



제 419회 국회 (임시회)
제1차 농림축산식품해양수산위원회

항만법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 탄소중립으로의 용어 변경 및 항만시설 범위 구체화 〉
■ 이양수 대표발의(의안번호 제2205062호)

2024. 12.

농림축산식품해양수산위원회
전문위원 최 선 영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 탄소중립으로의 용어 변경 및 항만시설 범위 구체화	3

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이양수의원 등 10인
2. 제 출 일 : 2024. 10. 30.
3. 회 부 일 : 2024. 10. 31.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항만을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 항만의 개발·관리에 관하여 규정하면서, 항만시설 중 신·재생에너지 관련 시설과 자원순환시설 등 저탄소 항만의 건설을 위한 시설을 항만 지원시설로 정의하고 있음.

한편 정부는 기후변화 위기에 대응하기 위하여 항만 분야에서 신·재생에너지의 활용을 통하여 저탄소를 넘어 2050년까지 탄소 순배출량 영(0)을 목표로 하는 ‘2050 탄소중립’을 선언하였음.

그런데 현행법은 신·재생에너지 관련 시설을 ‘탄소중립 항만’이 아닌 ‘저탄소 항만’의 건설을 위한 시설로 명시하고 있고 신·재생에너지 시설의 범위를 구체적으로 명시하지 않아 일부 시설이 항만 지원시설에 포함되는지 여부가 불분명한 문제가 있으므로, 정부 정책에 맞추어 ‘저탄소 항만’을 ‘탄소중립 항만’으로 변경하고 신·재생에너지 시설의 범위를 명확히 하여야 한다는 지적이 있음.

이에 ‘저탄소 향만’을 ‘탄소중립 향만’으로 변경하고, 신·재생에너지 관련 시설의 범위를 신·재생에너지 생산·저장·유통으로 명확히 함으로써, 탄소중립 실현에 이바지하려는 것임(안 제2조제5호다목7) 및 제30조제1항).

Ⅲ. 검토의견

1. 탄소중립으로의 용어 변경 및 항만시설 범위 구체화

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 항만시설 중의 하나인 ‘저탄소 항만’의 건설을 위한 시설의 명칭을 ‘탄소중립 항만’으로 변경하고, 신·재생에너지 관련 시설의 범위를 신·재생에너지 생산·저장·유통관련 시설로 명확히 규정하려는 것임(안 제2조).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. ~ 4. (생략)	1. ~ 4. (현행과 같음)
5. “항만시설”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다. 이 경우 다음 각 목의 시설이 항만구역 밖에 있는 경우에는 해양수산부장관이 지정·고시하는 시설로 한정한다.	5. ----- ----- --. ----- ----- -----.
가.·나. (생략)	가.·나. (현행과 같음)
다. 지원시설	다. -----
1) ~ 6) (생략)	1) ~ 6) (현행과 같음)
7) <u>신·재생에너지</u> 관련 시설, 자원순환시설 및 기후변화 대응 방재시설 등 <u>저탄소</u> 항만의 건설을 위한 시설	7) <u>신·재생에너지의 생산·저장·유통</u> ----- ----- <u>탄소중립</u> -----
8) (생략)	8) (현행과 같음)
라.·마. (생략)	라.·마. (현행과 같음)
6. ~ 15. (생략)	6. ~ 15. (현행과 같음)
제30조(온실가스 등 감축) ① 이 법,	제30조(온실가스 등 감축) ① -----

현행	개정안
「해운법」 및 「항만운송사업법」 등 관계 법령에 따른 면허·허가·등록 등을 받아 항만구역 안에서 사업을 영위하는 자(이하 “항만사업자”라 한다)는 <u>저탄소</u> 항만의 유지·관리를 위하여 항만시설 이용에 있어 온실가스 및 오염물질 배출을 줄이도록 노력하여야 한다.	----- ----- ----- ----- -----탄소중립----- ----- -----
② (생략)	② (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 현행법은 항만을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 항만의 개발·관리에 관하여 규정하면서, 항만 지원시설의 하나로 신·재생에너지 관련 시설과 자원순환시설 등 ‘저탄소’ 항만의 건설을 위한 시설을 포함하고 있음.¹⁾

－ 항만시설은 항만기본시설, 기능시설, 지원시설, 항만친수시설, 항만배후단지 등을 포함하는 것으로, 항만개발사업의 대상이 됨.²⁾

-
- 1) 「항만법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
 5. “항만시설”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다. 이 경우 다음 각 목의 시설이 항만구역 밖에 있는 경우에는 해양수산부장관이 지정·고시하는 시설로 한정한다.
 다. 지원시설
 7) 신·재생에너지 관련 시설, 자원순환시설 및 기후변화 대응 방재시설 등 저탄소 항만의 건설을 위한 시설
- 2) 「항만법」 제2조(정의) 7. “항만개발사업”이란 항만시설(항만구역 밖에 설치하려는 제5호 각목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 장래에 해양수산부장관이 항만시설로 지정·고시할 예정인 시설을 포함한다)의 신설·개축·보강·유지·보수(補修) 및 준설 등을 하는 사업을 말한다.

□ 그런데 최근의 급격한 기후변화에 대응하기 위해 EU, 미국, 영국, 일본 등 세계 각국은 2050년까지 온실가스 순배출량을 영(零)으로 하는 ‘탄소중립’을 선언하고 이를 이행하기 위한 새로운 경제체제 구축 등을 적극 모색하고 있으며,

우리나라 역시 ‘2050년 탄소중립’을 달성하기 위해 「저탄소 녹색성장 기본법」을 폐지하고 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」을 2021년 9월 24일에 제정하였음.

- 참고로, 저탄소와 탄소중립의 법률적 정의를 각각 살펴보면, ‘저탄소’는 화석연료(化石燃料)에 대한 의존도를 낮추고 청정에너지의 사용 및 보급을 확대하며 녹색기술 연구개발, 탄소흡수원 확충 등을 통하여 온실가스를 적정수준 이하로 줄이는 것을 말하고,

‘탄소중립’이란 대기 중에 배출·방출 또는 누출되는 온실가스의 양에서 온실가스 흡수의 양을 상쇄한 순배출량이 영(零)이 되는 상태를 말함.

□ 이처럼 법률 제정을 통하여 정책의 방향을 ‘저탄소’에서 ‘탄소중립’으로 변경하였으나, 현행법은 신·재생에너지 관련 시설을 ‘저탄소 항만’ 지원시설로 하고 있고, 신·재생에너지 시설의 범위가 구체적으로 명시되어 있지 않아 일부 신·재생관련시설이 항만 지원시설에 포함되는지 여부가 불명확하다는 의견이 제기됨.

□ 이에 개정안은 항만시설 중 신·재생에너지 관련 시설의 범위를 신·재생에너지 생산·저장·유통으로 구체적으로 규정하고 ‘저탄소’ 항만의 건설을 위한 시설을 ‘탄소중립’으로 변경함으로써, 항만분야에서 탄소중립정책 실현의 토대를 마련하려는 것으로 그 입법취지가 있다고 보여짐.

□ 개정안에 대해 해양수산부는 정부의 기후변화 위기 대응 정책에 따라 항만에서의 탄소중립을 지원하기 위한 개정안의 개정 취지에 공감한다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5419

□ 제4차 항만배후단지 개발 종합계획('22)

III. 계획의 비전 및 목표

비전

항만배후단지를 부가가치와 일자리를 창출하는
핵심 산업공간으로 육성

목표

	2021년	2025년	2028년	2030년
공급면적(천㎡)	15,691	22,745	22,854	31,262
입주기업(개)	233	321	409	480
개발 부가가치(억원)	12,129	15,715	24,323	55,955
처리물동량(천TEU)	3,665	4,336	4,918	5,349

기본
방향

- ◇ 수요자 요구에 부합하는 다양한 기능의 항만배후단지 육성
- ◇ 항만배후단지 개발 주기(계획-조성-입주-운영) 규제 개선

추진
전략

- ① 항만개발과 수요에 맞는 충분한 항만배후단지 공급
 - 부산항: 물류수요 증가에 따른 1층 전환 공급 및 공급다변화
 - 인천항: 인천신항 컨분담을 확대에 따른 추가 공급
 - 광양항: 지역산업과 연계를 위한 산업단지 매입·확대
- ② 최첨단·친환경 스마트그린 항만배후단지 조성
 - 수소복합단지를 통한 스마트그린 항만배후단지 구현 및 확산
 - 항만배후단지 내 스마트 공동물류센터 설립 및 확대
 - 항만-배후단지간 무인화물트램 운송
- ③ 기업하기 좋은 항만배후단지 개발·운영
 - 2층 항만배후단지 규제 완화 등을 통한 민간 투자 유치 확대
 - 1층 항만배후단지 검열조건 완화 등 입주자격 완화 추진

추진
체계

- ◇ 항만배후단지 관련 법령 및 지침 재정비
- ◇ 항만배후단지 활성화를 위한 행·재정적 지원 추진

2 최첨단·친환경 스마트그린 항만배후단지 조성

1 수소복합단지를 통한 항만배후단지 성공모델 구현

- (추진배경) 수소는 2050 탄소중립을 위한 중요 정책수단으로 수소의 주요 생산·유통·활용 거점으로 항만이 부각
 - 수소를 소비할 수 있는 산업 활동(물류, 제조 등)이 집약된 항만배후 단지에 수소복합단지를 구현, 그린 항만배후단지 조성 추진

- (입지) 수소 생산·수입·공급이 용이한 울산항 항만배후단지에 우선 추진

* "수소항만조성방안(21.11)"에 따라 민관협력 선도사업이 가능한 타 항만에서도 추진 검토

< 울산의 입지적 강점 >

- 울산 동북아 오일허브는 국내 최대 수소생산·소비지역으로 해외 그린수소 수입, 해상 풍력을 통한 그린수소 생산도 가능한 지역
- 대규모 혼소 발전 수요처가 확보되어 있으며 수소시범도시 등 국책사업과의 시너지 가능

- (주요 내용) 개발 중인 LNG수입·병커링 터미널과 연계하여 수소 생산 및 LNG 냉열을 활용한 수소액화·저장 시설 등을 구축('30)

- 오일허브 1단계 사업과 연계, 액화 가스 및 액화천연가스 냉열 활용 복합물류·제조시설의 조성 및 운영

* 실증부지 제공, 수소판매업 입주허용 등의 정부지원과 상부시설 구축, 해외수소 유통 등 민관협력 추진



- 추후 다른 항만배후단지에도 수소 충전소 등 관련 시설의 입지를 추진하고, 장기적으로는 에너지자립이 가능한 항만배후단지로 발전

- (기대효과) 국내 수소 소비량의 60% 이상을 공급하는 항만의 민간 투자를 촉진, 수소경제 인프라 조기 확충을 통한 경제 활성화 기여

* 수소항만 조성을 위한 민관협력 투자('27, 3조원 → '30, 10조원→ '40, 20조원 이상) 추정