 추진 ▶ 북극항로 국제세미나 개최 등
2022~2025.5.	▶ 한국북극협력네트워크(KoNAC) 발족 및 운영 ▶ 북극해운정보센터 운영 ▶ 글로벌 공급망 불안에 대비한 북극항로 활용 가능성 연구 ▶ 북극항로 국제세미나 개최 등
2025.6.~	▶ 북극항로 개척을 새 정부 국정과제로 선정 ▶ 북극항로 관련 사업 2026년도 예산안 편성 등

자료: 해양수산부

□ 북극항로 관련 사업은 아시아-유럽 간 최단거리 항로를 통해 수송 거리 단축 등으로 물류비 절감을 가능하게 하며, 북극항로가 해빙될 것으로 보이는 2030년 전 R&D기술이 상용화될 경우 쇄빙선 등의 수요가 급증할 전망으로 국내 조선산업 등 관련 산업의 성장동력으로 작용할 수 있게 하는 목적이 있음.

다만, 북극항로는 러시아와의 근접성에 따른 지정학적 불확실성과 해빙 패턴의 연도별·계절별 불규칙성, 극지 기상 악조건, 북극 해양 생태계 파괴 가능성, 기후변화에 따른 장기적 환경 리스크 등의 환경적 제약 등이 우려되고²³⁾,

운송비용 등 경제성 분석이 충분하지 않아 추진 사업 지연의 우려도 있을 것으로 보여 장기적 관점에서 체계적인 사업계획 수립이 필요해 보이나, 북극항로 추진 방향 및 구체적인 사업 내용 등을 담은 중장기 기본계획이 수립되어 있지 않으며 이에 대한 법적 근거가 미흡한 상황임.

□ 2025년 10월 현재, 북극항로 개척 관련 제정법안은 5개가 발의되어 있으며, 여기에는 북극항로 기본계획 수립(5년 주기), 북극항로 전략 수립을 위한 북극항로위원회 구성, 인프라 구축·관련 산업 지원 및 재정·세제 지원 등의 내용을 담고 있는바, 법적 근거를 조속히 마

23) 김선교의원실, 「북극항로 개발 현안 분석 및 대응 전략(북극항로 실효성 확보 방안을 중심으로)」, 2025년 농림축산식품해양수산위원회 국정감사 해양수산부 정책자료집, p. 27~28

련하여 북극관련 중장기 기본 계획 수립 후 사업을 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

- 해양수산부는 북극항로 개척과 관련하여 범부처 전담조직 설립을 관계 부처와 협의 중으로, 북극항로 관련 제정법안을 조속히 추진하여 법적 근거를 마련하고, 중장기 마스터플랜 수립 후 구체적인 사업 계획을 수립하겠다는 입장임.

【 북극항로 관련 법률안 발의 현황 】

의안번호	발의일자	의안명	발의의원
2209483	2025-03-31	북극항로 구축 지원 특별법안	문대림의원 등 31인
2210874	2025-06-17	북극항로 개척 및 활성화 지원 특별법안	주철현의원 등 16인
2211684	2025-07-23	북극항로 개발 및 거점항만 지정·육성에 관한 특별법안	정희용의원 등 15인
2212820	2025-09-09	북극항로 개척 및 거점항만 지정·육성에 관한 특별법안	김정재의원 등 12인
2213285	2025-09-25	북극해 이용 활성화 및 북극항로 진출 지원에 관한 특별법안	조승환의원 등 11인

2) 북극항로 쇄빙선 관련 사업의 면밀한 사업 계획 수립 필요

- 해양수산부는 2026년 북극항로 개척을 위한 쇄빙연구선 건조 및 쇄빙컨테이너선 기술개발을 위한 R&D사업과 쇄빙·내빙선 신조를 지원하기 위한 사업에 757억 7,900만원을 편성하였음.

【 2026년도 쇄빙선 관련 사업 예산안 현황 】

(단위: 백만원, %)

사업명	2025년		2026년 예산안(B)	증감	
	본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D)	7,861	7,861	61,079	53,218	677.0
북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)	-	-	3,700	3,700	순증
글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원	23,050	23,050	39,000	15,950	69.2
쇄빙·내빙선 신조 지원	-	-	11,000	11,000	순증
합계	30,911	30,911	75,779	67,918	219.7

자료: 해양수산부

- ① 차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D)은 기존 아라온호 대비 강화된 쇄빙능력과 향상된 환경·안전기준을 적용한 북극 전용 친환경 쇄빙연구선(1척)을 건조하는 것이고,
- ② 북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)사업은 북극항로에서 독자적으로 연중 운항(year-round)이 가능한 친환경 쇄빙컨테이너선 핵심 설계기술 개발·표준화 및 규제대응 기반을 마련하는 것이며,

③ 쇄빙·내빙선 신조 지원 사업은 북극항로 시범운항을 위해 민간에서 친환경 쇄빙선 또는 내빙선을 신조할 경우 선가의 일부를 보조금으로 지원하려는 것으로, 쇄빙연구선 등의 기술개발과 민간의 쇄빙선 건조 지원 등을 통해 북극항로 시대를 선제적으로 대비하겠다는 것이 위 사업들의 취지로 보임.

【 2026년도 해양수산부 쇄빙연구선·쇄빙선 관련 사업 현황 】

구분	차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D)	북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)	글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 (쇄빙·내빙선 신조 지원)
사업목적	○극지과학조사 고도화를 위한 차세대 쇄빙연구선 확보	○극지 연중 운항이 가능한 친환경 쇄빙컨테이너선 핵심 설계기술 개발 및 표준화, 규제 대응 기반 마련	○북극항로 시범운항을 위해 민간에서 친환경 쇄빙선 또는 내빙선을 신조할 경우 선가의 일부를 보조금으로 지원
사업내용	○기후변화 대응, 수산자원 확보 등 국가적 극지 이슈 대응을 위해 아라온호의 한계를 극복하고 북극해 고위도 연구수행이 가능한 친환경 쇄빙연구선 건조	○친환경 쇄빙컨테이너선 핵심설계 기술 개발 (8,000TEU급 이상, Polar Class 3) ○IMO Polar Code 기술 규제 제·개정(안) 마련 및 기술 표준화 달성 등	○'26년부터 '30년까지 친환경 쇄빙·내빙선 5척 건조 지원(매년 1척)
사업기간	2022년 ~ 2029년	2026년 ~ 2030년	2026년 ~ 2030년
사업예산	○총사업비: 3,361억원 (국비) ○2026년 예산안: 611억원	○총사업비: 246.7억원 (국비 200억원) ○2026년 예산안: 37억원	○총사업비: 550억원 (국비 550억원) ○2026년 예산안: 110억원

자료: 해양수산부

□ 위 사업들은 다음과 같은 사항을 검토하여 사업을 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, ① 차세대 쇄빙연구선 건조사업(R&D)은 2023년 및 2024년에 건조업체를 선정하지 못하여 사업기간이 3년 가량 연장되었고 2025년 7월에 사업자 선정(한화오션)이 완료되어 2026년부터 본격적으로 사업이 추진될 예정이므로, 그간 사업추진이 지연된 점을 고려하여 추가적인 지연 없이 2029년까지 준공할 수 있도록 사업관리를 면밀하게 할 필요가 있음.

둘째, ② 북극新항로 개척을 위한 친환경 쇄빙컨테이너선 개발(R&D)사업은 세계 최초의 쇄빙컨테이너선 설계 기술 확보 및 표준선형 개발을 위한 연구를 선도한다는 목표로 추진 중이나, 기술 확보 이후의 건조 계획 및 기술 이전 등의 향후 계획이 미흡한 측면이 있으므로 친환경 쇄빙컨테이너선에 대한 해양 주요국가의 수요 및 친환경 쇄빙컨테이너선을 활용한 북극항로 운용에 따른 경제성 분석을 실시하여 사업 계획을 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

셋째, ③ 쇄빙·내빙선 신조 지원 사업은 북극항로 시범운항에 관한 구체적인 계획이 수립되지 않아 시범운항의 주체·시기·내용 등이 확정되지 않은 상황에서 사업이 추진되고 있으므로, 북극항로 관련 기본계획 수립 및 시범운항에 관한 구체적인 내용을 확정 후 사

업계획을 재정비할 필요가 있고,

쇄빙선 또는 내빙선을 연간 1척씩 5년간 지원한다고만 계획하고 있어 사업 대상 등이 불명확한 측면이 있으므로, 구체적인 활용 방안을 마련한 후 그 성격에 따라 사업자 선정 공모를 실시할 필요가 있으며,

쇄빙·내빙선 신조 단가(4,000억원)에 비해 재정 지원 규모(110억원)가 과소하여 민간기업의 참여를 이끌어낼 수 있는지 여부가 불확실하므로, 사전에 업계의 의견을 청취하는 등 사업계획을 면밀히 수립하여 사업이 지연되지 않도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 북극항로 관련 항만건설사업의 사업관리 철저

- 해양수산부는 북극항로 관련 거점 항만을 육성하고, 북극항로 관문 도시를 위한 항만재개발을 위해 진해신항 사업과 부산북항 재개발 사업에 2026년 4,636억 5,900만원을 편성하였음.

【 2026년도 북극항로 관련 항만건설사업 예산안 현황 】

(단위: 백만원, %)

사업명	2025년		2026년 예산안(B)	증감	
	본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
진해신항	434,650	434,650	462,281	27,631	6.4
부산북항 재개발	1,106	1,106	1,378	272	24.6
합계	435,756	435,756	463,659	27,903	6.4

자료: 해양수산부

- 먼저, 진해신항 사업은 부산항 진해신항을 초대형·스마트항만으로 개발하여 글로벌 허브 항만으로서 부산항의 입지를 강화하기 위하여, 진해신항 건설에 필요한 기반시설(방파제, 방파호안 등)을 정부에서 개발하려는 사업으로, 진해신항 1단계 사업은 남방파제 1.4km, 남측방파호안 8.5km, 진입도로 8.59km, 준설토투기장, 서컨배후단지(1~3단계) 등을 추진 중임.

내역사업인 「진해신항 서컨배후단지 조성(2단계)사업」(2026년 예산안 223억 4,500만원)은 2026년 하반기 서컨배후단지 조성공사 착공을 계획하여 공사비를 집행하자는 계획이나, 2026년 4월 실시설

계 종료 후 증액된 사업비에 대한 공사비 적정성 검토(조달청) 및 총사업비 협의(기획재정부) 등 사전 절차의 지연에 따라 순차적으로 공사 발주 및 착공이 지연될 가능성도 배제할 수 없으므로,

실시설계의 완료 이후 사업이 지연되지 않도록 관계기관 협의를 면밀히 준비할 필요가 있을 것으로 보이며, 해양수산부는 공사 착공 후 진행 상황을 고려하여 연내 집행 가능한 수준의 공사비를 부산항만공사에 지급할 필요가 있음.

- 다음으로, 부산북항 재개발 사업(1단계)은 부산항 북항 1~4부두, 연안 · 국제여객부두, 중앙부두 일원 1,545,026㎡(약 47만평)을 재개발하는 것으로, 공사는 해양수산부(안벽, 호안, 지하차도), 부산항만공사(국제여객터미널, 도로, 공원, 교량, 보행데크 등), 부산광역시(오페라하우스)가 나누어서 담당하고 있고, 사업기간은 2008년부터 2027년까지임.

해양수산부는 1단계 재개발 사업을 2027년까지 준공할 계획으로, 부산항 북항 재개발구역으로의 접근성 향상 및 원활한 교통 처리를 위해 충장로에 지하차도를 건설하는 재정사업은 2026년까지 완료될 것으로 보이나,

부산광역시가 추진 중인 부산 오페라하우스 건립공사는 부산시의 재원 마련 등의 사유로 적기 준공에 어려움이 있고, 회전식 교량 및 원도심과 북항을 연결할 트램(노면전차)은 부산시에서 도시철도

망 구축계획 수립 절차를 이행 중으로 사업이 지연될 것으로 보이는
바, 부산북항 재개발 사업 1단계의 2027년 준공을 위해 부산시 사업
과 연계하여 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

4) 북극항로 관련 연구조사 사업 간 연계 및 협업 추진 필요

- 해양수산부는 2026년 북극항로 관련 연구조사사업에 ①항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 수립, ②환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립, ③환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립 사업에 33억원을 신규로 편성하였음.

【 2026년도 북극항로 관련 연구조사 사업 예산안 현황 】

(단위: 백만원, %)

사업명	2025년		2026년 예산안(B)	증감	
	본 예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
항만 건설 관련 연구용역	14,277	14,277	21,472	7,195	50.4
항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 수립	-	-	300	300	순증
환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립	-	-	2,000	2,000	순증
항만 민자유치 및 해외개발 협력	5,745	5,745	4,917	△828	△14.4
환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립	-	-	1,000	1,000	순증
합계	20,022	20,022	3,300	3,300	순증

자료: 해양수산부

- ①항만-공항-철도 트라이포트 육성 전략 수립 사업은 북극항로 시대에 맞춰 부산항이 물류거점 항만으로의 위상을 유지, 강화하기 위해 공항, 철도와 연계된 중장기 연계발전방안 수립을 위한 것이고,
- ②환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립 사업은 북극항로 개설로 인한 해운물류여건 변화에 따라, 새로운 물류 루트의 우위권

을 확보하고 북극항로 거점항만의 지위를 선점하기 위한 중장기 경쟁력 확보방안을 마련하려는 것이며,

③ 환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립 사업은 북극항로 시대를 대비하여 화물 및 통항 선박증가, IMO환경규제 강화 등 친환경선박 증가에 대응을 위해 친환경연료 인프라 구축 방안을 마련하려는 것임.

□ 북극항로 관련 연구조사 사업의 경우 조사내용이 유사하거나 중복되는 측면이 있어 연계 추진을 하여 중복을 최소화하고 성과를 공유하여 연구효과를 극대화할 필요가 있을 것으로 보임.

즉, 환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립 사업의 경우 북극항로 구축에 따른 해운물류 여건 변화 검토, 중장기 화물 물동량 예측 및 분석을 통해 거점항만의 기능 및 역할을 분석하고 항만별 연계발전을 마련한다면,

환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립 사업은 북극항로 구축에 따른 LNG 화물 수요 검토, 중장기 물동량 예측 및 분석을 통해 LNG 연료별 병커링 및 배후인프라를 검토하고 주요 항만에 대한 인프라 구축 계획을 수립하여, 북극항로 관련 물동량 분석 및 관계 기관 수요 조사를 실시하고 항만별 기능 및 구축 계획을 마련한다는 점에서 두 사업은 유사한 측면이 있음.

【 2026년도 북극항로 관련 연구조사 사업 현황 】

구분	환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립	환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립
세부사업	항만건설관련 연구용역 (5058-316)	항만 민자유치 및 해외개발 협력 (5066-300)
필요성	(필요성) 새로운 물류루트의 우위권을 확보하고 북극항로 거점항만의 지위를 선점하기 위한 중장기 경쟁력 확보방안 필요	(필요성) 항만의 주요 경쟁력은 친환경 선박연료공급(이하 벙커링) 가능 여부가 주요지표로 활용될 전망으로 LNG 및 친환경연료(메탄올, 암모니아 등) 수요분석을 통한 경쟁력있는 인프라 개발계획 필요
사업내용	(수요분석) 북극항로 개설 및 활성화에 따른 해운물류 여건 변화 검토, 관계기관 수요 조사, 중장기 화물 물동량 예측 및 분석 (대상검토) 현황 및 배후산업 여건 등을 감안, 경쟁력 확대가 필요한 대상 항만을 검토하고 기능 및 역할 정립, 활용 방안 등 특성화 검토 (개발계획) 개발시설의 적정 입지, 규모 등 타당성 검토 후 단계별 개발계획 및 항만별 연계 발전방안 마련 (제도개선) 민간투자 제도 등 행정적 지원 및 규제개선 방안 검토	(수요조사) 기존 시설현황, 북극항로 개설 및 활성화에 따른 LNG화물 수요검토, 관계기관 수요 조사, 중장기 물동량 예측 및 분석 (계획수립) 친환경연료별 벙커링 및 배후 인프라 검토, 항만의 입지, 시설규모, 주변여건 등 감안, 주요 항만에 대한 인프라 구축 계획 수립 (민자유치) 민간투자사업, 비관리청 항만 개발, 항만배후단지 민간개발 등 중장기 민자유치 계획 수립

자료: 해양수산부

- 해양수산부는 두 사업의 배경 및 조사 내용이 유사할 수는 있지만, ②환동해권 북극항로 거점항만 조성계획 수립 사업은 북극항로 거점항만으로서의 개발계획을 수립하는 중장기적인 계획의 성격이 있고, ③환동해권 주요항만 LNG 인프라 개발계획 수립 사업은

LNG 수요 분석을 통해 항만의 경쟁력있는 인프라를 개발한다는 측면에서 차이가 있다는 입장임.

- 동 사업의 기초조사에 있어서 북극항로 구축에 따른 해운물류 업계의 동향 분석, 중장기 화물 물동량 예측 및 분석, 관계 기관의 조사 등은 두 사업에서 공통적으로 실시할 사항으로 보이므로, 사업 추진시 연계·협업 실시할 내용이 없는지 사전 점검을 실시하여 예산의 중복 지출을 최소화하고 사업 성과를 공유하여 연구 효과를 극대화하는 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 봄.

3. 귀어귀촌 지원 사업 검토: 통합적·체계적 정보 제공 기능 강화 등

- 해양수산부는 7개 세부사업(11개 내역사업)을 통해 귀어귀촌 지원정책을 추진하고 있으나, 귀어인 수는 2021년 1,216명에서 2024년 585명으로 지속적으로 감소하고 있음. 귀어귀촌 실태조사 결과 정책 인지율·이용률이 모두 낮게 나타났으며, '귀어 정보 부족'이 주요 애로사항으로 확인되어 정책홍보 강화가 필요할 것으로 보임. 또한, 청년층의 경우 필수 인프라 조성에 대한 요구가 높게 나타나고 있어 향후 정책 및 예산사업 개선 시 이를 반영할 필요가 있음.
- 사업별 검토 결과, ① **귀어귀촌 종합센터**는 통합적·체계적 정보 제공 기능 강화, ② **청년 바다마을 조성**은 증액예산의 실질행 제고를 위한 사업 추진 보완, ③ **어선청년임대 사업**은 임대계약 지연 요인 해소, ④ **경영이양직불 사업**은 당초 사업 도입 취지를 감안하여 사업활성화를 위한 개선 방안을 모색할 필요가 있음.

가. 사업 및 예산안 개요

□ 해양수산부는 어촌 진입장벽 해소와 유입인구 확대를 위한 귀어·귀촌 지원 사업을 실시하고 있음. 관심-준비-실행-정착이라는 3단계 정책 체계에 따라 ① 귀어귀촌 종합센터 운영 등을 통해 귀어·귀촌 희망자에게 정보를 제공하고, ② 도시민 대상 기술교육 등 예비 귀어·귀촌인에게 준비교육을 실시하며, ③ 어촌정착지원자금 및 양식장 임대 등을 통해 정착을 지원하고 있음.

또한, 청년에 대해서는 어선청년임대 및 청년어촌정착지원 등 별도의 사업을 통해 보다 두텁게 지원하고 있음.

2026년도 예산안은 7개 세부사업에 전년 대비 44억 9,900만원
(15.2%) 증액된 340억 8,500만원이 편성되었음.²⁴⁾

【 2026년도 귀어인 지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
① 어촌소멸대응지원	8,014	6,216	5,515 (2,087)	7,191	975	15.7
귀어귀촌 종합센터운영	1,573	1,586.5	1,269.2 (799)	1,586.5	-	-
귀어인의집 (어촌에서살아보기)	150	150	150 (45)	150	-	-
귀어학교 (도시민기술교육)	1,120	1,120	1,120 (560)	1,120	-	-
② 청년어촌정착지원	-	6,074	4,058.8 (983.5)	8,064	1,990	32.8
청년어업인정착지원	2,490	3,038	2,430 (972)	3,528	490	16.1
청년바다마을조성	-	3,000	1,600 (0)	4,500	1,500	50.0
③ 어선청년임대	1,125	1,125	900 (551)	2,045	920	81.8
어선임대지원	750	750	600 (122)	1,520	770	102.7
청년어업인 역량 강화	375	375	300 (197)	525	150	40.0
④ 양식장임대	387	5,832	5,032 (256)	6,832	1,000	17.1
⑤ 친환경양식어업육성	31,907	43,762	32,119 (6,540)	37,268	△6,494	△14.8
창업지원 및 사업관리	1,399	1,639	1,639 (909)	2,139	500	30.5
⑥ 수산금융자금 이차보전	(89,398)	(112,798)	(77,243)	(108,379)	(△4,419)	(△3.9)
어촌정착지원자금	8,389	11,629	6,903	11,629	-	-
⑦ 수산공익직불제	(97,022)	(111,806)	(43,857)	(119,331)	(7,525)	(6.7)
경영이양직불	377	466	414	555	89	19.1
계	17,010	29,586		34,085	4,499	15.2

* 자료: 해양수산부

24) 회계(기금)-세부사업: 농특회계-어선청년임대(3145-303), 양식장임대(3347-367), 수산금융자금 이차보전(3450-301), 수산공익직불제(3460-310)

지특회계-친환경양식어업육성(자율)(3141-309), 어촌소멸대응지원(3347-300), 청년어촌정착지원(3347-363)

나. 검토의견

□ 정부는 2009년 ‘귀농·귀촌 종합대책’ 수립 이후 2010년부터 도시민의 어촌 유치를 위한 다양한 정책을 추진해 오고 있음.²⁵⁾

2015년에는 「귀농어·귀촌 활성화 및 지원에 관한 법률」이 제정되어 귀농어업인 및 귀촌인의 안정적인 농어촌 정착을 유도하기 위한 지원 근거와 함께 관련 정책 수립을 위한 실태조사·통계작성 등의 법적 기반이 마련되었고,

2018년에는 동 법률에 근거한 ‘제1차 귀어·귀촌 지원 종합계획(’18~’22)’을 수립하여 업종별·지역별 맞춤형 귀어 정책 지원 등 종합적·체계적 지원 방안을 마련하였으며,

2023년에는 ‘제2차 귀어·귀촌 지원 종합계획(’23~’27)’을 수립하여 2027년까지 5년간 귀어촌인 41만여 명과 귀어인 약 7,500명을 유치한다는 목표를 제시하였음.

□ 이와 같은 정책적 노력의 결과 2017년 991명이었던 귀어인 수는 2021년 1,216인까지 증가하였음. 그러나 2022년 이후로는 매년 귀어인 수가 감소하고 있는데, 2022년 1,023명에서 2023년 750명, 2024년 585명으로 지속적으로 줄고 있음.²⁶⁾

25) 영어정착자금·어가주택구입비·빈집수리비·청년어촌정착지원금 지급 등 사업을 추진 중임. 진금주, 「귀어귀촌 현황과 지원정책 및 연구동향 분석」, 『한국도서연구』 제34권 제2호, 2022.8.

26) 통계청, 「2022년 귀농어·귀촌인통계」, 2023.6.22., 「2024년 귀농어·귀촌인통계」, 2025.6.24.

이와 관련하여 2년차 이상 귀어인을 대상으로 실시한 조사 결과, 귀어정책 인지율과 이용률이 모두 낮게 나타나고 있어²⁷⁾ 정책 효과성을 제고하기 위한 대책 마련이 필요한 상황이며,

귀어 준비 시 ‘귀어 정보 부족’(13.3%)이 주요 애로사항으로 지적되고 있음에도 불구하고 관련 정보를 얻는 경로는 여전히 ‘주변 지인’(79.5%)이 가장 많아, 귀어귀촌 전문기관이나 온라인 게시물을 통한 정책 홍보 효과는 크지 않은 것으로 평가됨.²⁸⁾

【 정책 인지 및 이용현황(귀어 2년차) 】

구 분	인 지 율 (%)		이 용 율 (%)	
	사례수(명)		사례수(명)	
귀어귀촌종합·지원센터	(293)	50.3	(161)	41.0
귀어인의 집	(293)	33.8	(112)	4.9
귀어학교	(293)	47.4	(149)	41.1
청년어촌정착지원사업	(293)	49.2	(155)	6.3
어선청년임대사업	(293)	35.8	(112)	4.1
양식장임대사업	(293)	40.5	(123)	5.3
귀어 창업 및 주택구입 지원자금	(293)	65.1	(206)	16.7

* 자료: 『2024년 귀어 실태조사 결과보고서』, 2025.1.31., 155쪽 일부 발췌

27) 귀어 창업 및 주택구입 지원 자금에 대해서는 귀어 2년차부터 5년차까지 조사 대상자의 60% 이상이 인지하고 있었으나, 그 외에 청년어촌정착지원사업, 어선청년임대사업, 양식장 임대 사업, 귀어인의 집, 귀어학교, 귀어귀촌종합지원센터 등에 대해서는 인지율이 50% 전후로 높지 않게 나타났고, 청년어촌정착지원사업 등의 이용률은 한자리수로 나타나는 등 정책 인지 및 이용 현황 모두 저조한 것으로 파악됨.

28) 해양수산부·한국어촌어항공단, 『2024년 귀어 실태조사 결과보고서』, 2025.1.31.

□ 귀어 중단사유로는 낮은 소득²⁹⁾과 육체적부담이 가장 많이 꼽혔으며, 귀어인들은 귀어 활성화 및 역귀어 방지를 위한 정책으로 ‘임시 주거공간 제공’이 가장 필요하다고 응답하였고, 30대 이하 응답자들은 필수 인프라 조성에 대한 요구가 높게 나타나 향후 정책 및 예산사업 개선 시 중요한 참고사항이 될 수 있을 것으로 보임.

□ 2026년도 귀어인 지원사업은 7개 세부사업의 11개 내역사업에 총 340억 8,500만원이 편성되었으며, 주요 내용은 다음 표와 같음.

【 귀어인 지원 사업의 주요 내용 】

구 분		주 요 내 용	지원대상	지원내용
어촌 소멸 대응 지원	귀어귀촌 종합센터 운영	귀어·귀촌에 필요한 맞춤형 교육, 정보제공, 상담 및 멘토링 등의 지원을 통해 성공적인 어촌 정착을 지원	귀어귀촌 희망자	교육·정보· 상담·멘토링
	어촌에서 살아보기 (귀어인의 집)	귀어귀촌 희망자가 어촌체험 후 귀어할 수 있도록 임시거처를 조성하여, 일정기간 동안 제공·지원		임시 주거시설
	도시민 기술교육 (귀어학교 교육)	귀어귀촌 희망자가 어촌에 체류하면서 어업기술 교육 등을 받을 수 있는 귀어학교 교육비를 지원		귀어교육비 인당 약 400만원

29) 어업인을 대상으로 한 설문조사에서도 향후 정부가 가장 중점을 두어야 할 어업정책으로 ‘어민 기본소득 보장’이 가장 높게 나타난 바 있어, 안정적 소득기반 마련에 대한 현장의 요구가 크다는 점을 확인할 수 있음. 국회의원 서삼석, ‘제6차 어업인 의견조사 보고서’, 『2025 국정감사 정책자료집②』, 44쪽

구 분		주 요 내 용	지원대상	지원내용
청년 어촌 정착 지원	청년어업인 정착지원	어업에 관심이 있는 우수 청년인력에 게 어업창업과 어촌 정착을 유도하기 위해 정착자금을 지원	40세 미만 수산업 경영 3년 이하 청년 어업인	최대 110만원/월 , 최장3년
	청년바다 마을	청년 귀어인들의 주거·일자리·어촌계 가입 등을 원스톱으로 통합 지원	40세 미만 귀어 청년, 신혼부부 및 가구원	개소당 100억원 (국비50%)
어선 청년 임대	청년 어선임대 지원	한계어업인 대상 어선을 확보하여 어 업 희망 청년에게 연결 및 임대비 지원	49세 이하 어선어업 희망자	선박임차비 5백만원/월
	청년어업인 역량강화	임대사업에 참여하는 청년어업인에 게 어업교육, 멘토링 등을 지원		어선업교육 , 멘토링, 보험료
양식장임대		공공기관이 양식장을 확보하여 청년, 귀어인 등에게 임대 제공하는 임대형 양식장 운영	양식업 창업 희망 청년 및 귀어인	양식장 임차비 55백만원/년
친환경 양식 어업 육성	창업지원 및 사업관리	선도적·시범적인 양식시스템 기반구 축 및 기술이전 교육, 창업 컨설팅 등 지원	양식창업 희망자, 기존양식 어업인	창업지원, 사업관리
수산 금융 자금 이차 보전	귀어 창업 및 주택구입 지원	귀어 희망자가 어촌지역에 안정적으 로 정착할 수 있도록 창업 및 주택마 련 자금을 지원	귀어업인(희망자 포함), 재촌비어 업인	최대 3.75억원
수산 공익 직불제	경영이양 직불금	어업 경영을 이양하고 은퇴하는 고령 어업인의 소득 안정과 젊은 후계 어 업인 유입 촉진	65~79세 은퇴 고령 어업인	10~120 만원/월

* 자료: 해양수산부

1) 어촌소멸대응지원 사업³⁰⁾: 귀어귀촌 실태조사 결과를 반영한 사업
내실화 필요

□ 어촌소멸대응지원 사업은 귀어귀촌인의 성공적인 어촌유입을 지원
하고 신규 인력 유입을 통한 어촌 활력을 제고하려는 것으로,

2026년도 예산안은 ① 귀어귀촌 종합센터 운영비 15억 8,650만원,
② 귀어인의 집(임시주거시설) 조성비 1억 5,000만원, ③ 도시민 교
육을 위한 8개 귀어학교 교육비 11억 2,000만원 등 총 28억 5,650만
원이 반영되었음.

【 어촌소멸대응지원 사업 중 귀어인 지원 사업의 최근연도 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2021		2022		2023		2024		'25예산(7월기준)		'26 예산안
	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	
귀어귀촌 종합센터 운영	1,956	1,956 (1,952)	1,761	1,761 (1,759)	1,761	1,761 (1,759)	1,573	1,573 (1,573)	1,586.5	1,269.2 (799)	1,586.5
어촌에서 살아보기 (귀어인 의 집)	-	-	150	150 (43)	150	150 (75)	150	150 (149)	150	150 (45)	150
도시민 기술교육 (귀어학 교 교육)	-	-	840	840 (752)	980	980 (937)	1,120	1,120 (1,109)	1,120	1,120 (560)	1,120

* 자료: 해양수산부

30) 회계(기금)-세부사업: 지특회계- 어촌소멸대응지원(3347-300)

□ 귀어귀촌 종합센터는 귀어귀촌에 필요한 상담·교육·컨설팅·조사연구 등을 종합적으로 제공하여 귀어귀촌 활성화를 통해 어촌소멸에 대응하려는 사업으로서, 한국어촌어항공단과 민간위탁계약을 통해 운영되고 있음.

2025년도 귀어귀촌종합센터 운영사업 위탁계약서에 따르면, 위탁사업 범위는 ① 귀어귀촌 희망자 상담·안내, ② 귀어귀촌 홍보, ③ 종합센터 홈페이지 구축·운영, ④ 귀어귀촌 교육, ⑤ 어촌정착 컨설팅, ⑥ 귀어귀촌 관련 조사연구·실태조사, ⑦ 성과확산 등으로 구성되어 있음.

□ 실적을 보면, 2022년에는 6,183건의 상담을 실시하고 용산역사 내 귀어귀촌 안내소를 설치하여 967건의 안내와 1,872건의 홍보물을 배포하였으며, 2023년에는 상담 8,489건, 안내 467건 및 홍보물 1,650건을 배포하였고, 2024년에는 6,104건의 상담을 실시한 것으로 확인됨.

【 귀어귀촌 종합센터 상담·안내 실적 】

구 분	상담	안내	홍보물 배포
2022년	6,183건	967건	1,872건
2023년	8,489건	467건	1,650건
2024년	6,104건		

* 자료: 귀어귀촌종합센터, 각 연도 귀어귀촌 활성화 사업 실적보고

□ 귀어귀촌 실태조사 결과, 귀어정책 인지율과 이용률이 모두 낮게 나타나고 있으며, ‘귀어 정보 부족’이 주요 애로사항으로 확인되어 잠재적 귀어귀촌 희망자에게 정확한 정보를 충분히 제공하는 것이 정책 효과성을 제고하기 위한 핵심 과제로 지적되고 있음.

귀어귀촌 종합센터는 브로슈어 제작·배포, 박람회, 유튜브 콘텐츠 제작, 도시민 접점 홍보 등 다양한 채널을 통해 상담·노출·참여 성과를 축적해 왔으며, 귀어귀촌 관련 정책 정보를 효과적으로 전달할 수 있는 통합 플랫폼으로서 기능할 수 있으나, 동시에 청년층 참여 저조, 체험연계 부족, 홍보채널 다변화 미흡 등 개선 요구도 지속 제기되고 있음.

그럼에도 관련 예산은 오히려 감액된 바 있어(’24년 1.92억 → 1.89억), 잠재적 희망자의 정보 접근성을 높이기 위해서는 귀어귀촌 종합센터를 활용한 통합적·체계적 정보 제공 기능을 강화하고, 이를 뒷받침할 예산 확보가 필요할 것으로 보임.

2) 청년어촌정착지원 사업³¹⁾: 증액 예산의 실행행률 제고를 위한
사업 추진 보완 필요

□ 청년어촌정착지원 사업은 만 40세 미만 청년의 어업창업과 어촌 정착을 유도하기 위한 것으로,

2026년도 예산안은 ① 수산업 경력 3년 이하 청년어업인을 대상으로 월 최대 110만원의 정착금을 최장 3년간 지원하는 청년어업인 정착지원 사업 35억 2,800만원과 ② 귀어 청년, 신혼부부 및 가구원 등을 대상으로 주거·어업일자리·어촌계가입 등을 패키지로 지원하는 청년바다마을 조성 사업 45억원 등 총 80억 6,400만원이 편성되었음.

【 청년어촌정착지원 사업의 최근연도 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2021		2022		2023		2024		'25예산(7월기준)		'26 예산안
	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	
청년어업인 정착지원	1,523	1,523 (1,469)	1,676	1,676 (1,628)	1,890	1,890 (1,816)	2,491	2,491 (2,337)	3,038	2,430 (972)	3,528
청년바다 마을	-	-	-	-	-	-	-	-	3,000	1,600 (0)	4,500

* 자료: 해양수산부

31) 회계(기금)-세부사업: 지특회계- 청년어촌정착지원(3347-363)

□ 내역사업인 ‘청년바다마을 조성’은 2025년 시작된 사업으로, 해양수산부는 매년 3개소씩 6년간 총 18개소를 지정하여 어항 유희부지 등에 주택단지(개소당 30호 이내)를 조성하고 신규 면허양식장 등을 연계하여 주거·일자리·지역 정착을 패키지로 지원한다는 계획임.

동 사업은 지자체 보조사업으로 개소당 100억원 한도 내에서 3년간 국고보조율 50%를 적용해 추진되며, 사업비는 연부율 10%→30%→60% 구조로 배분할 예정임.³²⁾

2026년도 예산안에는 2025년 지정 3개소의 2차년도 지원분 30억원과 2026년 신규 지정 3개소의 1차년도 지원분 15억원 등 총 45억원이 반영됨.

□ 2025년도 추진상황을 보면, 당초 3개소를 선정하여 지원할 계획이었으나 10월 말 현재 충남 서천과 전남 신안의 2개소가 선정되어 보조금 일부만 집행되었고, 나머지 1개소는 추가 공모가 진행 중임.

이는 동 사업에 대한 지자체 수요가 당초 계획에 미달한 것으로 해석되며, 그럼에도 2026년도 예산안은 2025년 선정분 3개소와 2026년 선정 예정분 3개소를 전제로 편성되었음.

32) 그러나 2026년도 예산안 세부 산출내역을 보면, 2025년도 사업지는 2년차 20%, 2026년도 예정 사업지는 1년차 10%를 반영하였음.

◦ 1년차 3개소 × 100억원 × 국비50% × 10% = 15억원

◦ 2년차 3개소 × 100억원 × 국비50% × 20% = 30억원

□ 청년층의 경우 필수 인프라 확보에 대한 요구가 높고, 어선어업·양식업 분야 창업과 일자리 진입장벽 또한 높은 현실을 감안할 때, 동 내역사업은 청년 귀어인에게 주거·어업일자리·어촌계 가입 등을 패키지로 지원하는 통합형 귀어정책이라는 점에서 정책취지는 타당하다고 보임.

해양수산부는 지자체 수요가 계획에 미달한 사유로, 입주 대상을 39세 미만 청년으로 제한한 점과 부지 확보 지자체에 한해 공모 참여를 허용한 사업 구조 등을 제시하고 있음.

동 사업의 정책 취지 및 청년층에 대한 두터운 지원 필요성을 감안할 때, 해양수산부는 2026년도 예산안이 차질 없이 집행될 수 있도록 지자체 예산편성과 연계하여 사업 후보지를 조기에 확정하고 수요를 선제적으로 확보할 계획을 마련하는 한편, 사업요건을 보완하는 등 효과적인 사업 추진을 위한 제도 개선 방안을 강구할 필요가 있음.

3) 어선청년임대 사업³³⁾: 증액 예산의 실집행 확보를 위한 운영방식 보완 필요

□ 어선청년임대 사업은 49세 이하 어선어업 희망 청년에게 기존 어업인의 유�휴 연안어선을 매칭하여 임차료의 50%(월 250만원 한도)를 지원하고, 어업교육 및 멘토링을 병행하는 사업으로,

2026년도 예산안은 어선임대지원을 위한 15억 2,000만원과 청년어업인 역량강화를 위한 5억 2,500만원 등 총 20억 4,500만원이 편성되었음.

【 어선청년임대 사업의 최근연도 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2022		2023		2024		'25예산(7월기준)		'26 예산안
	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	
청년 어선임대 지원	300	300 (134)	300	300 (300)	750	750 (344)	750	600 (122)	1,520
청년어업인 역량강화	150	150 (150)	150	150 (150)	375	375 (375)	375	300 (197)	525

* 자료: 해양수산부

□ 동 사업은 2022년 신규 시범사업으로 추진되었으며, 한국수산자원공단이 보조사업자로서 사업을 수행하고 있음.

최근 결산 내역을 보면, 어선임대 지원과 병행되는 어업교육·멘토링

33) 회계(기금)-세부사업: 농특회계-어선청년임대(3145-303)

(청년어업인 역량강화 내역사업)은 집행이 원활한 반면, 청년 어선 임대 지원 내역사업의 집행률은 2022년 44.7%, 2024년 45.9% 수준에 그쳐 계획 대비 실적이 미흡한 것으로 나타남.

구체적으로 2022년·2023년에는 각 10건의 어선임대계약을 목표로 하였으나 실적은 각각 6건·12건으로 나타났고, 2024년·2025년에는 예산 규모가 확대됨에 따라 연 25건의 임대지원을 목표로 하였으나, 2024년 실적은 16건, 2025년 9월 말 기준 실적은 12건이 완료된 상황임.

【 청년 어선임대 내역 사업 운영 현황 】

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년 9월말
임대계약 목표 건수	10	10	25	25
청년 신청 건수	76	44	152	83
임대계약 체결 건수	6	12	22	12

* 자료: 해양수산부

□ 그간의 청년 신청 건수를 보면 2022년 76건, 2023년 44건, 2024년 152건, 2025년 83건으로 사업 수요는 존재하나, 어선 임대를 희망하는 선주와 청년 임차인 간 계약조건에 대한 합의가 원활히 이루어지지 않으면서 계약 실적이 수요에 미치지 못한 것으로 파악됨. 특히 적정 임대가격에 대한 이견, 양호한 상태의 임차 가능 어선 확

보의 어려움, 어로장비 미지원 등이 사업 활성화를 제약하는 주요 요인으로 지적되어 왔음.

- 2026년도 청년 어선임대 지원 내역사업 예산안은 지원대상 청년을 35명으로 확대하고, 지원비율도 70%로 상향하며, 어구구입 지원을 위한 예산을 추가로 반영하여 총 15억 2,000만원이 편성되었음.

【 청년 어선임대 지원 내역사업의 예산안 산출 근거 】

구 분	예산안 산출내역
-청년 어선임대 지원	15억 2,000만원
·어선임대비	35척 × 500만원 × 70% × 12개월 = 14억 7,000만원
·어구구입비	20인 × 500만원 × 50% = 5,000만원

* 자료: 해양수산부

2026년도 예산안에는 어구 구입 지원 예산이 반영되어 그동안 문제로 지적된 일부 요인을 해소하려는 노력이 확인되나, 임차 청년의 수요에 적합한 어선이 여전히 부족한 상황에서 지원 목표가 상향됨에 따라 관련 예산이 전액 집행될 수 있을지에 대해서는 불확실성이 있음.

따라서 해양수산부는 상태가 양호한 어선 확보, 임대조건 표준화 및 중재 기능 강화 등을 통해 증액된 예산이 실집행으로 연결될 수 있도록 운영방식을 보완할 필요가 있음.

4) 경영이양직불 사업³⁴⁾: 사업활성화를 위한 개선 방안 모색 필요

□ 수산공익직불제 사업의 내역사업인 경영이양직불은 어업 경영을 이양하고 은퇴하는 고령어업인의 소득안정과 젊은 후계 어업인 유입 촉진을 통해 어촌사회를 유지하기 위한 것으로,

2026년도 예산안은 은퇴 고령어업인 42명을 지원하기 위하여 5억 5,500만원이 편성되었음.

【 경영이양 직불금 사업의 최근연도 결산 현황 】

(단위: 백만원)

구 분	2021		2022		2023		2024		'25예산(7월기준)		'26 예산안
	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	예산	결산 (실집행)	
경영이양 직불금	3,966	466 (60)	3,966	466 (218)	500	254 (236)	466	377 (361)	466	414 (234)	555

* 자료: 해양수산부

□ 동 사업은 「수산업·어촌 공익기능 증진을 위한 직접지불제도 운영에 관한 법률」에 따라 2021년 도입되었음.³⁵⁾ 10년 이상 계속 어업에 종사한 고령 어업인(만 65세 ~ 만 75세)³⁶⁾이 어촌계원 자격을

34) 회계(기금)-세부사업: 농특회계- 수산공익직불제(3460-310)

35) 「수산업·어촌 공익기능 증진을 위한 직접지불제도 운영에 관한 법률」 제4조(공익직접지불제도의 구성) 공익직접지불제도는 다음 각 호의 직접지불제도로 구성한다.

2. 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제19조제1항의 어업의 경영을 이양하고 은퇴하는 고령어업인의 생활안정을 위한 **경영이양 직접지불제도**(이하 “경영이양 직접지불제도”라 한다)

36) 본 사업의 지원 대상은 만 65세 이상 만 75세 미만자이나, 2023년 4월 1일부터 2026년말까지 한시적으로 만 80세 미만까지로 대상자를 확대·운영 중임.

만 60세 이하 후계어업인에게 이양하는 경우, 어촌계 1인당 평균
결산소득을 기준으로 연 120만 원에서 최대 1,440만 원까지 직불금
을 지급함.³⁷⁾

- 경영이양직불 사업은 수협중앙회의 사전 조사 결과(2021~2030년
참여희망 6,720명)를 토대로, 전국 65세 이상 75세 미만 어촌계원
약 3만 명 중 10% 수준인 3,000명을 10년간 지원한다는 목표 하에
추진되었음.

그러나 2021년과 2022년에는 목표 수급인원 각 300명 대비 실제 수
급은 각 6명과 13명(누적)에 불과하였고,

이에 2023년부터는 목표 인원을 대폭 하향하여 2023년 38명, 2024
년 36명, 2025년 역시 36명을 기준으로 예산을 편성하였으나, 2023
년에는 누적 30명, 2024년에는 누적 36명, 2025년 9월말 기준 누적
44명으로, 연도별 신규 수급인원은 크게 증가하지 못하였음.

- 해양수산부는 동 사업 실적이 저조한 원인에 대하여 어업활동 연령
의 상향 추세, 기대수준 대비 낮은 지급단가, 어촌계에 최대한 잔류
를 희망하는 고령 어업인의 성향에 따른 것으로 설명하고 있음.

37) 연간 결산소득액이 200만 원 이하인 경우에는 연 120만 원을 지급하고, 2,400만 원을 초과하는
경우에는 연 1,440만 원을 지급하며, 결산소득이 200만 원 초과 2,400만 원 이하인 경우에는 해당
소득의 60%를 지급함.

- 2026년도 예산안은 42명을 지원하기 위한 예산이 반영되어, 신규 수급인원 6명 추가를 목표로 하고 있음. 동 사업은 실적 부진이 지속되고 있는데, 젊은 후계 어업인의 유입을 촉진한다는 당초 취지 및 목표를 고려할 때 사업 활성화를 위한 개선방안을 강구할 필요가 있음.

4. PBS 단계적 폐지: PBS 폐지에 따른 단점을 보완할 수 있는 제도 마련 필요

- 해양수산부 소관 직할기관(한국해양과학기술원, 선박해양플랜트연구소, 극지연구소)에 대한 PBS 단계적 폐지가 이루어질 경우 생길 수 있는 문제를 검토하여 재정구조 개편 시 이를 보완할 수 있는 제도를 마련할 필요가 있음

가. 사업 개요

- 과학기술정보통신부에서는 2025년 8월 ‘2026년도 국가연구개발사업 예산 배분·조정(안)’에 대해 발표하였고 그 중 [출연기관]과 관련한 내용이 포함되어 있는데, 해당 내용은 국가적 임무 중심으로 출연기관을 혁신하는 것으로 ‘인건비 채우기성’ 수탁 과제 중심의 출연금 재정구조를 출연기관 본질(중장기·대형연구)에 충실하여 임무 중심 연구에 집중할 수 있도록 개편하려는 취지임.
- 그 대상으로는 국가과학기술연구회, 과학기술분야 정부출연연구기관(23개), 특정연구기관 등 직할기관(24개)이 해당함.
- 구체적으로는 2030년까지 재정구조를 출연금 중심으로 단계적으로 개편하여 전체 예산의 80%, 소요 인건비 전체를 출연금으로 충당하는 것을 원칙으로 하여 매년 정부수탁과제 종료 규모를 기관 출연금으로 재배분하고, 이를 출연기관별 임무 중심 대형과제로 재설계하여 성과 창출을 극대화하려는 것임.

□ 기존 PBS³⁸⁾ 하에서는 인건비·운영비 확보 압박이 있기에 연구자가 인건비 채우기성 과제를 위주로 수탁하는 문제가 있어 연구에만 집중할 수 있도록 PBS를 단계적으로 폐지하여 임무 중심형으로 전환하려는 것임.

- 구체적으로는 현행 재정구조의 경우 기관출연금에 인건비, 경상비, 과제별 사업비로 구성되어 있고 정부수탁은 과제별 인건비, 직접비, 간접비로 구성되어 있는데, 이를 2026년~2029년에는 기관출연금에서 전략연구사업 신설·확대로 인건비 비중을 늘리고, 정부수탁은 수탁 규모를 축소하되 인건비는 지속 지급하는 형태로 단계적으로 변경해 나가려는 것임.

최종적으로 2030년에는 기관출연금에서 기본연구사업과 전략연구사업으로 인건비를 100% 충당하고, 정부수탁은 정책적으로 필요한 경우에만 수탁하며 인건비는 지급하지 않는 방식으로 제도가 변경됨.

38) 출연기관 연구자가 과제 수주를 통해 기관 인건비를 확보하는 제도(Project-Based System)

나. 검토의견

- 해양수산부 소관 공공기관 중 정부 부처가 직접 지휘·감독하는 연구기관에 해당하는 직할연구기관은 한국해양과학기술원(KIOST), 선박해양플랜트연구소(KRISO), 극지연구소(KOPRI) 3개가 있음.

각 기관은 기존에는 정부출연연구기관이었으나 「한국해양과학기술원법」이 2011년 제정되면서(2012년 시행) 국가과학기술연구회(NST) 소관에서 해양수산부 소관으로 변경되었고 현재는 직할연구기관에 해당함.

- 해양수산부 직할연구기관의 경우에는 현재 PBS 폐지와 관련한 공청회 등 논의 수렴이 진행중인 상황인데, 과학기술분야 정부출연연구기관과 같이 PBS가 폐지될 가능성이 높으므로 이하 PBS 폐지 시 고려해야 할 사항들에 대하여 각 기관별로 검토함.

1) 한국해양과학기술원(KIOST)

□ KIOST에 따르면 PBS를 단계적으로 폐지하는 경우 관리 중심이 아닌 현장(기관) 중심의 R&D 체계로의 전환, 대형과제(ISD) 운영에 따라 안정적인 인건비 확보 및 연구몰입형 연구환경 조성, ‘과제 중심’에서 ‘기관 중심’으로의 전환을 통해 국가 대형임무 수행이 가능해지는 등의 장점이 있음.

반면, 탑-다운 기획에 따른 ISD³⁹⁾와 기관 R&R⁴⁰⁾ 간 연계성 부조화, 완성형 기술개발 및 사업화뿐만 아니라 중소형 연구(R&R)의 지원이 위축되는 문제, 완성형 기술개발 및 사업화를 목표로 하는 경우 기초 분야 연구를 중점으로 하는 KIOST 입장에서는 연구 공백이 우려되는 문제 등의 단점 또한 있음.

【 KIOST 기본사업 및 수탁사업 비율 】

구분	기본사업비			수탁사업비
	R&R	ISD	합계	
2025	48%	-	48%	52%
2030	30%	50%	80%	20%

* 자료: 한국해양과학기술원(KIOST)

39) 기관전략개발단(Institute Strategic Development) : 국가 전략기술 등을 산학연과 함께 제품, 서비스 (End Product)로 구현하는 출연연구기관 기본사업

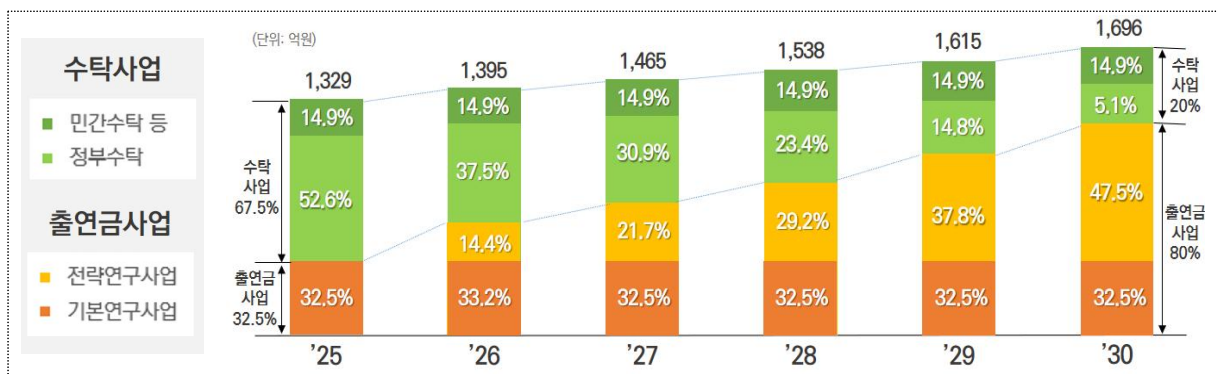
40) Role and Responsibility : 역할과 책임(각 출연연구기관별로 고유의 역할과 책임을 위해 정립)

2) 선박해양플랜트연구소(KRISO)

□ KRISO에 따르면 PBS를 단계적으로 폐지하는 경우 연구자원(출연금) 확대·결집을 통한 기술혁신으로 선박해양분야 중·단기 국가현안 해결 및 파급력이 큰 대형성과 창출이 가능해지고, 정부정책과의 연계 강화 및 산업계 수요기반 도전적 연구 추진에 도움이 된다는 것임.

그러나, 전략연구사업의 예산 규모를 유지·확대하지 못할 경우 인건비 및 경상비 확보를 위해 소액·다수 수탁사업 수주가 불가피한 문제가 생길 수 있음.

【 KRISO 연도별 출연금사업 비율(예상) 】



* 자료: 선박해양플랜트연구소(KRISO)

3) 극지연구소(KOPRI)

□ KOPRI에 따르면 장점은 임무 중심의 중장기·대형연구 수행을 통해 국가 임무에 부합하는 대형성과 창출이 가능하고, 정부정책 연계 강화 및 사회·경제적 가치 등의 대형성과 창출, 기관 중심의 대형과제 운영에 따른 연구몰입형 연구환경 조성 및 안정적 연구수행 기반 마련이 가능하다는 것임.

반면, 단점으로는 ISD와 기관 연구 분야와의 연계성 부조화 및 기관 기본 과제 구조조정이 심화될 우려가 있고, ISD는 사업화, 제품·서비스 등의 End Product 구체화 중심으로 설계되어 있으나 이는 KOPRI의 기초 생태·환경 모니터링 중심 연구와는 방향성이 상이한 점이 있다는 것임.

4) 종합

□ 종합하면, 출연연구기관 등에 대한 PBS 단계적 폐지는 출연금 재정 구조를 출연기관의 본질이라고 할 수 있는 중장기·대형연구 등에 충실하게 개편함으로써 임무 중심 연구에 집중할 수 있도록 하려는 데 그 의의가 있음.

□ 앞서 살펴본 해양수산부 소관 직할연구기관의 사례에서 알 수 있듯이 각 기관마다 연구분야에 차이가 있어 일괄적으로 폐지하는 경우 그에 따른 부작용이 생길 우려가 있음.

예를 들어, KIOST나 KOPRI는 기초 연구를 많이 수행하고 있는데 PBS의 폐지로 기초분야 연구에 대한 연구가 위축되는 문제가 생길 수 있고, 정부의 통제 강화로 연구기관별 연구 목적과 특성을 반영하지 못하여 연구의 다양성과 창의성을 저해할 우려도 있음.

□ 따라서 PBS 단계적 폐지에 따라 생길 수 있는 단점을 보완할 수 있는 제도를 마련함으로써 각 기관의 사정에 맞게 재정 구조가 정착할 수 있도록 해양수산부 차원에서도 지속적 관리가 필요할 것임.

- 해양수산부는 과학기술정보통신부의 제도 개편방안을 참조하여 각 출연연의 연구목적과 특성을 반영하여 제도를 보완할 수 있도록 과학기술정보통신부와 협의할 예정이라고 함.

Ⅲ. 회계 · 기금별 검토

1. 일반회계

가. 개 요

- 2026년도 일반회계 세입예산안의 규모는 892억원으로, 전년 대비 78.9%(△3,339억원) 감소하였는데, 그 사유는 기타경상이전 수입이 대폭 감소하였기 때문이다.

【 2026년도 일반회계 세입예산안 내역 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감 (B-A)	%
총 계	4,231	892	△ 3,339	△80.0
○ 관유물대여료	34	29	△5	△15.7
○ 기타이자수입및재산수입	41	70	29	71.2
○ 벌금,몰수금및과태료	2	1	△1	△50.7
○ 변상금및위약금	3	6	3	118.8
○ 가산금	0.3	0.2	-	△25.0
○ 기타경상이전수입	4,049	703	△3,346	△82.6
○ 면허료및수수료	-	1	1	712.5
○ 항공항만및용수수입	61	47	△14	△22.5
○ 실습수입	1	0.3	△1	△73.1
○ 잡수입	18	22	4	24.0
○ 고정자산매각대	9	9	-	-
○ 토지및무형자산매각대	7	1	△6	△92.4
○ 재고자산매각대및유동자산	2	-	△2	△84.2
○ 융자금 회수	4	2	△1	△34.8

* 자료: 해양수산부

□ 2026년도 일반회계 세출예산안의 규모는 3조 2,371억 원으로, 2025년 (3조 4,203억 원) 대비 53.5%(△1,831억 원) 감소하였고, 일반지출은 11.5%(2,118억 원) 증가하였으며, 교통시설특별회계(항만계정) 전출금은 25.0%(△3,950억 원) 감소하였음.

【 2026년도 일반회계 세출예산안 내역표 】

(단위 : 억 원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증 감	
			(B-A)	%
총 계	34,203	32,371	△1,831	△53.5
○ 일반지출	18,424	20,542	2,118	11.5
○ 회계간거래	15,780	11,830	△3,950	△25.0

* 자료: 해양수산부

□ 주요 증감내역을 보면, 차세대 쇄빙연구선 건조(R&D)사업은 610억 7,900만원으로 2025년(78억 6,100만원) 대비 677%(532억 1,800만원), 선박해양플랜트연구소 운영지원(R&D)사업은 610억 2,900만원으로 2025년(402억 7,900만원) 대비 51.5%(207억 5,000만원) 증가한 반면, 해양문화시설 건립 및 운영사업은 608억 1,700만원으로 2025년(800억 6,700만원) 대비 24.0%(△192억 5,000만원), 해양조사선 건조 및 운영사업은 2025년 대비 131억 9,100만원이 감소되었음.

【 2025년도 일반회계 세출예산안 주요 증감내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
- 차세대 쇄빙연구선 건조 사업(R&D)	18,103	79	611	532	677.0
- 선박해양플랜트연구소 운 영지원(R&D)	36,978	403	610	208	51.5
- 해양문화시설 건립 및 운 영사업	111,054	801	608	△193	△24.0
- 해양조사선 건조 및 운영	30,489	220	88	△132	△60.0

* 자료: 해양수산부

나. 주요사업별 검토의견

1) 우수해양생태계 보호사업 : 갯벌유산보전원 건립사업에 대한 법적 근거 마련 및 철저한 집행관리 필요

- 해양수산부는 내역사업인 「갯벌유산보전원 건립」 사업과 관련하여 갯벌유산보전원 설립과 관련한 법적 근거를 조속히 마련하고, 편성된 예산이 연례적으로 이월되거나 불용되었으므로 이월된 예산이 재차 불용되지 않도록 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「우수해양생태계 보호사업」은 세계자연유산에 한국의 갯벌을 등재한 이후 세계유산의 탁월한 보편적 가치(OUV)의 보전을 위한 통합관리 체계의 구축을 지원하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년도 대비 148억 1,600만원(127.7%) 증액된 264억 1,200만원이 편성되었음⁴¹⁾.

【 2026년도 우수해양생태계 보호사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(10월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본 예산 (A)	집행		(B-A)	%
우수해양생태계 보호사업	3,076	11,596		26,412	14,816	127.7

41) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-우수해양생태계 보호사업(1031-310)

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「갯벌유산보전원 건립사업」은 유네스코가 세계자연유산으로 등재된 한국의 갯벌에 대하여 통합관리를 실시하라는 권고한 것을 배경으로 이를 위한 ‘갯벌 세계자연유산 보전원’을 전라남도 신안에 건립하는 사업으로, 2026년도 예산안에는 10억 5,700만원이 편성되었음.

【 갯벌유산보전원 건립사업 개요 】

구 분	갯벌유산보전원 건립사업				
사업목적	갯벌세계유산지역 확대 및 통합관리체계 마련 등 추진을 위한 전담기관으로 갯벌유산보전원 건립				
주요시설	전시교육시설, 연구시설, 행정시설				
건립위치	전라남도 신안군 압해읍 동서리 일원				
사업규모	구분	내용			
	부지면적	41,221	지상1층 (전시영역)	전시실	926
				체험실	
				대강당	
				공용공간 등	
	건축면적 (연면적)	8,025	지상2층 (사무영역)	연구실	320
				사무실	
				문서고	
				공용공간 등	
사업주체	해양수산부				
사업기간	2023년~2026년(4년간)				
총사업비	총 329억 7,000만원(국비 100%)				
추진계획	○ 보전원 설계·건축 인허가 완료 및 공사계약 추진(“25.下) ○ 보전원 부지정리·가설시설·파일공사 등 건축공사 착공(“26.上)				

* 자료 : 해양수산부

【 2026년도 예산안 산출 내역 】

갯벌유산보전원 건립 : (‘26) 1,057백만원

- (요구) 총사업비 관리대상 사업으로 갯벌 세계자연유산 보전원 착공을 위한 사업(공사·감리) 추진
- (산출) 건립공사비[총사업비 32,979백만원×기초공사 공정율(8%)]
- 비목: 실시설계비(650백만원), 공사비(231백만원), 감리비(156백만원), 시설
부대비(20백만원)

* 자료 : 해양수산부

□ 우리나라의 갯벌은 멸종위기 철새의 기착지 등 생물 다양성 보존을 위한 중요한 서식지로 기능하고 있으며, 2021년에는 그러한 생태적 가치를 인정받아 충남 서천, 전북 고창, 전남 신안·보성·순천 일대의 갯벌이 유네스코 세계자연유산으로 지정된 바 있음⁴²⁾.

갯벌의 생태적 가치가 국내외적으로 높은 평가를 받고 있고, 이와 관련하여 유네스코 세계유산위원회에서는 갯벌세계유산지역의 확대와 통합관리체계 마련 등을 권고하고 있는데, 해양수산부에 따르면 갯벌 세계유산보전원을 건립함으로써 갯벌세계유산지역 확대 및 통합관리 체계 마련 등 추진을 위한 전담기관의 역할을 담당하도록 할 것 이라는 입장임.

42) 유네스코 갯벌세계유산 등재 현황

명 칭	합계	유산지역	완충구역*		
			소 계	육 역	해 역
총면적	2,030.03	1,284.11	745.92	585.1	160.82
서천 갯벌	104.66	68.09	36.57	40	32.57
고창 갯벌	74.11	55.31	18.80	3.82	14.98
신안 갯벌	1,773.4	1,100.86	672.54	573.22	99.32
보성·순천 갯벌	77.86	59.85	18.01	4.06	13.95

【 유네스코 세계유산위원회 권고사항 】

- ① 제48차 세계유산위원회('25년 잠정)까지 9개 철새 중요지역(군산, 부안, 인천, 무안, 고흥, 여수, 화성, 아산, 당진)에 대한 유산지역 확대(2단계 확대) 권고
- ② 2단계 확대 유산지역 간 경계를 명확히 하며, 필요하다면 완충구역 확대
- ③ 1단계 및 2단계 확대 유산지역을 포함하는 갯벌 세계유산 통합관리체계 구축
- ④ 유산의 보전에 부정적 영향을 줄 수 있는 추가적인 개발에 대한 관리
- ⑤ (권장) 멸종위기 철새 보호를 위한 동아시아-대양주 철새 이동경로 국가들과 중국 '황해-보하이만 철새보호구('19년 등재)'와 협력 강화

* 자료 : 해양수산부

□ 그런데, 동 사업의 예산 집행현황을 보면 2023년도, 2024년도 예산의 대부분이 집행되지 않아 차년도로 이월되거나 불용('23년 10억 4,400만원 이월, '24년 42억 6,400만원 불용)되었고, 올해의 경우에도 집행이 전혀 이루어지지 않아 전액 이월될 것으로 예상되는 등 지속적으로 사업 지연으로 예산 이월이 발생하고 있는 상황임.

- 특히, 2024년도 부처 재정사업 자율평가에서는 갯벌유산보전원 건립의 행정절차(적정성 검토, 총사업비 협의) 이행 등 설계 순연에 따른 2024년도 예산 전액 불용에 따른 집행을 저조를 사유로 미흡 평가를 내린 바 있음.

【 갯벌유산보전원 건립사업 예산 집행현황 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액 (A)	이월액 (B)	예산현액 (C=A+B)	집행액 (D)	차년도 이월액 (F)	불용액 (G)
2023	2,000	-	2,000	956	1,044	-
2024	3,227	-	4,264	-	-	4,264
2025	2,743	-	2,743	-	2,743 (이월 예상액)	-

* 자료: 해양수산부

□ 또한, 갯벌유산보전원 설립에 따른 법적근거 마련 필요성에 따라 우리 위원회에 「갯벌 및 그 주변지역의 지속가능한 관리와 복원에 관한 법률 일부개정법률안」이 발의되어 해양수산법안심사소위원회에서 수정가결되었고, 현재 국회 법제사법위원회에 계류되어있음.

□ 해양수산부 및 발의된 법안에 따르면 갯벌유산보전원이 건립되면 ① 갯벌세계유산의 탁월한 보편적 가치 등에 대한 조사·연구, ② 「세계유산의 보존·관리 및 활용에 관한 특별법」에 따른 시행계획 및 사업계획의 이행, ③갯벌세계유산 관련 국제 교류협력 촉진 및 네트워크 구축, ④갯벌세계유산과 관련된 교육, 홍보와 출판물의 제작·보급 등 사업을 실시하게 되므로⁴³⁾ 조속히 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

□ 따라서 해양수산부는 갯벌세계유산보전원 건립사업이 ①지속적으로 지연되고 예산이 불용되어 온 점, ②설립과 관련한 법적 근거가 필요한 점을 고려하여 조속히 법적근거를 마련하고, 이월된 예산이 재차 불용되지 않도록 사업 관리를 철저히 할 필요가 있음.

43) 「갯벌 및 그 주변지역의 지속가능한 관리와 복원에 관한 법률 일부개정법률안(2201878)」
안 제30조의2(갯벌세계자연유산 보전원의 설립) ① 갯벌세계유산의 통합적 보존·관리 및 활용을 위하여 갯벌세계자연유산 보전원(이하 “보전원”이라 한다)을 둔다.

② 보전원은 법인으로 한다.

③ 보전원은 다음 각 호의 사항에 관한 사업을 수행한다.

1. 갯벌세계유산의 탁월한 보편적 가치 등에 대한 조사·연구

2. 「세계유산의 보존·관리 및 활용에 관한 특별법」에 따른 시행계획 및 사업계획의 이행

3. 갯벌세계유산 관련 국제 교류협력 촉진 및 네트워크 구축

4. 갯벌세계유산과 관련된 교육, 홍보와 출판물의 제작·보급

5. 그 밖에 보전원의 설립 목적을 달성하기 위하여 필요한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

2) 선박해양플랜트연구소 운영지원 : 선박해양플랜트연구소 연구개발 사업의 사업화 성과 관리를 통한 예산 효과성 증진

- 해양수산부는 선박해양플랜트연구소 운영과 관련한 지속적인 지원에도 불구하고 기술 실적이나 사업화성고가 저조한 점을 고려하여 해당 원인을 다각적으로 점검하고, 사업 기획 단계에서부터 시장 수요에 적합한 기술개발 과제를 기획 및 지원하여 사업화 성과를 관리할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「선박해양플랜트연구소 운영지원 사업」은 선박해양플랜트 분야 원천 기술개발, 응용 및 실용화 연구 등 종합 연구역량 수월성 확보를 통하여 국가 현안을 해결하고 국제표준을 선도하고자 선박해양플랜트 연구소의 운영을 지원하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년도 대비 207억 5,000만원(51.5%) 증액된 610억 2,900만원이 편성되었음⁴⁴⁾.

【 2026년도 선박해양플랜트연구소 운영지원 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본예산 (A)	집행		(B-A)	%
선박해양플랜트 연구소 운영지원	36,978	40,279	36,299	61,029	20,750	51.5

44) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-선박해양플랜트연구소 운영지원(1110-302)

(나) 검토의견

- ☐ 선박해양플랜트연구소는 선박해양플랜트분야 원천기술개발, 응용 및 실용화 연구 등 종합 연구역량 수월성 확보를 통하여 국가 현안문제를 해결하고, 국제표준을 선도하는 연구를 수행하는 것을 목적으로 한국 해양과학기술원 산하 부설기관으로 설립⁴⁵⁾되었음.

【 선박해양플랜트연구소 운영지원 사업 예산집행 현황 】

(단위 : 백만원, %)

구분	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2022	40,030	39,700	39,700	1,008	40,708	39,884	824	-	99.6
2023	45,706	45,013	45,013	824	45,837	44,527	1,310	-	97.4
2024	37,476	36,978	36,978	1,169	38,147	37,522	625	-	100.1
2025.7	40,279	36,299	36,299	625	36,924	25,712	-	-	63.8

* 자료: 해양수산부

- ☐ 「한국해양과학기술원법」에 따르면, 국가·지방자치단체 등은 해양과기원의 설립·건설·연구·운영 및 해양분야 우수 전문인력 양성에 소요되는 경비에 충당하게 하기 위하여 출연금을 지급할 수 있다고 규정하고 있는데⁴⁶⁾, 이에 근거하여 해양수산부에서는 해양과학기술원을 비롯하여 선박해양플랜트연구소에 출연금을 지급하고 있음.

45) 「한국해양과학기술원법」

제4조(사무소 등) ① 해양과기원의 주된 사무소의 소재지는 정관으로 정한다.

② 해양과기원은 정관으로 정하는 바에 따라 부설기관 또는分院(分院)을 설치할 수 있다.

46) 「한국해양과학기술원법」

제10조(출연금) ① 국가·지방자치단체 또는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관은 해양과기원의 설립·건설·연구·운영 및 해양분야 우수 전문인력 양성에 소요되는 경비에 충당하게 하기 위하여 해양과기원에 출연금(出捐金)을 지급할 수 있다.

□ 선박해양플랜트연구소는 2026년에 기본사업 및 이에 대한 예산구조를 개편하는 계획을 수립했는데, 기존의 Role and Responsibility(R&R) 중심에서 전략기술 및 성과중심으로 개편하여 6개 대과제, 12개 중과제를 4개 대과제, 9개 중과제로 하는 선택과 집중 전략을 추진할 예정이다.

【 2026년 선박해양플랜트연구소 기본사업 구성 】

(단위 : 백만원)

대과제	중과제	'25	'26	증감
대과제1 첨단선박 핵심원천기술 개발	선박 운항성능 고도화 핵심기술 개발	1,792	1,500	△292
	미래선박 핵심기술 개발	9,503	5,260	△4,243
	소계	11,295	6,760	△4,535
대과제2 미래 해양플랜트 핵심기술 개발	신개념 해양플랜트 기반기술 개발	1,062	1,062	-
	해양에너지·자원 실용화 기술개발	2,619	2,619	-
	소계	3,681	3,681	-
대과제3 해양 디지털 및 안전환경 기술 개발	첨단 해양장비 및 ICT 융복합 기술개발	3,206	2,228	△978
	해양교통 및 해양사고 대응 기술개발	2,197	2,197	-
	소계	5,403	4,425	△978
대과제4 선박해양기술 성과확산 극대화	조선해양산업 실용화 지원사업(신규)	-	3,650	3,650
	선박해양기술 산학연 협력 촉진사업(신규)	-	1,450	1,450
	정책협력연구 및 지역전략산업 지원사업	1,896	2,319	423
	소계	1,896	7,419	5,523

「전략연구사업」 지능형 전동화 선박 개발		5,463	5,463
「전략연구사업」 고효율 선상탄소포집시스템 상용화		5,313	5,313
「전략연구사업」 20MW+급 부유식 수직축 해상풍력 독자모델 개발		3,789	3,789
「전략연구사업」 AI기반 특수선박설계 지원시스템 개발		2,185	2,185
「전략연구사업」 국제적 수준의 극지운항선박 성능평가 기술 개발		3,277	3,277
합 계	22,275	42,312	20,037

* 자료: 선박해양플랜트연구소

□ 그런데, 그동안 선박해양플랜트연구소의 총예산 대비 민간 기술이전 및 사업화 실적을 보면, 기술이전은 연구비 대비 1% 수준으로 저조하고, 사업화가 투입된 예산에 비하여 활발히 이루어지지 못하였다는 것을 알 수 있음.

- 구체적으로는 2023년 정부출연금 및 정부수탁, 민간수탁 등을 통한 선박해양플랜트연구소의 총 예산은 1,323억 200만원이었는데 기술이전 계약액 수준은 낮은 상황임.

【 선박해양플랜트연구소 재정구조 현황 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	총 예산			
	출연금	정부수탁	민간수탁 등	소계
2023	45,706 (34.5)	71,883 (54.3)	14,713 (11.1)	132,302 (100.0)
2024	46,096 (36.4)	62,244 (49.1)	18,427 (14.5)	126,767 (100.0)
2025	43,157 (32.7)	69,851 (52.9)	18,938 (14.4)	131,946 (100.0)

* 자료: 선박해양플랜트연구소

【 선박해양플랜트연구소 기술이전 현황 】

(단위: 건, 백만원)

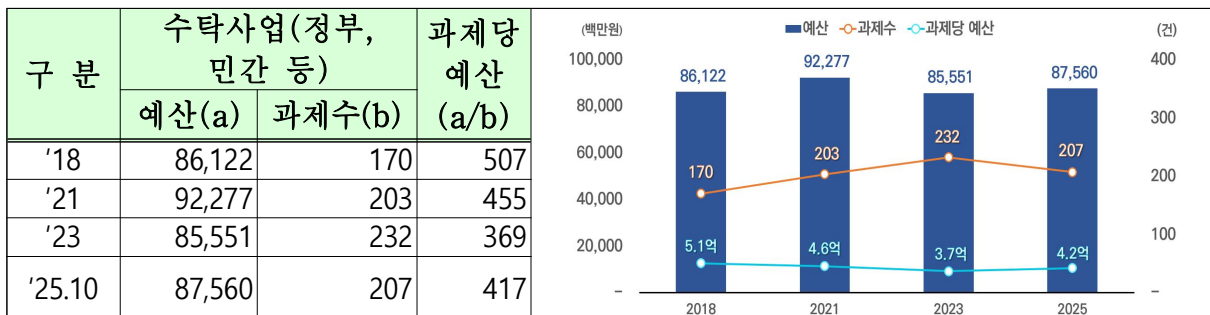
구 분	'22	'23	'24	'25.10	합계
기술이전 계약 건수 (무상 포함)	15	36	20	14	85
기술이전 계약액 (계약 총액)	512	1,058	3,005	414	4,989
기술이전 수입액 (연도별 징수액)	481	566	588	240	1,875

* 자료: 선박해양플랜트연구소

□ 또한, 2018년부터 2025년까지 선박해양플랜트연구소 수탁사업 과제를 봤을 때 대략 200개 안팎의 과제를 매년 수행하고 있으나 기술이전 계약 건수는 과제와 비교했을 때 충분한 사업화 성과를 내고 있다고 보기 어려움.

【 선박해양플랜트연구소 수탁사업 과제당 예산 】

(단위: 건, 백만원)



* 자료: 선박해양플랜트연구소

□ 선박해양플랜트연구소의 주된 임무는 원천기술 개발, 응용 및 실용화 연구를 수행하는 것으로, 기술사업화 실적은 연구개발에 따른 결과 지표에 해당함.

기관 차원에서도 산업계와 적극 소통하면서 기술사업화의 활성화가

필요하다는 점을 인지하고 2025년 4월 ‘기술사업화 협의체’를 출범하여 연구소가 지닌 보유기술 활용지원 등을 통하여 산업현장 적용을 촉진하고, 창업 투자 전담기관과의 협업을 통해 기술이전, 시제품 제작, 판로 확보 등 기업의 기술사업화 전(全) 주기를 지원할 예정이라고 설명함.⁴⁷⁾

- 최근 국제적으로 조선해운분야에서 기술패권 경쟁이 심화되는 한편, 탈탄소 글로벌 규제가 강화되고 있는 상황으로 관련된 선박해양플랜트 분야 기술 확보가 매우 중요해지고 있어, 향후 R&D 결과를 활용한 사업화성과를 제고하여 조선해운분야산업 성장을 견인할 필요가 있음.

특히, 2026년에 예산안은 이러한 대내외적 상황 및 선박해양플랜트 연구소의 연구, 개발 필요성 등을 인정하여 전년도 대비 출연금 수준이 50%이상 상승되었음.

- 따라서 해양수산부는 선박해양플랜트연구소 운영과 관련한 지속적인 지원에도 불구하고 기술실적이나 사업화성과가 저조한 점을 고려하여 해당 원인을 다각적으로 점검하고, 사업기획 단계에서부터 시장수요에 적합한 기술개발 과제를 기획 및 지원하여 사업화성과를 개선하고 예산의 효과성을 확대하기 위한 노력을 기울이도록 할 필요가 있음.

47) 협의체 운영(3차례 회의)을 통해 기업 수요기술 17건을 발굴하였고, 2025년 12월 기술사업화 추진 기술을 최종 선정하여 2026년에는 착수에 들어갈 예정임. 또한, 신규추진되는 조선해양산업 실용화 지원사업 및 선박해양기술 산학연 협력 촉진사업의 경우에는 해사분야 기업·기관 조선해양 산업계 회사 등을 대상으로 하여 수요조사를 실시한 바 있음.

3) AI응용제품 신속상용화 지원사업 : 예산편성 및 사전 준비 관련 보완 필요

- 해양수산부는 AI응용제품 신속상용화 지원사업이 신규 사업으로 추진되는 만큼 사업 준비 및 사후 성과관리를 철저하게 하여 연구개발 사업에 준하여 관리가 이루어질 수 있도록 하고, 대규모 재정 투입이 예정된 사업인 만큼 사업추진 과정에 문제가 발생하지 않도록 일정 전반을 보다 면밀하게 관리해야 할 것임

(가) 사업 및 예산안 개요

- 「AI응용제품 신속상용화 지원사업」은 정부 부처 합동으로 산학연 역량을 집결하여 AI 융합산업 중 단기 내 성과창출이 가능한 유망 분야를 선정하여 집중 지원하는 AX-Sprint(전력질주) 프로젝트를 추진하는 것으로, 2026년도 예산안은 450억이 편성되었음⁴⁸⁾.

【 2026년도 AI응용제품 신속상용화 지원사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(10월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본예산 (A)	집행		(B-A)	%
AI응용제품 신속상용화 지원사업				45,000	45,000	순증

48) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-AI응용제품 신속상용화 지원사업(2031-320)

(나) 검토의견

□ 최근 국제적으로 인공지능과 관련한 글로벌 경쟁이 심화되는 가운데 원천기술의 개발만큼이나 인공지능전환(AI)과 그 적용이 매우 중요해지고 있음.

기업의 의사결정·제품개발 등을 혁신하는 AI 전략은 모든 산업에서 필수적이며, 정부는 AI 융합산업 중 단기 내 성과창출이 가능한 유망 분야를 선정하여 집중 지원하는 AI-Sprint(전력질주) 프로젝트를 추진함으로써 ①AI 관련 제품·서비스 신시장 창출, ②기존 제조·서비스 기업들의 AI 가속화, ③새로운 AI 전문기업 육성, ④AI 관련 국민 체감도와 인식 제고를 도모하고 있음.

□ 동 사업은 2026년부터 2027년까지 산업통상자원부, 과학기술정보통신부, 해양수산부 등 10개 부처⁴⁹⁾에서 추진하며, 총사업비는 1조 1,571억원(국비 9,340억원)이고, 그 중 해양수산부는 937.5억원(국비 750억원)을 투입할 계획임.

【 AI 응용제품 신속 상용화 지원사업 총사업비 현황 】

부처	물량	총 사업비(억원)	국비(억원)	부처	물량	총 사업비(억원)	국비(억원)
산업부	65개	2,625	2,100	농림부	30개	1,125	900
복지부	31개	975	780	환경부	15개	750	600
해수부	25개	937.5	750	국토부	29개	1,450	1,160
중기부	45개	1,687.5	1,350	과기부	20개	1,000	800
국방부	30개	833.33	750	식약처	10개	187.5	150

* 자료 : 해양수산부

49) 산업통상부, 과학기술정보통신부, 재정경제부, 보건복지부, 농림축산식품부, 해양수산부, 기후에너지환경부, 국방부, 국토교통부, 중소벤처기업부, 식품의약품안전처 등

- AX-Sprint(전력질주) 프로젝트를 구체적으로 보면, 지원 유형을 ‘Type 1’과 ‘Type2’로 나누어 1~2년 내 성과도출이 가능한 제품·서비스 상용화를 지원하는 것으로 ‘Type 1’은 1년 내 즉시 개발가능하며 시장에 빠르게 침투 가능한 품목을 단년도에 지원하고, ‘Type2’는 국민 활용도가 높고 파급력이 큰 핵심 품목을 2년간 지원하는 것임.

해양수산부는 해양수산업계 내 기술 고도화 정도나 상용화 소요 예상기간을 감안하여 단년 지원대상 5개사(‘Type 1’)와 2년 지원대상 15개사(‘Type2’)에 대하여 해양수산과학기술진흥원(KIMST)을 통한 출연 방식으로 지원할 예정임.

【 AI응용제품 신속상용화 지원사업 개요 】

- (목적) 정부 부처 합동으로 산학연 역량을 집결, 유망 AI 융합분야 에서 1~2년 내 성과도출이 가능한 제품·서비스 상용화 지원
- (사업기간) 2026년~2027년
- (사업방식) 출연(민간 매칭 10~20%)
- (사업규모) 해양수산 업계 내 기술 고도화 정도나 상용화 소요 예상 기간를 감안하여 단년 지원대상 5개사와 2년 지원대상 20개사 예정
- 해양수산부 소관 사업비: 937.5억원(국비 750억원)
 - (Type1: 5개社) 기술성숙도(TRL)가 높아 1년內 즉시 개발 가능하며, 시장에 빠르게 침투 가능한 과제
 - (Type2: 20개社) 국민 활용도가 높고, 파급력이 큰 핵심 프로덕트로 개발에 시간이 필요

* 자료 : 해양수산부

【 2026년도 AI응용제품 신속상용화 지원사업 】

사업명	자부담	지원대상	지원조건/ 전담기관	추진방식	2026년도 예산안
AI응용제품 신속 상용화 지원사업	10~20%	기업	출연/ KIMST	공모 (자유공모)	사업출연금(350-02): 450억원 - (타입1) 5개×30억 = 150억원 - (타입2) 20개×15억 = 300억원

* 자료 : 해양수산부

□ 다만, 동 사업과 관련하여서는 다음의 사항에 대한 검토가 필요함.

□ 동 사업은 AI를 적용해 물리적인 제품·서비스(Product)로 제공하는 기술사업화 내용이 주된 내용으로 “R&D 성격이 혼재된 일반사업”으로 판단되는데, 일반사업으로 편성되는 경우 향후 성과관리가 미흡해지거나 R&D사업이 거쳐야 하는 과학기술정보통신부의 심의⁵⁰⁾를 거치지 않아 사업의 타당성에 대한 검증이 어려워질 수 있음.

따라서, 국내 산학연 역량을 총집결하여 신속한 AI전환을 적용한다는 동 사업의 목적을 감안할 때, 사업계획을 면밀히 수립하고, 과제 선정 이후에 엄격한 성과관리 수행이 가능하도록 준비할 필요가 있음.

50) 「과학기술기본법」

제12조의2(국가연구개발사업 예산의 배분·조정 등) ① 국가연구개발사업과 관련된 중앙행정기관의 장은 해당 기관의 다음다음 연도 국가연구개발사업의 투자우선순위에 대한 의견을 매년 10월 31일까지 과학기술정보통신부장관과 기획예산처장관에게 제출하여야 한다.

② 관계 중앙행정기관의 장은 「국가재정법」 제28조에 따라 기획예산처장관에게 제출하는 해당 회계연도부터 5회계연도 이상의 기간 동안 예정된 신규사업 및 기획예산처장관이 정하는 주요 계속사업 중 국가연구개발사업 관련 중기사업계획서를 매년 1월 31일까지 과학기술정보통신부장관에게 제출하여야 한다.

③ 과학기술정보통신부장관은 제2항에 따른 중기사업계획서를 검토하고, 과학기술자문회의의 심의를 거쳐 제7조의2제3항에 따른 국가연구개발투자의 방향과 기준을 매년 3월 15일까지 기획예산처장관 및 관계 중앙행정기관의 장에게 알려야 한다.

④ 관계 중앙행정기관의 장은 「국가재정법」 제31조제1항에 따라 기획예산처장관에게 제출하는 해당 기관의 예산요구서 중 국가연구개발사업 관련 예산요구서를 매년 5월 31일까지 과학기술정보통신부장관에게 제출하여야 한다.

⑤ 과학기술정보통신부장관은 제1항·제2항 및 제4항에 따라 관계 중앙행정기관의 장이 각각 제출한 국가연구개발사업의 투자우선순위에 대한 의견과 국가연구개발사업 관련 중기사업계획서 및 예산요구서에 대하여 제12조에 따른 국가연구개발사업의 조사·분석·평가와 연계하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항을 마련하고, 과학기술자문회의의 심의를 거쳐 그 결과를 매년 6월 30일까지 기획예산처장관에게 알려야 한다.

1.~9. (생략)

- 다음으로, 해양수산부는 동 사업이 프로그램 예산 분류상 ‘교통 및 물류’ 분야에 편성⁵¹⁾되어, 「국가재정법」 제38조제1항제4호에서 열거한 ‘사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림 해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업’에 해당되지 아니하므로 예비타당성조사 실시대상 사업에 해당하지 않는다고 설명하고 있음.

해양수산부는 동 사업이 해양수산부 포함 10개 정부부처에서 추진하는 대규모 신규사업인만큼 수행기관인 해양수산과학기술진흥원(KIMST)과 함께 예비타당성조사에 준하는 정도의 사업수요 파악, 과제규모 및 추진방안 등 구체적인 사업계획을 조속히 수립할 필요가 있음.

또한, 동 신규사업의 총사업비가 937억 5,000만원(국비 750억원)으로 대규모 재정 투입이 예정된 사업이므로 사업추진 과정에 문제가 발생하지 않도록 일정 전반을 보다 면밀하게 관리할 필요가 있음.

51) ‘(분야) 교통 및 물류 - (부문) 물류 등 기타 - (프로그램) 해양산업육성 및 영토관리’ 분류

4) 국가 어업 AX 플랫폼: 신규사업 준비 철저 필요

- 국가 어업 AX 플랫폼 사업은 새로운 방식으로 추진되는 신규사업으로 ① 어촌 어항공단의 자금조달이 「어촌·어항법」에서 규정한 방식에 부합하도록 예산 비목을 재검토할 필요가 있으며, ② 예산 집행가능성에 대한 국회 심사가 원활히 이루어질 수 있도록 구체적인 사업계획을 조속히 마련하여 예산안 심사 시 국회에 제출할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

- 「국가 어업 AX 플랫폼」 사업은 정부가 자금을 선 출자하여 수산업의 스마트화를 위한 특수목적법인(SPC) 구성을 촉진하고, 어업단체와 AI·플랫폼 기업 간의 상생 발전을 촉진하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 신규로 102억원이 편성되었음.⁵²⁾

【 2026년도 국가 어업 AX 플랫폼 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산(A)	집 행		(B-A)	%
국가 어업 AX 플랫폼	-	-	-	10,200	10,200	순증

* 자료: 해양수산부

52) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-국가 어업 AX 플랫폼(2035-305)

(나) 검토의견

□ 국가 어업 AX 플랫폼 사업은 스마트수산업 혁신 선도지구⁵³⁾ 내에 중소어업인과 첨단기술기업이 공동으로 참여하는 특수목적법인(SPC)을 구성하고, 이를 기반으로 스마트양식업을 추진하려는 것으로,

스마트수산업 전 과정에서 발생하는 영업이익을 지분형태로 공유함으로써 중소어업인과 민간기업 간의 경쟁 및 갈등을 완화하고, 수익 배분 등에 관한 상생협력 구조를 제도적으로 체계화하려는 신규 사업임.

□ 해양수산부는 그간 스마트양식클러스터 지원사업⁵⁴⁾ 등을 통해 양식장에 첨단인프라 구축 시 보조금을 지급하여 초기투입 비용을 경감하는 방식으로 지원해왔으나, 공모방식·비용보조 중심의 지원 구조로 인해 기업 진출에 대한 기존 어업인의 반발이 컸고, 이로 인해 안정적인 연구 및 현장실증 환경 조성이 어려웠음.

이에 해양수산부는 AI기술을 접목한 스마트양식업으로의 전환을 위한 새로운 추진방식으로서 동 사업을 도입한 것임.

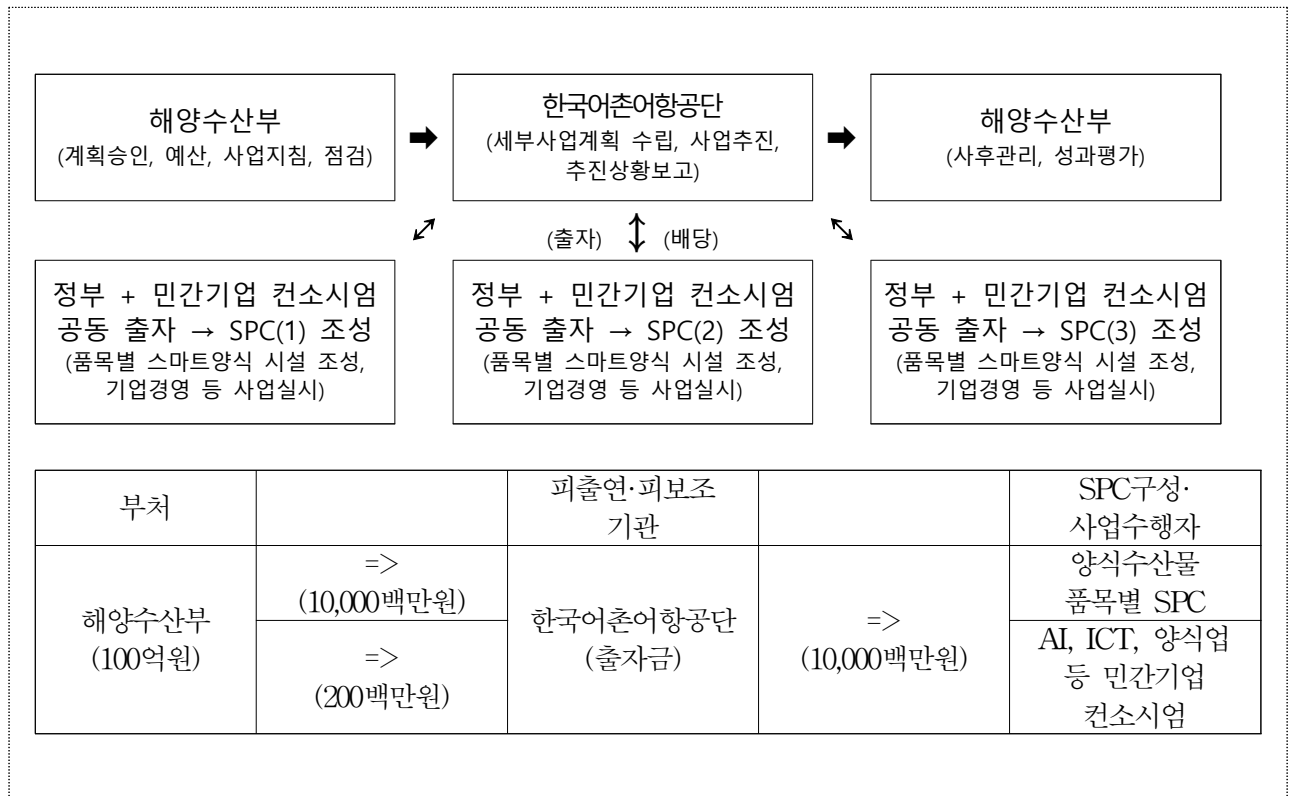
53) 해양수산부는 「양식산업발전법」 제60조(양식산업단지의 지정 및 조성 등)에 따라 스마트 수산업 혁신 선도지구를 지정할 예정이며, 향후 별도 법령을 제정한다는 계획임

54) 스마트양식클러스터 사업은 ICT·데이터 기반의 스마트 양식기술을 실증하고, 생산·유통·가공 등 연관산업을 집적화하는 대규모 양식단지를 조성하려는 것으로, 부산(연어, 24.3.준공·운영중), 강원(연어, ~'25), 포항(연어), 신안(새우, ~'26상), 제주(넙치, ~'26하), 당진(바다송어, 25.3.신규 선정) 등 6개소에 사업을 추진 중임.

□ 2026년도 예산안에는 국가 어업 AX 플랫폼 구성을 위한 출자금 100억원과 운영비 2억원 등 총 102억원이 편성되었으며, 해양수산부는 2027년까지 매년 100억원을 출자하고, SPC 설립 과정에서 민간 참여수요·산업성과 및 사업관리기관(한국어촌어항공단)의 수행 역량 등을 평가한 뒤, 투자 규모를 증액하여 사업을 점진적으로 확대 추진할 계획임.

□ 동 사업은 해양수산부가 예산안 100억원을 한국어촌어항공단에 출자하고, 한국어촌어항공단이 이를 다시 국가 어업 AX플랫폼 SPC 설립 과정에서 출자하는 구조로 설계되었음.

【 국가 어업 AX 플랫폼 사업 체계도 】



* 자료: 해양수산부

현재 해양수산부는 민간을 최대주주로 하여 민간 주도의 사업추진과 수익성을 높이되, 공공이 일정지분을 갖춰 사업균형을 유지할 수 있도록 운영한다는 방침이며, SPC 지분구조를 총 출자금 500억원으로 가정, 어촌어항공단(정부출자)과 수협이 각 100억원(40%, 20%+20%)씩 출자하고, 나머지 300억원(60%)을 민간기업 컨소시엄에서 출자하는 것으로 계획하고 있음.

【 국가어업 AX플랫폼 SPC 운영(안) 】

구 분	출자금 (억원)	지분율 (%)	주요 역할
한국어촌어항공단	100	20	공공자금 출자, 기반시설 제공, 행정지원
수 협 (중앙회, 지역, 품종 등)	100	20	어업인 대표, 유통망·금융 등 지원
(민간A) 양식기업	125	25	스마트양식장 운영, 생산 등 관리
(민간B) 가공기업	75	15	수산물 가공·생산·저장 및 수산 부산물 활용 부가가치 창출 등
(민간C) 유통수출 기업	75	15	SPC생산물 브랜딩 등 마케팅 전반, 국내유통 및 수출 판로 개척
(민간D) 기술 데이터 기업	25	5	SPC에서 발생하는 데이터, 기술 실증 기반으로 특허 등재, 데이터 유통
합계	500	100	-

* 자료: 해양수산부

【 SPC 참여 주체별 역할(안) 】

(가칭)스마트수산업 혁신 선도지구 SPC					
출자	한국어촌어항공단	수산업협동조합	민간기업A (양식)	민간기업B (유통/가공)	민간기업C (기술/정보)
역할	정부출자 대리 시설구축/운영지원	양식어가 대표 산업전문성 제공	양식장 시설운영 생산총괄	SPC 생산물 브랜딩 유통/가공 총괄	산업관련 정보 수집·가공·분석·제공
유인	정책목표 달성	어가소득 증대	생산단가 절감 (규모의 경제)	안정적 원물 확보 (전방 통합)	기술/데이터 판매권 선점

* 자료: 해양수산부

□ 동 사업은 새로운 방식으로 시도되는 만큼 철저한 사전 준비를 통해 원활한 추진과 안정적 정착을 유도할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 먼저, 법률에서 정하고 있는 방식에 부합하도록 재정지원 방식을 재검토할 필요가 있음. 동 사업 예산안은 한국어촌어항공단이 SPC 설립을 위해 출자하는 재원을 마련하기 위해 일반출자금(460-01)비목으로 100억원을 반영하고 있으나,

현행 「어촌·어항법」 제58조의5제1항⁵⁵⁾은 공단의 자금 조달 수단을 ‘출연 또는 보조금’, 사업수익금, 기부금 및 정관으로 정하는 수입금으로 규정하고 있어, 법률상 명시된 재원 항목에는 ‘정부 출자금’이 포함되어 있지 않음.

따라서 정부 출자에 대한 법적 근거가 미비한 상황으로, 「어촌·어항법」에서 규정한 자금 조달 방식에 부합하도록 예산 비목 및 지원방식을 재검토할 필요가 있음.

□ 한편, 한국어촌어항공단의 사업범위에 스마트 양식업 관련 사업이 포함될 수 있는지 문제가 될 수 있는데, 해양수산부는 공단의 설립

55) 「어촌·어항법」 제58조의5(자금의 조달 등) ① 공단의 운영과 사업에 필요한 자금은 다음 각 호의 방법으로 조달한다.

1. 정부 또는 정부 외의 자의 출연 또는 보조금
2. 제58조제1항 각 호의 사업으로 생긴 수익금
3. 정부 외의 자의 기부금(「기부금품의 모집 및 사용에 관한 법률」 제5조제2항 단서에 따라 자발적으로 기탁받은 금품에 한정한다)
4. 그 밖에 정관으로 정하는 수입금

② 제1항제1호에 따른 정부의 출연금 지급·관리 및 사용에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

목적에 ‘어장의 효율적인 보전 및 이용’이 포함되어 있고 여기서 ‘어장’은 양식업에 이용될 수 있는 곳도 해당되므로 해석상 가능하다는 의견을 제시하고 있음⁵⁶⁾.

그러나 「어촌·어항법」 제58조 각 호에서 규정하는 공단의 사업⁵⁷⁾을 살펴보면, 어장을 이용한 양식업 기반조성이나 활성화 등이 구체적 범위에 포함되는지 불명확하므로 공단이 보다 명확한 법적 근거를 가지고 사업을 추진할 수 있도록 하기 위해 「어촌·어항법」의 공단사업에 명시하는 등의 방안을 추진할 필요도 있어 보임.

□ 다음으로, 해양수산부는 ① 스마트 수산업 혁신 선도지구를 선정하고, ② 그 안에서 스마트양식장 조성을 위한 SPC를 설립하되 양식

56) 「어촌·어항법」 제57조(한국어촌어항공단의 설립) ① 어촌·어항의 개발 및 관리, 어장의 효율적인 보전 및 이용, 관련 기술의 개발·연구, 관광 활성화 등을 효율적으로 수행하기 위하여 한국어촌어항공단(이하 "공단"이라 한다)을 설립한다.

「수산업·어촌발전기본법」 제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. “어장”이란 수산자원이 서식하는 내수면, 해수면, 갯벌 등으로서 어업 또는 양식업에 이용할 수 있는 곳을 말한다.

57) 「어촌·어항법」 제58조(공단의 사업) ① 공단은 제57조제1항에 따른 설립목적을 달성하기 위하여 다음의 사업을 수행한다.

1. 어촌·어항 및 어장에 관한 조사·연구 및 정보화
2. 어촌·어항의 개발·관리 및 이와 관련된 기술개발과 국제협력
3. 어촌 및 어항 관계자에 대한 교육·훈련
4. 어촌종합개발사업 및 어항개발사업에 수반되는 조사·측량·설계·감리 및 기술에 관한 용역업무 또는 시설물 안전점검·유지·보수 및 준설에 관한 위탁업무
5. 국가·지방자치단체 또는 공공단체가 위탁하는 사업
6. 어촌·어항 및 연안수역의 정화·정비·조사와 관련된 사업
7. 어촌·어항과 관련된 도서의 발간·보급 및 홍보
8. 어촌·어항 및 어장과 관련된 관광자원의 개발·관리 및 관광 활성화 사업
9. 어촌지역 주민들의 교통편익 증진 및 어항시설의 교통접근성 향상을 위한 사업
10. 그 밖에 공단의 목적달성을 위하여 필요한 사업

·유통·가공·기술/정보기업 및 어업인이 모두 참여할 수 있도록 구성하며, ③ 혁신선도지구 내 생산시설과 스마트 아쿠아팜 테스트베드 및 빅데이터 플랫폼을 구축하고, 응용기술 국산화 실증연구 등을 수행할 계획이며,

2026년에 SPC 설립 등 AX 플랫폼 구축을 본격적으로 추진하기 위하여 대부분의 과제에 대한 사업계획 및 세부계획을 2025년도 중 완료하겠다는 로드맵을 제시하고 있음.

【 스마트수산업 AX플랫폼 구축 로드맵 】

추진 과제	'25년	'26년	'27년	'28년도	'29년도	'30년도
스마트 수산업 혁신 선도지구 선정	공모 및 선정	AI 적용 품목 확정	육상·해상 혁신 선도지구 개발(10만평)			
응용기술 국산화 실증 연구(R&D)	참여기관 구성 및 현장실증 사전검증		시범플랫폼 구축 및 데이터 생산량 조성, 핵심기술 개발 및 국산화			
빅데이터 플랫폼 구축	사업실시 계획 수립	수행기관 지정 및 설비 제작	데이터 축적설비 설치 및 민간 양식장 데이터 수집, 데이터 구매비용 지원, 첨단기술 기업 데이터 제공			
스마트 아쿠아팜 테스트베드 조성	사업실시 계획 수립	기본 조사 설계	실시 설계	착공	시설 공사	시설공사 및 완공
혁신 선도지구 임대 생산시설 조성	지자체 수요 조사 및 공모 준비	지자체 공모 및 기본 조사 설계	실시 설계	착공	시설 공사	시설공사 및 완공
합작법인 구성 (정부출자 SPC)	세부 계획 및 자금운용계획 수립	합작법인 구성(1)		합작법인 구성(2)		합작법인 구성(3)
전문인력 양성	준비 및 세부 계획 수립	수행 기관 선정 및 연 100명 양성(총 500명)				
규제 특례 및 특별법 제정	준비	특별법 착수	특별법 제정 및 시행			
		규제 특례 적용				

* 자료: 해양수산부

그러나 2025년 10월 말 현재까지 스마트 수산업 혁신 선도지구 선정을 위한 공모 절차가 개시되지 않았고, SPC 설립을 위한 세부 계획도 구체화되지 않은바, 신규사업의 차질 없는 수행을 위해 요구되는 사전준비가 미흡한 것으로 보임.

- 따라서 해양수산부는 동 신규사업의 추진과제별 세부 실행계획을 조속히 마련하여 국회 예산안 심사 과정에서 제출할 필요가 있으며, 특히 SPC 설립과 관련한 구체적 추진일정을 제시하여 국회가 동 사업 예산의 집행가능성을 확인·심사할 수 있도록 충분한 설명이 이루어져야 할 것으로 보임.

5) 수협지도경제사업활성화: 단위 수협에 대한 관리·감독 내실화 필요

- 단위수협감사지원 내역사업은 최근 단위수협의 건전성 지표가 지속적으로 악화되는 점을 감안할 때, 일선 수협의 사전 부실 예방과 실질적 경영개선으로 이어질 수 있는 관리·감독체계의 개선방안을 모색할 필요가 있으며, 사업 보조율이 해마다 변동하는 상황에서 적정한 국비지원 규모에 대한 정책적 검토도 병행될 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「수협지도경제사업활성화」 사업은 수협중앙회가 국가로부터 위임받아 수행하는 업무 및 수협조합원에 대한 지도·경제사업 등을 지원하기 위한 것으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 53억 7,500만원(185.3%) 증액된 82억 7,500만원이 편성되었음.⁵⁸⁾

【 2026년도 수협지도경제사업활성화 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
수협지도경제활성화	2,809	2,900	2,900 (2,749)	8,275	5,375	183.5

* 자료: 해양수산부

58) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 일반회계-수협지도경제사업활성화(3431-301)

□ 수협지도경제사업활성화사업은 ① 단위수협감사지원, ② 어업경영 통계조사, ③ 어업용면세유공급시설지원, ④ 유통정보시스템운영, ⑤ 어촌계통계조사, ⑥ 어촌지역활성화조사연구, ⑦ 차세대바다로시스템구축 내역사업으로 구성되며, 2026년도 예산안의 전년 대비 증액은 주로 ⑦ 차세대바다로시스템 구축비가 반영에 기인함.

내역사업별 2026년 예산안은 다음과 같음.

【 2026년도 수협지도경제사업활성화 사업의 내역별 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산(A)	집행		(B-A)	%
수협지도경제활성화	2,809	2,900	2,900 (2,749)	8,275	5,375	183.5
- 단위수협감사지원	1,100	1,000	1,000 (800)	1,000	-	전년동
- 어업경영통계조사	330	330	330 (151)	330	-	전년동
- 어업용면세유 공급시설지원	515 (1,105)	330	330 (277)	378	48	14.5
- 유통정보시스템운영	414	414	414 (242)	414	-	전년동
- 어촌계통계조사	250	250	250 (102)	250	-	전년동
- 어촌지역활성화조사연구	200 (191)	200	200 (29)	200	-	전년동
- 차세대바다로 시스템구축	-	376	376 (0)	5,703	5,327	1,416.8

* 자료: 해양수산부

(나) 검토의견

- 내역사업인 단위수협감사지원은 수협중앙회에 위탁된 회원조합 감사 업무의 수행 경비를 일부 지원하는 사업으로, 전국 91개 단위수협의 경영개선을 유도하고 사전 부실을 예방하며, 경영정상화에 기여함으로써 일선 수협에 대한 관리·감독 기능을 강화하려는 것임.

단위수협감사지원 예산은 2017년 14억원으로 정점을 기록한 이후 지속적으로 감소해 왔으며, 2022년 국고보조사업 연장평가에서 2023년부터 단계적 폐지가 적합하다는 평가를 받음.⁵⁹⁾

이에 따라 예산규모는 2023년 12억원, 2024년 11억원, 2025년 10억원으로 축소되었으며, 2026년 예산안에서도 전년과 동일한 10억원이 편성되었음.

【 단위수협 감사업무 지원의 국비 지원 추이 】

(단위: 백만원, %)

구 분	2017	2022	2023	2024	2025	2026(안)
중앙회(A)	7,429	6,159	6,345	7,189	9,015	10,025
국비(B)	1,400	1,200	1,200	1,100	1,000	1,000
지원율 (B/A+B)	15.9	19.5	18.9	15.0	11.9	10.0

* 자료: 해양수산부

59) 2019년 국고보조사업 연장평가에서는 “부실 우려되는 단위조합의 수가 매년 감소하고 있기 때문에 정부지원없이 수협중앙회의 자체적인 독립 사업으로 운영할 여건이 성숙되는 시기 혹은 단계와 연계하여 정부보조사업계획을 재정립”할 필요가 있다는 의견이, 2022년 국고보조사업 연장평가에서는 “민간기업의 감사기능에 정부의 공적 재원을 지원하는 것이 타당한지에 대해 면밀한 재검토가 필요”하다는 의견이 제시됨.

□ 주요 사업 내용은 회원조합 재산 및 업무집행상황 전반에 대한 감독업무 수행, 회원조합 사고예방을 위한 수시감사 및 전산상시감사 실시, 자금세탁방지업무 및 전기통신금융사기 피해 예방업무 수행, 회원조합 경영실태평가 및 상호금융 영업점 지도역 운용, 회원조합 자체 감사역량 강화 교육 실시 등이며

2026년도 보조금 10억원은 단위수협감사 수행비 추정금액 총 100억 2,500만원에 보조율 9.97%를 적용하여 산출되었음.

【 단위수협감사지원 내역사업 예산안 산출 근거 】

(단위: 백만원, %)

구 분		산 출 내 역	사 업 비			
			계	국 고	자담	지원율
합 계			10,025	1,000	9,025	9.97
인건비		정규직 및 비정규직	6,924	1,000	5,924	14.44
운영비			3,101	-	3,101	-
세부 내역	여비	정기(45개), 수시감사 등	793	-	793	-
	수수료	조합감사위원 활동비, 감사처분 소송비 등	910	-	910	-
	행사비	조합감사위원회 운영비, 감사업무 역량강화 교육 등	680	-	680	-
	포상금	사고예방 우수, 감사제도 개선 등	22	-	22	-
	전산 운영비	전산운영비	224	-	224	-
	기타	교육훈련비, 감가상각비, 인쇄비,수선비,통신비 등	472	-	472	-

* 자료: 해양수산부

□ 감사 결과, 시정명령 건수는 2022년 43건, 2023년 63건, 2024년 104건, 2025년 9월말까지 17건으로, 임직원 징계 건수는 2022년 2건, 2023년 9건, 2024년 9건으로 나타났으며,

부실우려 수협도 2022년 2개, 2023년 6개에서 2024년과 2025년에는 15개로 증가한 것으로 나타남.

【 단위수협감사 결과 시정명령 건수 등 현황 】

구 분	2022	2023	2024	2025.9월 말
시정명령 건수	43	63	104	17
이행 건수	39	50	72	3
임직원 징계건수	2	9	1	-
부실우려 수협 수	2	6	15	15

* 자료: 해양수산부

해양수산부에 따르면, 최근 금리 인상, 부동산 경기 하락 및 연체율 상승 등으로 조합의 상호금융 수익 등이 하락하여 부실우려 수협으로의 지정이 증가하였다는 설명임.

부실 또는 부실우려 수협의 지정 및 관리는 해양수산부와 수협중앙회가 분담하고 있으며, 이 중 부실조합의 지정 및 적기시정조치 권한은 해양수산부장관이 직접 행사하는 반면 부실우려조합의 지정 및 적기시정조치는 해양수산부장관이 그 권한을 수협중앙회장에게 위탁하여 시행하고 있음.

□ 91개 단위수협의 건전성 지표(자기자본비율, 고정이하여신비율, 연체율⁶⁰⁾)를 살펴보면, 자기자본비율은 2022년 4.25%에서 2025년 9월말 2.99%로 지속적으로 하락한 반면, 고정이하여신비율과 연체율은 같은 기간 각각 2.04%에서 8.16%, 2.00%에서 7.95%로 상승하여 일선 수협의 건전성이 전반적으로 악화되고 있는 것으로 평가됨.

【 최근연도 단위수협 건전성 지표 현황 】

(단위: %)

구 분	자기자본비율	고정이하여신비율	연체율
2022년	4.25	2.04	2.00
2023년	3.99	4.28	4.14
2024년	3.34	7.17	6.74
2025년 9월말	2.99	8.16	7.95

* 자료: 해양수산부

건전성 지표 기준을 적용해 보면, 자기자본비율 2% 미만 수협은 2022년말 4개에서 2025년 9월말 26개로 늘어났으며, 고정이하여신비율 6% 초과 수협은 같은 기간 2개에서 44개로, 연체율 12% 초과도 0개에서 10개로 늘어나는 등 건전성 우려 대상 수협이 지속적으로 증가한 것으로 확인됨.

60) · **자기자본비율**은 금융기관의 자기자본을 총자산으로 나눈 값으로, 수치가 낮을수록 위험도가 상승하며, **2% 미만**이면 건전성 취약으로 평가됨.

· **고정이하여신비율**은 전체 여신 중 고정 이하에 해당하는 고정(90일 이상 연체)·회수의문·추정손실 여신의 비중을 나타낸 것으로, 상환가능성이 낮은 부실 위험대출의 비중을 나타내는 지표임. 수치가 높을수록 미래 손실 인식 가능성이 커지며, **6% 초과**시 부실 누적 신호로 평가됨.

· **연체율**은 30일 이상 연체된 대출 비율로 지금 상환이 지연 중인 잠재부실을 나타내며, **12% 초과**시 현금흐름 악화 신호로 **유동성 위험**이 확대된 것으로 평가됨.

【 건전성 우려 수협 현황 】

(단위: 개)

구 분	2022	2023	2024	2025.9월말
자기자본비율 2% 미만	4	6	17	26
고정이하여신비율 6% 초과	2	12	39	44
연체율 12% 초과	0	3	6	10

* 자료: 해양수산부

□ 최근 부실우려 수협이 증가하고 단위수협의 건전성 지표가 지속적으로 악화되는 점을 감안할 때, 일선 수협의 사전 부실 예방과 실질적 경영개선으로 이어질 수 있는 관리·감독체계의 개선방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보임.

특히 단위수협감사지원 내역사업의 보조율이 해마다 변동하는 상황에서, 부실우려 조합이 증가하고 있는 점을 감안하여 적정한 국비지원 규모에 대한 정책적 검토도 병행될 필요가 있음.

6) 항만서비스 산업 선진화 지원 : 선박연료 정량공급제도 본사업 추진의 적절성

- 선박연료 정량공급제도 도입에 관한 명확한 법적 근거 없이 2026년도 예산안을 편성하였으므로, 법적 근거 마련 후 사업을 추진할 필요가 있으며, 2025년 실시한 시범사업에 따른 관리 방안을 조속히 마련하고 업계의 의견을 수렴하여 본사업을 추진할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

- 「항만서비스 산업 선진화 지원」 사업은 항만운송관련사업 및 항만종합서비스업의 육성 및 지원을 위한 목적으로, 선박연료 정량공급 제도 도입을 위해 선박연료공급선에 질량유량계 설치 지원을 하기 위한 선박연료 정량공급 운영지원 사업과 국내 선용품(船用品) 산업의 디지털 전환을 위한 선용품 유통체계 선진화 지원 내역사업으로 구성되어 있음.

2026년도 예산안은 전년 대비 30억 8,000만원(209.5%) 증액된 44억 5,000만원이 편성되었음⁶¹⁾.

【 2026년도 항만서비스 산업 선진화 지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집 행		(B-A)	%
항만서비스 산업 선진화 지원	-	1,470	1,029	4,450	3,080	209.5

* 자료: 해양수산부

61) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-항만서비스 산업 선진화 지원 (6133-355)

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「선박연료 정량공급 운영지원 사업」은 선박연료 정량공급 제도의 도입을 위해 선박연료공급선에 질량유량계를 설치지원하려는 사업으로, 2026년 예산안은 선박연료공급선 24척에 대한 질량유량계 설치 지원비(국고보조 50%) 42억원과, 한국석유관리원의 사업수행을 위한 보조금 2억 5,000만원 등 총 44억 5,000만원임.

【 2026년도 선박연료 정량공급 운영지원 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
선박연료 정량공급 운영지원 사업	○ 민간자본보조(320-07) : 4,200,000천원 - 질량유량계 설치지원 (4,200,000천원) · 총 24척×350백만원(질량유량계 2개+부속설비)×보조율 50% ○ 민간경상보조(320-01) : 250,000천원 - 선박연료 정량공급 운영지원 (250,000천원)	4,450

자료: 해양수산부

□ 동 사업의 추진배경 및 경과를 살펴보면, 국내에는 외항선에 선박연료공급 시 해외 선진항만(싱가포르항, 로테르담항 등)과 달리 정량공급 등 체계화된 품질관리 시스템이 부재하여 국내 선박 면세유의 불법유통이 만연⁶²⁾함에 따라,

62) 선박연료 정량공급 운영지원 사업 추진배경

- 선박연료 유통과정에서 ‘급유선 업체’가 위탁받은 선박연료를 당초 계약 내용과 달리 일부만 선사에 공급하고 나머지는 본인의 급유선에 잔류시킨 이후 타인에게 재판매하는 이른바 도유(盜油) 또는 불법유통이 만연한 상황으로, 정유사는 급유선 업체의 도유를 고려하여 정상 운송원가에서 예상되는 불법이익을 공제하고 운송료를 지급

자료: 해양수산부

- 해양수산부에 따르면 연간 360~540억원 탈세 추정된다고 함

【 선박연료의 유통구조(정유사와 선사가 계약하는 경우) 】

○ 선박연료의 유통구조

- ① 먼저 선사는 정유사에 급유를 요청하며 대금을 지급하고 → ② 정유사는 급유대리점에 급유를 지시하며 수수료를 지급하고 → ③ 급유대리점은 급유선 업체를 통해 각 선박에 선박연료를 운송·급유하며 운송료를 지급하는 방식

[선박연료 유통구조 예시]

Seller	Supply					Buyer
정유사	위탁	급유대리점	지시	급유선 업체 (선박연료공급업자)	공급	선사
	→		→		→	

자료: 해양수산부

유통망 정상화 등을 위한 선박 연료 정량공급제도를 추진하기 위하여 4대 정유사별 운송·위탁한 급유선 각 1척에 질량유량계를 설치·운영하고, 운송료 현실화 및 제도의 세부기준을 마련하기 위한 정량공급 표본조사 및 질량유량계 운영 효과검증을 위한 시범사업을 2025년 추진 중임.

【 2025년도 선박연료 정량공급 운영지원 시범사업 추진 현황 】

내용	일정
석유관리원을 시범사업 수행기관으로 선정	‘25.2월
보조사업자 공모(1~2차) 및 선정(4척)	‘25.3~5월
대상 선박 규격 검토	‘25.5~6월
질량유량계 생산업체 공모 및 선정	‘25.6~8월
질량유량계 생산 및 설치	‘25.9~11월
정량공급 표본조사 및 질량유량계 운영 효과검증 용역	‘25.4~12월

□ 2026년 사업은 2025년 시범사업에 따른 정량공급제도 도입 및 질량유량계의 효과검증을 통해 선박연료 정량공급제도를 본격적으로 추진하려는 것이나, 선박 연료 정량공급제도 도입에 관한 명확한 법적 근거 없이 예산을 편성하였으므로, 법적 근거 마련⁶³⁾ 후 사업을 추진할 필요가 있음.

- 선박연료 정량공급제도 대상 선박은 2025년 기준 219척으로 500톤 미만의 소규모 선박은 173척(78.9%)이고, 등록업체는 157개로서 업체 1개당 1~2대 수준으로 운영하고 있는 영세한 업체에서 선박연료를 운송·급유하고 있는 상황으로, 법적 근거 없이 새로운 의무를 부과하게 될 경우 제도의 이행력이 저조할 것으로 보임.

【 선박연료 정량공급제도 대상 선박 규모별 현황 】

(단위 : 척, '25.6월말 기준)

구 분	합계	100톤 이상 300톤 미만	300톤 이상 500톤 미만	500톤 이상 1,000톤 미만	1,000톤 이상
척수	219	109	64	24	22

자료: 해양수산부

- 해양수산부는 시범사업을 통해 적정운송료 산출, 질량유량계의 설치 기준 및 사후 관리 방안 등을 마련하겠다는 계획으로 운송료 현실화 및 질량유량계 의무 설치 등에 대해 관련 업계(정유사 및 급유대리점, 급유선 업체)와의 의견 조율 후 제도 도입을 위한 법

63) 선박연료공급업자에게 정량 측정장비와 증빙자료를 의무적으로 갖추도록 하는 정량공급을 도입을 위한 「항만운송사업법 일부개정법률안」(의안번호 2201684, 정부 제출)이 농림축산식품해양수산위원회에 계류 중임

적 근거를 마련하겠다는 입장임.

- 한편, 해양수산부는 2025년 3월, 5월, 10월 관련 업계와의 간담회를 지속적으로 추진하였으나, 정유사(급유대리점 포함)는 운송료 현실화 문제에 대해 기업의 비용 측면에서 엄밀한 검토가 필요하며 지속적으로 협의할 필요가 있다는 입장을, 소형 급유선사는 질량유량계 설치 보다는 운송료 상향을 요구하는 등 관련 업계 간의 합의 도출이 어려운 측면이 있으므로,

해양수산부는 시범사업에 따른 관리 방안을 조속히 마련하고 정량공급제도에 대한 타당성과 업계의 수용성 여부를 검토하여 2026년 시행 예정인 본사업을 추진할 필요가 있을 것으로 봄.

【 선박연료 정량공급 제도 관련 업계 입장 】

- (정유사[급유대리점 포함]) 운송료 현실화는 기업의 비용이라는 측면에서 엄밀한 검토가 필요하며, 시장구조 개선 상황 등을 고려해 지속 협의하자는 입장
- (급유선 업체)
 - (중대형선박 업체) : 정유사와 직계약한 중대형 선박(보통 300T 이상) 업체는 '17년 이후 이루어진 급유시장 건전화, 운송료 상향 등의 결과로 현재 사용료 수준에서 질량유량계 설치 의사를 표명하였고, 국내 급유시장 투명화 기대
 - (소형선박 업체) : 300T 이하의 소형선박 업체의 경우 급유대리점이 운송료의 상당 부분을 수수료로 취득하여 실제 비용에 미치지 못하는 운송료를 지급받아 도유가 불가피하다는 입장으로 질량유량계 설치 보다는 운송료 상향을 요구

자료: 해양수산부

2. 농어촌구조개선특별회계

가. 개 요

□ 2026년도 해양수산부 소관 농어촌구조개선특별회계 세입예산안은 2025년 대비 179억원(55.8%) 증가한 501억 1,200만원이며, 계정별로는 구조개선사업계정은 2025년 대비 164억 5,600만원(65.5%) 증가한 415억 9,800만원, 농어촌특별세사업계정은 2025년 대비 14억 85,00만원(21.1%) 증가한 85억 1,400만원이 각각 편성되었음. 주된 증가 사유는 기타경상이전수입이 145억원이 증가되었기 때문임.

【 2026년도 농어촌구조개선특별회계 세입예산안 내역 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감 (B-A)	%
총 계	322	501	179	55.7
구조개선사업계정	251	456	165	65.4
○ 기타이자수입및재산수입	18	38	20	112.0
○ 벌금,몰수금및과태료	2.6	2.5	-	2.6
○ 변상금및위약금	0.1	0.1	-	9.1
○ 기타경상이전수입	227	372	145	63.8
○ 면허료및수수료	3	3	-	3.1
○ 실습수입	0.2	-	△0.2	△90.9
○ 잡수입	1	1	-	2.8
○ 고정자산매각대	0.1	0.1	-	12.5
농어촌특별세사업계정	70	85	15	21.1
○ 관유물대여료	0.1	-	-	△87.5
○ 기타이자수입및재산수입	3	5	2	52.5
○ 벌금,몰수금및과태료	1	1	-	1.0
○ 변상금및위약금	0.6	0.6	-	3.1
○ 기타경상이전수입	63	78	15	23.4
○ 잡수입	0.6	0.6	-	1.7
○ 고정자산매각대	2	-	△2	△98.7
○ 토지및무형자산매각대	0.2	0.2	-	4.8

* 자료: 해양수산부

□ 각 계정별 세입·세출예산안의 주요항목을 살펴보면, 구조개선계정은 자체수입 416억원으로 구성되어 있으며, 일반사업비로 7,406억원을 지출할 계획임. 농특세계정은 자체수입 85억 1400만원으로 구성되어 있으며, 일반사업비로 7,772억원을 지출할 계획임.

【 2026년도 농어촌구조개선특별회계 세입·세출 예산현황 】

(단위 : 억원)

세 입					세 출				
구분	'24년 결산	'25년 (A)	'26년 (B)	증감 (B-A)	구분	'24년 결산	'25년 (A)	'26년 (B)	증감 (B-A)
계(구조+농특세)	666	322	501	179	계(구조+농특세)	15,982	16,711	16,461	△249
[구조개선계정]	535	251	416	165	[구조개선계정]	9,322	9,121	8,689	△432
○ 자체수입	535	251	416	165	○ 일반지출	9,322	9,121	7,406	△174
					○ 내부거래지출	0	0	1,283	494
[농어촌특별세계정]	131	70.3	85.1	14.8	[농어촌특별세계정]	6,659	7,590	7,772	182
○ 자체수입	131	70.3	85.1	14.8	○ 일반지출	6,659	7,590	7,772	182

* 자료: 해양수산부

□ 주요 증감내역을 보면, 국가어항사업은 3,687억 730백만원으로 2025년 (3,377억 860만원) 대비 9.2%(309억 870만원), 양식등재해대책비사업은 493억 1000만원으로 2025년(270억원) 대비 97.2%(243억 1,000만원) 증가한 반면,

연근해어선감처(지자체) 사업은 1,966억 6400만원으로 2025년(2,205억 6,700만원) 대비 10.8%(△239억 300만원), 어선원 및 어선재해보상보험 사업은 2025년 대비 106억 8,800만원이 감소되었음.

【 2026년도 농특회계 세출예산안 주요 증감내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
- 국가어항	302,021	337,786	368,773	30,987	9.2
- 양식등 재해대책비	19,266	25,000	49,310	24,310	97.2
- 연근해어선감척(지자체)	178,317	220,567	196,664	△23,903	△10.8
- 어선원 및 어선재해보상보험	166,077	192,757	182,069	△10,688	△5.5

* 자료: 해양수산부

나. 주요사업별 검토의견

1) 수산물해외시장개척: 유망기업 바우처 지원 사업의 단계별 성장체계 내실화 방안에 대한 정책적 검토 필요

- 유망기업에 대한 바우처 지원 사업 예산안은 전년 대비 51억 3,800만원 증액되었으나, ① 수출준비바우처는 우리 수출업체보다 현지 바이어에 대한 지원 규모가 더 크게 나타나고 있어 지원대상 선정의 적정성 검토가 필요하고, ② 초보-성장-고도화 바우처는 내수기업까지 지원대상에 포함될 예정이므로 성장사다리 체계 내 지속적인 단계 상승 유도를 위하여 효과적인 사업 운영방식에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「수산물해외시장개척」 사업은 K-Seafood의 글로벌 경쟁력 강화와 해외진출 활성화를 위하여 수출기업의 판로개척 및 통합마케팅 실시, 국내·외 공동물류센터 구축, 국가별·품목별 해외시장분석 등을 실시하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 236억 3,500만원(43.3%) 증액된 781억 9,800만원이 편성되었음.⁶⁴⁾

【 2026년도 수산물해외시장개척 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
수산물해외시장 개척	51,539	54,563	54,561 (23,150)	78,198	23,635	43.3

* 자료: 해양수산부

64) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 농특회계-수산물해외시장개척(2837-300)

□ 수산물해외시장개척사업은 ① 경쟁력강화, ② 해외시장확대, ③ 물류인프라구축, ④ 해외시장분석센터, ⑤ 김산업육성 내역사업으로 구성되며, 2026년도 예산안이 전년 대비 증액 편성된 것은 해외시장 진출 확대를 위한 마케팅 비용 증액(+90억원)과 유망 수출기업 육성을 위한 수출바우처 지원 규모 확대(+51억 3,800만원) 등에 주로 기인함.

내역사업별 2026년 예산안은 다음과 같음.

【 2026년도 수산물해외시장개척 사업의 내역별 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
수산물해외시장개척	51,539	54,563	54,561 (23,150)	78,198	23,635	43.3
-경쟁력강화	13,699	18,674	(6,809)	29,075	10,401	55.7
-해외시장확대	27,502	30,686	(14,056)	41,328	10,642	34.7
-물류인프라구축	2,938	2,803	(1,208)	4,995	2,192	78.2
-해외시장분석센터	2,400	2,400	(1,077)	2,400	-	-
-김산업육성	5,000	-	-	400	400	순증

* 자료: 해양수산부

(나) 검토의견

□ 내역사업인 경쟁력강화 사업은 해외 시장에서 우리 수출기업(또는 상품)이 타국 대비 경쟁력을 확보할 수 있도록 지원하는 것으로, 2026년도 예산안(290억 7,500만원)은 유망기업 바우처 지원(167억 6,400만원) 등을 포함한 6개 세부 추진 사업별로 다음과 같이 산출되었음.⁶⁵⁾

【 경쟁력강화 내역사업 2026년도 예산안 산출내역 】

구 분	예산안 산출내역
-경쟁력강화	290억 7,500만원
·유망기업 바우처지원	209억 5,500만원×80% = 167억 6,400만원
·수출유망상품화	68개사×8,070만원×80% = 43억 9,000만원
·수출인증취득 지원	225개사×2,190만원×80% = 39억 4,200만원
·수산식품 선도조직 육성	11개 조직×2,419만원×80% = 21억 2,900만원
·리스크안전망구축	200개사×916만원×90% = 16억 5,000만원
·맞춤형 해외시장조사	12개소×1,700만원×100% = 2억원

* 자료: 해양수산부

65) 6개 하위 사업의 개략적인 내용은 다음과 같음.

① 유망기업 바우처 지원은 수출기업에 대한 바우처를 제공하여 기업별 맞춤형 수출활동을 지원하고, ② 수출유망상품화는 현지 경쟁력을 갖춘 상품의 개발과 고도화를 지원하며, ③ 수출인증 취득 지원은 해외 각국에서 요구하는 인증 취득을 지원하고, ④ 수산식품 선도조직 육성은 생산·가공·수출 관련 5개 이상의 개별 업체가 연계된 조직을 선도조직으로 육성하기 위해 지원하고, ⑤ 리스크안전망구축은 수산기업의 국외 거래 과정에서 발생할 수 있는 환차손 등 각종 위험에 대비한 보증·보험 등을 지원하고, ⑥ 맞춤형 해외시장조사는 해외시장 진출을 준비하는 중소 수산식품 수출기업을 대상으로 시장조사 정보를 제공하는 사업 내용임.

□ 경쟁력강화 사업의 예산안 중 가장 큰 비중을 차지하는 사업내용은 유망기업에 대한 바우처지원 사업으로, 2026년 예산안에는 전년 대비 51억 3,800만원 증가한 167억 6,400만원이 편성되었음.

세부 산출내역을 보면, 기존의 ‘초보-성장-고도화’ 단계로 운영되던 수산기업 바우처 체계에 ‘내수기업 바우처’ 단계가 신설되면서 2억 1,600만원이 신규 반영되었고, 각 단계별 지원 규모 확대에 따라 전년 대비 예산안이 증액 반영되었음.

【 유망기업 바우처지원 사업의 2026년도 예산안 산출내역 】

(단위: 백만원)

구 분		'25년		'26년 증액내역	
		예산	산출내역	예산안	산출내역
□ 수산식품기업바우처		11,626		16,764	+5,138백만원
① 수출준비바우처		905	≒670건×1.7백만원×80%	905	≒670건×1.7백만원×80%
② 전문컨설팅		569	≒100개사×5.7백만원×100%	571	≒100개사×5.7백만원×100%
성장사다리	③ 내수기업바우처(신설)	-	-	216	9개사×30백만원×80%
	④ 초보기업바우처	2,000	40개사×62.5백만원×80%	3,000	60개사×62.5백만원×80%
	⑤ 성장기업바우처	3,532	39개사×113.2백만원×80%	5,252	58개사×113.2백만원×80%
	⑥ 고도화기업바우처	4,620	21개사×275백만원×80%	6,820	31개사×275백만원×80%

* 자료: 해양수산부

유망기업 바우처지원 사업과 관련하여서는 다음 사항을 고려한 예산안 심의가 이루어질 필요가 있을 것으로 보임.

□ 먼저, 수출준비바우처의 경우 통관·법률·비관세장벽 등 수산식품 수출 시 발생하는 다양한 무역 애로를 해소하여 수산물 수출업체의 해외 시장 진출을 지원하려는 것으로,

수출업체와 현지 바이어를 대상으로 통관·법률 등에 대한 자문, 수입등록 및 식품검사, 제품 라벨 견본 제작 등에 소요되는 비용의 80%를 지원하며, 지원 한도는 수출업체의 경우 5,000만원, 바이어는 3,000만원임.

【 수출준비바우처 지원 내용 】

지원항목	지원내용	지원대상
비관세장벽 해소 자문	·[일반] 통관, 법률, 관세, SPS(위생, 검역), 현지어 표기법 등 자문	수출업체 바이어
	·[특수] 무역분쟁 및 클레임, 미국 FSVP 교육 및 컨설팅, 미국 수입경보 해제 컨설팅, FDA 식품제조시설 현장실사 대비 지원	
수입등록·검사	·[수입등록] 현지 수입 필수 등록(갱신), 검사비 지원 ·[식품검사] 수입식품 검역 및 검역강화 조치에 따른 식품검사비 지원	
라벨링	·수출 제품 라벨 견본 제작 ·라벨 제작 시 필요한 성분검사 비용	수출업체
지적재산 출원·갱신	·지적재산권 및 브랜드 보호를 위한 상표권등 출원·갱신 비용	
포장패키지 현실화	·현지 포장재·용기 디자인 시안 비용	바이어

* 자료: KMI 해외시장분석센터, 『2025년 수산물 해외시장개척사업 설명자료집』

최근 연도 수출준비바우처 지원 실적을 살펴보면, 2023년 432건이었던 지원 건수가 2024년에는 475건으로 증가하였고, 지원업체도 2023년 149개 업체에서 2024년 214개 업체로 확대되었음.

【 수출준비바우처 지원 실적 】

구 분	예산(백만원)	추진단수	지원업체수		전문기관		집행액(백만원)	
			수출업체	바이어	국가	개소	수출업체	바이어
2021년	600	407	56	73	34	119	102	297
2022년	500	431	46	72	36	117	70	342
2023년	782	432	102	75	36	121	139	320
2024년	825	475	107	128	36	121	173	284
2025년	905	228	29	45	36	121	95	191

주: 2025년은 8월말 기준

* 자료: 해양수산부

지원 실적을 보면, 현지 바이어에 대한 지원 규모가 수출업체보다 오히려 큰 것으로 확인됨. 해외시장에서의 유통망 확보와 장기적 거래 안정성을 위해서는 현지 바이어와의 신뢰 구축이 필수적이며, 이를 위한 일정 수준의 바이어 지원도 정책적 필요성이 인정된다고 보임.

그러나 외국 기업에 대한 지원을 우리 수출업체보다 두텁게 하고 있는 현 구조의 정당성을 확보하기 위해서는, 해당 바이어를 통한 일정 수준 이상의 실제 수출계약 실적이나 재구매율 등을 반영한 지원대상 선정 등 제도적 보완이 필요할 것으로 판단됨.⁶⁶⁾

66) 현재 바이어 대상 수출준비바우처 사업은 선착순 방식으로 지원되며, 단순 자문을 제외한 모든 바우처 항목은 바이어의 수입 실적을 확인한 후 보조금을 집행하고 있음. 다만 단순 자문 항목의 경우, 신규 바이어 발굴 및 신규 해외시장 개척 등을 고려하여 수입 실적 확인 의무 대상에서 제외되고 있음.

□ 다음으로, 내수-초보-성장-고도화 바우처는 수산식품 중소·중견 수출업체를 대상으로 수출준비, 해외진출, 경쟁력 강화 등에 필요한 19종의 바우처⁶⁷⁾를 지원함으로써, 단계별·맞춤형 지원을 통한 수출 성과 제고를 유도하려는 사업임.

지원한도는 내수바우처 3,000만원, 초보바우처 5,000만원, 성장바우처 1억원, 고도화바우처 2억 2,000만원이며, 한도 내에서 총 사업비의 80%(중소기업) 또는 70%(중견기업)를 지원함.

【 수산식품기업바우처(내수·초보·성장·고도화바우처) 지원 내용 】

구 분	내수바우처	초보바우처	성장바우처	고도화바우처
지원업체 (연속+신규)	9개사 내외	60개사 내외	58개사 내외	31개사 내외
지원자격	전년도 수산물 수출실적이 1만불 미만인 내수기업	전년도 수출실적 1만불~50만불 미만 & 매출액 1억원 이상	최근 3년간 평균 또는 직전년도 수출실적이 50만불 이상 500만불 미만	최근 3년간 평균 수출실적 500만불 이상
지원한도	30백만원	50백만원	100백만원	220백만원
	* 한도 내 업체 자율 신청			
지원비율	지원한도 내 총 사업비의 80%(중소기업), 70%(중견기업)			
지원기간	최대 3년	최대 3년	최대 3년	최대 5년
	- 매년 사업성과 평가를 통해 선정된 업체만 차년도 연속지원 - 사업 추진기간 : 협약체결일~ 10.31			

* 자료: 해양수산부

67) 바우처 사업 메뉴는 다음과 같음(자료: KMI 해외시장분석센터, 『2025년 수산물 해외시장개척사업 설명자료집』)

- ① 수출준비(10종): 해외시장조사, 수출실무 교육, 포장디자인 개발, 수출관련 검사비, 지적재산권 출원, 국제인증 취득, 통번역 및 서류대행, 샘플통관운송비, 무역애로 해소, 수출 포장제 개발
- ② 해외진출(5종): 수출용 브랜드 개발, 유통업체 판촉, 온라인 판촉, 해외 마켓테스트, 박람회 및 바이어 상담
- ③ 경쟁력강화(4종): 유망상품화, 홍보물 제작, 미디어 홍보, 자율공모 사업

해양수산부는 단기적으로는 ‘초보’ 단계에서 ‘성장’ 단계로, 또는 ‘성장’에서 ‘고도화’ 단계로의 전환업체를 확대하고, 중장기적으로는 바우처 지원기업을 백만불(성장바우처) 또는 천만불(고도화바우처) 수출기업으로 성장시킨다는 로드맵을 수립하여 추진하고 있음.

그간의 지원 실적을 보면, 2021년 15개였던 지원업체 수는 2024년 62개까지 증가하였으며, 수출실적도 1억 4,600만불(약 2,000억원)에서 3억 8,800만불(약 5,500억원)로 같은 기간 동안 약 2.7배 확대되었음.

【 내수·초보·성장·고도화바우처 지원 실적 】

구 분	예산 (백만원)	지원업체수			집행액(백만원)			수출실적(백만불)			
		초보	성장	고도화	초보	성장	고도화	계	초보	성장	고도화
2021년	1,806	-	10	5	-	851	955	146	-	37	108
2022년	3,329	10	15	8	395	1,266	1,668	183	1	46	136
2023년	3,450	10	17	8	494	1,547	1,409	233	4	70	159
2024년	6,114	22	26	14	982	2,380	2,752	388	4	83	301
2025년	9,402.5	40	39	21	599	1,852	2,104	422	9	81	332

주: 2025년은 9월말 기준

* 자료: 해양수산부

지원대상 및 규모가 지속적으로 확대되었음에도 불구하고, 2024년 기준 단계별 전환에 성공한 업체는 4개, 2025년에는 10개 수준으로 나타나, 사업의 지속적인 단계상승 유도가 필요할 것으로 보임.

바우처 사업의 지원기간이 3~5년으로 설정되어 있는 점을 고려할 때, 지원받은 기업이 해당 기간 내에 실질적으로 상위단계로 전환할 수 있는 구조인지에 대한 효과성 측면에서 검토가 필요할 것으로 보임.

또한 동 사업은 장기적으로 수출 천만불 기업을 육성하는 것을 목표로 하나, 현행 체계에서도 단계 전환 실적이 제한적인 상황에서 애초에 수출기업이 아닌 내수기업을 동일한 성장사다리 구조에 편입할 경우 단계별 성장 메커니즘이 실효성 있게 작동하기 어렵다는 우려가 있음.

따라서 단계별·맞춤형 지원을 통해 수출성과를 제고하려는 본래 목적과의 정합성 측면에서 내수기업 단계를 포함하여 상위 단계로 전환할 수 있는 성장사다리 활성화를 위한 효과적인 사업 방식에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

2) 연근해어선감척(지자체): 감척사업의 원활한 추진을 위한 예산 규모 현실화 필요

- 해양수산부는 수산자원 감소에 대응하고 연근해어업 경영 여건 개선을 위한 연근해어선 감척사업의 취지와 「제3차 연근해 구조개선 기본계획(2024~2028)」에 따른 목표치를 고려하여 근해어선 감척 예산 규모를 현실화할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「연근해어선감척(지자체)」 사업은 연근해 어선을 수산자원에 적합한 수준으로 감척하여 지속가능한 어업생산 기반을 조성하려는 것으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 239억 300만원(10.8%) 감액된 1,966억 6,400만원이 편성되었음.⁶⁸⁾

【 2026년도 연근해어선감척(지자체) 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산(A)	집행		(B-A)	%
연근해어선감척 (지자체)	178,317	220,567	78,828	196,664	△23,903	△10.8

* 자료: 해양수산부

68) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 농특회계-연근해어선감척(지자체)(3145-300)

(나) 검토의견

□ 연근해어선 감척사업은 수산자원의 회복과 어업인 소득증대를 목적으로 1994년부터 추진됨. 지난 30년간('94~'24) 총 예산 2조 3,638억원을 투입하여 전체 어선의 31.7%인 2만 1,744척⁶⁹⁾을 감척함.

□ 정부는 지속가능한 어업기반 조성과 어업경쟁력 제고를 위해 「연근해어업 구조개선 및 지원에 관한 법률」에 따라 5년마다 어업구조개선 기본계획을 수립하고 있으며, 매년 어선·어구 감척을 위한 시행계획을 마련하여 감척 대상 어업 지정, 대상자 선정 및 어업자에 대한 지원 등 사업을 추진하고 있음.

이 중 어업자에 대한 지원은 어선·어구에 대한 감정가격에 따른 매입비용과 평년 수익액의 3년분의 범위에서 지원하는 폐업지원금으로 구성되며, 어업자 외에 실직한 어업종사자에게는 생활안정지원금⁷⁰⁾이 지급됨.

□ 2026년도 연근해어선감척사업 예산안은 연근해어선 감척을 위한 1,961억 6,400만원과 연근해어업 실태조사를 위한 5억원을 포함한 1,966억 6,400만원으로 편성되었음.

69) 1994년 기준 6만 8,629척의 어선 중 2만 1,744척을 감척(근해 3,054척, 연안 1만 8,690척)

70) 생활안정지원금 지급대상은 자율감척 대상자 선정 통보일 기준으로 감척대상 어선에 승선중이어야 하며, 선정 통보일까지의 근로기간이 2개월 이상 지속적으로 유지되고 있는 선원으로 선정 통보일까지 노무를 제공한 자여야 함. 생활안정지원금은 선원 1인당 통상임금 고시액의 최대 6개월분이 지급되며, 금액은 근로기간에 따라 다르게 지급됨.

구체적으로 근해어선 76척 감척을 위한 예산안으로 1,350억원이 반영되었으며, 연안어선 총 601척 감척을 위하여 498억 6,100만원이 편성되었음.

【 2026년도 연근해어선감척(지자체) 사업 예산안 세부산출 내역 】

구 분	산출근거	예산안
근해어선감척		1,350억원
A 그룹 ¹⁾ 2선단	2선단 ²⁾ × 50억원 × 100%	100억원
B 그룹 4척	4척 × 25억원 × 100%	100억원
C 그룹 50척	50척 × 20억원 × 100%	1,000억원
D 그룹 10척	10척 × 15억원 × 100%	150억원
연안어선감척		498억 6,100만원
a 그룹 ³⁾ 38척	38척 × 4억 5,000만원 × 70%	119억 7,000만원
b 그룹 14척	14척 × 4억원 × 70%	39억 2,000만원
c 그룹 527척	527척 × 9,000만원 × 70%	332억 100만원
d 그룹 22척	22척 × 5,000만원 × 70%	7억 7,000만원
정치망어업 감척	7통 × 20억원 × 70%	98억원
근해어선 감정평가	113척 × 1,329만원	15억 300만원
연근해어업 실태조사		5억원
근해어업 실태조사	민간위탁(한국수산자원공단)	2억원
연안어업 실태조사	11개 시도 × 5,454만원 × 50%	3억원
합 계		1,966억 6,400만원

주 1): 근해어선 그룹은 감척지원금 금액별로 업종을 구분한 것으로, A는 대형선망 및 기선권현망(예산상 단가 50억원), B는 대형트롤, 동해구중형트롤, 소형선망, 근해안강망(예산상 단가 25억원), C는 근해자망, 근해장어통발, 근해통발(예산상 단가 20억원), D는 외끌이대형저인망, 동해구외끌이중형저인망, 근해채낚기, 근해연승, 근해형망(예산상 단가 15억원)임

주 2): 대형선망은 6척이 1선단이고, 기선권현망은 5척이 1선단으로 구성

주 3): 연안어선 그룹 a는 연안들망, 연안선망(예산상 단가 4.5억원), b는 연안개량안강망(예산상 단가 4억원), c는 낚장망, 연안통발, 연안자망, 연안복합 업종(예산상 단가 9천만원)에 해당하고, d 그룹은 각망 업종(예산상 단가 5천만원)임

* 자료: 해양수산부

□ 최근 연도 감척사업 운영 현황을 살펴보면, 지난 5년간 감척 신청 건수가 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있으며, 특히 2024년에는 근해어선 170척, 연안어선 432척이 감척을 신청하여 감척을 희망하는 어업인이 지속적으로 늘어나고 있는 것으로 확인됨.

신청 후 포기 건수는 근해어선 37척(4.5%), 연안어선 48척(3.0%)으로 나타났으며, 특히 연안어선의 경우 신청 후 포기 건수 및 포기 비율이 최근 3년간 지속적으로 증가하였음.

【 연근해어선 감척 신청 및 대상자 선정 후 포기 현황 】

(단위: 척, %)

구 분		합계	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년
근 해 어 업	감척 신청	815	46	88	109	108	170
	감척 포기	37	15	3	2	9	3
	포기 비율	4.5	32.6	3.4	1.8	8.3	1.8
	대상자 선정	468	53	86	78	76	86
	감척 포기	25	5	2	3	14	1
	포기 비율	5.3	9.4	2.3	3.8	18.4	1.2
연 안 어 업	감척 신청	1,678	407	253	255	331	432
	감척 포기	48	4	7	5	11	21
	포기 비율	3.0	1.0	2.8	2.0	3.3	4.9
	대상자 선정	754	131	115	124	201	183
	감척 포기	17	3	4	2	6	2
	포기 비율	2.3	2.3	3.5	1.6	3.0	1.1
정 치 망 어 업	감척 신청	7	-	-	-	2	5
	감척 포기	-	-	-	-	-	-
	포기 비율	-	-	-	-	-	-
	대상자 선정	4	-	-	-	1	3
	감척 포기	-	-	-	-	-	-
	포기 비율	-	-	-	-	-	-

* 자료: 해양수산부

□ 해양수산부는 지난 2023년 12월 「제3차 연근해 구조개선 기본계획 (2024~2028)」을 수립하면서 어획강도, 자원량 회복, 경영여건 개선 및 수산물 자급률 목표 등을 종합적으로 고려하여 근해어선에 대한 집중 감척을 추진한다는 계획으로 근해어선 524척, 연안어선 1,500척 감척을 목표로 설정하였음.

【 제3차 연근해 구조개선 기본계획에 따른 감척 목표 】

(단위: 척)

구 분	현 어선규모	감척목표	잔여어선 수
합 계	37,238	2,024	35,214
근 해	2,385	524	1,861
연 안	34,853	1,500	33,353

* 자료: 제3차 연근해 구조개선 기본계획(2024~2028)

5년간 근해어선 524척을 감척하기 위해서는 매년 100척 이상을 감척해야 하나, 2026년도 예산안에는 근해어선 76척에 대한 감척 예산만이 편성되어 연근해 구조개선 기본계획에 따른 감척 목표에 미달하고 있으며,

2022년 이후 매년 100척 이상의 감척 신청이 지속되고 있는 점을 감안하면, 근해어선 감척 예산안에 대해서는 그 필요성과 효과성을 종합적으로 고려하여 예산안 규모를 현실화할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 따라서 해양수산부는 수산자원 감소에 대응하고 연근해어업 경영

여건 개선을 위한 연근해어선 감척사업의 취지와 「제3차 연근해 구조개선 기본계획(2024~2028)」에 따른 목표를 고려하여 근해어선 감척 예산 규모를 현실화할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 한편 동 사업에 의해 당초 기대한 자원량 개선이나 경영 여건 개선 효과는 높지 않은 것으로 나타나고 있는데, 2024년 연근해 어업생산량은 총 84.1만톤으로 전년 생산량(95.1만톤) 및 최근 5년 평균 생산량(92.5만톤)에 비해 각각 11.6%, 9.1% 감소하였음.

【 2024년 국내 수산물생산량 및 생산금액 】

(단위: 톤, 억원, %)

구 분	생산량			생산금액		
	2023년	2024년	증감률	2023년	2024년	증감률
전체	3,690,591	3,610,135	△2.2	94,370	100,918	6.9
연근해	951,722	841,347	△11.6	43,651	41,763	△4.3
양식	2,285,319	2,248,843	△1.6	31,838	37,118	16.6
원양	410,673	479,398	16.7	12,040	15,258	26.7
내수면	42,877	40,547	△5.4	6,840	6,779	△0.9

* 자료: 통계청 어업생산동향

이는 기상악화와 고수온 등으로 인한 자원량 변동⁷¹⁾, 어황 부진, 고유가 장기화에 따른 출어 기피 등이 복합적으로 작용한 결과로 분석되며,⁷²⁾ 또한 어획량과 자원량에 비해 어선 세력이 과다하고, 특히 과도한 어구 사용으로 감척 효과가 상당 부분 상쇄된 것으로 평가됨.⁷³⁾

71) 해양 온난화는 다양한 영양 단계에서 해양생물에 영향을 끼쳐 식량 생산과 인간 군집에 매우 중요한 수산업에 대해서도 영향을 미치고 있음. 국회의원 송옥주, ‘기후변화에 따른 고수온 현상과 우리나라 해양·수산 영향 분석’, 『2025 국정감사 정책자료집』, 32쪽

72) 어업인수산, ‘지난해 우리나라 연근해생산량 11.6% 감소’, 2025.3.7.일자 기사 참조

아울러 근해어선 감척은 연도별로 소규모로 이루어졌으며, 어획 강도가 낮은 연안어선을 중심으로 장기간 추진되어 감척사업의 투입 비용 대비 효과가 미미하다는 지적도 제기되고 있으므로,⁷⁴⁾

예산안 심사 시 이러한 내용들을 고려할 필요가 있어 보임.

73) 해양수산부, 「제3차 연근해어업 구조개선 기본계획(2024~2028)」, 2023.12.

74) 연안어선 감척 비중은 1994년 100%에 달했으며, 2004년 91.5%, 2014년 98.4%, 2024년에는 61.8%를 차지함. 박지훈, 「근해어선 감척사업 폐업지원금 제도개선 방향」, 수산이슈포커스, 2025.6.

3) 어업인 삶의 질 향상: 내실있는 사업 추진 필요

- 어업인 삶의 질 향상 사업은 어업인의 복지증진과 생활안정을 위한 사업으로, ① 여성어업인 특화 건강검진 내역사업은 수검률 저조로 국회 결산심사에서 수차례 제도개선이 요구되었음에도 2026년도 예산안의 목표인원이 최근 실적 대비 도 전적으로 설정되어 수검률 제고 노력이 필요하며, ② 어복버스 내역사업은 신규 예산사업으로 편성되었으나, 생활·의료·행정 서비스를 통합 제공한다는 당초 설계 취지와 다르게 섬지역 비대면 의료서비스만 반영된바, 기존 취지와 안정적 정착을 고려하여 이를 예산사업으로 반영하는 방안에 대해 검토할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「어업인 삶의 질 향상」 사업은 정주여건이 취약한 어촌지역에 거주하는 고령어업인과 여성어업인 등을 대상으로 건강·복지지원을 제공하고, 고령·취약가구에 대체인력을 지원하는 등 어업인의 복지증진과 생활안정을 도모하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 19억 4,400만원(53.2%) 증액된 55억 9,600만원이 편성되었음.⁷⁵⁾

【 2026년도 어업인 삶의 질 향상 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
어업인 삶의 질 향상	2,967	3,652	2,968 (1,017)	5,596	1,944	53.2

* 자료: 해양수산부

75) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 농특회계-어업인 삶의 질 향상(지자체)(3440-312)

□ 어업인 삶의 질 향상 사업은 ① 어업인 질환조사, ② 전문지원기관 운영, ③ 어업활동지원, ④ 외국인 어업근로자 복지회관, ⑤ 여성어업인 특화 건강검진, ⑥ 어복버스 내역사업으로 구성되며,

2026년도 예산안이 전년 대비 증액된 것은 ⑥ 어복버스 내역사업이 신규 편성된 데에 기인함.

내역사업별 2026년 예산안은 다음과 같음.

【 2026년도 어업인 삶의 질 향상 사업의 내역별 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(7월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산(A)	집행		(B-A)	%
어업인 삶의 질 향상	2,967	3,652	2,968 (1,068)	5,596	1,944	53.2
-어업인 질환조사	173	200	154 (154)	28	△172	△86
-전문지원기관운영	300 (296)	300	210	300	-	전년동
-어업활동지원	180 (149)	180	180 (114)	180	-	전년동
-외국인 어업근로자 복지회관	600 (43)	1,800	1,800 (265)	1,200	△600	△33.3
-여성어업인 특화 건강검진	1,030 (640)	1,172	624 (274)	1,011	△161	△13.7
-어복버스	-	-	-	2,877	2,877	순증

* 자료: 해양수산부

(나) 검토의견

(1) 여성어업인 특화 건강검진 사업: 수검률 제고 노력 필요

- 여성어업인 특화 건강검진 내역사업은 51세 이상 여성어업인을 대상으로 일반 건강검진 외 여성어업인에게 주로 발생하는 직업 질환 유발요인에 대한 검진(근골격계질환검사, 골절위험검사, 심혈관계질환검사, 난청검사, 예방교육 등) 비용을 지원하는 사업임.

여성어업인 특화 건강검진은 2년마다 1회 실시하며, 지원비율은 국고 50%, 지방비 40%, 자부담 10%임.

【 여성어업인 특화 건강검진 사업 개요 】

- (필요성) 여성은 근골격계 부담이 큰 맨손·나잠어업에 주로 종사하여 직업 질환 유발율이 남성보다 높아 추가적인 관리 필요
- (검진내용) 일반건강검진 외 여성어업인에게 주로 발생하는 질환 유발요인에 대한 검진* 실시(2년마다 1회)
 - * 근골격계질환검사, 골절위험검사, 심혈관계질환 검사, 난청검사, 예방교육 등
- (지원대상) 51세 이상 여성어업인
- (지원조건) 국비 50%, 지방비 40%, 자부담 10% (병원선 국비 100%)

구 분	건강검진비용	보조금	자부담
51세 이상	20만원	18만원	2만원
54세, 60세, 66세*	16만원	14만 4,000원	1만 6,000원
병원선	8만원	8만원	-

* 일반건강검진에서 54세, 60세, 66세 여성에게 제공하는 골밀도검사 비용 감액

* 자료: 해양수산부

□ 2026년도 예산안(10억 1,100만원)은 51세 이상 4,861명에 대한 검진비(4,861명×20만원×50%)와 54·60·66세 331명에 대한 검진비(331명×16만원×50%), 그리고 병원선 이용 300명(300명×8만원×100%)을 지원하기 위한 비용 5억 3,600만원 및 어업안전보건센터 운영비 등 행정비용 4억 7,500만원으로 산출되었음.

□ 동 내역사업은 2022년말 기준 예산 실적행률이 10%에 불과하였으며, 사업기간을 2023년 1월까지 연장하였음에도 수검률이 36.8%에 그쳐 2022회계연도 국회 결산심사에서 제도개선 요구를 받았고,

2023년에도 당초 계획인원(1,800명) 대비 실제 검진인원(674명)이 37.4%에 불과하였으며, 2024년에도 수검률이 11.5%에 머물러 수검 실적 제고를 위한 대책 마련의 필요성이 지속적으로 제기되고 있음.⁷⁶⁾

【 여성어업인 특화 건강검진 사업 목표 대비 수검 인원 】

(단위: 명, %)

구 분	수검 목표 인원(A)	실제 수검인원(B)	수검률(B/A)
2022년	1,500	552	36.8
2023년	1,800	674	37.4
2024년	11,764	1,350	11.5
2025년 9월	8,246	833	10.1

* 자료: 해양수산부

76) 국회는 2023회계연도 결산 심사에서도 동 사업의 수검률 제고방안 마련을 요구하였고, 2024년 결산의 경우 2025년 10월 현재 국회 결산심사가 마무리되지는 않았으나, 소관 상임위원회인 농림축산식품해양수산위원회 결산 예비심사에서도 수검률 제고 방안 마련이 필요하다는 시정요구가 제기됨.

□ 저조한 수검률과 관련하여, 해양수산부는 2022~2023년 시범사업 단계에서는 사업 인지도 부족과 의료기관 접근성의 한계 등이 영향을 미쳤으며, 2024년 본사업 전환 이후에도 홍보 미흡 및 기존 관리기관의 중도 사업 포기 등이 원인이라고 설명함.

□ 2026년도 여성어업인 특화 건강검진 사업 예산안은 전년 대비 감액 편성되었으나, 계획인원 규모(5,492명 = 4,861명+331명+300명)는 최근 연도 실제 수검인원[(‘22)552명, (‘23)674명, (‘24)1,350명]과 비교할 때 다소 도전적인 목표치로 보여짐.

해양수산부는 향후 여성어업인 특화 건강검진 사업 추진 시 국회의 시정요구사항을 유념하여 관리기관을 조기에 선정하고, 검진기관 확대 및 현장 홍보 강화 등을 통해 목표한 인원이 충분히 사업의 수혜를 받을 수 있도록 수검률 제고에 각별히 노력할 필요가 있음.

(2) 어복버스 신규 사업: 당초 취지에 부합한 예산 반영 필요

□ 어복버스 사업은 찾아가는 어촌 복지 사업으로, 2025년 3월부터 실시하고 있는 시범사업을 2026년부터 정식 예산사업으로 전환하기 위한 예산안이 신규로 편성되었음.

□ 먼저 2025년 추진 중인 시범사업을 보면, 전국 유인도서(434개) 중 보건소가 없는 200개소와 전국 어촌계(2,067개소)의 약 5%에 해당

하는 100개소, 그리고 전국 수협(91개)의 약 절반인 45개소를 대상으로, 비대면 또는 찾아가는 의료 서비스, 이미용·목욕 등 생활서비스, 노무·세무 등 행정서비스를 제공하는 것임.

사업 예산은 7억 5,000만원으로 농어촌상생기금 5억원과 농특예산 2억 5,000만원을 활용하여 추진 중이며, 해양수산부 외에 한국해양수산개발원, 대·중소기업·농어업협력재단, 한국어촌어항공단, 부산항만공사, 어업안전보건센터, (사)한국연안어업인중앙연합회 등이 참여하고 있음.

【 2025년도 어복버스 시범사업 내용 】

구분	섬		어촌	
	의료	생활	의료	행정
대상	전국 200여개	전국 50여개	전국 어촌계 100개소	전국 수협 약 45개소
내용	비대면	이미용·목욕	찾아가는(대면)	노무·세무
재정	농어촌상생기금	농어촌상생기금	농특회계	농어촌상생기금
사업기관	한국연안어업인연합회	한국어촌어항공단	어업안전보건센터	한국어촌어항공단
현장사진				

* 자료: 해양수산부

□ 2026년도 어복버스 예산안은 기존 사업에서 어촌지역에 대한 지원과 생활서비스 제공이 빠지고 섬지역 원격 의료서비스를 제공하기

위한 사업비로 28억 7,700만원이 반영되었음.

예산안 세부산출내역은 사업비 15억원과 시스템 설치·운영비 13억 7,700만원임. 사업비는 ① 진료·약제비로 섬 200개소에 연간 4회 비대면 진료를 실시하는 단가 136.3만원과 국고보조율 40%를 적용하여 4억 3,600만원을 편성하였고, ② 진료관리비는 단가 332.5만원에 국고보조율 40%를 적용하여 10억 6,400만원을 반영하였음.

다음으로 시스템 설치·운영비는 200개소에 대해 단가 489만원을 적용한 시스템 설치비 9억 7,700만원과 전문기관 운영비 4억원을 각각 편성하였음.

【 2026년도 어복버스 사업 예산안 세부산출내역 】

□ 합 계: 28억 7,700만원

○ (사업비) 15억원

- 진료·약제비: 4억 3,600만원 (200개소 × 4회 × 136.3만원 × 40%*)
- 진료관리비: 10억 6,400만원 (200개소 × 4회 × 332.5만원 × 40%)

* 국고보조율 40%, 지자체 부담 30%, 자부담 30%

○ (시스템 설치·운영비) 13억 7,700만원

- 시스템 설치비: 9억 7,700만원 (200개소 × 489만원)
- 전문기관 운영비: 4억원

* 자료: 해양수산부

□ 어복버스 사업은 원래 섬·어촌지역 주민에게 의료·생활·행정서비스를 통합 제공하는 ‘복합 공공서비스 플랫폼’으로 설계되었으나, 2026년도 예산안에는 이를 예산사업으로 전환하면서 이 중 섬 지역 대상 비대면 의료서비스 제공분만 별도로 분리·반영되어 당초 취지가 일부 축소된 측면이 있음.

특히 비대면 의료서비스 제공은 보건복지부가 의료취약지·도서지역 등을 대상으로 실시 중인 원격의료 지원사업⁷⁷⁾과 기능·대상·방식 측면에서 유사성이 높아 별도의 신규 사업을 추진하기 위해 시스템 설치비 등을 투입하는 것은 중복투자의 우려도 있음.⁷⁸⁾

따라서 어복버스 사업에 대해서는 당초 사업 추진 취지와 통합서비스 제공이라는 사업의 체계성을 고려하여 의료·생활·행정서비스를 포괄하는 방향으로 검토될 필요가 있으며, 사업의 안정적인 정착과 지속적인 추진을 위해 이를 예산사업으로 반영할 필요가 있을 것으로 보임.

77) 보건복지부는 2017년 이후 ‘의료취약지 원격협진 시범사업’을 실시하고 있으며, 2025년 8월말 현재 9개 시도, 63개 시군, 67개 보건소와 민간 병의원 등 총 838개소에서 참여하고 있음. 주요 사업 내용은 의료취약지역 등록대상자를 대상으로 정례적 원격협진(진료·처방 등)서비스를 제공하고, 건강관리 지원 서비스 및 복약지도 등 보건의료교육을 실시하며, 지역사회 보건의료 서비스와 연계를 지원하는 등임.

78) 이에 대해 해양수산부는 도서지역 원격의료 지원이라는 유사점은 있으나, 원격진료와 달리 의사가 환자(어업인)에게 직접 진료서비스를 제공한다는 점과, 원격진료 시스템을 설치하면 상시적으로 진료서비스를 제공받을 수 있다는 점 등의 차이가 있다고 설명함.

4) 국제수산물기구 협상 및 대응 : 제4차 UNOC의 개최 가능성을 고려한 예산 편성 검토

- 제4차 UNOC 개최 사업은 2028년 우리나라에서 개최될 예정인 제4차 UN 해양 총회의 준비를 위해 편성되었으나, 2025년 10월 현재 개최국 결정이 확정되지 않았으므로, 개최 가능성 등을 고려한 후 예산 편성 여부를 검토할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「국제수산물기구 협상 및 대응」 사업은 해양수산물분야 국제기구 협상 및 대응을 통해 국익 확대 도모 및 수산업 피해 최소화를 위해 국제수산물기구협상, 수산통상 협상 등을 추진하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 6억 7,000만원(9.8%) 감액된 65억 4,300만원이 편성되었음⁷⁹⁾.

【 2026년도 국제수산물기구 협상 및 대응 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
국제수산물기구 협상 및 대응	5,461	7,213	5,853	6,543	△670	△9.8%

* 자료: 해양수산부

79) 회계(기금)-세부사업 : 농어촌구조개선특별회계-국제수산물기구 협상 및 대응 (3542-301)

(나) 검토의견

- 내역사업 제4차 UNOC(UN OCEAN CONFERENCE) 개최 사업은 2026년 신규사업으로, 제4차 UN 해양총회가 2028년 우리나라에서 개최될 예정임에 따라 2026년부터 추진할 사전 준비를 위해 편성되었으며, 2026년 예산안은 UNOC 개최 관련 국제분담금, 국제행사 개최 등을 위한 일반용역비, 성과 도출을 위한 연구용역비 등 22억 2,600만원임.

【 제4차 UNOC 개최 사업 개요 】

- 사업목적 : 해양 분야 최대 국제회의 개최를 통해 국제 해양 규범 형성과정을 선도하고, 해양 선진국으로서 국제사회 기대에 부응
- 사업내용 : UN해양총회는 UN 지속가능발전목표(SDG) 14 “지속가능한 해양” 이행 촉진을 위한 해양 분야 최대·최고위급 국제회의
 - 본행사(본회의, 패넬토의 각 10회), 부대행사(400~500건), 특별행사, 병행행사, 양자 면담, 자발적 공약(800건 이상) 등으로 프로그램 구성
- 사업기간 및 위치 : (기간) 2026~2028년, (위치) 미정
- 주요현안
 - (UN총회 결의) 제4차 UN해양총회 개최국 결정 결의안477('25.12월) 및 세부내용 결의안('26.4분기)을 UN총회에 상정·채택
 - * 개최국 결정 결의: 개최국가, 개최시기(월)를 결정하는 결의안
 - ** 세부내용 결의: 세부 개최일정, 개최도시, 회의주제를 비롯하여, 회의방식, 절차, 세부 일정, 의장선출 등 행사 세부사항 포함

자료: 해양수산부

【 2026년도 제4차 UNOC 개최 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
제4차 UNOC 개최	○ 인건비(영문에디터 1인) : 71백만원 - 상용임금(110-03) : 60백만원 - 복리후생비(210-12) : 0.5백만원 - 고용부담금(320-09) : 10.5백만원 ○ 일반용역비(국제행사 등 용역) : 690백만원 - 일반용역비(210-14) : 국제행사 140백만원 × 4회 + 국내학회, 세미나 40백만원 × 2회 + 언론사 홍보 50백만원 ○ 연구용역비(행사 성과창출 용역비) : 400백만원 - 일반연구비(260-01) : UNOC4 성과 창출 전략 연구용역 400백만원 × 1회 ○ 일반수용비(UN 업무협약 등 국외출장비) : 265백만원 - 일반수용비(210-01) : 추진단 실무진 출장 7백만원 × 5명 × 5회 + 고위급 국외 출장 15백만원 × 2명 × 3회 ○ 국제분담금(UNOC4 개최 관련) : 800백만원 - 국제분담금(340-02) : OECD 해양경제연구 300백만원 + UN POST SDG 500백만원	2,226

자료: 해양수산부

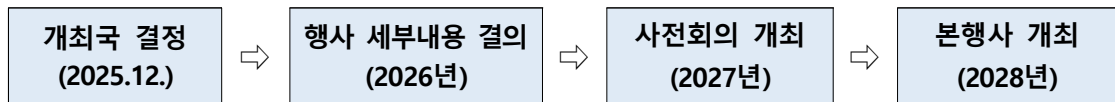
□ 제4차 UNOC 개최 추진 현황을 살펴보면, 개최국 결정 결의안 마련 및 교섭 활동을 통한 UN회원국 지지 확보 활동을 금년 11월까지 실시하고, UN총회 결의안 채택을 통한 개최국 확정은 금년 12월에 이루어질 예정으로 2025년 10월 현재 개최국 결정이 확정되지 않은 상황임.

2026년 예산안은 UNOC 개최 결정이 확정될 것을 전제로 2028년 행사 준비를 위한 인건비, 연구용역비, 국제분담금 등이 편성된 것으로, 행사 개최에 대한 최종 결정이 이루어지지 않은 상황에서

2026년 예산안이 편성되었으므로, 개최 결정 가능성 등을 고려한 후 예산 편성 여부를 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

【 제4차 UNOC 연도별 추진계획 】

- UN총회('25.12월, 미국) 결의안 채택을 통해 개최국이 확정된 이후, UN 사무국 공식 절차에 맞춰 분야별 행사 준비업무 수행('26~)



자료: 해양수산부

□ 또한, 세부 개최일정, 개최도시 및 회의주제 등 행사 세부계획은 공동개최국 등과의 협의를 통해 2026년도에 결정되고, 이를 포함한 세부내용 결의안은 2026년도 4분기에 UN총회에 상정·채택될 것으로 예상되어 행사를 준비하기 위한 구속력있는 사업계획 수립이 마련되지 않은 상황이므로, 향후 구체적인 사업계획 마련을 통해 예산을 집행하여 행사 준비에 만전을 기할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 준비기획단 출범을 위해서는 예산 확보와 함께 조직 구성을 위한 법적 근거가 필요하며, 2025 경주 APEC 정상회의, 2012 여수세계박람회, 2015 세계물포럼 등 다른 유사 사례와 같이 특별법 제정⁸⁰⁾

80) 「2025 경주 아시아태평양경제협력체 정상회의 지원 특별법」

제6조(정상회의 준비기획단) ① 정상회의등의 준비와 개최에 필요한 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 준비위원회에 정상회의 준비기획단(이하 “준비기획단”이라 한다)을 둔다.

② (생략)

③ 그 밖에 준비기획단의 구성과 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제7조(국가 등의 지원) ① 준비기획단 또는 정상회의등 개최 지방자치단체는 국가·지방자치단체·공공기관(「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관을 말한다. 이하 같다)·법인·단체 등에 행정적·재정적인 협조 및 지원과 그 밖에 필요한 편의제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 해당 기관은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

② 국가 또는 지방자치단체는 다음 각 호에 필요한 예산을 지원할 수 있다.(이하 생략)

을 통해 본격적으로 사업추진을 하였다는 점을 고려해 볼 때, 향후 법적 근거 마련 후 체계적인 사업추진을 위해 노력해야 할 것으로 보임.

- 해양수산부에 따르면 2025년 OOC⁸¹⁾ 개최를 통해 글로벌 해양선도 국가의 위상이 제고되어 금년 12월 예정된 UN총회 결의안 채택을 통한 개최국 확정은 가능성이 높은 상황이며, 2028년 본행사의 체계적인 사전 준비를 위해 2026년도 예산을 편성하였다는 의견으로, 2026년 상반기 UNOC 준비기획단을 출범하겠다는 입장임.

제12조(공무원의 파견요청 등) 준비기획단은 업무수행을 위하여 필요한 경우에는 관계 행정기관 또는 관련 기관·단체의 장에게 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.

81) Our Ocean Conference(OOC): 해양오염, 지속가능한 어업, 해양 경제 등 해양의제를 다루는 해양분야 국제회의, 10차를 우리나라에서 개최 ('25.4.28~30)

5) 연안국과의 협력(ODA) : 연례적 집행부진 사업의 예산 조정 검토

- 계속사업 중 다수의 사업이 2025년 예산집행이 부진하므로 상대방 국가와의 지속적인 협의를 통해 사업계획을 면밀히 수립할 필요가 있을 것으로 보이며, 연례적으로 지연되는 사업의 2026년 예산안은 연내 집행이 가능한 수준으로 조정을 검토할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「연안국과의 협력(ODA)」은 정부를 비롯한 공공기관이 개발도상국의 경제발전과 사회복지 증진을 목표로 제공하는 원조로, 빈곤감소, 지속가능한 발전 및 인도주의를 실현하고 협력대상국과 우호협력관계를 증진하여 국제사회에서 친한세력 확보 및 해외 수산자원 확보에 기여하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 29억 3,000만원(△11.1%) 감액된 234억 4,300만원이 편성되었음⁸²⁾.

【 2026년도 연안국과의 협력(ODA) 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
연안국과의 협력(ODA)	23,692	26,376	14,496	23,443	△2,930	△11.1

* 자료: 해양수산부

82) 회계(기금)-세부사업 : 농어촌구조개선특별회계-연안국과의 협력(ODA) (3542-302)

(나) 검토의견

□ 연안국과의 협력(ODA)사업의 2026년도 예산안은 계속사업 18개에 178억 1,100만원, 신규사업 7개에 56억 3,200만원이 편성되었음.

【 2026년도 연안국과의 협력(ODA)사업 내역사업 및 예산안 편성 내역 】

(단위: 억 원)

사업명			총사업비	‘26년도 예산	사업기간
계 속 사 업	1	(키리바시) 지속가능한 어업을 위한 수산 커뮤니티 개발	168.5	17.6	‘25~’29
	2	(기니비사우) 소규모 어항 및 냉동창고 건립 지원 사업	80.43	8	‘25~’29
	3	(탄자니아) 해양수산 위성활용 센터 설립 지원	55	9	‘25~’29
	4	(케냐) 선진 해기교육시스템 전수사업	6.3	2.8	‘25~’26
	5	(인니) 친환경 해양플랜트 서비스산업 역량강화	45.1	17	‘25~’29
	6	(베트남) 베트남 북부지역 수산양식산업 생산성 향상을 위한 기술협력 사업	30	3.8	‘22~’26
	7	(인니) 인도네시아 국가해양관리를 위한 한국 정지궤도위성 활용시스템 구축	60	6	‘22~’26
	8	(사모아) 기후변화대응 해양산성화 관측 고도화 및 지속성 확보지원	30	6	‘22~’26
	9	(키르기스공화국) 키르기스스탄공화국 수산양식 개발센터 설립 사업	50	3.5	‘22~’26
	10	(인니) 인도네시아 양식생산성 향상을 위한 스마트 기술지원	70	8.46	‘23~’27
	11	(투발루) 투발루 어촌특화개발사업	73	15	‘23~’26
	12	(인니) 그린스마트 해양수산과학 교육센터 설립 및 역량강화 사업	75	8	‘23~’28
	13	(마셜제도) 해수온도차 발전 및 배출수 이용을 위한 마셜아일랜드 SDGs 역량강화	66	12.8	‘23~’26

사업명			총사업비	‘26년도 예산	사업기간
	14	(가나) 가나 여성어업인 가공 및 유통 역량강화	40	9	‘23~’26
	15	(피지) 마코가이 수산양식연구소 재건 및 기후변화 대응 역량강화	50	13.95	‘24~’28
	16	(투발루·사모아·통가) 태도국 해양수산교육 역량 강화 및 마스터플랜 수립	30	9.2	‘24~’26
	17	(스리랑카) 해양수산 데이터센터 및 전자도서관 설립	75	23	‘24~’26
	18	(피지) 해수열 및 재생에너지를 이용한 피지 남태평양대학교 그린캠퍼스 시범	50	5	‘24~’26
신규사업	1	(베트남 등) APEC 기후변화 대응 해양 모니터링 역량강화(AMETEC)	28	3.5	26~’29
	2	(필리핀) 수산생명공학 연구환경 개선 및 역량강화	40	4	‘26~’29
	3	(인니, 베트남, 태국 등) 스마트통합 국제 승선실습	95.7	17.7	‘26~’30
	4	(아프리카, 인태지역) 옵서버 수산기구 인증지원 연수프로그램	27	8	‘26~’28
	5	(조지아) 차세대 해양정보 인프라 구축	75	8.56	‘26~’30
	6	(피지) 선박 항행정보 인프라 개선	61.88	10.56	’26~’28
	7	(다국가) 여수해양법 정책 역량강화	-	4	‘26~
합 계				234.43	

자료: 해양수산부

□ 계속사업 중 기니비사우 소규모 어항 및 냉동창고 건립 지원 사업 등 5개 사업의 2025년도 예산은 2025년 9월 기준 전액 미집행되었고, 마셜제도 해수온도차 발전 및 배출수 이용을 위한 마셜아일랜드 SDGs 역량강화 사업은 집행률이 16.2%로 2025년도 예산 집행률이 매우 저조함.

【 2025년도 연안국과의 협력(ODA) 집행률 저조 사업 내역 】

(단위: 억원)

사업명	사업기간	2025년도(9월말 기준)			'26년도 예산
		예산액	집행액	집행률	
(기니비사우) 소규모 어항 및 냉동창고 건립 지원 사업	'25~'29	13	0	0%	8
(투발루) 투발루 어촌특화개발사업	'23~'26	22	0	0%	15
(인니) 그린스마트 해양수산과학 교육센터 설립 및 역량강화 사업	'23~'28	17	0	0%	8
(가나) 가나 여성어업인 가공 및 유통 역량강화	'23~'26	10	0	0%	9
(피지) 해수열 및 재생에너지를 이용한 피지 남태평양대학교 그린캠퍼스 시범	'24~'26	24	0	0%	5
(마셜제도) 해수온도차 발전 및 배출수 이용을 위한 마셜아일랜드 SDGs 역량강화	'23~'26	20	3.24	16.2%	12.8

자료: 해양수산부

□ 상대국과의 사업 세부 내용 협의 조정에 오랜 시일이 걸리거나, 해당 국가의 정치적 상황에 따라 계약 체결이 지연되어 2024년도 사업이 2025년으로 이월됨에 따라 2025년도 예산 집행이 저조한 것으로 보이며, 사업의 지연 사유와 2025년 사업의 착수 시기를 고려하였을 때, 2026년 사업도 추가적인 사업 지연이 발생할 것으로 보임.

- 특히, 투발루 어촌특화개발사업은 금년 11월에 2024년도 사업이 종료됨에 따라 사업이 순연될 것으로 보이는바,⁸³⁾ 환율 변동에 따른

83) 해양수산부에 따르면 투발루 어촌특화개발사업은 3개년(2024~2026년) 장기계속계약에 따라 2024년 계약은 금년 11월 준공 예정이며, 2025년과 2026년 사업을 동시에 추진할 계획임.

공사비 증가 가능성 등을 고려해 볼 때, 사업지연요소가 배제되기 어려운 측면이 있으므로 연도별 과업의 조정 등을 검토하여 예산의 집행가능성을 높이기 위해 사업 관리를 철저히 할 필요가 있을 것으로 보임.

【 2025년도 집행률 저조 사업 추진 경과 및 지연 사유 내역 】

사업명	2025년 사업 착공(예정)	2025년 사업 준공(예정)	2025년 사업 지연 사유
(기니비사우) 소규모 어항 및 냉동창고 건립 지원 사업	‘25.8	‘26.6(예정)	상대국과 사업 담당부서 결정 및 세부 내용 협의 조정 지연으로 '25년 계약 체결 지연
(투발루) 투발루 어촌특화개발사업	‘25.1 (‘24년도 계약) (‘25년도 사업 '25.11 예정)	‘25.11 (‘24년도 계약) '26.6(예정) (‘25년도 계약)	입찰공고 유찰 및 계약체결 지연으로 '25년 11월에 '24년 사업 준공, '25년 사업은 순차적으로 '25.11월 추진 예정
(인니) 그린스마트 해양수산과학 교육센터 설립 및 역량강화 사업	‘25.9.24	‘26.08(예정)	전년도 사업 이월 등으로 사업이 지연 되어 '25년 8월에 '24년 사업 준공, '25년 사업은 9월에 계약하였고, 25년 사업 준공 후 '26년 사업 추진 예정
(가나) 가나 여성어업인 가공 및 유통 역량강화	'25.10	‘26.06(예정)	가나 대선('24.12)에 따른 현지 담당자 변경, 공사 설계 지연 및 '24년 공사 착공 지연('25.9 준공), '25년 사업은 10월에 착수하였고, 25년 사업 준공 후 '26년 사업 추진 예정
(피지) 해수열 및 재생에너지를 이용한 피지 남태평양대학교 그린캠퍼스 시범	‘25.12(예정)	‘26.09(예정)	전년도 사업 이월 등으로 사업이 지연 되어 '25년 10월에 '24년 사업 준공, '25년 사업은 12월에 착공 예정으로, 25년 사업 준공 후 '26년 사업 추진 예정
(마셜제도) 해수온도차 발전 및 배출수 이용을 위한 마샬아일랜드 SDGs 역량강화	‘25.09	‘26.06	상대국과의 사업 내용 등 협의 지연으로 '25년 8월에 '24년 사업 준공, '25년 사업은 9월에 착수하여, 25년 사업 준공 후 '26년 사업 추진 예정

자료: 해양수산부

□ 연례적인 사업 지연이 이루어지고 있는 사업에 대해 상대방 국가와의 지속적인 협의를 통해 사업계획을 보다 면밀히 수립할 필요가 있을 것으로 보이며, 2025년 예산집행률이 저조하고 만성적으로 지연되는 사업에 대한 2026년 사업비는 사업추진경과 및 향후추진계획 등을 고려하여 연내 집행이 가능한 수준으로 예산 조정이 검토될 필요가 있음.

3. 교통시설특별회계

가. 개 요

- 2026년도 해양수산부 소관 교통시설특별회계 세입예산안의 규모는 1조 7,458억 9,600만원으로, 2025년(1조 7,715억 4,000만원) 대비 △1.4% (256억 4,400만원) 감소하였음. 주된 감소 사유는 기타경상이전수입이 감소(189억 79,000만원)되었기 때문임.

【 2026년도 교통시설특별회계 세입예산안 내역 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감	
			(B-A)	%
총 계	17,715	17,459	△256	△1.4
○ 관유물대여료	28	35	7	25.1
○ 정부출자수입	73	135	62	84.2
○ 기타이자수입및재산수입	39	19	△20	△51.4
○ 벌금,몰수금및과태료	4	4	-	△4.2
○ 변상금및위약금	49	23	△26	△52.7
○ 가산금	2	2	-	2.5
○ 기타경상이전수입	321	131	△190	△59.2
○ 면허료및수수료	170	149	△22	△12.8
○ 항공항만및용수수입	1,102	1,124	22	2.0
○ 잡수입	69	71	2	3.0
○ 고정자산매각대	7	4	△3	△39.4
○ 토지및무형자산매각대	54	1,035	981	18.1
○ 재고자산매각대및유동자산	0.3	0.1	△0.2	△65.7
○ 전입금	15,780	11,830	△3,950	△25.0
○ 세계잉여금	18	2,898	2,880	16,326.4

* 자료: 해양수산부

□ 2026년도 교통시설특별회계 세출예산안의 규모는 1조 7,459억원으로, 2025년도(1조 7,715억원) 대비 △1.4%(256억원) 감소하였음.

【 2026년도 교통시설특별회계 세출예산안 내역표 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감	
			(B-A)	%
총 계	17,715	17,459	△256	△1.4
○ 일반지출	17,715	17,459	△256	△1.4

* 자료: 해양수산부

□ 주요 증감내역을 보면, 포항영일만신항(1단계) 사업은 1,111억 8,600만원으로 2025년(91억 8,000만원) 대비 1,111.2%(1020억 600만원), 부산항 진해신항 사업은 4,621억 8,100만원으로 2025년(4,346억 5,000만원) 대비 6.3%(275억 3,100만원) 증가한 반면,

군장항(2단계) 사업은 85억 7,700만원으로 2025년(1,164억 2,200만원) 대비 92.6%(△1,078억 4,500만원), 새만금신항 사업이 705억 1,700만원으로 2025년(1,381억 5,100만원) 대비 676억 3,400만원이 감소되었음.

【 2026년도 교특회계 세출예산안 주요 증감내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
- 포항영일만신항(1단계)	3,105	9,180	111,186	102,006	1,111.2
- 부산항 진해신항	284,603	434,650	462,181	27,531	6.3
- 군장항(2단계)	30,474	116,422	8,577	△107,845	△92.6
- 새만금신항	131,885	138,151	70,517	△67,634	△49.0

* 자료: 해양수산부

나. 주요사업별 검토의견

1) 진해신항 : 서컨 배후단지 조성(2단계) 사업 추진 시 관계 기관 간 면밀한 사전 협의 필요

- 서컨배후단지 조성(2단계) 사업은 증액된 사업비에 대한 총사업비 협의 등 사전 절차의 지연에 따라 순차적으로 공사가 지연될 수도 있으므로 관계기관 협의를 면밀히 준비할 필요가 있을 것으로 보이며, 해양수산부는 공사 착공 후 진행 상황을 고려하여 연내 집행 가능한 수준의 공사비를 부산항만공사에 지급할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「진해신항」 사업은 선박 대형화, 컨테이너 물동량 증가에 대비하여 부산항 진해신항 개발구역에 대규모 컨테이너 부두를 확보하고, 물류자동화시스템을 도입하여 스마트 물류 허브항만을 육성하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 275억 3,100만원(6.3%) 증액된 4,621억 8,100만원이 편성되었음⁸⁴⁾.

【 2026년도 진해신항 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
진해신항	284,604	434,650	265,815	462,181	27,531	6.3

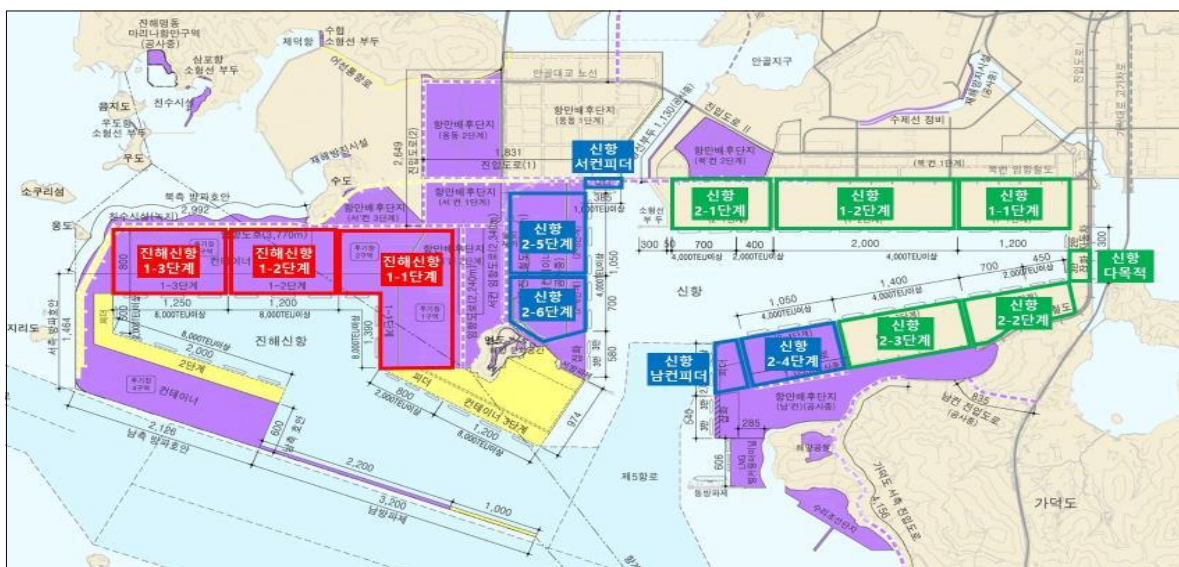
* 자료: 해양수산부

84) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-진해신항 (5050-305)

□ 「진해신항」 사업은 부산항 진해신항을 초대형·스마트항만으로 개발하여 글로벌 허브 항만으로서 부산항의 입지를 강화하기 위하여, 진해신항 건설에 필요한 비수익시설(방파제, 방파호안 등)은 정부에서 개발하고, 신항 운영에 필요한 수익시설은 부산항만공사 등 민간에서 개발하는 방식으로 추진되며, 현재 1단계 추진 중임.

【 진해신항 전체 사업 추진 현황 】

구분		1단계(현행 기준)	2단계	전체
총사업비		7조 9,096억원 ·재정 2조 7,876억원 ·민자 5조 1,220억원	4조 7,283억원 ·재정 1조 2,641억원 ·민자 3조 4,642억원	12조 6,379억원 ·재정 4조 517억원 ·민자 8조 5,862억원
총 사업기간		‘22.~’31.	‘32.~’40.	‘22.~’40.
공급시기	’30년까지	3선석	-	3선석
	’32년까지	6선석	-	6선석
	장래	-	6선석	6선석
사업내용	‘컨’부두	9선석 (3만TEU급×9)	6선석 (3만TEU급×5, 피더부두×1)	15선석 (3만TEU급×14, 피더부두×1)
	방파제	1.4km	0.8km	2.2km
	배후단지	788천 m ²	-	788천 m ²



자료: 해양수산부

【 진해신항 1단계 사업 추진 배치도 】

The map illustrates the layout of the Jinhae New Port Phase 1 project. Key features include:

- 준설토투기장 호안 1공구** (Excavated Soil Dumping Quay 1): A red line indicating the first section of the excavation area.
- 준설토투기장 호안 2공구** (Excavated Soil Dumping Quay 2): A blue line indicating the second section of the excavation area.
- 남측방파호안 1공구** (South Side Breakwater Quay 1): A purple line indicating the first section of the breakwater.
- 남측방파호안 2공구** (South Side Breakwater Quay 2): An orange line indicating the second section of the breakwater.
- 남방파제** (South Breakwater): A green line indicating the breakwater structure.

Other labeled areas and features include:

- 컨테이너** (Container): Areas designated for container storage, shown in yellow and orange.
- 진해신항** (Jinhae New Port): The main port area.
- 서귀테이너 (금사중)** (Seogwi Container (Gamsa-jung))
- 제5항도** (5th Quay Road)
- 항제선(현경)** (Quay Line (Hyun-gyeong))
- 항제선(변경안)** (Quay Line (Byeon-gyeong-an))

범례 (Legend):

1 단계	2 단계
------	------

– 150 –

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「진해신항 서컨배후단지 조성(2단계)」는 부산항 진해신항의 항만배후단지 활성화를 통한 물동량 창출 및 물류비용 절감을 위해 서컨배후단지 2단계 조성을 위한 사업으로,

총사업비는 2,260억원, 사업기간은 2023년부터 2030년까지이고, 당초 국가직접시행으로 시작되었으나, 부산항만공사와의 위수탁 협약에 따라 재정사업은 25%(총사업비 570억원), 부산항만공사 등 민간자원을 투입한 민간사업은 75%의 비율로 추진될 예정이며, 2026년 예산안은 서컨 배후단지 공사비 223억 4,500만원임.

【 2026년도 서컨 배후단지 2단계 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

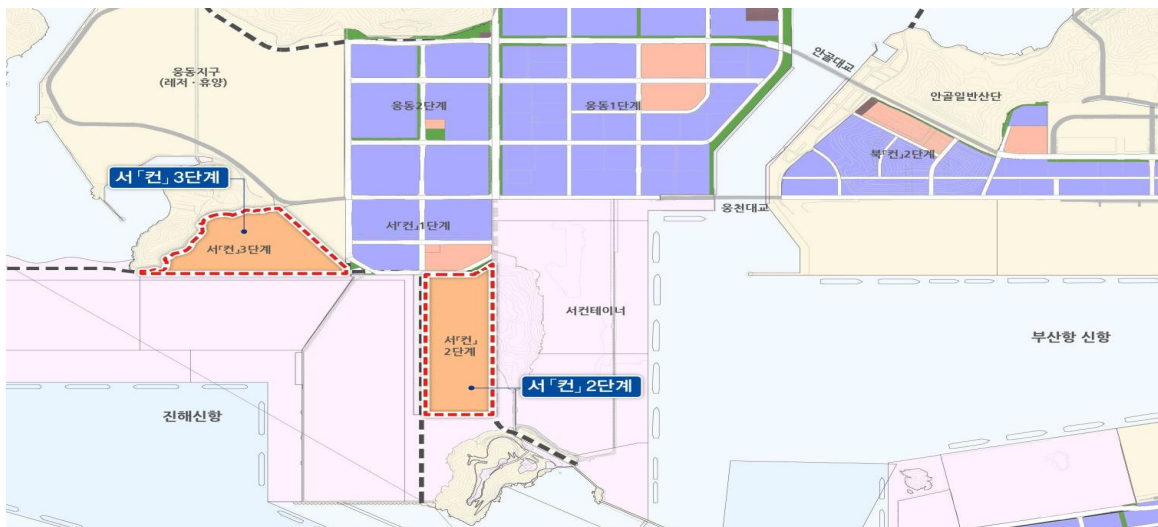
내역사업명	세부 산출내역	금액
서컨 배후단지 2단계 사업	○ 공사비(420-03) : 22,345백만원 - 서컨 배후단지 공사비 787천㎡ × 28백만원/㎡	22,345

자료: 해양수산부

【 서컨 배후단지 2단계 사업 개요 】

구분	서컨 배후단지					
건립위치	경상남도 창원시 진해구 연도동 일원					
사업주체	해양수산부 부산지방해양수산청 부산항건설사무소, 부산항만공사					
사업기간	'23년 ~ '30년					
사업규모	배후단지 433천㎡					
총사업비	2,260억원(국비 25%, 민간 75%)					
	연도	2023	2024	2025	2026	총 계
	국비 (단위백만원)	1,500	400	-	22,345	24,245
예산집행	연도	예산액		집행액(실 집행액)		
	2023	1,500		1,310		
	2024	400		31(31)		
	2025 *’25. 9. 기준	-		-(-)		
	2026	22,345		-(-)		
건립일정		기존 계획		변경 계획 (2025년 10월 기준)		
	기본설계	‘23.3. ~ ‘24.8.		‘23.3. ~ ‘24.8.		
	실시설계	‘24.11. ~ ‘26.4.		‘24.11. ~ ‘26.4.		
	공사 착공	‘26. 下		‘26. 下		
	완공	‘30.		‘30.		

【 서컨 배후단지 2단계 사업 위치도 】



□ 사업 추진 현황을 살펴보면, 2024년 기본조사설계비 1억원, 실시설계비 3억원이 편성되었으나 진해신항 컨테이너 부두사업(1-1단계)과 서컨배후단지 통합 개발로 설계 시행주체가 부산항만공사로 변경됨에 따라 설계비가 불용되었으며, 실시설계는 2026년 4월에 종료될 예정이다.

【 서컨 배후단지 2단계 사업 추진 현황 및 향후 계획 】

- (예비타당성 조사) 부산항 진해신항(1단계) 건설사업 예타 완료 : 2022. 1.
- (종합계획) 제4차 항만배후단지개발 종합계획 고시 : 2022. 12.
- (기본설계) 서‘컨’ 2단계 항만배후단지 기본설계 완료 : 2024. 8.
- (실시설계) 서‘컨’ 2단계 항만배후단지 실시설계 착수(부산항만공사) : 2024. 11. 착수 ~ 2026. 4. 완료 예정
- (각종 인허가)
 - 재해영향평가(해수부→행안부) : 2025. 6. 착수 ~ 2026. 2.(예정)
 - 환경영향평가(해수부→환경부) : 2025. 6. 착수 ~ 2026. 3.(예정)
 - 교통영향평가(해수부→승인관청) : 2025. 12. 착수예정 ~ 2026. 3.(예정)
 - 실시계획 승인(항만공사→해양수산부) : 2026. 4. ~ 2026. 6. 완료 예정
- (관계기관 협의) 실시설계 사항 반영 공사비 적정성 검토(조달청) 및 총사업비 협의(기재부)
 - 공사비 적정성 검토(해수부→조달청) : 2026. 4. 착수 ~ 2026. 5.(예정)
 - 총사업비 협의(해수부→기재부) : 2026. 5. 착수 ~ 2026. 6.(예정)
- (공사 발주) 공사 발주(2026. 6.) 및 착공(2026. 9월 이후)

자료: 해양수산부

□ 해양수산부는 2026년 4월 실시설계 종료 후 총사업비 협의 및 실시
계획 승인 절차를 이행하여 2026년 6월 공사 발주, 2026년 하반기
(9월 이후) 공사 착공이 가능하다는 입장이나,

실시설계 과정에서 총사업비의 증액이 예정된 상황에서 총사업비
협의 이전 실시설계 결과에 대한 단가의 적정성 검토 절차(조달청)
와 총사업비 협의(기획재정부)를 거쳐야 하며⁸⁵⁾, 총사업비 협의에
따라 확정된 사업비에 대해 공사 발주가 진행되어야 하는 절차를
고려할 때,

증액된 사업비에 대한 공사비 적정성 검토 및 총사업비 협의 등 사
전 절차의 지연에 따라 순차적으로 공사 발주 및 착공이 지연될 가
능성도 배제할 수 없으므로, 실시설계의 완료 이후 이어질 관계기
관 협의를 면밀히 준비할 필요가 있을 것으로 보임.

85) 「총사업비 관리지침」

제22조(설계가격 검토) ① 중앙관서의 장은 실시설계가 완료되면 기획재정부장관에 대한 총사업비 협의
이전에 조달청장에게 실시설계 결과에 대한 단가의 적정성 검토를 의뢰하여야 한다. 다만, 제57조제3항
에 따른 건축사업의 경우, 실시설계의 적정성 검토시 단가 적정성 검토를 의뢰할 수 있다.

제23조(실시설계의 완료) 중앙관서의 장은 실시설계 용역이 완료되면 조달청장에게 공사계약체결 의뢰
이전(조달청장에게 공사계약 체결을 의뢰하지 아니하는 사업의 경우 입찰·발주 이전)에 다음의 서류를
첨부하여 기획재정부장관과 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 협의하여야 한다.

1. 실시설계 용역 결과보고서 및 요약보고서
2. 총사업비가 기본설계에 의한 총사업비와 차이가 발생한 경우 그 사유 및 설명자료(실시설계 용역수
행자가 실명으로 작성)
3. 제21조의 규정에 의한 설계내용 검토 및 실시설계 협의 결과 반영사항
4. 제22조의 규정에 의한 조달청장의 단가의 적정성 검토의견서
5. 실시설계에 반영된 환경·교통영향평가 결과, 지자체 협의결과 등
6. 적정공사기간 검토결과

【 서권 배후단지 2단계 사업 실시설계 이후 행정절차 】

사업 단계		추진 계획	관련 규정
서권 배후단지 2단계 실시설계용역		‘24. 11. ~’26. 4. (예정)	
각종 인허가	재해영향평가	‘25.6 ~’26.2	※ 자연재해대책법 제5조 재해영향평가협의 대상 개발계획 中 수자원 및 해양개발에 해당
	환경영향평가	‘25.6 ~’26.3	※ 환경영향평가법 제22조제4호, 제27조 환경영향평가 대상 중 항만의 건설사업에 해당 환경영향평가 대상사업에 대한 승인 전 기후에너지환경부장관에게 협의 요청 하여야 함
	교통영향평가	‘25.12 ~’26.3 (예정)	※ 도시교통정비 촉진법 제15조 교통영향평가의 실시대상 사업 中 항만 의 건설(연간 하역능력 150만 톤 이상)에 해당
관계기관 협의	공사비 적정성 검토 (조달청)	‘26. 4. (예정)	※ 「총사업비 관리지침」 제22조 - 실시설계가 완료되면 총사업비 협의 이전에 조달청장에게 실시설계 결과에 대 한 단가의 적정성 검토를 의뢰하여야 함
	총사업비 협의(기재부)	‘26. 5.~’26. 6 (예정)	※ 「총사업비 관리지침」 제4조 - 사업추진 단계별로 기획재정부와 협의 (실시설계 이후 단계)
공사 발주 및 착공		‘26. 6~’26. 9 (예정)	

자료: 해양수산부

□ 또한, 동 사업은 해양수산부와 부산항만공사 간의 업무 분담 협약에 따라 진행되며, 협약서는 단위사업별 시행 주체, 사업비 분담 비율 및 지급 시기·방식 등이 주요 내용으로, 사업비 분담 비율은 해양수산부와 부산항만공사가 25:75 정율분담을 원칙으로 하고, 해

양수산부는 연차별 사업비의 25% 금액을 확보 후 상반기 내 지급하도록 명시하고 있음.

【 서권 배후단지 2단계 사업 업무 분담 협약서(안) 주요 내용 】

이 협약서는 부산항 진해신항 항만배후단지의 적기 공급 및 해양수산부와 부산항만공사가 공동으로 조성하는 「부산항 진해신항 서'권' 2단계 항만배후단지 조성사업(이하 “본 사업”이라 한다)」의 효율적인 업무추진을 위하여 부산항건설사무소(이하 “부건소”이라 한다)와 부산항만공사(이하 “BPA”이라 한다) 간에 필요한 사항을 정하고자 다음과 같이 협약을 체결한다.

제1조(목적) 이 협약은 본 사업의 추진에 필요한 “부건소”와 “BPA”간의 업무분담 및 준공 후 사업비 정산 등에 관한 사항을 규정함에 그 목적이 있다.

제2조~제4조 (생략)

제5조(사업시행자) ① 본 사업은 단위사업별로 아래와 같이 사업을 시행한다.

1. 설계용역 : “부건소” 및 “BPA”
가. 기본설계 : “부건소”
나. 실시설계 등 : “BPA”
2. 단지조성공사 : “BPA”
3. 사후환경영향조사 : “BPA”
4. 인허가 지원 : “부건소”

제6조(사업비 분담) ① 본 사업의 사업비 분담기준은 해양수산부의 「부산항 진해신항(1단계) 건설 예비타당성조사」의 내용을 근거로 “부건소”와 “BPA”가 각각 25:75 정율분담을 원칙으로 한다.

② “BPA”가 제5조에 따른 공사는 일괄 시행하고 “부건소”는 이에 대한 예산을 지급한다.

③ “부건소”는 연차별 사업비의 25% 금액을 예산 확보하여 상반기 내 “BPA”에서 본 사업 업무 분담에 대한 목적으로 개설한 계좌로 지급하여야 한다. 다만, 상호 협의하에 일시지급도 가능하다. (이하 생략)

자료: 부산항만공사

이에 따라 해양수산부는 2026년 공사비 223억 4,500만원을 부산항만공사에 지급할 예정이라고 하나, 실시설계 종료 후 총사업비 협

의가 예정되어 공사 착공 여부 및 시기가 다소 불확실한 상황에서 1차년도 공사비 전액을 지급하는 것은 바람직하지 않으므로, 해양수산부는 공사의 착공 여부 및 진행 상황에 따라 연내 집행 가능한 수준의 공사비를 지급하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 광양항(3단계) : 항만자동화 테스트베드 사업의 집행실적 제고 방안 마련 및 철저한 사업 관리 필요

- 광양항 항만자동화 테스트베드 사업은 연차별 소요 예산을 편성하고, 사업 지연에 따라 연례적으로 보조금을 이월·재이월하는 구조가 반복되어 만성적으로 예산 배분의 비효율성을 보이고 있으므로 이러한 관행을 개선할 필요가 있으며, 동 사업의 집행 실적 제고 방안 마련과 함께 추가적인 사업 지연 및 연례적 집행 부진이 발생하지 않도록 사업 관리에 만전을 기할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「광양항(3단계)」사업은 국내기술 중심의 자동화항만을 광양항에 구축하여, 안정적인 국내 자동화항만 도입 기반을 마련하고 광양항의 컨테이너 부두 경쟁력을 확보하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 249억 9,100만원(17.2%) 증액된 1,704억 9,600만원이 편성되었음⁸⁶⁾.

【 2026년도 광양항(3단계) 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
광양항(3단계)	192,394	145,505	165,790	170,496	24,991	17.2

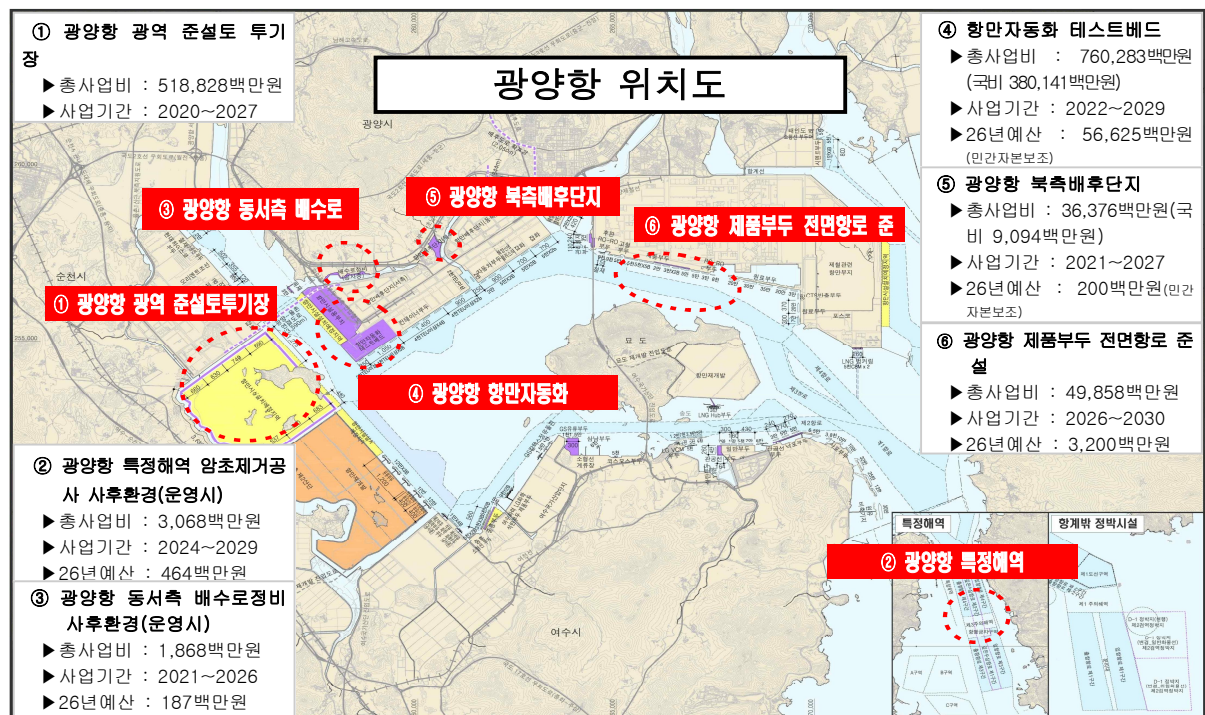
* 자료: 해양수산부

86) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-광양항(3단계) (5050-316)

□ 「광양항(3단계)」 사업은 광양항을 제철·석유화학 등 광양항 배후산업, 자동차 환적, 컨테이너 화물처리, 항만물류 R&D 연구를 지원하는 종합물류 항만으로 개발하기 위하여 광양항 건설에 필요한 기반시설은 정부에서 개발하고, 항만 운영에 필요한 수익시설은 여수광양항만공사 등 민간에서 개발하는 방식으로 추진됨.

광양항(3단계) 재정사업의 총사업비는 4조 4,958억원, 사업기간은 1999년부터 2030년으로 예정되어 있으며, 광역 준설토투기장, 특정해역 암초제거 공사, 방파호안 7.5km, 항만자동화 테스트베드, 북측 배후단지 조성 등을 추진 중임.

【 광양항(3단계) 재정사업 추진 현황 】



자료: 해양수산부

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「광양항 항만자동화 테스트베드」는 광양항 3-2단계 컨테이너부두(4선석)에 국내기술 중심의 항만자동화 기반테스트베드를 구축하기 위해 4선석 전 영역에 안벽크레인(DTQC) 8기, 야드크레인(ARMGC) 32기, 자동이송장비(AGV) 44기 등 자동화 장비를 설치하고, 통합운영시스템 및 기반시설 등을 구축하려는 국고보조 사업으로, 사업시행자는 여수광양항만공사임.

총사업비는 7,603억원, 사업기간은 2022년부터 2029년까지이고, 국비 분담비율은 50%(국비 50%, 여수광양항만공사 50%)이며, 2026년 예산안은 기반시설공사를 위한 턴키공사비 등 658억 2,500만원임.

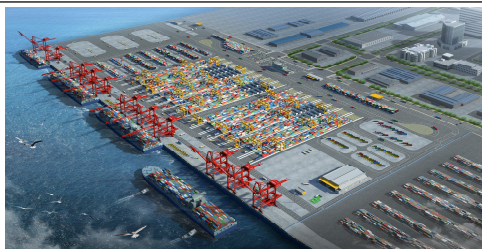
【 2026년도 광양항 항만자동화 테스트베드 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
광양항 항만자동화 테스트베드 사업	○ 민간자본보조(320-07) : 65,825백만원 - 설계비 : 125백만원 - 턴키공사비 : 65,200백만원 - 건설사업관리비 : 500백만원	65,825

자료: 해양수산부

【 광양항 항만자동화 테스트베드 구축사업 개요 】

구 분		항만자동화 테스트베드 구축사업								
건설위치		광양항 3-2단계(87만㎡)								
사업주체		여수광양항만공사								
사업기간		2022년 ~ 2029년								
사업규모		▪ (하역장비) DTQC 8기, ARMGC 32기, AGV 44대, 통합운영시스템(TOS) 등 ▪ (기반시설) 자동화 장치장(16Block), 상하수도·건축·전기·통신시설 등								
총사업비		7,603억원(국비 50%, 여수광양항만공사 50%)								
		연도	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	총 계
		국비 (단위:백만원)	4,599	69,000	81,584	5,541	65,825	107,000	46,592	380,141
예산집행		연도	예산액				집행액(실집행액)			
		2022	4,599				4,599(1,346)			
		2023	69,000				69,000(471)			
		2024	81,584				81,854(11,160)			
		2025 *’25. 9. 기준	5,541				5,541(29,092)			
		2026	65,825				-			
		2027	87,767				-			
		2028	65,825				-			
건설일정		구 분		최초 계획			변경 계획			
		부지 선정		2020.10.			2020.10.			
		기본계획 수립		2020.12.			2020.12.			
		예비타당성조사 통과		2021.2.			2021.2.			
		대형공사 입찰방법 심의		2022.2.			2022.2.			
		장비	ARMGC	2023.9. ~ 2028.5.			2024.8. ~ 2028.4.			
			AGV	2023.7. ~ 2028.6.			2024.9. ~ 2028.4.			
			DTQC	2023.11. ~ 2027.11.			2025.1. ~ 2028.4.			
		기반시설	제영향평가	2023.7. ~ 2024.11.			2023.7. ~ 2025.12.			
			기본설계	2023.12. ~ 2024.4.			2025.2. ~ 2025.6.			
			기본설계 심의	2024.5.			2025.8.			
			실시설계	2024.6. ~ 2024.10.			2025.12. ~ 2026.3.			
		시설	실시설계 수의시담	2024.11.			2026.4.			
			본공사 착수	2024.12.			2026.5.			
			본공사 완공	2026.12.			2028.5.			
조감도										
										

참고

광양항 항만자동화 테스트베드

□ 항만자동화 테스트베드 조감도



□ 자동화항만 주요 장비



자료: 해양수산부

□ 동 사업의 보조사업자의 실집행률은 2022년 29.3%, 2023년 0.6%, 2024년 7.3%, 2025년(9월 기준)은 19.7%로서 연례적으로 집행이 부진한 상황으로,

【 광양항 항만자동화 테스트베드 구축사업 보조사업자 실집행 현황 】

(단위: 백만원, %)

보조사업자 : 여수광양항만공사							
연도	교부액 (a)	전년도 이월액 등 (b)	예산현액 (c=a+b)	실집행액 (d)	이월액	불용액	실집행률 (d/c)
2022	4,599	-	4,599	1,346	3,253	-	29.3
2023	69,000	3,253	72,253	471	71,782	-	0.6
2024	81,584	71,782	153,366	11,160	142,206	-	7.3
2025	5,541	142,206	147,747	29,092	87,125	-	19.7

자료: 여수광양항만공사, 2025년은 9월말 기준

보조금의 이월 및 재이월이 반복되는바, 예산 편성년도(D년도)의 차차기년도(D+2년도)에 재이월된 예산이 집행되고 당해 연도 예산을 다시 이월·재이월하고 있는 구조를 보이고 있어 예산 배분 및 집행 측면에서 비효율적인 문제가 있음.

【 보조사업 연도별 배정 및 집행 현황 】

구분	2023년	2024년		2025년	
배정	69,000백만원	이월('23→'24)	69,000백만원	재이월('24→'25)	60,622백만원
집행	-	집행	8,378백만원	집행(계획)	60,622백만원
잔액(이월)	69,000백만원	잔액(재이월)	60,622백만원	잔액	-

구 분	2024년	2025년		2026년	
배 정	81,584백만원	이 월('24→'25)	81,584백만원	재이월('25→'26)	81,584백만원
집 행	-	집 행(계 획)	-	집 행(계 획)	81,584백만원
잔 액(이 월)	81,584백만원	잔 액(재이월)	81,584백만원	잔 액	-
구 분	2025년	2026년		2027년	
배 정	5,541백만원	이 월('24→'25)	5,541백만원	재이월('25→'26)	-
집 행	-	집 행(계 획)	5,541백만원	집 행(계 획)	-
잔 액(이 월)	5,541백만원	잔 액(재이월)		잔 액	-

자료: 여수광양항만공사

□ 예산집행이 부진한 사유로, 2022년 총사업비 최초협의 시 수반되는 기초자료조사('22.6~'23.7, 기본계획) 기간소요에 따라 사업이 지연되었고, 2023년과 2024년에는 고물가 현상에 따른 국내 건설경기 위축에 의한 사업유찰 반복(기반공사 2회, 안벽크레인 하역장비 6회)으로 총사업비 재협의(~'24.10)에 따라 예산집행이 저조하였으며, 당초 2024년도였던 기반시설공사 착공도 지연되어 2026년 상반기에 실시한다는 계획임.

【 기반시설 및 자동하역장비 공사 추진 현황 】

	기반시설 (설계·시공일괄)	자동하역장비(물품제조구매)		
		안벽크레인(Q/C)	야드크레인(T/C)	이송장비(AGV)
발주금액	2,729억원	2,283억원	1,603억원	847억원
계약금액	수의전환(단독) (금호컨소)	2,059억원 (HD현대삼호)	1,535억원 (SMH)	828억원 (현대로템)
발주시점	'24.8월	'23.12월	'24.6월	'24.6월
추진현황	기본설계 완료 ('25.2 ~ 6월) 공사 착공 ('26.상반기)	공사 착공 ('25.1월)	공사 착공 ('24.8월)	공사 착공 ('24.9월)

자료: 여수광양항만공사

□ 2026년 예산안은 예산안 편성지침 연부율(30%)⁸⁷⁾ 기준으로 2026년 상반기 본격적인 기반시설공사 착공에 따른 턴키 공사비 등 집행을 위해 658억 2,500만원을 편성하였으나, 해양수산부는 2026년말까지 2024년 및 2025년 이월 예산 871억 2,500만원을 집행하고, 추가적으로 2026년 예산 중 일부를 집행⁸⁸⁾할 수 있다는 입장임.

87) 총사업비 국비(3,801억원) 기준 '26~'28년 잔여사업비(2,194억원)에 연부율(30%)을 적용한 '26년 연부액은 658억원임

* '2026년 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침' 상 잔여기간 3년에 대한 1년차 연부율은 30%, 2년차 40%, 3년차 30%이며, '26년 연부액은 658.2억원(2,194억원×30%) (자료:여수광양항만공사)

88) 기재부 「경제위기 극복을 위한 계약지침」 선금 지급 한도 100% 적용 기한 연장 시 집행가능 (기재부 계약정책과-550('25.6.30))

- (선금 지급 한도 확대) 정부 입찰·계약 집행기준 제34조제1항의 선금 지급 한도를 100분의 70 → 100분의 100으로 확대

【 2025년 예산 집행 현황 및 2026년 집행 계획 】

(단위: 백만원)

일 시		집행 내역	집행액(누적)	비고
2025년	~9월말까지	운영설비비(하역장비) 및 부대비	29,092	2023년 재이월 예산
	10월	-	29,092	
	11월	-	29,092	
	~12월(누계)	운영설비비(컨테이너크레인 제작)	54,018	
		운영설비비(트랜스퍼크레인 제작)	58,159	
		운영설비비(무인이송장비)	60,622	
2026년 (계획)	1분기	공사비(기반시설공사) 운영설비비(컨테이너크레인 제작) 운영설비비(트랜스퍼크레인 제작) 운영설비비(무인이송장비) 감리비(건설사업관리용역)	40,792	2024년 재이월 예산 (81,584)
	2분기	-	-	2025년 이월 예산 (5,541)
	3분기	-	-	2026년 본예산 (30,000예정)
	4분기(누계)	공사비(기반시설공사) 운영설비비(컨테이너크레인 제작) 운영설비비(트랜스퍼크레인 제작) 운영설비비(무인이송장비) 감리비(건설사업관리용역)	117,125	

자료: 해양수산부

□ 「국고보조금 통합관리지침」 89)에 따르면 보조금 예산의 이월과 재

89) 「국고보조금 통합관리지침」

제25조(보조사업비의 이월) ① 보조사업자는 보조금을 교부받은 후 원칙적으로 다음 회계연도에 이월하여 사용할 수 없다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호에 해당하는 경우 다음 회계연도로 이월하여 사용할 수 있으며 제2호의 경우 재이월하여 사용할 수 있다.

- 연도 내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 연도 내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
- 인건비 등 경상적 경비, 재해복구 경비, 입찰공고 후 장기간이 소요되거나 협상에 의한 계약 등으로 장기간이 소요되는 경비
- 그 밖에 이월이 불가피하다고 중앙관서의 장이 인정하는 경우

③ 제2항에 따른 이월과 재이월을 위해서는 보조사업자는 해당연도 교부금액, 집행액, 집행잔액 중 이월이 필요한 금액 및 반납금액을 포함한 이월명세서를 첨부하여 해당연도 말까지 중앙관서의 장의 승인을 거쳐야 하며 이월액은 다른 용도로 사용할 수 없다.

이월은 원칙적으로 허용하지 않되, 입찰공고 후 장기간이 소요되는 등으로 장기간이 소요되는 경비의 경우 중앙관서의 장의 승인을 거쳐 예외적으로 허용되는 것으로,

동 사업의 경우 연부액 비율에 따라 연차별 소요 예산을 편성하고, 사업지연에 따라 연례적으로 보조금을 이월·재이월하는 구조가 반복되어 보조금법령의 취지에 부합하지 않는 측면이 있으며, 만성적으로 예산 배분의 비효율성을 보이고 있으므로,

해양수산부는 위와 같은 보조금예산 편성 및 집행 관행을 개선하도록 해야 할 것이며, 2026년에는 기반시설공사 및 장비 제작이 본격 추진됨에 따라 동 사업의 집행 실적 제고 방안 마련과 함께 추가적인 사업 지연 및 연례적 집행 부진이 발생하지 않도록 사업 관리에 만전을 기할 필요가 있음.

3) 마리나항만 사업 : 여수웅천, 안산방아머리 마리나사업의 정상 추진을 위한 사업관리 강화 필요

- 여수웅천마리나, 안산방아머리마리나 사업과 관련하여 해양수산부는 기존 계획보다 사업이 지속되고 있어 매년 편성된 예산의 집행이 전혀 이루어지지 않은 등 문제가 있어 왔으므로 해양수산부는 사업 지연 사유를 해소하기 위한 노력을 기울이는 등 사업이 조속히 정상화될 수 있도록 사업관리를 강화할 필요가 있음

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「마리나항만 사업」은 해양관광의 중심지, 마리나산업 클러스터, CIQ(세관·출입국관리·검역) 처리 기능, 국제 마리나 네트워크 구축 등을 위해 주요 거점지역에 국가지원 거점형 마리나항만을 조성하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년도 대비 8억 4,100만원(70.1%) 감액된 3억 5,900만원이 편성되었음⁹⁰⁾.

【 2026년도 마리나 항만 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(10월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본예산 (A)	집행		(B-A)	%
마리나 항만	353	1,200	-	359	△841	△70.1

90) 회계(기금)-세부사업 : 교특회계-마리나 항만(5062-301)

(나) 검토의견

□ 해양수산부는 ‘제2차(2020~2029년) 마리아항만 기본계획 수정계획’을 ‘25. 7월에 확정하였는데 ‘22년도에 마리아 항만구역으로 지정 ·고시⁹¹⁾되어 있는 여수 웅천과 안산 방아머리를 추가 반영하였음

또한, 해양수산부는 여수 웅천마리나 및 안산 방아머리 마리나 조성 사업을 위해 각각 ‘21년, ‘22년부터 사업비를 편성⁹²⁾하여 왔으나 사업 시행자의 각종 행정절차 이행 및 관계 기관 협의⁹³⁾ 등으로 사업추진이 장기간 지연되어 왔음

‘24년 결산 시 국회 시정 요구 사항’에 따르면 여수 웅천 마리나 및 안산 방아머리마라나 사업 추진 시 행정절차 소요 기간을 면밀히 검토하여 연내 집행 가능한 규모의 예산을 편성하도록 하였고(국회 예산결산특별위원회), 해양수산부는 여수 웅천 및 경기 안산 마리아항만 조성을 위해 ‘26년도 예산에 각각 100백만원을 편성하였는데 이하 각 사업에 대하여 구체적으로 검토함.

91) (여수) 사업계획 승인 및 사업시행자 지정(‘20.6) → 마리아항만구역 지정 고시(‘20.11) → 사업계획 변경 및 마리아 항만구역 변경 승인(‘22.6)

(안산) 사업계획 승인 및 사업시행자 지정(‘20.4) → 마리아항만구역 지정 고시(‘22.3)

92) (여수) (‘21) 450백만원 → (‘22) 8,310백만원 → (‘23) 4,140백만원 → (‘24) 2,485백만원 → (‘25) 1,041백만원

33(안산) (‘22) 1,000백만원 → (‘23) 4,233백만원 → (‘24) 500백만원 → (‘25) 100백만원

93) 해상교통안전진단, 재해영향평가, 환경영향평가, 지방재정투자심사, 도시관리계획 결정, 해양공간적합성 협의 등

(1) 여수웅천마리나 사업

□ 내역사업인 「여수웅천마리나」 사업은 전남 여수시 웅천동에 국가지원 거점형 마리나항만을 조성하기 위해 계류시설, 방파제, 방파호안, 클럽하우스 등을 164,890㎡(해상 95,865㎡, 육상 69,025㎡) 규모로 건설하는 사업으로, 2026년 예산안은 1억원(공사비)이 편성되었음.

【 여수웅천마리나 사업 개요 】

구 분	여수웅천마리나 사업
위치	전라남도 여수시 웅천동 1874번지 전면 해상
사업기간	2020년~2027년
사업비	116,543백만원(국비 29,014, 지방비 87,529)
사업내용	계류시설 300선석(해상 150, 육상 150), 호텔 및 상업시설, 선박시설, 클럽하우스 등
사업추진방식	해양수산부 직접시행(시행주체 : 여수시)

* 자료 : 해양수산부

□ 동 사업은 2021년부터 예산이 편성되었으나 지방비 미확보나 행정 절차의 지연 문제로 연례적으로 예산이 이월·불용되어 왔고, 올해의 경우에도 예산현액 35억 2,600만원 중 2025년 10월 기준 집행된 예산이 없는 상황으로, 해양수산부에 따르면 이월·불용될 가능성이 큼.

【 여수웅천마리나 사업 예산집행 현황 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액 (A)	이월액 (B)	예산현액 (C=A+B)	집행액 (D)	차년도 이월액 (F)	불용액 (G)
2021	450	-	450	-	-	450
2022	8,310	-	8,310	-	8,310	-
2023	4,140	8,310	12,450	-	4,140	8,310
2024	2,485	4,140	6,625	-	2,485	4,140
2025	1,041	2,485	3,526	-	-	-

* 자료: 해양수산부

□ 여수웅천마리나 사업 예산이 지속적으로 이월·불용되어 온 것과 관련하여 동 사업의 추진경과를 보면, 2020년 6월 사업계획 승인 및 사업시행자 지정을 하였고, 2022년 6월 사업계획 및 마리나항만구역 지정 변경승인을 하였음.

그런데, 2023년 8월 행정안전부에서 지방재정 투자심사 과정에서 총사업비가 797억원에서 1,165억원으로 증액됨에 따라 타당성재조사 이행이 필요하다는 의견과 함께 투자심사를 반려하였고, 2024년 10월에는 지방재정 투자심사가 승인되었는데 이처럼 행정절차 이행기간이 소요됨에 따라 예산집행이 잘 이루어지지 못함.

【 여수웅천마리나 사업 주요 추진경과 】

-
- '15. 07. : 거점형 마리나항만 조성사업 대상지 선정
 - '16. 02. : 실시협약 체결 (해양수산부 ↔ 여수시)
 - '18. 11. : 지방재정 (중앙)투자심사 완료(조건부)
 - 실시설계 완료 후 2단계 심사 이행 조건
 - '20. 06. : 사업계획 승인 및 사업시행자 지정(해양수산부)
 - '20. 11. : 마리나항만구역 지정 고시(해양수산부)
 - '22. 06. : 사업계획 및 마리나항만구역 지정 변경 승인(해양수산부)
 - '23. 08. : 지방재정 (중앙, 2단계)투자심사 반려
 - 타당성 재조사 이행(총사업비 797억원 → 1,165억원 증가, 투자심사 후 4년이상 경과)
 - '23. 09. : 마리나항만 개발사업 실시계획 승인(여수지방해양수산청)
 - '23. 10. : 타당성 재조사 의뢰(행정안전부 → 한국지방행정연구원)
 - '24. 10. : 지방재정 (중앙, 2단계)투자심사 완료(조건부)
 - 중기지방재정계획 수정, 분양 활성화 및 방문객 유치 확대 방안 마련
-

* 자료: 해양수산부

□ 그동안 여수웅천마리나 사업은 총사업비가 증가하면서 타당성 재조사 및 투자심사를 거치는 과정에서 사업추진이 지연되었으나 투자심사가 승인된 이후에도 현재 사업이 정상적으로 추진되지 못하고 있는 상황인데, 이는 사업시행 주체인 여수시에서 지방비 예산을 확보하지 못했기 때문임.

- 여수시에 따르면 지방비 예산을 확보하지 못한 이유는 최근 여수 국가산업단지의 석유화학 등 주요 산업의 경기침체가 지속되고 있어 지방세수가 크게 감소했기 때문이며, 이에 더해 2026년도에는 섬박람회 개최 등이 예정되어 있어 여수시의 재정 여력이 개선될지 여부에 대하여는 불투명한 상황이라고 할 수 있음.

- 해양수산부는 본 사업이 그간 모든 행정절차를 완료하였고 지방비 확보만 된다면 사업이 정상추진되는 단계에 와 있으므로 이를 해소하기 위해 여수시에 관련 지방비(약 230억원) 확보를 촉구하고 지방비가 확보되는 경우 '26년도 국비도 즉시 집행할 계획이라고 함.
- 해양수산부는 '26년도 여수시 본예산에 사업비 일부를 우선적으로 반영하고 부족한 사업비는 추경을 통해 확보하도록 요구⁹⁴⁾하였음.
- 다만, 여수 석유화학 산단의 경기 회복 등 지방재정 악화 요인의 해소와 여수시의 지방비 확보 가능성 등이 여전히 불투명하므로 해양수산부는 이에 대한 사업관리를 철저히 하여 사업이 조속히 정상화 되도록 노력할 필요가 있음

(2) 안산방아머리마리나 사업

- 내역사업인 「안산방아머리마리나」 사업은 경기 안산시 방아머리에 국가지원 거점형 마리나항만을 조성하기 위해 계류시설, 방파제, 방파호안, 클럽하우스 등을 144,700㎡(해상 76,243㎡, 육상 68,457㎡) 규모로 건설하는 사업으로, 2026년 예산안은 1억원(공사비)이 편성되었음.

94) 해양수산부-여수시 협의 실시('25.10.28)

【 안산방아머리마리나 사업 개요 】

구 분	안산방아머리마리나 사업
위치	경기도 안산시 단원구 대부동동 2104번지(시화방조제 전면 해상)
사업기간	2020년~2027년
사업비	181,147백만원(국비 29,439, 지방비 151,708)
사업내용	클럽하우스, 선박 계류 및 수리보관시설, 호상복합시설, 상업시설, 주유소, 마리나빌리지, 기타 편의시설 등
사업추진방식	해양수산부 직접시행(시행주체 : 안산시)

* 자료 : 해양수산부

□ 동 사업은 2022년부터 예산이 편성되었으나 지방비 미확보나 행정 절차의 지연 문제로 연례적으로 예산이 이월·불용되어 왔고, 올해의 경우에도 예산현액 1억원 중 2025년 10월 기준 집행된 예산이 없는 상황으로, 해양수산부에 따르면 이월·불용될 가능성이 큼.

【 안산방아머리마리나 사업 예산집행 현황 】

(단위 : 백만원)

연도	예산액 (A)	이월액 (B)	예산현액 (C=A+B)	집행액 (D)	차년도 이월액 (F)	불용액 (G)
2022	1,000	-	1,000	-	1,000	-
2023	4,233	1,000	5,233	-	4,233	1,000
2024	500	4,233	4,733	-	-	4,733
2025	100	-	100	-	-	-

* 자료: 해양수산부

□ 안산방아머리마리나 사업 예산이 지속적으로 이월·불용되어 온 것과 관련하여 동 사업의 추진경과를 보면, 2018년 2월에 타당성조사가 완료되었고, 2022년 12월에 안산시에서 실시계획 승인을 신청하였으나, 국토교통부 등 관계부처에서 방조제·이용객·선박통행 안전성 등에 대하여 추가 협의가 필요하다는 의견이 제시되면서 현재도 아직 실시계획 승인을 받지 못한 상황임.

【 안산방아머리마리나 사업 주요 추진경과 】

-
- '15. 07. : 사업대상지 우선협상대상자 선정(해양수산부)
 - '18. 02. : 타당성조사 완료(한국지방행정연구원)
 - '18. 07. : 지방재정 투자심사 완료(행정안전부)
 - '19. 08. : 공유수면매립기본계획 반영(해양수산부)
 - '20. 02. : 기본 및 실시설계용역 착수
 - '20. 04. : 사업계획 승인 및 사업시행자 지정·고시
 - '20. 06. ~ '21. 12. : 각종 협의 및 행정절차 이행
 - 해상교통안전진단, 재해영향평가, 환경영향평가, 해역이용협의, 어업피해영향조사, 해양공간적합성협의, 도시관리계획결정, 특정공법 심의 등
 - '21. 10. : 2단계 지방재정 투자심사 완료(행정안전부)
 - '22. 03. : 마리나 항만구역 지정·고시(해양수산부)
 - '22. 12. : 실시설계 승인 신청(안산시→인천해수청)
 - '23. 02. : 실시설계 승인 신청 보완(인천해수청→안산시)
 - (국토부) : 협의체 구성을 통한 안전성 검증, 국유재산 사용허가
 - '24. 02. : 지반조사를 위한 국유재산 사용허가 신청(안산시→국토부)
 - '24. 10. : 지반조사를 위한 국유재산 사용허가 재신청(안산시→국토부)
 - '24. 11. : 지반조사 국유재산 사용허가 승인(국토부)
 - '24. 12. : 시화방조제 및 도류제 지반조사
 - '25. 06. : 지반조사 및 분석보고서 작성 완료
-

* 자료: 해양수산부

- 해양수산부에 따르면 올해 하반기 중에 국토교통부, 해양수산부, 안산시 등으로 구성된 ‘실시계획 검증협의체’에서 안전성 관련한 문제에 대하여 협의를 거칠 계획이라고 하지만, 2026년도에도 사업이 정상적으로 추진되는 것이 불확실한 상황임.
- 다만, 안산시에 따르면 사업시행자인 안산시와 국토부 간 이견으로 작용해 온 시화호 및 도류제에 안전성 검토 결과, 특별한 문제가 없는 것으로 분석되었고 이에 대해 민간 전문가의 검토 결과를 확보한 상황(확인서 징구 완료)이므로 국토부와의 협의를 조속히 완료하고 해수부(인천청)에 실시계획 승인을 신청한다는 계획임
- 해수부는 본 사업의 경우 지방비는 기확보 되어 있으므로 실시계획 승인이 이루어 지면 즉시 착공이 가능하며 이에 따라 ‘26년도 국비 집행에도 문제가 없다는 입장임.
- 따라서, 해양수산부는 사업시행자인 안산시로 하여금 사업 지연 사유인 시화호 방조제 및 도류제 안전성관련 관계기간 간(안산시↔국토부) 이견을 조속히 해소하고 실시계획 승인을 받아 빠른 시일 내에 착공할 수 있도록 사업관리 노력을 강화할 필요가 있음.

4) 여객터미널 운영 : 교통약자 승하선 편의시설 사업 예산의 수요 제고 대책 마련 필요

- 교통약자 승하선 편의시설 사업은 사업 수요가 부족한 이유로 2025년 사업이 추진되지 못하고 있으므로, 정부보조율을 상향 조정하거나, 다양한 교통약자 승하선 편의시설을 발굴하여 지원내용에 반영하는 등 사업 수요 제고를 위한 방안을 적극적으로 모색할 필요가 있을 것으로 봄.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「여객터미널 운영」 사업은 국가관리 여객터미널을 운영하여 여객터미널을 이용하는 주민·관광객 등에 대한 교통편의를 제공하고, 교통약자의 승하선이 곤란한 선착장에 편의시설 설치를 지원하여 연안여객선 이용환경을 조성하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 10억 6,100만원(6.4%) 증액된 175억 4,900만원이 편성되었음⁹⁵⁾.

【 2026년도 여객터미널 운영 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
여객터미널 운영	12,113	16,488	11,439	17,549	1,061	6.4

* 자료: 해양수산부

95) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-여객터미널 운영 (5064-301)

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「교통약자 승하선 편의시설」은 교통약자가 승하선하기 곤란한 여객선 기항지에 승하선 편의시설(이동식 리프트)을 설치 지원(69개소)하고, 난간을 높이고 안전망을 보강한 탑승교를 보급(3개소)하기 위해 2025년~2026년 2년간 추진되는 사업으로, 승하선 편의시설 설치 지원 사업은 민간보조사업(국고 50%), 안전보강 탑승교 제작 사업은 해양수산부 직접사업으로 추진됨.

【 교통약자 승하선 편의시설 사업 내용 】

○ 2025년 사업계획

- 승하선 편의시설 설치 지원 : 40개 설치
(2025년 예산 : 민간자본보조 7억원(국고보조 50%))
- 안전보강 탑승교 제작 : 3개소 설치(1차년도 사업)
(2025년 예산 : 실시설계비, 공사비, 자산취득비 등 4억 1,000만원)

○ 2026년 사업계획

- 승하선 편의시설 설치 지원 : 29개 설치
(2026년 예산안 : 민간자본보조 5억 800만원(국고보조 50%))
- 안전보강 탑승교 제작 : 3개소 설치(2차년도 사업)
(2026년 예산안 : 공사비, 시설부대비 등 5억 6,200만원)



△장애인 승하선 편의시설



△안전보강 탑승교 개선안

자료 : 해양수산부

2026년 예산안은 승하선 편의시설 29개 설치에 대한 민간보조금 5억 800만원(국고보조 50%), 안전보강 탑승교 3개 제작을 위한 2차년도 공사비 5억 6,200만원 등 총 10억 700만원임.

【 2026년도 교통약자 승하선 편의시설 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
교통약자 승하선 편의시설 사업	○ 민간자본보조(320-07) : 508,000천원 - 교통약자 승하선 편의시설(508,000천원) · 승하선 편의시설 35,000천원×29개×50%=508,000천원 ○ 공사비(402-03) : 559,000천원 - 교통약자 승하선 편의시설(559,000천원) · 안전보강 탑승교 3개소(2년차 사업비) =559,000천원 ○ 시설부대비(402-05) : 3,000천원 - 교통약자 승하선 편의시설(3,000천원) · 안전보강 탑승교 3개소 ×1식 =3,000천원	1,070

자료: 해양수산부

□ 이 사업으로 보급하려는 승하선 편의시설은 2025년 40개소, 2026년 29개소 등 총 69개소에 대해 설치 추진 중으로, 해양수산부는 2025년 보조사업자 선정을 위해 2회에 걸쳐 공모⁹⁶⁾하였으나 사업신청자가 없어 2025년도 10월 현재 승하선 편의시설 예산 7억원은 전액 집행이 이루어지지 않고 있음.

96) (사업자 공모 현황)

- 1차공모(6.12~7.7) 및 2차공모(7.18~8.8)시 최초 사업계획상 지원내용이었던 승하선 리프트에 더해 경사로를 포함하여 공모*하였으나 지원한 선사 없음

* 공모 개시 전 한국해운조합을 통해 연안여객선사를 대상으로 승하선 리프트 수요를 사전 조사했으나 수요가 없어 참여 독려를 위해 지원내용을 확대하여 경사로도 지원

(자료 : 해양수산부)

- 해양수산부는 승하선 편의시설 보조사업자 선정을 위해 금년 6월, 7월 공모하였으나 신청자가 없었으며, 10월 말에 3회차 공모⁹⁷⁾를 추가 실시하겠다는 계획이나, 사업 수요가 부족한 측면이 있으므로 선사들의 사업 참여 독려를 위한 다각적인 수요 제고 방안을 마련한 후 2026년 사업을 추진할 필요가 있음.

【 승하선 편의시설(이동식 리프트 등) 설치 계획 기항지 】

기항지 구분	인천	보령	목포	여수	통영	포항	동해	제주	계
섬	11	3	7	13	6	4	0	7	51
육지	2	1	3	6	2	1	2	1	18
계	13	4	10	19	8	5	2	8	69

자료: 해양수산부

- 해양수산부에 따르면, 동 사업의 사업수요가 부족한 원인으로 교통약자의 승하선을 지원하기 위한 장애인 승하선 편의시설은 「교통약자의 이동편의 증진법」 등 관련 법령에 따라 선사가 의무적으로 갖추어야 하는 시설⁹⁸⁾이 아닌 이유로 선사가 50%를 자체 부담하여 시설을 개선할 유인이 적어 사업 참여가 저조한 것으로 보인다는 설명임.

97) 3차 공모(10.17~11.14)시 교통약자의 승하선 편의 증진이라는 목적 내에서 지원내용을 한차례 더 확대하여 눈·비 등에 따른 미끄러짐 방지를 위한 캐노피, 선내 교통약자 전용공간·손잡이·경사로, 대여용 전동휠체어* 등을 지원내용에 포함하여 공모 중
(자료 : 해양수산부)

98) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 [별표 1] 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준
1. 교통수단
바. 선박
4) 휠체어 승강설비
가) 선박에 승강하기 위한 설비 중 하나 이상은 휠체어 사용자의 이용에 적합한 구조이어야 한다.
나) 여객이 승강하기 위한 출입구 중 1곳 이상은 경사판 등 휠체어 사용자가 원활하게 통과할 수 있는 설비를 갖추어야 한다. (이하 생략)

- 참고로, 해양수산부가 2020년~2023년 추진한 ‘연안여객선 교통약자 편의시설 설치지원’ 사업은 ‘20~’21년간 국고보조율 50%로 추진되었으나, 수요가 저조(32척 지원)하여 ‘22~’23년간은 국고보조율을 70%로 상향하여 추진(111척 지원)하였음. 이에 따라 사업이 원활히 추진되어 여객선의 교통약자 이동편의시설 설치 기준적합률이 ‘21년 37.8%에서 ’23년 74.9%로 크게 개선된 바 있음.

【 연안여객선 교통약자 편의시설 설치지원 사업 내용 】

- (사업 목적) 교통약자의 이동을 위해 연안여객선 이용 환경 개선
- (사업 내용) 연안여객선 내에 교통약자 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 이동편의시설* 설치 지원
 - * 자동안내방송시설, 전자문자안내판, 목적지표시, 휠체어 승강설비, 휠체어 보관함, 교통약자용 좌석, 장애인전용화장실, 장애인 접근가능 표시, 출입구 통로 등
- 연도별 집행률(국고보조율 포함)

사업연도	예산	국고 보조율	집행액	집행률	실집행액	실집행률	비고
2020	1,122	50%	1,122	100%	1,122	100%	국고여객선 우선 설치로 전액 집행
2021	1,012	50%	1,012	100%	378	37.3%	민간선사 지원
2022	556	70%	556	100%	545	98.0%	민간선사 지원
2023	500	70%	500	100%	498	99.6%	민간선사 지원

자료: 해양수산부

- 교통약자 승하선 편의시설 지원사업은 교통약자의 이동권 보장 및 안전한 승하선 환경 조성을 위해 필수적인 사업이나, 2026년 사업도 2025년과 같은 방식으로 추진될 경우 2026년의 사업 실적도 크게 개선되기 어려울 것으로 보이므로,

해양수산부가 과거 추진한 ‘연안여객선 교통약자 편의시설 설치지원’ 사업과 같이 원활한 사업 추진을 위해 정부보조율을 상향 조정하거나, 다양한 교통약자 승하선 편의시설을 발굴하여 지원내용에 반영하는 등 사업 수요 제고를 위한 방안을 적극적으로 모색할 필요가 있을 것으로 봄.

5) 항만보안시설 확충 : 안티드론시스템 구축(하드킬)을 위한 예산 반영 필요

- 무역항 안티드론시스템 구축 사업 중 여수·광양항, 평택·당진항과 동해항의 경우 하드킬 장비 구축 관련 예산이 반영되지 않았으므로 관련 예산을 반영할 필요가 있으며, 안티드론시스템의 실증을 통해 항만의 성격에 맞는 방어체계를 구축하는 등 불법드론 방어체계 구축을 위해 노력해야 할 것임.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「항만보안시설 확충」 사업은 선박·항만보안 관련 국제협약(ISPS Code) 준수 및 항만 테러예방 등을 위해 국가가 소유·관리하는 항만 시설에 보안시설을 신설하거나, 기(既) 설치된 보안시설·장비의 안정적인 운영 및 관리 등을 지원하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 11억 5,900만원(△10.9%) 감액된 95억 1,400만원이 편성되었음⁹⁹⁾.

【 2026년도 항만보안시설 확충 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산	집행		(B-A)	%
항만보안시설 확충	3,483	10,673	5,927	9,514	△1,159	△10.9

자료: 해양수산부

99) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-항만보안시설 확충(5064-303)

(나) 검토의견

□ 내내역사업인 「무역항 안티드론시스템 구축」 사업은 우리나라 무역항에 대한 테러예방 등을 위하여 항만시설보안에 필요한 보안시설과 장비를 확보하려는 내용으로, 제16차 국가테러대책위원회('23.2.17.)의 '국가중요시설 안티드론 보완대책' 의결사항을 반영하여 부산항, 인천항, 울산항, 여수·광양항, 평택·당진항, 동해항에 안티드론시스템을 구축하는 사업임.

【 무역항 안티드론시스템 구축 사업 예산 및 결산 현황 】

(단위: 백만원, %)

구분		2024년도 예산	2024년 결산	2025년도 예산	2025년 집행현황 (9월말 기준)	2026년도 예산안
안티드론시스템 구축 (부산항)	계	1,474	138	1,921	2,549	-
	설계비	193	138	-	-	-
	공사비	1,281	전액이월	1,921	2,549	-
안티드론시스템 구축 (인천항)	계	1,050	130	2,128	2,379	-
	설계비	183	130	-	-	-
	공사비	867	전액이월	2,128	2,379	-
안티드론시스템 구축 (울산항)	계	722	92	1,457	1,623	-
	설계비	129	92	-	-	-
	공사비	593	전액이월	1,457	1,623	400
안티드론시스템 구축 (여수광양항)	계	-		754	91	1,458
	설계비			129	90	-
	공사비			625	1	1,458
안티드론시스템 구축 (평택·당진항)	계	-		1,507	178	2,915
	설계비			258	178	-
	공사비			1,249	-	2,915
안티드론시스템 구축 (동해항)	계	-		-		141
	설계비					141

자료: 해양수산부

동 사업은 2024년 부산항, 인천항, 울산항을 시작으로 2025년 여수·광양항, 평택·당진항, 2026년 동해항 이상 6개 항만을 대상으로 안티드론시스템 구축을 진행중이며, 2026년 예산안은 여수·광양항 및 평택·당진항의 2차년도 공사비와 신규 사업지인 동해항 안티드론시스템 설계비, 그리고 울산항 안티드론시스템 하드킬 장비 구축비 등 총 49억 1,400만원임.

【 2026년도 무역항 안티드론시스템 구축 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내내역사업명	세부 산출내역	금액
무역항 안티드론시스템 구축 사업	○ 무역항(여수광양항) 안티드론시스템 구축 : 1,458백만원 - (산출) 여수광양항 안티드론시스템 구축 1,458백만원 (공사비 1,435백만원(a) + 감리비 19백만원(b) + 부대비 4백만원(c)) ○ 무역항(평택당진항) 안티드론시스템 구축 : 2,915백만원 - (산출) 평택·당진항 안티드론시스템 구축 2,915백만원 (공사비 2,870백만원(a) + 감리비 37백만원(b) + 부대비 8백만원(c)) ○ 무역항(동해항) 안티드론시스템 구축 : 141백만원 - (산출) 동해항 안티드론시스템 구축 설계비 141.4백만원 ○ 무역항(울산항) 안티드론시스템 하드킬 장비 구축 : 400백만원 - (산출) 하드킬 무력화 장비 설치 1식 400백만원	4,914

자료: 해양수산부

【 무역항 안티드론시스템 구축 사업 항만별 장비 현황 】

(단위: 억원, 대)

항만	예산				드론 탐지·식별				드론 무력화		
	소계	'24년	'25년	'26년	관제	RF 스캐너	레이더	EO/IR 카메라	소프트킬	하드킬	
									재머	포획드론	
소계	159.7	32.4	78.1	49.2	6	13	17	13	29		3
부산항	33.9	14.7	19.2	-	2	3	3	3	고정 2 휴대 2		1
인천항	32.2	10.5	21.7	-	1	3	3	3	고정 1 휴대 5		1
울산항	26.1	7.2	14.9	4	1	2	2	2	고정 2 휴대 2		1
여수·광양항	22.1	-	7.2	14.6	1	2	2	2	고정 2 휴대 4		-
평택·당진항	44.2	-	15.1	29.2	1	2	2	2	고정 2 휴대 4		-
동해항	1.4	-	-	1.4	1	1	1	1	고정 2 휴대 4		-
장비단가	-	-	-	-	3.2	3.5	10	2.8	1.3	0.65	4

자료: 해양수산부

□ 해양수산부가 추진하고 있는 무역항 안티드론시스템 방어체계는 레이더, EO/IR 카메라, RF스캐너 등을 활용하여 드론 탐지 및 식별을 하고, 재밍(Jamming), 스푸핑(Spoofing) 등의 장비를 통해 드론을 퇴치·추락시키는 방법(소프트킬)으로 추진하였으나,

하드킬 방식 도입에 관한 언론의 지적¹⁰⁰⁾ 등에 따라 부산항과 인천항의 경우 자체 예산 조정을 통해 소프트킬 장비를 줄이고 하드킬 장비를 보완하였으며, 울산항의 경우는 2026년 예산안에 하드킬 장비 구축 예산 4억원¹⁰¹⁾을 편성하여 하드킬 장비를 보완할 예정임.

100) (헤럴드경제) 철지난 '전파방지' 안티드론 시스템 구축에 혈세 108억 증발(2025.2.11.)

【 안티드론시스템 방어체계 설명(소프트킬, 하드킬 방식) 】

구분	소프트킬 방식	하드킬 방식
설명	전자적 또는 비파괴적 방법으로 드론의 작동을 방해하거나 제어하는 방법으로 재밍(Jamming), 스푸핑(Spoofing), 전파차단, 통신 프로토콜 교란 등의 방법이 있음	불법적으로 비행하는 드론을 물리적으로 무력화하거나 파괴하는 방법으로 레이저무기, 자폭드론, 그물포획, 기관총, 소총 등의 방법이 있음
대표 장비	재머(고정형)	포획드론
사진		
장비 설명	-전파 교란 거리 : 2km 이내 (출력 100W급) -연속 방사 시간 : 제한없음 (차량·고정형) -RF+GPS 일체형 재밍신호 방사 -이더넷(Ethernet)을 통한 원격제어 가능 -제어장치 : 항법메세지수신·시각동기 가능	-자율주행 가능하며, 레이더와의 연계 작전을 통해 높은 타겟 포획률 -물리적인 타격을 통한 무력화, AI를 통한 정밀 조준가능, 그물포를 활용하여 2차피해 최소화

자료: 해양수산부

□ 해양수산부가 발주한 용역보고서¹⁰²⁾ 및 안티드론 관련 연구¹⁰³⁾에

101) 울산항 안티드론시스템 하드킬 장비 구축 사업(4억원) 내역

(단위 : 백만원)

품명	단가	수량	공급가액	비고
DroneHunter	330	1	330	하드킬 무력화 장비(드론)
Edge Fusion System	50	1	50	영공 인식 장비
SkyDome Manager	20	1	20	추적 및 포획 소프트웨어
합계			400	

자료 : 해양수산부

102) 고려대학교, 「무역항 안티드론시스템 구축 및 통합관제 조사, 분석, 컨설팅 용역」 (2024)

103) 정순채, 박병규, 「드론 전쟁의 중심에 있는 국내 안티드론 개발 현황」 (2024), p. 164

김상현, 이상학, 「안티드론 연구 동향과 실질적 활용 방안 연구」 (2024), p. 294

따르면, 소프트킬 방식과 하드킬 방식이 각각의 장점과 단점이 존재함에 따라 세계 각국은 안티드론 방어체계 구축시 두 방식을 혼용하고 있는 점을 고려하여 해양수산부는 위와 같이 하드킬 방식을 보완한 것으로 보임.

□ 그런데, 여수·광양항과 평택·당진항의 경우 하드킬 장비 구축 관련 예산이 반영되지 않았으며, 신규로 추진하는 동해항의 경우에도 관련 계획이 수립되어 있지 않으므로, 관련 예산을 반영하는 방안을 검토할 필요가 있음.

또한, 2026년으로 예정되어 있는 부산·인천·울산항에서의 안티드론시스템 운행 및 실증을 통해 소프트킬 장비와 하드킬 장비의 적정 수, 각각의 활용 방안 등을 검토하여 항만의 성격에 맞는 방어체계를 마련할 필요가 있으며, 민·관 합동 협력 체계를 구축한 기관의 유사 사례¹⁰⁴⁾¹⁰⁵⁾를 참고하여 차질 없는 불법드론 방어체계 구축을 위해 노력해야 할 것으로 봄.

104) 고려대학교, 「무역항 안티드론시스템 구축 및 통합관제 조사, 분석, 컨설팅 용역」(2024), p. 146

인천국제공항의 경우 불법드론 대응을 위하여 평시(1단계) 시에는 외곽대테러상황실, 관제탑, 항공보안통제실간 협조체계를 구축하였고 상황발생(2단계) 시에는 추가로 국정원, 국군방첩사령부, 제 3경비단, 통합운영센터, 지상관제, 경찰 등이 합동 대응하도록 체계를 구축하였음

105) 인천국제공항공사, 수도권단과 ‘인천국제공항 불법 비행체 공동 대응을 위한 레이저 대공무기 배치 업무협약’ 체결(2024.10.12.)

6) 항만건설사업정보시스템 : 항만시설장비 정밀안전진단에 대한 법적 근거 마련 후 사업 추진 필요

- 항만시설장비의 정밀안전진단 및 점검에 대한 법적 근거 없이 2026년도 예산안을 편성하였으므로, 침익적 행정처분의 이행력 제고 측면에서 법적 근거 마련 후 동 사업을 추진할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「항만건설사업정보시스템」 사업은 항만건설사업의 전 과정을 체계적으로 관리하여 행정업무 생산성 향상을 도모하는 항만건설사업정보시스템을 관리·운영하고, 항만시설장비의 기초자료를 수집 및 입력하고 활성화하기 위한 항만시설장비 관리시스템의 기능을 고도화하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 6억 2,600만원(139.1%) 증액된 10억 7,600만원이 편성되었음¹⁰⁶⁾.

【 2026년도 항만건설사업정보시스템 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본 예산	집행		(B-A)	%
항만건설사업정보 시스템	545	450	360	1,076	626	139.1

* 자료: 해양수산부

106) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-항만보안시설 확충(5064-303)

(나) 검토의견

- 내역사업인 「항만시설장비 정밀안전진단 시스템 구축」은 2026년 신규사업으로, 노후 항만 시설장비의 안전관리 강화를 위한 항만시설장비의 정밀안전진단 및 점검 의무화 추진에 따라 현행 항만시설장비관리 시스템을 고도화하기 위해 편성되었으며, 2026년 예산안은 신규 시스템 개발비 6억 1,400만원임.

【 2026년도 항만시설장비 정밀안전진단 시스템 구축 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
항만시설장비 정밀안전진단 시스템 구축	○ 일반연구비(260-01) : 614백만원 - 항만시설장비 정밀안전진단 시스템 개발 · SW개발비 : 568.5백만원 · 감리비 : 45.5백만원	614

자료: 해양수산부

- 현행 항만 시설장비의 안전점검 제도를 살펴보면, 「항만법」에 따라 시설장비관리자로 하여금 매년 1회 이상 자체점검을 하도록 하고, 사용·관리하는 시설장비에 대하여 관리청이 실시하는 제조검사·설치검사·정기검사·수시검사를 받도록 규정¹⁰⁷⁾하고 있으나,

107) 「항만법」

제32조(시설장비의 자체점검 등) ① 시설장비관리자는 매년 1회 이상 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 사용·관리하는 시설장비를 자체점검하여야 하며, 자체점검 결과 정비나 보수가 필요한 시설장비에 대해서는 지체 없이 필요한 조치를 하여야 한다.

② (생략)

제33조(시설장비의 검사 등) ① 시설장비관리자는 사용·관리하는 시설장비에 대하여 다음 각 호의 구분에 따라 관리청이 실시하는 검사를 받아야 한다.

1. 제조검사: 시설장비를 제조할 때에 하는 검사

노후·대형 항만시설장비의 안전관리 문제가 지속적으로 제기됨에 따라 최초 설치 이후 20년이 경과한 대형 항만시설장비에 대한 정밀안전진단 및 정밀안전점검을 의무화할 수 있도록 추진 중¹⁰⁸⁾임.

【 항만시설장비 안전점검 제도 개선 방안 】

구 분	현 행		개 선(개정안)	
	자체점검	정기검사	정밀안전진단	정밀안전점검
대 상	시설장비	시설장비	해양수산부령으로 정하는 시설장비	
주 기	-주간점검: 주 1회 이상 -분기점검: 분기 1회 이상	2년 주기	제작 후 20년 경과시	-A·B등급: 6년 -C등급: 4년 -D등급: 2년 -E등급: 사용중지
의무 주체	시설장비관리자			
대 행 기관	자체 시행	검사대행기관 수행		
검 사 항목	기능 정상 작동 여부, 정비·보수 필요 여부 등	구조·기계·전기·레일 분야 기본성능 검사	구조·기계·전기·레일 분야 기본성능 검사	구조·기계·전기·레일 분야 기본성능 검사
		-	비파괴검사	비파괴검사
		-	안전등급평가	안전등급평가
		-	잔존수명평가	-
점검 등 미수행	200만원 이하 과태료		1년 이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금	
시정조치 미이행	해당없음	200만원 이하 과태료		

자료: 해양수산부

2. 설치검사: 완제품 형태의 시설장비를 설치할 때에 하는 검사
3. 정기검사: 사용 중인 시설장비의 안전상태를 확인하기 위하여 제조검사일이나 설치검사일로부터 해양수산부령으로 정하는 기간마다 정기적으로 하는 검사
4. 수시검사: 고정식 시설장비를 이설(移設)하거나 시설장비의 구조를 변경할 때에 하는 검사(이하 생략)

108) 안전등급 지정, 구조상태평가, 잔존수명 예측 등의 정밀안전진단 및 점검을 의무화하도록 하는 「항만법 일부개정법률안」(의안번호 2205524, 이양수의원 대표발의)이 농림축산식품해양수산위원회에 계류 중임

□ 현행 항만시설장비 관리시스템은 시설장비관리자가 「항만법」에 따른 제조·설치·정기·수시검사를 받을 경우 시설장비의 검사, 신고 등의 업무를 처리하기 위한 정보시스템이나, 개선방안에 따라 항만시설장비의 정밀안전진단 등이 의무화될 경우 정밀안전진단 및 점검에 대한 검사신청 및 결과 처리 기능이 추가되어야 하므로 현행 항만시설장비 관리시스템을 새로운 제도에 부합하도록 시스템을 고도화하는 것이 동 사업의 취지임.

【 항만시설장비 관리시스템 개선 방안 】

구 분	현행	개선 방향
장비신고	○ 신고현황, 설치, 변경 관리, 시설장비 관리, 문서유통	○ 사용중지신고, 신고 진행 현황 관리, 문서유통 기능 확장
검사신청	○ 검사(제조·설치·정기·수시·연기) 신청 및 현황	○ 정밀안전진단, 정밀안전점검, 재사용검사 신청 기능 추가
검사	○ 신청 현황, 결과 입력	○ 정밀안전진단, 정밀안전점검, 재사용검사신청 결과입력
시정조치	-	○ 시정조치현황, 시정권고·조치 처리, 조치점검, 보완권고 기능 추가
현황자료	○ 현황 및 통계, 검사계획 등	○ 정밀안전진단, 정밀안전점검, 사용중지 등 관련 현황, 통계, 검사계획 추가
관리	○ 코드, 업무, 로그, 게시판, 메뉴, 전송 및 연계 관리 ○ 공지사항, 자료실 등	○ 추가 업무에 따른 연계 기능 개선



자료: 해양수산부

□ 해양수산부는 20년 이상 노후한 대형 항만시설장비에 대해 정밀안전진단 및 점검을 의무화하여 안전관리를 강화하겠다는 계획으로, 이 경우 20년 이상 노후·대형 항만시설장비 326대가 정밀안전진단 의무 대상이 되며, 미이행시 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처해질 것으로 보여 법적 근거가 필요하나,

정밀안전진단 및 점검에 대한 법적 근거 없이 2026년도 예산안에 정밀안전진단과 관련한 예산안을 반영하였으므로, 침익적 행정처분의 이행력 제고 측면에서 법적 근거 마련 후 동 사업을 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

【 대형 항만시설장비 현황('24.12월 기준) 】

장비연한	0~10년	11~20년	21~30년	31~40년	41년~	계
계	295	514	218	78	30	1,135
컨테이너크레인	50	98	55	7	3	213
트랜스퍼크레인	196	318	112	26	1	653
쉽언로더	31	66	25	16	8	146
쉽로더	9	7	4	9	10	39
다목적크레인	8	23	14	18	6	69
스테커리클레이머	1	2	8	2	2	15

자료: 해양수산부

7) 물류기업유치지원 : 신규사업에 대한 면밀한 수요조사를 통한 사업계획 수립 필요

- 스마트 물류시스템 전환 지원 사업은 2026년 신규사업으로, 수요를 조사하지 않고 사업을 추진하여 사업준비가 미흡한 측면이 있으므로 수요에 대한 면밀한 조사를 실시하여 사업계획을 수립할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「물류기업유치지원」 사업은 항만배후단지 투자 활성화 등 국내·외 물류기업유치활동, 우수물류창고업체 인증·관리, 스마트 공동물류센터 건립지원 등 항만배후단지에 물류기업을 유치 및 지원하여 물동량 창출 및 항만 활성화에 기여하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 31억 7,500만원(58.6%) 증액된 85억 9,200만원이 편성되었음¹⁰⁹⁾.

【 2026년도 물류기업유치지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산	집행		(B-A)	%
물류기업유치지원	9,891	5,417	7,073	8,592	3,175	58.6

* 자료: 해양수산부

109) 회계(기금)-세부사업 : 교통시설특별회계-물류기업유치지원 (5066-301)

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「스마트 물류시스템 전환 지원」은 2026년 신규사업으로, 부산항 항만배후단지 내 입주한 물류기업을 대상으로 스마트 물류 설비 및 시스템 도입 비용의 일부를 지원하기 위해 편성되었으며, 2026년 예산안은 물류기업 3개소에 대한 1년차 사업 예산 21억원임.

【 2026년도 스마트 물류시스템 전환 지원 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
스마트 물류시스템 전환 지원 사업	○ 민간자본보조(320-07) : 2,100백만원 -물류기업 3개소×5,000백만원×국비70%×1년차 20% =2,100백만원	2,100

자료: 해양수산부

【 스마트 물류시스템 전환 지원 사업 주요 스마트 물류 설비 】

- (물류 자동화) 무인자동화 장비, 로봇, IoT 센서 등을 활용하여 화물의 입출고 및 적치
- (재고관리) 빅데이터를 AI로 분석하여 실시간 재고관리 및 화물수요 예측
- (시설운영) IoT 및 Digital Twin 기술 등을 활용, 설비 고장을 사전 감지·예방하고 작업환경 최적화

자료: 해양수산부

□ 배후단지에 입주한 물류기업의 스마트 전환을 지원하여 물류 서비스의 품질을 제고하고, 화주의 물류비용 부담 경감하려는 것이 동사업의 목적으로, 2026년 예산안에 따르면 2026년부터 2028년까지

3년간 항만배후단지 입주기업 3개사에 대해 보조(국고보조 70%)할 예정이며, 2026년 초 공모를 통해 스마트 물류설비 전환 지원 대상 기업을 선정하겠다는 계획임.

【 연차별 재원 투입 계획 】

(단위: 백만원)

구분		2026 (20%)	2027 (60%)	2028 (20%)	총 계
총사업비 (1개사당, 백만원)	국비 (70%)	700	2,100	700	3,500
	자부담 (30%)	300	900	300	1,500
	합계				5,000

자료: 해양수산부

동 사업에 따라 선정된 기업은 스마트·자동화 전환 지원을 통한 물류 효율화를 도모하고, 국토교통부가 실시하고 있는 스마트 물류센터 인증제도를 통해 저리 대출 등의 수혜를 받을 수 있을 것으로 기대됨.

【 스마트 물류센터 인증제도 개요 】

- (근거) 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의4(스마트물류센터의 인증 등)
- (신청자격) 물류시설법에 따라 스마트물류센터 인증을 받고자 하는 자, 물류시설법령에 따른 스마트물류센터 인증 기준을 갖춘 자
- (인증혜택) 국토교통부에서 운영중인 스마트 물류 이차보전 지원사업 지원 대상에 해당
- ※ 스마트 물류 이차보전 지원사업
 - (대상) 물류시설법령에 따라 스마트 물류센터 인증 또는 예비인증을 받은 자 중 물류사업 또는 유통산업을 영위하는 자
 - (내용) 스마트 인증등급(1~5등급) 및 기업 규모(중소·중견, 대기업)에 따라 시설자금 및 운영자금에 대한 금리 차등 지원
- * 인증등급 1등급의 경우 시중금리 대비 중소기업은 2.00%p, 중견기업은 1.75%p의 금리 혜택

자료: 해양수산부

□ 해양수산부는 당초 사업계획 시 부산항 항만배후단지를 대상으로 사업자를 공모하여 물류기업을 선정하겠다는 계획이나, 기존에 실시한 가수요조사 결과를 공식적인 결과라고 보기 어렵고, 공모대상을 특정 항만으로 한정할 경우 특정 항만 및 지역에 대한 편중 문제가 제기될 우려가 있음.

- 해양수산부는 각 항만공사를 통해 가수요조사를 실시하였고, 이에 따라 항만배후단지 입주기업의 수요가 있는 것으로 보이는 부산항 배후단지를 시범 사업 대상지로 우선 검토하였다는 입장임.

【 스마트 물류시스템 전환 지원 사업 가수요조사 결과 】

구분	관심업체	세부 내용(지원 내용 등)
부산항	A B C	물류창고 내 스마트·자동화 시스템 구축
	D	무인자동화 장비* 및 창고 관리 시스템** 구축 * 지게차+팔렛단위 DPS적용+팔렛 이동용 AMR ** WMS+WCS
	E	중장비(지게차) AI카메라 및 음성센서 도입 지원, 교육 및 컨설팅 지원
인천항	F	- 스마트 물류센터 인증 지원, - 자동 시스템* 구축 지원 등 * DPS 시스템 및 스마트 제함기

자료: 해양수산부

【 국내 항만배후단지 및 물류기업 현황 】

항 만 명	배후단지명	면적 (천㎡)	물류기업 (유치기업 수, 개)	비 고
계(8개항)	총 18개 단지	18,055	203	
부산항	북‘컨’지구	1,690	70	스마트 물류시스템 전환지원 사업 대상
	웅동(1단계)	2,485		
	남컨	1,161		
	서컨(1단계)	498		
인천항	남항(1단계)	973	35	
	남항(2단계, 1중)	1,177		
	북항	736		
	신항 (1-1단계 1구역)	668		
	신항 (1-1단계 2구역)	943		
광양항	동 측(1중)	1,888	60	
	서 측	1,929		
	세 풍	407		
평택·당진항	1단계	1,421	21	
울산항	1단계(1,2공구)	423	4	
	2단계(3공구)	256		
포항항	영일만항	594	7	
목포항	1단계	485	-	입주기업 모집중
마산항	가포지구	321	6	창원시 예산 / 분양

자료: 해양수산부

□ 국내 항만배후단지는 총 8개항의 18개 단지이고, 동 사업의 대상이 될 수 있는 물류기업은 총 203개인 상황에서, 동 사업의 국고보조율은 70%로 해당 기업의 재원부담이 비교적 적으며, 사업 선정시 스마트 물류센터 인증에 따른 금리 지원도 받을 수 있게 되어 사업에 대한 많은 수요가 있을 것으로 보이나,

공식 수요조사가 아닌 해당 지역 공사의 가수요조사를 통해 부산항

항만배후단지를 사업대상지로 한정하는 것은 지역편중 문제 등 발생이 우려되므로 이러한 점을 해소하기 위해 공식적인 수요조사를 실시하고, 사업자 선정 기준을 마련하는 등의 개선방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

이에 대해 해양수산부는 동 사업을 위해 전국 항만을 대상으로 정식 수요조사를 실시(2026 11. 3~14.)하여 항만배후단지의 입주기업의 참여의향을 조사하는 등 사업계획을 수립하여 동사업의 원활한 추진을 위해 노력하겠다는 입장임.

8) 표지시설 사업 : 국제항로표지기구(IALA) 국제 부담금 내역의 통합·조정 필요

- 해양수산부는 국제항로표지기구(IALA)의 정부간기구 전환에 따른 협력 프로그램 예산 증액 소요에 대해 예산집행의 투명성과 적정성을 확보하는 한편, 동일 기구에 대한 부담금이 분리 편성되는 사례를 시정할 필요가 있음

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「표지시설 사업」은 선박 입출항 시 등광·형상·전파 등으로 선박이 안전하고 빠르게 운항할 수 있도록 위치나 방향 등을 알려주는 항로 표지를 설치·관리하여 안전한 해상교통환경 조성 및 선박운항능률 증진을 목적으로 하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년도 대비 126억 9,700만원(29.6%) 증액된 555억 6,300만원이 편성되었음¹¹⁰⁾.

【 2026년도 표지시설 사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(10월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본예산 (A)	집행		(B-A)	%
표지시설	49,291	42,866	-	55,563	12,697	29.6

110) 회계(기금)-세부사업 : 교특회계-표지시설(6350-300)

(나) 검토의견

□ 내역사업인 「항로표지 개량(유지보수)」 사업은 노후 항로표지시설 개량 및 유지보수, 정보통신기반 항로표지원격관리시스템의 유지보수 등을 추진하는 사업인데, 해당 내역사업에 「국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원사업」이 포함되어 있음.

□ 국제항로표지기구(International Organization for Marine Aids to Navigation)는 전 세계 항로표지 표준화와 항로표지 시설 구축 및 관리 역량 강화를 통한 선박 안전과 해양환경 보호를 도모하고자 1957년 7월 설립된 기관으로,

항로표지 국제기준 수용국 확대, 유관 정부 간 기구(IMO, IHO 등)와 대등한 관계에서의 공동협력 등을 위해 국제항로표지협회에서 정부간기구로 전환(2024년 8월)이 이루어졌음.

【 국제항로표지기구(IALA) 개요 】

구 분	국제항로표지기구(IALA)
설립목적	전 세계 항로표지 표준화와 향상을 통한 선박 안전과 경제적 항해 지원 및 해양환경 보호 도모
설립연혁	1957. 7. 1.(20개국 항로표지당국의 가입으로 최초 설립) * 30개국 비준하여 '24. 8. 22. 정부간 기구(IGO)로 전환
회원현황	총 293개국(회원국 38, 준회원 81, 산업회원 174, '24.11. 기준)

소재지	프랑스(생제르망앙레)
예산 규모	3,407천유로(약 5,119백만원)
주요업무	○ (항로표지 표준화) 항로표지의 설계, 설치, 운영, 유지보수에 관한 국제 표준과 지침을 제정하고, 안전한 선박항해를 위한 기술적 자문 등 제공 ○ (역량강화) 개발도상국 및 회원국에 항로표지 시설 구축 및 관리 역량 강화를 위한 교육을 실시하고 해당 워크숍, 세미나, 콘퍼런스 개최 ○ (국제협력) 유관 국제기구인 국제해사기구(IMO), 국제수로기구(IHO) 등과 협력체계를 구축하여 해상안전을 위한 국제표준 마련

* 자료 : 해양수산부

□ 「국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원」 사업은 항로표지 국제협력 강화를 위한 방안의 일환으로 한-IALA 협력프로그램 기금 양해각서(MOU)를 체결함에 따라 국제부담금을 지원하는 방식으로 진행되고 있으며, 2026년 예산으로는 3억 5,000만원(전액 국제부담금)이 편성되었음.

- 해양수산부는 4년간('23~'26) 총 6억원(매년 1.5억원)을 협력프로그램기금으로 지원하기로 하였으나, 비정부기구인 협회가 정부간기구인 국제항로표지기구로 승격됨에 따라 기구 내 위상 및 역할 확대 등을 위해 당초 1억 5,000만원의 국제부담금을 3억 5,000만원으로 증액 편성하였음.

【 국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원 예산 현황 】

(단위 : 백만원)

구분	2024	2025	2026	2027
예산액	150	150	350	350
산출근거	○ 350백만원 = 개도국 공무원 교육훈련 및 역량강화 지원(150) + 국내 기술 교육 및 지원(100) + 국제항로표지 연구개발 지원(100)			

* 자료: 해양수산부

- 우리나라는 제16차 IALA 세계등대총회('06.5, 중국 상해)에서 이사국 진출 이후에 6연임 중이며, 위상에 맞춰 국제기구 내 비중있는 역할 추진이 필요하다는 점에서 국제부담금 증액의 필요성이 인정되는 측면이 있음.

【 국제항로표지기구(IALA) 이사국 현황 】

계	아시아(6)	유럽(15)		오세아니아(1)	아메리카(3)
25개국	대한민국 중 국 인 도 일 본 말레이시아 싱가포르	영 국 독 일 프랑스 덴마크 벨기에 스페인 스웨덴 핀란드	노르웨이 네덜란드 아일랜드 튀르키예 알바니아 루마니아 크로아티아	호주	칠 레 브라질 캐나다

* 자료: 해양수산부

- 다만, 「국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원」 사업 예산과 관련하여서는 다음과 같은 사항에 대한 검토가 필요함.

□ 첫째로, 국제기구로의 전환(‘24.8월)에 따라 국제 협력프로그램 지원 예산이 기존 대비 2.3배 증가(1억 5,000만원 → 3억 5,000만원)하는 바, 증액분에 대하여 당초 취지에 맞는 프로그램사업 집행과 관리에 관한 지속적 확인이 필요함.

- 해양수산부는 향로표지협회의 국제기구로의 전환, 우리나라에서 개발된 기술의 국제표준 선도, 우리기술의 해외시장 진출 확대 등을 통한 우리나라의 입지 강화 및 국제기구 산하 기구의 국내 유치, 개발도상국의 세계향로표지교육원(WWA) 지원 등에 사용될 목적으로 예산 증액의 필요가 있다고 설명하고 있음.

- 참고로, 국제향로표지기구 협력 프로그램 운영을 위해 우리나라를 포함한 6개국(일본, 말레이시아, 싱가포르, 프랑스, 영국)에서 총 120만 유로(약 20.3억원)를 지원하고 있음

□ 둘째로, 해양수산부의 「해상안전 국제협력(6332-301) 사업」의 내역 사업에는 국가 기관을 포함한 모든 회원국이 매년 부담해야하는 연회비 성격의 국제부담금이 편성되어 있고, 그 항목 중 「국제향로표지협회 부담금」으로 2,100만원이 편성되어 있음.

- 국제향로표지협회와 국제향로표지기구는 사실상 동일한 기구임에도 해당 기구에 대한 부담금이 「해상안전 국제협력」의 내역사업인 국제부담금과 「표지시설」의 내역사업인 향로표지 개량(유지보수)에 국제부담금(협력프로그램 지원)으로 분리 편성되어 있음.

【 2026년 국제항로표지기구(IALA)에 대한 국제 분담금 예산 편성 】

구분	해상안전 국제협력	표지시설
내역사업	국제부담금 3,744,000천원	항로표지 개량(유지보수) 22,132백만원
세부 산출내역	가. 대한민국-IMO 기술협력기금 = 792,000천원 나. IMO 특별신탁기금 = 2,200,000천원 다. 세계해사대학(WMU) 부담금 = 300,000천원 라. 아시아해적방지협정 운영 부담금 = 150,000천원 마. 말라카해협항행안전 증진사업 부담금 = 100,000천원 바. 통합해사정보시스템 운영 부담금 = 95,000천원 사. 아·태항만국통제위원회 부담금 = 50,000천원 아. 국제항로표지협회 부담금 = 21,000천원 자. 국제항만협회 부담금 = 6,000천원 차. 국제수상교통시설협회 부담금 = 3,000천원 카. 세계해양사고조사기관회의 부담금 = 2,000천원 타. 유엔아·태경제사회위원회(UNESCAP) 부담금 = 25,000천원	가. 등표·등대 유지보수 (12,308백만원) · 1,751건 × 8백만원 = 12,308백만원 나. 등부표 및 기타 부속시설 유지보수 (9,292백만원) · 1,554건 × 6백만원 = 9,292백만원 다. 국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원 (350백만원) · 1건 × 1,400백만원 × 25% = 350백만원 라. 정비점검 장비·피복 (182백만원) · 160명 × 1.14백만원 × 100% = 182백만원

* 자료: 해양수산부

- 해양수산부는 해상안전 관련 국제기구 부담금은 일반적인 국제기구 연회비 성격이 있어 「해상안전 국제협력 사업」에 편성이 되었고, 국제항로표지기구 협력 프로그램 지원사업은 개도국 공무원 교육훈련 및 역량강화 지원 등을 위한 사업으로 실질적인 집행부서인 해양수산부 항행정보정책과의 「표지시설」 사업으로 예산 편성이 되어 있다고 설명하고 있음.

그러나, 국제부담금이 2개의 세부사업으로 분리·편성되어 있는 경우 예산집행에 있어 행정적인 비효율성이 발생할 가능성과 더불어 예산 관리 측면의 효율성을 저해할 수 있음.

- 마지막으로, 내역사업인 항로표지 개량(유지보수)에 「국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원」이 편성되어 있는데, 항로표지 개량과 협력 프로그램 지원은 사업 성격과 목적 등이 명확히 구분되므로 동 사업을 항로표지 개량(유지보수)에 포함하여 편성하는 것은 적절하지 않은 측면이 있음.

- 종합하면, 해양수산부는 「국제항로표지기구(IALA) 협력 프로그램 지원」 사업의 예산 증액과 관련하여 양해각서를 체결하는 등 집행근거를 명확하게 하고, 이를 국제항로표지기구(IALA)에 전달하여 예산집행이 적절하게 이루어지는지 확인할 필요가 있으며, 동일 국제기구에 대한 국제부담금이 분리되어 편성되지 않도록 「국제부

담금」과 「협력프로그램 지원 사업」이 하나의 내역사업으로
운영되도록 해야할 것임.

4. 에너지및자원사업특별회계

가. 개 요

- 2026년도 해양수산부 소관 에너지및자원사업특별회계 세입예산안의 규모는 26억 9,600만원으로 2025년(38억 4,500만원) 대비 29.8%(△ 11억원 4900백만원) 감소 편성되었으며, 기타이자수입및재산수입이 3억 2,700만원, 기타경상이전수입은 23억 6,900만원임.

【2026년도 에너지및자원사업특별회계 세입예산안 내역】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감 (B-A)	
			(B-A)	%
총 계	38	27	△ 11	△ 29.8
○ 기타이자수입및재산수입	0.28	3.27	3	1,067.9
○ 기타경상이전수입	38	27	△ 14	△ 37.9

* 자료: 해양수산부

- 2026년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안의 규모는 577억원으로, 2025년도(618억원) 대비 6.7%(△ 41억원) 감소하였음.

【 2025년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안 내역표 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감 (B-A)	
			(B-A)	%
총 계	618	577	△ 41	△ 6.7
○ 일반지출	618	577	△ 41	△ 6.7

* 자료: 해양수산부

□ 주요 증감내역을 보면, 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업이 390억원으로 2025년(230억 5,000만원) 대비 69.2%(159억 5,000만원) 증가하였음.

【 2026년도 에너지및자원사업특별회계 세출예산안 주요 증감내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
- 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업	22,624	23,050	39,000	15,950	69.2

* 자료: 해양수산부

나. 주요사업별 검토의견

1) 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 : 북극항로 관련 기본계획 수립 및 사업계획 보완 필요

○ 쇄빙·내빙선 신조 지원 사업은 북극항로 관련 기본계획 수립 및 시범운항에 관한 구체적인 내용을 확정된 후 사업계획을 재정비할 필요가 있으며, 지원 규모가 신조 단가에 비해 과소한 측면이 있으므로 사전에 업계의 의견을 청취하는 등 사업이 지연되지 않도록 노력할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원」 사업은 외항화물선사가 친환경선박을 신조하거나, 외항선사에서 북극항로 개척에 참여하기 위하여 친환경 쇄빙·내빙선을 신규 건조하는 경우 보조금을 지원하는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년 대비 159억 5,000만원(69.2%) 증액된 390억원이 편성되었음¹¹¹⁾.

【 2026년도 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업 예산안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(9월기준)		'26 예산안(B)	증 감	
		본예산	집행		(B-A)	%
글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원	22,624	23,050	23,050	39,000	15,950	69.2%

* 자료: 해양수산부

111) 회계(기금)-세부사업 : 에너지및자원사업특별회계-글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원(6133-328)

(나) 검토의견

- 내역사업인 「쇄빙·내빙선 신조 지원」은 2026년 신규사업으로, 북극항로 운송 루트 개발 및 시범운항을 위해 민간에서 친환경 쇄빙선 또는 내빙선을 신조할 경우 선가의 일부를 보조금으로 지원하기 위해 편성되었으며, 2026년 예산안은 쇄빙·내빙선 1척에 대한 보조금 110억원임.

【 2026년도 쇄빙·내빙선 신조 지원 사업 예산안 편성내역 】

(단위: 백만원)

내역사업명	세부 산출내역	금액
쇄빙·내빙선 신조 지원	○ 민간경상보조(320-01) : 11,000백만원 -쇄빙·내빙선 1척 × 400,000백만원(선가) × 2.75%(보조율)	11,000

자료: 해양수산부

- 북극항로 통항 시 적용되는 환경 규제 충족을 위하여 친환경 쇄빙·내빙선(LNG 선박) 선박 건조에 대해 지원할 예정이며, 북극항로 개발 및 시범 운항 등 관련 사업에 참여하는 기업으로서 해당 사업에 사용할 목적으로 친환경 쇄빙·내빙선을 신조하는 업체를 공모하여 '26년부터 '30년까지 매년 1척씩 총 5척의 친환경 쇄빙·내빙선을 건조 지원하겠다는 계획임.

【 쇄빙·내빙선 건조 지원 사업 개요 】

구분	쇄빙·내빙선 건조 지원 사업						
건립위치	해당없음						
사업주체	해양수산부, 한국해양진흥공사						
사업기간	2026년 ~ 2030년						
사업규모	'26년부터 '30년까지 친환경 쇄빙·내빙선 5척 건조 지원(매년 1척)						
총사업비	550억원(국비 550억원)						
	연도	2026	2027	2028	2029	2030	총 계
	국비 (단위:백만원)	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	55,000
추진일정 (예정)	'26.1 사업지침 수립 → '26.2 사업공고 및 대상 공모 → '26.4 심의위원회 개최 및 대상자 선정 → '26.6 지원금 지급						

자료: 해양수산부

- 현재 우리의 경우 쇄빙선 1척(아라온호)보유, 차세대 쇄빙연구선 1척 건조 중, 국내 보유 내빙선(민간)은 총 34척 보유 중으로, 해외 주요 해양 국가에 비해 쇄빙·내빙선 보유 현황이 상대적으로 저조한 측면이 있으므로 중·장기적으로 북극항로 시대를 선제적으로 대비하겠다는 것이 동 사업의 취지로 보임.

【 쇄빙선, 쇄빙연구선, 내빙선 설명 】

구분	설명	예시
쇄빙선	균일한 두께의 얼음 분포를 갖는 <u>평평한 해빙과 같은 얼음을 직접 깨며 항로를 개척하는 특수 목적 선박으로서 항로를 개척하며 얼음을 깨는 행위가 주된 목적인 선박</u>	
내빙선	자체적인 쇄빙 능력은 없으나 홀수선의 상부/하부를 보강하는 등 대빙 구조를 갖추고 있어 <u>쇄빙선의 항로를 따라 쇄빙선이 깨놓은 얼음 조각을 밀며 항해할 수 있는 선박</u>	
쇄빙연구선	남·북극 결빙해역 연구수행 및 남극 과학기지 보급 지원 등을 수행하기 위한 특수 목적 선박으로서 <u>결빙해역에서의 연구 수행 및 연구활동 지원이 주된 목적인 선박</u>	

자료: 해양수산부

【 쇠빙선, 쇠빙연구선, 내빙선 보유 현황 】

○ (쇠빙선) 아라온호 1척 보유, 차세대 쇠빙연구선 1척 건조중

구 분	쇠빙능력	연 료	총사업비	승선인원	총톤수	무보급항해	공간 활용
차세대 쇠빙연구선	1.5m/3노트	LNG, 디젤	3,361억원	100명	16,560톤	75일	탈부착
아라온호	1m/3노트	디젤	1,080억원	85명	7,507톤	70일	고정식

○ (내빙선) 국내 내빙능력 보유 선박의 등급별 현황

국내 내빙선	계	IA등급	IB등급	IC 등급	ID 등급	ICE II
보유	34척	3척	1척	4척	17척	9척

(출처 : 한국선급, '25년 10월)

* IA등급이 내빙능력이 높으며 오른쪽으로 갈수록 내빙능력이 낮음.
등급체계는 한국선급의 '빙해운항선박 지침'에 따라 구분

○ 해외 주요국 쇠빙선 보유 현황

해외 쇠빙선	계	러시아	캐나다	미국	핀란드	중국
보유 및 운영	141척	85척	23척	16척	12척	5척

(출처 : Aker Arctic, 2024.3.13. 기준)

자료: 해양수산부

□ 동 사업의 추진과 관련하여 북극항로 관련 사업의 기본 방향 및 구체적인 사업 계획 미흡, 사업의 실효성 등에 대해 다음과 같은 사항을 종합적으로 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 첫째, 동 사업은 북극항로 개척 및 시범운항을 위한 친환경 쇠빙·내빙선을 건조하려는 것이나 북극항로 개척과 관련한 중·장기 계획 및 북극항로 시범운항에 관한 구체적인 계획이 수립되지 않아 시범운항의 주체·시기·내용 등이 확정되지 않은 상황에서 사업이

추진되고 있으므로, 북극항로 관련 기본계획 수립 및 시범운항에 관한 구체적인 내용을 확정 한 후 사업계획을 재정비하여 동 사업을 추진할 필요가 있을 것으로 봄.

- 해양수산부는 북극항로 개척 및 시범운항과 관련하여 다년간에 걸친 노력을 하였으며, 범부처 전담조직 설립을 관계 부처와 협의 중으로, 북극항로 관련 제정법안을 조속히 추진하여 법적 근거 마련 후 구체적인 사업 계획을 수립하겠다는 입장임.

【 북극항로 관련 추진 경과 】

시기	추진경과
2008~2013	▶ 한·러시아 해운협정 체결 ▶ 쇄빙연구선 아라온호 건조 ▶ 북극이사회 옵서버 지위 신청 ▶ 한-덴, 한-놀 해운협력 MOU 등
2013~2017	▶ 제1차 북극정책 기본계획 수립 ▶ 북극이사회 정식 옵서버 지위 획득 ▶ 극지해역 운항선박 기준 마련 ▶ 한-핀란드 해운협력 MOU ▶ 국적선사의 북극항로 진출 촉진을 위한 시범운항 추진 등
2017~2022	▶ 극지활동진흥법 제정 ▶ 차세대 쇄빙연구선 건조사업 추진 ▶ 북극항로 국제세미나 개최 등
2022~2025.5.	▶ 한국북극협력네트워크(KoNAC) 발족 및 운영 ▶ 북극해운정보센터 운영 ▶ 글로벌 공급망 불안에 대비한 북극항로 활용 가능성 연구 ▶ 북극항로 국제세미나 개최 등
2025.6.~	▶ 북극항로 개척을 새 정부 국정과제로 선정 ▶ 북극항로 관련 사업 2026년도 예산안 편성 등

자료: 해양수산부

□ 둘째, 쇄빙선과 내빙선은 그 목적과 기능이 다른 선박으로, 신조 대상을 특정하지 않고 쇄빙선 또는 내빙선을 연간 1척씩 5년간 지원한다고 계획하고 있어 사업 대상이 불명확한 측면이 있으므로, 구체적인 활용 방안을 마련한 후 그 성격에 따라 사업자 선정 공모를 실시할 필요가 있으며,

2026년 예산안 산출내역에 따른 쇄빙·내빙선 신조 단가(4,000억원)에 비해 재정 지원 규모(110억원)가 과소하여 민간기업의 참여를 이끌어낼 수 있는지 여부가 불확실하므로, 사전에 업계의 의견을 청취하는 등 사업계획을 면밀히 수립하여 사업이 지연되지 않도록 노력할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 셋째, 2026년 북극항로 관련 조직·기능·제도적 준비가 조속히 마련될 경우 북극항로 운송 루트 개발 및 시범운항을 위한 쇄빙·내빙선을 즉각 활용해야 할 것으로 보이나, 동 사업으로 건조되는 쇄빙·내빙선은 빠르면 2028년에 건조될 것으로 보여 당초 계획한 정책 목적을 달성하기 어려울 수 있으므로, 해외의 쇄빙·내빙선 임차 방안 등 다각적인 방안¹¹²⁾을 모색할 필요가 있을 것으로 봄.

112) 해양수산부에 따르면, 현재 북극항로 운항시(NSR) 러시아의 쇄빙선 에스코트 서비스를 이용하여야 하며, 내빙 선박의 임차와 관련하여 선사들의 의견을 추가적으로 수렴하겠다는 입장임.

5. 지역균형발전특별회계

가. 개 요

- 2026년도 해양수산부 소관 지역균형발전특별회계 세입예산안의 규모는 33억 2,700만원으로, 2025년(50억 2,100만원) 대비 33.7%(△16억 9,400만원) 감소하였음. 주된 감소 사유는 지역자율계정 기타경상이전 수입이 감액(△16억 800만원)되었기 때문임.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 세입예산안 내역 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감	
			(B-A)	%
총 계	50	33	△17	△33.7
지역자율계정	42	25	△17	△40.3
○ 기타재산수입	2.9	1.9	0.9	△30.9
○ 기타경상이전수입	39.2	23.1	△16.1	△41.1
지역지원계정	7.9	8.2	0.3	3.8
○ 기타재산수입	0.7	1	0.2	30.1
○ 기타경상이전수입	7.2	7.3	-	1.1
제주특별자치도계정	0.3	0	△0.3	순감
○ 기타경상이전수입	0.3	0	△0.3	순감

* 자료: 해양수산부

- 2026년도 지역균형발전특별회계 세출예산안의 규모는 8,102억원으로, 2025년도(6,392억원) 대비 26.7%(1,710억원) 증가하였음.

【 2026년도 지역균형발전특별회계 세출예산안 내역표 】

(단위 : 억원)

구 분	'25예산 (A)	'26예산안 (B)	증감	
			(B-A)	%
총 계	6,392	8,102	1,710	26.8
○ 일반지출	6,392	8,102	1,710	26.8

* 자료: 해양수산부

□ 주요 증가내역을 보면, 연안정비사업은 1,142억 300만원으로 2025년 (872억 1,000만원) 대비 31.0%(269억 9,300만원) 증가, 갯벌생태계 복원사업은 228억 5000만원으로 40.9%(162억원 2200만원) 증가되었음.

【 2025년도 지역균형발전특별회계 세출예산안 주요 증감내역 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024년도 결산	2025년도 본예산(A)	2026년도 예산안(B)	증감	
				B-A	(B-A)/A
- 연안정비	53,657	87,210	114,203	26,993	31.0
- 갯벌생태계 복원사업		16,222	22,850	6,628	40.9

* 자료: 해양수산부

6. 수산발전기금

가. 개 요

□ 수산발전기금은 수산업 경영의 지원, 수산물 유통구조개선 및 가격안정, 경쟁력 있는 수산업 육성에 필요한 재원을 확보하기 위하여 설치된 기금으로,

2026년 기금운용계획안에 따른 운용규모는 2025년 8,204억원 대비 3,396억원(41.4%) 증가한 11,600억원임.

□ 2026년 수산발전기금은 법정부담금 688억원과 융자원리금 회수 4,842억원 등 자체수입으로 7,004억원, 정부내부수입으로 2,288억원, 여유자금 회수 2,308억원을 통해 총 11,600억원의 재원을 조달하고,

조달된 재원을 직접피해지원, 수산자원회복, 수산물유통자금지원 등 사업비로 11,421억원, 기금운영비로 7억원을 각각 지출하고, 공자기금에 45억원을 예수이자상환으로, 127억원을 금융기관에 예치·운용할 계획임.

나. 주요사업별 검토의견

1) 해양폐기물 정화사업 : 적극적인 해양폐기물 처리를 위한 지방자치단체 보조율 증대 필요

- 내역사업인 취약해안 폐기물 대응 사업의 경우 다른 부처의 유사사업(환경부의 하천·하구 쓰레기 정화사업)과 비교했을 때 그 성격이나 사업 시행방식이 유사함에도 지방자치단체에 대한 국고보조율이 낮은 상황이므로 지방자치단체 보조율 증대를 통해 지방자치단체가 적극적으로 해양폐기물 처리를 할 수 있도록 유도하는 등의 방안을 강구할 필요가 있음

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「해양폐기물 정화사업」은 침적쓰레기 수거·처리, 어구보증금제 운영, 자연재난쓰레기 피해복구, 해양폐기물 관리위원회 운영 등을 통해 해양폐기물을 정화 및 관리하려는 사업으로,

2026년도 예산안은 전년도 대비 22억 5,800만원(4.9%) 증액된 485억 9,900만원이 편성되었음¹¹³⁾.

【 2026년도 해양폐기물 정화사업 예산안 】

(단위 : 백만원)

구 분	'24결산	'25예산(10월기준)		'26 예산안 (B)	증 감	
		본 예산 (A)	집행		(B-A)	%
해양폐기물 정화사업	46,871	46,341		48,599	2,258	4.9

113) 회계(기금)-세부사업 : 수발기금-해양폐기물 정화사업(1065-301)

(나) 검토의견

□ 해양폐기물 정화사업의 내역사업 중 「취약해안 폐기물 대응」은 해양쓰레기가 많은 해안에 상시 수거체계를 구축하여 해양쓰레기 발생저감 및 사전예방을 강화하려는 사업으로 2026년도 예산안에는 83억 3,100만원이 편성되었음.

동 내역사업은 「해양폐기물 및 해양오염퇴적물 관리법」 제29조에 근거¹¹⁴⁾하여 해양으로 유입된 폐기물 수거·관리 조치를 하는 지방자치단체에 대하여 쓰레기 상시수거 체계 구축, 즉 수거비용을 지원하는 보조사업의 형태로 실시되고 있음.

- 취약해안 폐기물 대응과 관련한 지방자치단체 지원비율은 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」 제4조 및 별표1에 근거하여 50%로 산정되어 있음.

114) 「해양폐기물 및 해양오염퇴적물 관리법」

제29조(행정적·재정적 및 기술적 지원) ① 국가는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 조치를 하는 지방자치단체에 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있다.

1. 제6조에 따른 실태조사
2. 제11조에 따른 폐기물의 해양유입 차단조치
3. 제12조부터 제14조까지의 규정에 따른 해양폐기물의 수거
4. 제15조에 따른 선박 및 시설 등의 건조·설치 및 운영
5. 제15조의2에 따른 바다환경지킴이의 채용·운영
6. 제16조에 따른 해양오염퇴적물의 정화
- 6의2. 제17조에 따른 해양오염퇴적물 정화사업이 완료된 해역의 사후관리
7. 그 밖에 수거한 해양폐기물의 처리에 필요한 조치

② 국가는 해양폐기물 및 해양오염퇴적물의 발생을 방지하기 위한 감시활동, 수거·정화 활동 등을 하는 법인 또는 단체에 대하여 필요한 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있다. 이 경우 섬지역에서 활동하는 법인 또는 단체를 우선하여 지원할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 행정적·재정적·기술적 지원의 대상·절차 및 방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

【 2026년도 예산안 산출 내역 】

취약해안 폐기물 대응 : ('26) 8,331백만원

- (요구) 해양쓰레기 관리사각지대인 취약해변 3,824km의 해양쓰레기 수거체계 구축 지원 8,331백만원 요구
- (산출) $3,824\text{km} \times 26.56\% \times 12.15\text{톤/연} \times 1.35\text{백만원} \times 50\% = 8,331\text{백만원}$

* 자료 : 해양수산부

【 취약해안 폐기물 대응 사업 】

□ 추진 배경

- 우리나라 전체 해안선 1만5천여km 중 해양쓰레기 유입 취약(5~8등급)해안 3,824km로 전체 쓰레기의 80%가 유입되는 것으로 추정
- 취약해변에 지자체의 대응체계 구축을 지원하여 유입쓰레기의 확산 및 재침적, 해양시설에 피해를 사전에 예방하고, 사후 복구할 필요
 - * 유입된 쓰레기 미수거시 타지역으로 확산되거나 해저로 재침적하는 등 환경을 훼손하고, 선박사고 유발 등 해양시설 재산 피해발생 우려

□ 사업개요

- (시행주체/기간) 지방자치단체 / '24년~계속
- (2026년 지원금액/지원비율) 8,331백만원 / 50%
- (사업내용) 지역별 취약해안(취약해안 3,824km 중 1,219km/약32%)에 대한 쓰레기 상시수거 체계 구축(수거비용 지원)
 - 전체 해안선의 25.1%인 약 3,824km가 해양쓰레기 취약해안으로 추정

구분	합계	0~4	5~8	0	1	2	3	4	5	6	7	8
길이(km)	15,258	11,434	3,824	2,277	3,046	2,237	2,107	1,767	1,398	1,108	799	519
길이비중(%)	100.0	74.9	25.1	14.9	20.0	14.7	13.8	11.6	9.2	7.3	5.2	3.4
쓰레기 비중(%)	100.0	20.0	80.0	1.0	2.0	3.0	6.0	9.0	11.0	16.0	23.0	29.0

* 등급이 높을수록 해양쓰레기 문제 심각, 2018년 연구 결과

* 자료 : 해양수산부

- 한편, 환경부에서는 이와 유사한 사업으로 하천·하구 쓰레기 정화 사업을 실시하고 있는데 이는 하천 및 하구에 유입된 부유·퇴적

쓰레기의 수거 및 처리 지원을 통해 해양으로의 쓰레기 유입을 차단하는 사업으로, 6대 광역시(부산·대구·인천·광주·대전·울산)에는 40%, 이외 약 100여개의 광역·기초지자체에는 70%의 보조금이 지원되고 있음.

【 하천·하구 쓰레기 정화사업 】

□ 사업개요

- (배경) 집중호우 빈도 및 태풍위력 강화에 따라 하천 쓰레기 유입 증가 → 미수거 시 수질오염과 더불어 바다까지 유입되어 해양오염 및 어업 피해 등 민생경제에도 심각한 악영향 발생
 - * 연간 전체 해양쓰레기 발생량은 약 14.5만톤으로 추정되며, 이중 육상기인 65%(9.5만톤), 해상기인 쓰레기는 35%(5만톤) 차지 ⇒ 바다쓰레기는 육상쓰레기에 비해 처리비용이 높음 (육상 27만원/톤, 해안 40만원/톤, 침적 250만원/톤)
- (근거) 「물환경보전법」 제31조(호소 안의 쓰레기 수거·처리)
- (사업방식) 자치단체 국고지원*('09~), 민간위탁('21~, 수공)
 - * 6대 광역시(부산·대구·인천·광주·대전·울산) 40%, 이외 광역·기초지자체 70%
- (예산/수거실적) '25년 109.3억원(98개 지자체) / 약 905천톤 수거('09~'24년까지)

① 예산지원 현황(단위 : 억원)

합계	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
1,811.3	88.9	80.2	76.2	86.2	108.2	112.8	104.2	104.2	93.7	84.3	90.7	108.6	136.6	147.0	139.7	124.9	124.9
지자체	88.9	80.2	76.2	86.2	108.2	112.8	104.2	104.2	93.7	84.3	90.7	108.6	115.6	123	122.7	109.3	109.3
수공	-												21	24	17	15.6	15.6

※ ('25년 지원 현황) 98개 지자체(광역4, 광역외 94)

② 하천하구 쓰레기 수거실적(단위 : 천톤)

합계	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25.6
915.9	43.0	38.0	56.0	46.0	49.0	52.0	40.0	58.0	44.0	77.4	48.5	118.0	40.1	43.8	89.4	62.5	10.2

* 자료 : 환경부

□ 해양수산부와 환경부에서 실시하는 해양, 하천 등에서의 폐기물 정화 사업은 그 성격이나 사업 시행방식이 유사함에도 지방자치단체에 대한 국고보조율이 상이하여, 지방자치단체의 입장에서는 해양 및 하천 환경정화 목적의 사업임에도 사업별로 재정 부담에 불균형이 나타나고 있음.

□ 해양수산부에서 실시하는 사업에 대한 보조비율이 더 낮기 때문에 관련 지방비 부담이 커지고, 재정 여력이 부족한 지자체의 경우 사업추진에 어려움을 겪는 문제가 있음.

또한, 해양폐기물은 폐기물이 인접 지자체에서 발생한 것이 아니라 해류와 바람 등에 의해 해양으로 흘러들어오는 경우가 많아, 오염 원인자가 불분명하여 수거를 하는 해당 지자체에 책임이 있는 것이 아닐 수 있고, 이러한 관점에서 보면 해양폐기물 관련 지자체의 책임 범위가 과도하다는 지적도 있음.

□ 따라서 해양수산부는 해양폐기물 수거 지원을 위해 기존보다 더욱 노력을 기울일 필요가 있고, 지방자치단체 보조율 증대를 통해 해당 지방자치단체가 적극적으로 해양폐기물을 수거할 수 있도록 하는 것이 해양폐기물 대응에 대한 직접적인 대책이 될 수 있음.

다만, 단순히 국비 지원비율만을 상향하고 전체 예산은 유지하는 경우 총사업비가 감소하고 사업추진 규모의 축소로 이어질 수 있으므로 지원비율 상향과 전체 예산을 연계하여 검토할 필요가 있음.

- 해양수산부는 해양폐기물 수거와 관련한 지자체 보조사업에 대한 국비 지원비율 상향에 대해서 국가의 역할 강화 차원에서 그 필요성에 공감하고 있다는 입장임.
 - 향후 해양수산부는 지방자치단체에 해양쓰레기 수거 지원사업 추진 시, 환경부 유사사업의 사례를 참조하여 지방자치단체 보조율 증대 등의 방안을 강구할 필요가 있음.
- 참고로, 최근 해양폐기물 발생량이 급증하는 추세이지만 해양폐기물 수거·처리나 기반시설이 열악하여 대부분 해안가에 방치되고, 해양사고를 일으키는 등 문제가 심각한 상황임.
- 해양폐기물의 발생량을 정확히 파악하기는 어렵고, 최근 5년간 해양폐기물 수거량 통계를 보면 평균적으로 12.9만톤 정도를 수거하였고 그 중 대부분은 해안가 쓰레기임.

【 연도별 해양폐기물 수거량 현황 】

구 분	2020	2021	2022	2023	2024
수거량(톤)	138,362	120,736	126,035	131,930	132,686
부유쓰레기	8,558	6,067	6,691	10,630	5,740
수중쓰레기	18,212	18,944	22,287	25,282	25,841
해안가쓰레기	111,592	95,725	97,077	96,018	101,105

* 자료 : 해양수산부

2) 수산물계약생산지원(용자): 신규사업의 차질없는 추진을 위한 수요 조사 및 사업지침의 조속한 확정 필요

- 해양수산부는 동 신규사업의 차질 없는 추진을 위하여, 사업대상 수협·수협회 참여 수요와 처리능력을 면밀히 파악하여 그 결과를 국회에 제출할 필요가 있으며, 계약생산이 시장상황 변화에도 실제로 작동할 수 있도록 제도적 보완방안을 포함한 사업지침을 조속히 확정할 필요가 있음.

(가) 사업 및 예산안 개요

□ 「수산물계약생산지원(용자)」 사업은 주요 수산물(김)의 원활한 공급과 적정 가격유지를 위하여 수협·생산자 단체 등과 수산물 생산자 간에 생산·출하 계약 체결 시 계약금 대출 등을 지원하는 것으로,

2026년도 계획안은 신규로 408억 1,200만원이 편성되었음.¹¹⁵⁾

【 2026년도 수산물계약생산지원(용자) 사업 계획안 】

(단위: 백만원)

구 분	'24결산	'25계획		'26 계획안(B)	증 감	
		당초(A)	수정		(B-A)	%
수산물계약생산 지원(용자)	-	-	-	40,812	40,812	순증

* 자료: 해양수산부

115) 회계(기금)-세부사업-내역사업: 수산발전기금-수산물계약생산지원(용자)(3066-303)

(나) 검토의견

□ 수산물계약생산지원(융자) 사업은 김 계약생산을 통해 수급안정 체계를 구축하고, 어가의 소득 안정을 도모하기 위하여 2026년 기금 운용계획안에 신규로 편성되었음.

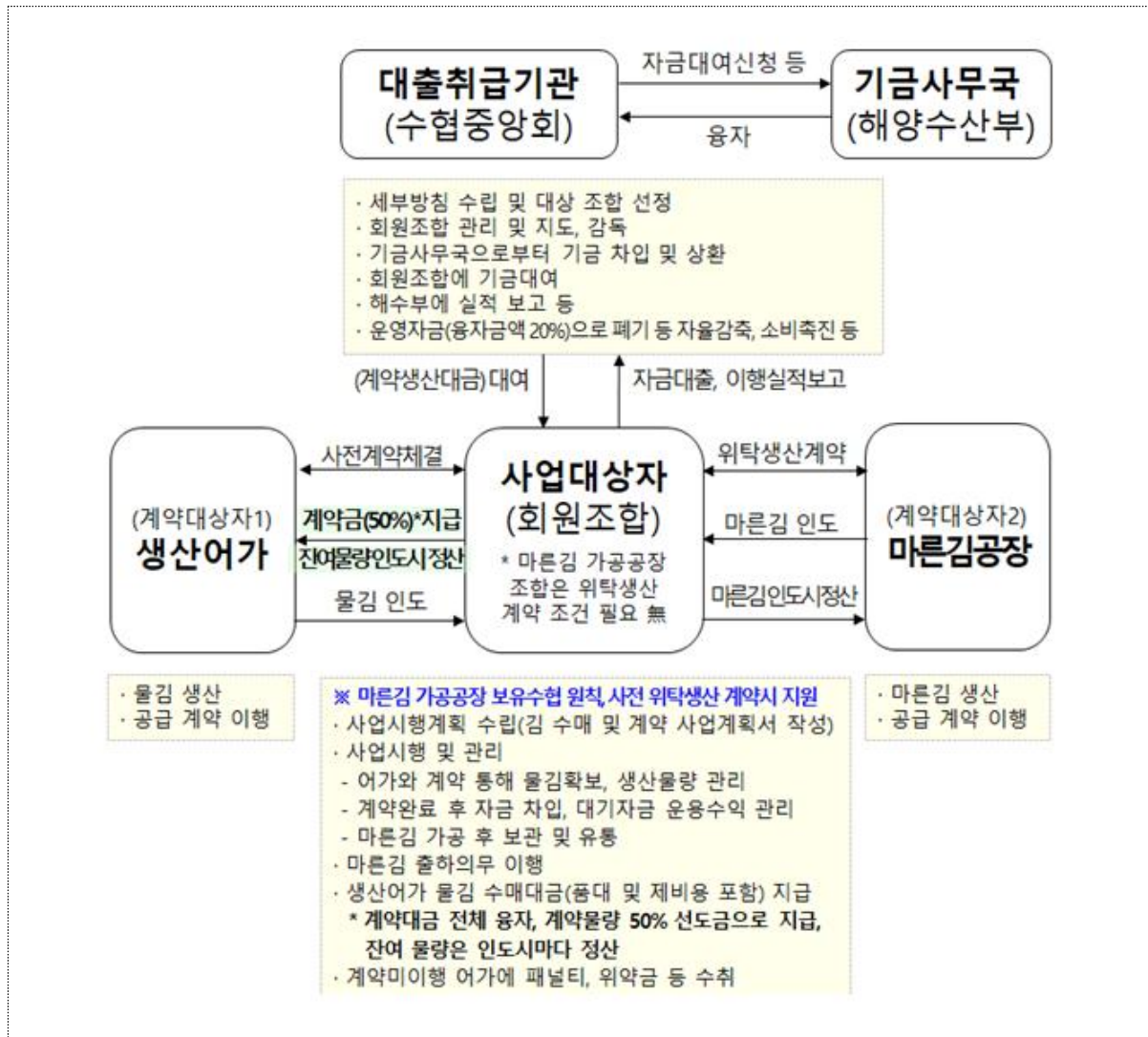
대출취급 기관은 수협중앙회이며, 대출 대상은 회원조합으로, 해양수산부는 현재 마른김 가공사업을 수행 중인 18개 수협을 사업대상자로 상정하고 있으며, 마른김 가공공장을 보유하지 않은 수협도 가공공장과 위탁생산 계약을 체결한 경우에는 지원 대상에 포함시킨다는 계획임.

사업 구조는 마른김 가공공장을 보유한 수협이 물김생산어가(물김 계약생산)와 계약을 체결하면,¹¹⁶⁾ 정부가 해당 수협에 ① 계약물량 구매자금과 ② 생산량 조정 등 수급사업 추진 시 필요한 운영자금을 지원하는 방식이며,

융자 금액은 사업자금의 80%(자부담 20%)와 운영자금(융자금액의 20%)으로, 수협별 80억원 한도 내에서 무이자 1년 일시상환 조건으로 지원할 예정임.

116) 김 가공공장을 보유하지 않은 수협이 위탁생산 계약을 생산하여 동 사업의 지원대상이 되려는 경우에는, 해당 수협이 물김생산어가와 마른김가공공장과 각각 계약을 체결하여 해당 물량만큼 생산을 보장할 수 있도록 지원한다는 계획임.

【 김 계약생산 지원사업 체계도(안) 】



* 자료: 해양수산부

□ 신규 용자사업의 추진체계를 보면, 해양수산부는 사업지침 마련과 사업자금 조성·지원을 담당하고, 대출취급 기관인 수협중앙회는 세부 방침을 수립하여 대상자(일선 수협)를 선정·관리하고 지도·감독을 수행할 예정이다.

사업 대상자인 수협은 사업신청 및 계약·판매·출하의무를 이행하

며, 물김생산어가는 계약물량의 50%에 해당하는 구매금액을 계약금으로 지급 받고 물김 생산 후 잔여 물량을 인도하면 남은 계약금액을 정산 받게 되며, 가공공장은 인도받은 물김을 마른김으로 가공하여 납품계약을 이행하게 됨.

- 2026년도 수산물계약생산지원(용자) 사업 계획안은 전체 계약물량을 2024년 물김 생산량(55만 1,516톤)의 약 5%인 2만 8,912톤으로 설정하고, 단가는 2025년산 물김 톤당 평균단가 147만원을 적용하였음. 이에 따라 용자지원 비율 80%를 반영해 산출한 구매자금은 340억원이며, 운용자금은 구매자금의 20%인 68억원을 편성하였음.

【 2026년도 수산물계약생산지원(용자) 계획안 세부산출내역 】

- 합 계: 408억원
- (구매자금) 340억원
 - 2만 8,912톤('24년 생산량의 5%) × 147만원('25년산 물김의 톤당 평균 단가) × 80%
 - (운용자금) 68억원
 - 구매자금의 20%(340억 × 20%)

* 자료: 해양수산부

- 세계 김 시장은 최근 10년간 연평균 10.5% 성장하고 있는 반면,¹¹⁷⁾ 김 생산은 한·중·일 등 동북아 3국에 한정되어 공급 기반이 취약하며, 기후변화 등으로 향후 생산 전망 또한 불확실한 측면이 있음.

117) 2014년 4.4억불에서 2023년 10.8억불 규모로 증가(연평균 증가율 10.5%). 관계부처 합동, 「김 산업 경쟁력 강화방안」, 2024.10.

실제로 2024년에는 글로벌 김 수급 불안으로 한·중·일 모두 마른김 가격이 상승하였고,¹¹⁸⁾ 반대로 2025년 초에는 생산량 증가로 물김 가격이 폭락하는 등 수급 불안정이 반복되고 있음.

이에 2024회계연도 결산 예비심사에서 우리 위원회는 “마른김 가공 역량 확충 등 김 가격 안정을 위한 다각적 방안 마련”을 시정요구한 바 있으며, 정부도 2024년 4월 「김 수급 안정화 방안」을 발표하여 양식장 확대, 생산성 증대, 수급조절, 유통·가공 구조 개선 등의 대책을 제시한 바 있음.

계약생산 도입 역시 수급 불안을 완화하기 위한 방안의 하나로 제안된 것으로, 물김 생산자에게는 적정가격을 보장하고, 공급 부족 시에는 조기출하를, 과잉 생산 시에는 출하시기와 물량을 조절함으로써 수급안정에 기여하고자 하는 본 사업의 필요성은 인정된다고 보임.

□ 다만, 2023년 기준 우리나라 마른김 가공업체는 309개로, 이 중 상시근로자 10인 미만 업체가 약 57%에 달하는 등 영세성이 높은 것으로 나타나,¹¹⁹⁾

전체 계획물량 2만 8,912톤의 적정성을 검토하기 위해서는 동 사업

118) 해양수산부, 『중장기 김 산업 경쟁력 강화방안 연구』, 2024.12.

119) 관계부처 합동, 「김 산업 경쟁력 강화방안」, 2024.10.

에 참여할 의사가 있는 수협의 수와 사업 대상 수협의 과거 물김
처리 실적 등에 대한 정확한 자료제시가 선행될 필요가 있음.

아울러 용자 지원 대상을 마른김 가공업체(수협)로 하고 있는 동
사업구조에서는, 물김 가격이 상승하는 시기에 물김생산여가의 계
약 체결 유인이 약화될 수 있으므로, 이를 제도적으로 어떻게 보완
할 것인지에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

- 따라서 해양수산부는 동 신규사업의 차질 없는 추진을 위하여, 우
선 사업대상 수협의 참여 수요와 처리능력을 면밀히 파악하고 그
결과를 계획안에 대한 심사 과정에서 국회에 제시할 필요가 있으
며, 계약생산이 시장상황 변화에도 실제로 작동할 수 있도록 제도
적 보완방안을 포함한 사업지침을 조속히 확정할 필요가 있음.