

## 세계 '컨'선사 선대순위 변동 MSC 1위 등극

정기선해운시장에서는 올해 초 전 세계 운항선대 규모 순위가 29년만에 뒤바뀌는 '일대사건'이 발생했다. 스위스선사 MSC가 글로벌 컨테이너선 운항선대 규모에서 수십년간 세계 1위를 고수해온 Maersk를 제치고 1위에 오른 것이다.

알파라이너스의 '22년 1월 6일 자료기준 MSC의 '컨'선 운항선대는 645척 · 428만 4,728teu로 머스크의 738척 · 428만 2,840teu를 근소하게 앞서면서 세계 최고의 자리를 석권해 세계 해운의 이목을 집중시켰으며 이후 정기선해운업계의 운항선대 순위의 변화에 대한 관심도 증폭시켰다.

11월 24일 기준 알파라이너스 집계자료에 따르면, MSC는 시장점유율이 올초 17%에서 17.5%로 확대된 457만 2,036teu 선대규모로 선두자리를 확고히 하나 가고 있고, 머스크는 424만 7,033teu의 선대로 연초 17%에서 16.3%로 시장점유율이 축소됐다. MSC의 사업확대 추세와 발주잔량을 감안할 때 MSC가 정기선해운시장에서 당분간 최고의 자리를 유지해나갈 것이라는 연초 전망이 현실로 드러난 모습이다. 머스크의 선대규모는 동사가 추진하고 있는 항공, 창고, 물류 등 적극적인 사업 다각화와 관련이 있어 보인다.

그밖에 글로벌 10위권의 정기선해운선사의 운항선대 순위가 연말인 현재 연초와 다른 변화가 나타났다. CMA CGM은 시장점유율 13%로 세계 3위를, COSCO는 11% 시장점유율로 4위를, Hapag-Lloyd도 6.8%의 쉐어로 5위를 유지하고 있다. 그러나 연초 6위였던 ONE는 5.8% 점유율로 6.3%의 시장점유율을 기록한 Evergreen에 자리를 내주고 7위로 물러났다. HMM(8위, 3.1%)과 Yangming(9위, 2.7%)은 순위를 그대로 유지하고 있다. 그러나 10위의 순위변화가 발생했다. Zim이 2.1%의 시장점유율로 10위권에 진입했고 연초 10위였던 WanHai Lines는 1.6%의 시장점유율로 11위에 랭크되며 다시 10위권 밖으로 밀려났다.

〈전세계 20위 '컨'선사 운항선대 선복량('22년 11월 24일현재 알파라이너)〉

순위	운항선사(선복량(teu)/ 시장점유율(%))
1위	MSC(4,572,036/17.5%)
2위	Maersk(4,247,033/16.3%)
3위	CMA CGM(3,385,901/13.0%)
4위	COSCO(2,863,660/11.0%)
5위	Hapag-Lloyd(1,771,874/6.8%)
6위	Evergreen(1,636,837/6.3%)
7위	ONE(1,527,159/5.9%)
8위	HMM(818,063/3.1%)
9위	Yang Ming(707,354/2.7%)
10위	Zim(538,189/2.1%)
11위	Wan Hai(428,200/1.6%)
12위	PIL(297,163/1.1%)
13위	SITC(156,259/0.6%)
14위	KMTC(150,429/0.6%)
15위	IRISL(143,468/0.6%)
16위	UniFeeder(137,379/0.5%)
17위	X-Press(136,221/0.5%)
18위	Zhonggu(123,020/0.5%)
19위	TS Lines(108,114/0.4%)
20위	Antong Holdings(90,913/0.3%)
21위	Sinokor(89,561/0.3%)
22위	CULines(88,283/0.3%)
23위	Sea Lead(79,310/0.3%)
24위	RCL(72,136/0.3%)
25위	Global Feeder(69,850/0.3%)
26위	SM Line(68,620/0.3%)
27위	Matson(65,102/0.2%)
28위	Emirates Shipping(64,113/0.2%)
29위	Swire Shipping(63,538/0.2%)
30위	Arkas(51,869/0.2%)

한편 국적선사인 KMTC(14위, 15만429teu)와 Sino rkor(21위, 8만 9,561teu)는 연초보다 한단계 물러난 순위를 기록했으며 선복량 규모도 다소 줄었다. HMM의 경우도 연초 81만 9,790teu에서 11월 24일 기준 81만 8,063teu로 규모가 소폭 감소했다.

## 해운기업도 ESG경영시대 개막

글로벌 전 산업에 걸쳐 진행되고 있는 ESG 경영의 파도가 해사산업계에도 밀려왔다. 환경(E)과 사회(S), 거버넌스(G)에서 일정한 수준의 성과를 맞추어야 하는 ESG는 환경문제와 사회적 책임에 대한 국제사회의 요구가 높아지면서 기업이 추구해야 하는 가치로 자리를 잡아오다 최근 들어서는 지구온난화 가속화와 코로나19 팬데믹에 따른 비대면시대 등 환경변화로 기업은 물론 기관 · 단체 등이 추구해야 하는 당면과제로 부각됐다. 특히 환경과 사회 측면에 더해 거버넌스 요인이 중요한 과제가 되었으며 우리 해사산업계에서는 더욱 신경써야 할 부문으로 지적되고 있다.

해사산업, 특히 해운산업계에 ESG경영이 피할 수 없는 과제로 떠오른 것은 환경 측면에서 심화되고 있는 지구 기후위기에 대한 대응방안으로 추진되는 전 세계적인 탈탄소화 행보의 영향을 직접 받고 있기 때문이다. 선박에서 배출하는 온실가스 감축을 요구하는 국제사회의 기준이 더욱 높아져 규제화되고 화주와 금융권, 투자자, 보험업계 등 이해관계 측에서의 탄소중립 실현에 대한 드라이브가 강력하게 가해지고 있다.

해운업계는 저탄소 또는 무탄소 선박을 신조하거나 친환경 설비와 에너지효율 엔진 등을 확보해 IMO가 규제하는 EEXI, CII 등 각종 규제에 대응해야 한다. 이에 전문가들은 "ESG 대응에 지체할 시간이 없다"라면서 적극적이고 조속한 대응을 촉구하고 있다.

세계적으로는 머스크와 MSC 등 리딩선사들이 메탄올과 LNG 등 대체에너지를 이용한 저탄소 선박을 시장에 유입시키고 있으며, 암모니아와 수소 등의 '탄소제로' 실현을 위한 무탄소

선박의 연료에 관한 기술 개발과 상용화도 서두르고 있다.

글로벌 해운기업들의 ESG 대응 행보에 비해 국내 외항해운업계는 상장사의 경우 지속가능 보고서 발간 등 오래전부터 ESG경영의 기반을 준비해온 터라 관련기관으로부터 평가등급을 받아놓은 상태이지만 비상장사들의 준비는 미흡한 실정이다. 이같은 상황에서 올해는 각 포럼과 학회, 협회 등에서 해사산업계의 ESG경영이 선택이 아닌 필수로 준비해야 할 경영과제임을 알리는 자리를 잇따라 마련하며 해운업계의 적극적인 ESG경영 대비를 촉구하고 나섰다. 중소기업의 ESG 실현에는 관련협회 등에서 정보공유와 기본가이드라인 설정 등 지원이 필요하다는 목소리도 높다.

국내 해사산업계에는 환경과 디지털화 부문은 물론 사회와 거버넌스 부문의 경영과제가 더욱 신경을 써야 할 대목으로 지적받고 있다. 탄소중립으로의 전환을 위한 재원과 기술개발이 중요하지만 기후위기 관리를 위한 기업문화와 거버넌스도 중요해진 것이다. 특히 올해 중대재해 처벌법과 항만안전특별법이 본격적으로 시행되는 등 안전경영의 중요성이 더욱 커졌고, 인종과 성별 등 사회구성원의 인권 및 복지, 근로여건, 사회적 책임 등이 더욱 강조되는 만큼 E부문 못지않게 해운기업의 S와 G의 가치 추구가 중요해졌다.

ESG 경영의 실현에는 무엇보다 경영자의 인식과 의지가 중요한 것으로 지적되는 가운데 ESG 경영의 최대가치는 기업의 '지속가능성'이며 그에 대한 평가는 이해관계사와 주주, 고객이 한다는 사실을 전문가들은 강조하고 있다.

## 공정위 정기선해운선사 공동행위 제재와 여파

지난해 외항해운산업계의 핫이슈였던 공정거래위원회의 동남아 항로와 한일, 한중 정기선해운선사에 대한 공동행위 제재조치 여부가 올해 1월과 6월 두 차례에 걸쳐 판결이 났다.

올초(1월 18일) 공정거래위원회는 23개 한국-동남아항로 서비스 국내외 정기선 해운선사를 대상으로 과거 15년간 120차례의 운임합의를 했다며 총 962억원의 과징금을 부과하고 시정명령을 내렸으며, 관련단체에 대해서도 사업자단체 금지행위 위반으로 시정명령과 과징금부과 조치를 내렸다. 공정거래위는 이어서 6월(9일)에도 한일항로 15개 정기선해운선사에 대해 과거 17년간 76차례의 운임합의를 했다며 관련선사에 대한 시정명령과 함께 과징금 총 800억원을 부과하는 한편, 한중항로의 27개선사에 대해서도 68차례의 운임을 합의했다며 시정명령을 조치했다.

연초 동남아항로 선사들에 대한 판결에 해운협회는 물론 해사산업계는 “업계 상황을 전혀 이해하지 않고 현실이 왜곡된 내용으로 해운업계를 부당하게 공동행위를 한 불법집단으로 매도했다”며 강력하게 반발하고 해운법에 근거한 정당한 공동행위였음을 알렸으나 공정거래위원회는 한일항로의 공동행위까지 불법으로 판결하며 제재조치를 단행했다. 특히 해운협회는 “국제관례와 법령에 반한 제재”라며 공정위 판결의 부당성을 강조하면서 철회를 촉구했다. “공정위가 2004년 선사 간의 공동행위에 대해 해운법에 의한 정당한 행위이며 협약절차상 문제는 해운법 소관업무로 적법하다고 인정한 바 있어 이번 제재조치가 공정위의 자기부정”이라고 주장했지만 소용이 없었다.

이에 공정위의 판결에 대해 동남아항로 정기선해운업계는 공정위에 이의제기를 했으나 기각되자 8월에 행정소송을 제기했다. 한일항로와 한중항로는 이의제기 절차 없이 9월과 10월에 각각 행정소송을 제기했다. 행정소송은 HMM을 제외한 국적선사들이 공동으로 대응하고 있으며 법무법인 태평양과 율촌이 관련 소송을 진행하고 있고, SM은 시정명령을 수용한 것으로 알려졌다.

외항해운업계의 공정위와의 공동행위 관련 행정소송이 막을 올린 만큼 내년(2023년)에는 공정위와 정기선해운선사와의 행정소송 진행경과가 관련업계의 주목을 받을 전망이다.

〈한일항로 선사별 과징금 부과 내역〉

선사	과징금
△고려해운	145억 1,200만원
△남성해운	108억 8,600만원
△동영해운	41억 2,800만원
△동진상선	61억 4,100만원
△범주해운	32억 8,800만원
△에스엠상선	1억 900만원
△에이치엠엠	4,900만원
△장금상선	120억 300만원
△천경해운	54억 5,600만원
△팬오션	25억 3,700만원
△팬스타라인	32억 5,600만원
△태영상선	17억 7,100만원
△흥아라인	157억 7,500만원
△SITC	1억 2,700만원
합계	800억 8,800만원

〈동남아항로 선사별 과징금 부과 내역〉 단위 =백만원

선사	과징금
△고려해운	29,645
△남성해운	2,905
△동영해운	347
△동진상선	444
△범주해운	364
△에스엠상선	346
△에이치엠엠	3,607
△장금상선	8,623
△천경해운	1,535
△팬오션	313
△흥아라인	18,056
△CNC	1,169
△COSCO	76
△GSL	768
△OOCL	2,378
△PIL	24
△SITC	1,933
△TSL	3,996
△에버그린	3,399
△씨랜드머스크	2,374
△완하이	11,510
△양밍	2,419
합계	96,231

## 러·우크라 전쟁과 희비 갈린 해운시장

2월 24일 러시아가 우크라이나를 침공한지 9개월이 지난 현재도 전쟁은 계속되고 있다. 주요 에너지자원과 곡물 수입국인 이 두 국가간 전쟁은 해운시장에도 적지 않은 영향을 끼치고 있다. 전 세계 석유의 10.7%를 생산하는 러시아는 천연가스부문에서도 전 세계 거래량의 35%를 차지하며 유럽과 동북아시아에 수출하는 에너지 수출국이자 소맥 세계 1위, 옥수수 5위인 곡물 생산국이다. 우크라이나도 소맥 생산량이 전 세계 6위이며, 옥수수는 4위인 곡물 수출국이다.

이에 따라 이들 국가의 전쟁은 석탄, 석유, 가스 등 에너지자원과 곡물 교역의 차질과 그에 따른 물류에 영향을 미쳤다. 특히 전쟁 당사국들에 대한 지지 입장이 분명한 유럽지역은 파이프라인을 통해 수입하던 가스 등 에너지자원의 수급에 어려움이 발생했으며 관련 항만의 혼잡이 상반기에는 상당했지만 하반기 들어서 해소됐다. 올여름 극심했던 유럽지역의 폭염도 가세해 라인강으로 수송되던 석탄의 물류난을 초래했다.

러시아산 LNG 수입의 삭감 또는 중단으로 유럽국가들은 관련 수입선을 북미와 중동지역으로 변경했다. 그로 인해 10월 중순 유럽의 LNG 수용기지가 있는 스페인 해역에는 LNG선박이 몰려 하역을 대기하는 사태가 발생했다. 동절기 에너지 수요기를 앞두고 확보한 천연가스의 소비가 예상외의 따뜻한 기후로 인해 항만에서 적체되는 양상을 보인 것이다. 체선으로 LNG 선박의 가동률이 저하되면서 LNG선의 스팟용선료는 10월에는 하루 39만달러를 웃돌기도 했다. 이는 신예선 평균 채산점의 5배이상 높은 수준이다.

드라이벌크 해운시장은 대형선박으로 수송하는 화물량이 감소한데다 세계경기 침체와 인플레이션, 중국경제 부진, 항만적체 완화 등의 환경 속에 케이프사이즈 시황은 저시황을 유지하다가 5-6월 잠깐 상승했으나 7월이후 다시 하락세와 저시황을 유지하고 있다. 그에

비해 수프라막스나 파나막스 시황은 러-우크라 전쟁발발 이후 상승해 한때 3만달러를 기록하고 점차 하락해 11월말 현재 1만 2-4,000달러대를 기록했다.

컨테이너시황은 코로나19 팬데믹 기간 사상 유례없는 고시황을 유지했으나 올해초 최고점을 찍은 이후 점차 하락하다가 하반기 접어들어서는 하락폭이 더욱 커지며 11월 25일 기준 SCFI 1,130까지 내려갔다.

지난해까지 바닥시황을 보이던 유조선 분야는 VLCC의 경우 계속 어려운 국면을 유지해오다가 8월이후 지속적으로 상승세를 타며 등락하고 있으며, 아프리카막스와 MR 등 제품선은 예년보다 좋은 시황을 구가하며 급상승과 하락을 거듭하고 있다. 그중 아프리카막스 탱커의 시황변동과 상승폭이 가장 크다. 원유의 경우 12월 국제사회의 러시아산 원유에 대한 제재를 앞두고 있어 관련 운임의 향방이 주목받고 있다.

올해 전쟁여파 등으로 상승한 국제유가로 인해 선박연료유도 코로나19 팬데믹 발생초기에 비해 크게 상승했다. IMO의 황산화물 규제가 본격적으로 시행되고 있는 지금 선박연료유는 벵커C유(380cst)와 저유황유(VLSFO)가 주류를 이루고 있는 가운데 두 종류의 유가는 11월중순 기준으로 지난해(2021년) 평균치보다 크게 증가해 해운기업들의 비용부담을 주고 있다. 380cst는 '21년 싱가포르 기준 416.5불에서 올해는 543.3불로 올랐고 한국기준도 '21년 445.9불에서 올해는 598.8불로 상승했다.

VLSFO는 '21년 싱가포르 기준 535.1불에서 827.1불로 상승했고 로테르담 기준 '21년에는 505.6불에서 올해는 753.3불로 올랐으며, 홍콩기준도 '21년에 533.2불에서 841.8불로 크게 상승했다. 올해 11월 평균은 380cst의 경우 싱가포르 420.4불, 한국 464.1불, 홍콩 453.1불이며 VLSFO는 로테르담 627.9불, 싱가포르 689.2불, 홍콩 708.9불이다.

## 한국형 컨테이너운임지수 'KCCI' 출시

코로나19 팬데믹 상황에서 글로벌 공급망이 붕괴되자 생활필수품의 물류 중심축인 정기선해운시장의 중요성이 부각됐다. 전 세계에 항로가 개설된 나라와 지역을 정기적으로 연결하는 정기선해운시장이 팬데믹 상황에서 방역물품의 공급과 사회적 거리두기, 비대면 업무가 활성화되면서 관련 특수제품의 수요 폭증과 이를 맞추지 못하는 공급망 한계로 인해 정기선해운시장이 하늘 높은 줄 모르고 치솟아 상하이운임지수(SCFI)는 지난해 말과 올해 초 종합지수 5,066P를 기록했다.

북미항로의 경우 미서안이 올 1월에 1만 1,471P까지 기록했고 미동안은 2월에 8,079P까지 기록했다. 유럽항로 역시 북유럽 7,784P, 지중해 7,522P까지 시황이 상승했다. 그러나 러시아와 우크라이나 전쟁여파와 인플레이션 등에 따른 세계경제 침체로 인해 점차 하락해 11월 18일기준(현재)의 북미서안항로 1,559P와 동안항로 3,877P선까지 떨어졌다. 유럽항로 역시 현재 지중해가 1,957P, 유럽항로는 1,172P로 하락했다. 동남아항로의 시황도 팬데믹 기간 운임이 상승해 2021년 말과 올해초 최고점을 찍고 꾸준히 하락해 현재 호치민 165P(최고 1,377P), 랍차방 216P(최고 1,347P)를 기록하고 있으며, 포트클랑 253P(최고 1,649P)와 자카르타 389P(최고 1,600P)를 기록했다.

이렇게 예측할 수 없는 정기선해운시장의 변동성에 따라 물류에 어려움을 겪은 수출입 국제교역업체들은 안정적인 수송의 중요성을 인식하게 되고 정기선해운시장의 정확한 운임현황을 수시로 직접 확인하며 해상 운송 계획을 수립해야 할 필요성을 느끼게 되었다. 이 같은 상황에서 한국해양진흥공사(KOBC)가 '한국형 컨테이너운임지수(KCCI)'를 개발해 11월 둘째주부터 매주 월요일 공표하고 있다. KOBC 홈페이지와 카톡 정보채널 등에 공지되고 있는 KCCI는 부산발 13개항로의 종합지수를 발표하고 있으며, 11월 7일 KCCI 지수는 2,892로 시작해 11월 21일 기준 2,429를 기록했다.

우리나라를 포함해 전 세계적으로 가장 많이 사용되는 운임지수(SCFI)가 한·일, 한·중, 한·동남아 등 아시아 역내항로의 운임정보를 포함하고 있지 않다는 면에서 이를 보완할 수 있는 한국발 운임지수의 필요성이 거론돼온 끝에 나온 것이어서 시선이 집중됐다. KCCI는 해양수산부의 항만운영정보시스템(Port-MIS)에 등록된 선사들이 공표한 운임과 민간에서 10개 전문물류기업으로 구성된 패널리스트가 제공하는 운임정보를 활용해 산정된다. 특히 KCCI는 전 노선을 40피트 컨테이너를 기준으로 하며 노선별 가중평균을 종합지수로 사용해 시황의 직관성을 높였다. KCCI는 국적선사와 수출입기업이 근해항로의 운임상황을 보다 정확하게 파악할 수 있는 정보가 될 것으로 예상되고 있다. KOBC는 KCCI가 국적선사와 국내 수출입기업의 운송계약 체결에 활용되는 한편, 향후 운임정보가 축적될 경우 선대의 운용계획 수립 등 국적선사의 장기 의사결정 과정에도 유용하게 활용될 수 있을 것으로 기대하고 있다.

한편 관세청도 2021년 11월 중순부터 한국 컨테이너운임통계를 매월 공표하고 있다. 관세청 역시 한국발 운임지표가 없어 SCFI에 의존하고 있는 현실을 타개하기 위해 한국기업이 수출시 관세청에 신고한 운임데이터를 활용해 '한국컨테이너운임통계'를 개발, 정기적으로 공표하고 있는 것이다. 관세청의 '컨'운임통계는 수출기업이 정보를 제공하고 실제 신고운임을 기본정보로 하며, 스팟계약과 장·단기계약운임이 모두 포함돼 있다는 점이 KOBC의 KCCI와 다르다. 관세청은 수출화물의 '컨'운임통계 공표에 이어 올해 3월 중순부터는 수입컨테이너운임통계도 공개하면서 "한국형 컨테이너 수출입 운임정보가 운임협상과 수출입화물의 운송계획 수립 등 기업의 의사결정에 유용한 참고자료로 활용되기를 기대한다"고 밝혔다. 관세청은 최근 3년간 컨테이너 수출입 운임통계를 무역통계 누리집에 추가 공개하고 있다.

## 외항해운계 (재)'바다의품' 발족, 사회적 책임에 한발

외항해운업계가 우리 사회의 그늘진 곳에 있는 사회적 약자에 대한 지원사업을 통해 사회 공익증진을 도모한다는 목적을 실현하기 위해 재단법인 '바다의품'을 발족했다.

한국해운협회의 회원 57개사가 2021년 회계연도 기준 톤세절감분의 5%를 출연해 해양진흥공사의 출자금과 해운발전기금으로 활용기로 임시총회에서 결정함으로써 해운발전기금으로 모아질 것으로 예상되는 828억원의 발전기금을 운영하게 될 (재)'바다의품'이 9월 26일 해운빌딩에서 발기인 7명과 관계자들이 참석한 창립총회를 열어 출범을 공표했다.

창립총회는 장금상선, 고려해운, 남성해운, 범주해운, 우양상선 대표와 법무법인 광장 변호사, 학계 교수 7명의 창립 발기인이 참석한 가운데 재단의 설립경과 보고를 비롯해 설립취지서 채택, 정관 심의 및 승인, 임원선출, 재산출연, 사업계획안 등을 심의 의결했다. 초대이사장에 정태순 장금상선 회장이 선출됐으며 나머지 선사의 대표는 재단의 이사로, 외부인사 2인은 감사로 선임됐다.

'바다의품' 초대 이사장에 선임된 정태순 회장은 공식 보도를 통해 "'바다의품'은 사회적 책임과 기여에 동참하고자 하는 한국해운협회 회원사들의 큰 뜻이 하나로 모인 결실이다. 귀중한 재원이 작은 낭비도 없이 더 큰 결실로 돌아올 수 있도록 주의와 노력을 다하겠다"며 지속적인 관심과 협조를 당부했다.

'바다의품'은 "그늘진 곳을 향한 따뜻한 손길과 나눔을 통해 해운, 해양분야에 관심을 가진 사회 구성원들이 바다의 품으로 진출하는데 일조할 것이며, 사회 구성원의 무한한 잠재능력을 계발해 사회와 국가발전에 함께 기여하는 것이 재단의 희망이며 해운산업의 지속

가능한 성장과 발전"을 법인 설립의 취지로 설정했다.

이날 출범한 재단법인 '바다의품'은 주무관청인 해양수산부의 설립허가와 법인등기 절차를 거친 후, 국세청의 추천을 받아 10월 중 기재부에 공익법인 지정을 신청했으며, 그 결과는 오는 12월 30일 나올 예정이다. 이날 공익법인으로 지정돼 고시되면 '바다의품'은 본격적으로 대상 선사로부터 출연받아 2023년 사업을 운영하게 된다.

'바다의품'이 공익법인으로 지정되면 첫해인 내년 예산은 30억원으로 시작하기로 창립총회에서 의결됐다. 이어 11월 30일 열린 정기이사회에서 창립총회시 결정된 내용인 내년도 사업계획을 심의, 승인하고 그 결과를 해수부에 보고하게 된다.

재단법인 '바다의품'의 출범은 한국해운협회가 8월 17일 임시총회에서 의결한 톤세제도 적용으로 얻은 세제혜택의 일부를 해운발전기금으로 조성하기로 한 데 따른 후속 행보이다. 임시총회에서 협회는 해양진흥공사에 대한 출자(800억원)와 해운발전기금 조성(800여억원)을 의결했고, 조성된 해운발전기금을 해운업의 사회기여사업을 확대함으로써 공익을 증진하기로 했다. 이후 동 발전기금 운영을 위한 재단법인 설립을 추진, 재단법인의 명칭은 공모를 통해 '바다의품'으로 결정됐다.

'바다의품'이 조성하는 기금은 창립총회 단계에서 출연된 1억원으로 시작됐으며 기재부의 공익법인 지정여부가 확인되는 시점에서 출연 움직임이 태동할 것으로 예상된다. 공익법인 지정이 확정되면 '바다의품'은 내년에 이사진의 변화와 법인조직 구성, 기금조성, 사업개시 등 본격적인 움직임을 보일 것으로 전망된다. '바다의품'의 사회적 책임과 기여사업 활동은 외항해운계의 ESG경영 이행에도 도움이 될 것으로 보인다.

## 선원 인권교육 부각, 선원노동권·인권보호 교육 의무화

사회적으로 직장 내 괴롭힘이나 폭력에 대한 인 권문제가 중요하게 부각된 가운데 선원 실습생과 주니어 사관에게 가해지는 인권문제에 대한 관심 과 대응 필요성도 부각됐다.

특히 세계적으로 젊은 해기사의 공급부족 현상 을 겪고 있는 해운업계의 MZ세대 선원에게 인권 은 장기근무와 이직을 결정하는 중요한 요인으로 작용하고 있는 것으로 드러나고 있고, 다국적 선 원의 혼승에 따른 문화·정서적인 차이로 인한 갈등도 증가하고 있어 선원의 인권교육이 긴요한 시 점이다.

이와 관련 올해 1월 초 선원의 노동권과 인권에 대한 교육을 의무화한 선원법 개정안이 국회에서 의결됨에 따라 해양수산부가 선원 노동권과 인권 보호 교육을 추진할 계획이며 민간에서는 ‘선원인 권포럼’이 출범해 선원인권 향상을 위한 법과 제 도, 정책 등을 연구해 발표하며 논의를 시작했다.

정부가 추진하는 관련교육은 해상직원에 대한 사회적 관심이 낮고 관련사고는 계속 발생하는데 에 따른 대응으로 선원의 노동권과 인권보호교육 을 통해 선내 노동인권의 보호와 갈등 해소의 기반 을 마련하고 선박과 선원의 안전한 운항을 실현할 목적에서 추진되는 것이다.

이와 관련 선원은 물론 선사의 노무 및 인사 담 당자에 대한 선원 노동권 및 인권교육이 내년 1월 4일부터 의무화된다. 이 교육은 한국인 상선선원 과 외국인 외항선원, 여객선 및 육상의 관련 근로 자 등 총 6만 325명을 대상으로 진행되며, 온라인 교육으로 실시되고 선장과 기관장은 첫 1회 오프 라인 교육이 계획되어 있다.

외국인 선원을 위한 온라인 교육 플랫폼은 전용 메뉴와 영문자막, 더빙버전 등 교육과정이 제작되

며, 오프라인 교육과정을 위한 자격을 갖춘 강사 양성도 추진된다.

이와 관련 해운노조협의회는 “코로나19, MZ세 대와 기성세대간 인식차이, 외국인 혼승에 따른 문 화와 정서적 차이 등으로 선내 갈등이 증가하고 있 어 선원인권 피해사례가 지속적으로 늘고 있다”고 실태를 전하고 “정기교육과정은 물론 승선과 휴가 중에도 선원에 대한 인권교육의 기회가 부족해 인 권에 대한 이해도가 부족하다”면서 선원 인권 교 육의 필요성을 강조하며 내년부터 추진되는 선원 인권 교육이 “형식적인 교육이 아닌 실효성을 거둘 수 있도록 시행돼야 한다”고 제언했다.

한편 선원 인권증진을 위해 노사와 학계, 법조계 등 전문가들이 모여 ‘선원인권포럼’을 5월 출범시켰다. 한국해양대학교에서 창립총회를 열고 활동 에 들어간 선원인권포럼에는 26개 단체와 관계자 가 동참해 선원인권 향상을 위한 법령과 제도, 정 책 등을 연구하고 유관기관을 대상으로 선원인권 향상을 위한 정책제언과 관련 강연, 세미나 등을 개최하는 한편, 선원인권 전문위원회와 인권 침해 사례 상담 창구 등도 운영할 계획이다.

한국해대 항해융합학부 교수를 초대의장으로 활 동을 벌이고 있는 ‘선원인권포럼’은 한국해양대학 교 인권센터와 함께 6월 중순 공동세미나를 통해 선원인권과 관련한 법제도의 개선방안과 인권관 련 정책현안에 대한 선제적 대응방안 논의의 장 을 마련했다.

이날 ‘MZ세대의 인권감수성과 선원인권 교육의 방향’ ‘선원인권 침해사례와 대응방향’ ‘인권네트워 크 구축을 위한 과제’ 등 주제가 발표돼 선원인권 에 대한 공감대를 형성했다.

## 화물연대 파업과 안전운임제

2003년 화물연대 파업으로 물류대란을 경험했던 국 내 수출입업계와 항만업계는 올해 6월과 11월 24일부 터 시작된 지금(11월 29일 현재) 두 차례 화물연대의 파 업에 당면해 어려움을 겪고 있다.

화물연대의 올해 파업 배경은 2019년 결정돼 2020 년부터 올해까지 3년간 컨테이너트럭과 시멘트트럭에 대해 시범 운영해온 안전운임제의 일몰연장과 적용품 목의 확대 요구이다. 안전운임제는 화물기사의 적정임 금을 보장해 과로·과적·과속을 방지하겠다는 취지로 도입된 제도이며, 시행이후에도 업계와 화물연대간 이 제도를 둘러싼 이견이 존재해왔다.

6월 14일 시작해 산업계의 물류피해가 확산하자 정 부와 협상을 통해 컨테이너·시멘트 화물자동차 안전 운임제 지속 추진 및 품목 확대와 유가 상승에 따른 유 가보조금 제도 확대 검토 및 운송료 합리화 지원·협 력 등을 합의하고 후속논의를 이어가기로 해 파업이 철 회된 바 있다.

6월 화물연대 6일간 파업으로 총 1조 5,868억원 상 당의 생산과 수출에 차질을 빚은 자동차, 철강, 석유화 학, 시멘트 등 주요업종이 생산·출하·수출 차질을 빚 었다고 정부가 밝힌 바 있다. 이후 정부와 추진된 협상 에서 안전운임제의 일몰연장을 제외한 사안이 수용되 지 않자 화물연대의 파업이 11월 24일 또다시 시작되 고 파업 5일째인 29일 현재 주요 국제항만의 반출입 컨 테이너화물이 90% 이상 급감한 상태다. 인천의 경우 조합원이 80%인 1,400여명이 파업에 동참하고 있으며 부산신항도 화물트럭의 이동이 급감해 휴일과 같이 한 산하다는 전언이다.

파업 닷새만인 11월 28일 정부와 화물연대 관계자가 협상테이블에 앉았으나 2시간만에 협상이 무산되고 정 부는 업무개시명령을 발동할 수 있다며 일몰연장 이외 의 화물연대 요구를 수용할 수 없다는 강경한 입장을

공표해 화물연대의 파업과 그로 인한 수출입 컨테이너 물류차질이 언제까지 지속될지 알 수 없게 됐다.

화물연대 사태로 컨테이너항만에도 비상이 걸렸다. 장지울 조정 등 항만당국이 나름 대응하고 있지만 부산 항과 인천항 등은 파업사태로 한산한 가운데 긴장감이 돌고 있다. 정부와 화물연대의 협상이 무산된 11월 28 일 해수부 장관은 부산항 신항의 파업현장을 찾아 부 산항 신항 한진부산컨테이너터미널(3부두)에서 부산항 운영사 대표, 운송사 대표 등과 함께 집단운송거부로 인한 비상운영 상황 및 대책을 점검하고 물류차질 최소 화를 위한 업계의 의견을 청취하는 한편, 부두 간 컨테 이너 이송 통로 활용 등 비상수송대책이 현장에서 제대 로 이행되고 있는지 확인하고, 안전하역 작업의 진행 여부도 점검하는 행보를 보였다.

한편 안전운임제 일몰과 품목확대를 위해 국회에서 개정안이 더불어민주당 최인호 의원에 의해 6월 30일 발의된 바 있다. 이 개정안에는 일몰연장은 물론 대상 품목을 2개에서 7개로 확대하는 내용이 들어있다.

한편 안전운임제는 외항해운업계가 취급하고 있는 제3국화물의 환적화물에도 적용됨으로써 해운업계와 국토부간의 갈등이 있었다. 선사들이 ‘21년 1월 행정법 원에 낸 안전운임제도에서 환적 컨테이너를 제외해야 한다는 주장이 수용됐지만 국토부가 행정법원의 판결 에 불복하고 항소하는 한편, 안전운임위원회는 ‘21년도 안전운임에도 환적컨테이너를 포함시켰다.

이에 지난해(‘21년) 고려해운을 비롯한 14개 국적 컨 테이너선사가 국토부를 대상으로 서울고등법원에 환적 화물 안전운임 적용에 대한 집행정지를 신청한 결과, 이를 6월 15일 서울고법이 수용함으로써 ‘권’환적화물 의 안전운임 적용은 효력이 정지됐다. 이후 올해 상반기 컨테이너 환적화물이 국토부 안전운임 고시에서 공 식적으로 빠졌다.

## 中 ‘제로 코로나’ 정책, 육·해상 공급망 마비시켜

코로나19가 창궐한 2020년 중국은 우한시 전체를 봉쇄하며 코로나 확산에 성공적으로 대응했다. 전 세계가 위드코로나로 전환된 2022년에도 중국은 당시 이루어 낸 성과에서 벗어나지 못한 나머지, 주요 대도시 봉쇄정책을 여전히 견지하고 있다.

올해 3월 중국은 ‘제로코로나(清零)’ 정책의 일환으로 코로나 감염확산을 막고자 세계 주요 컨테이너항만인 선전항과 상하이항을 봉쇄했다. 중국의 항만 봉쇄령은 코로나19 이전 상황으로 회복되지 못한 글로벌 공급망에 더 큰 위기를 야기시켰다. 중국 항만에 입항하지 못한 선박들은 다른 항만으로 일정을 변경해야 했으며, 입항했다라도 컨테이너가 운송되지 못해 항만에 쌓여 적체되었다.

약 2개월간 이어진 봉쇄기간 동안 상하이항에서 선적·하역을 기다리는 선박 수는 전년 대비 5배가 증가한 약 300척으로 집계됐다. 이에 주요 글로벌 선사들은 상하이항의 기항을 취소하고 부근의 닝보항, 칭다오항 등으로 화물을 전환 배치하며 연쇄적인 항만 정체·혼잡현상이 야기됐다. 특히 항만 봉쇄령 해제 후에는 그동안 중국 내에서 묶여있던 해상화물이 한꺼번에 전 세계로 쏟아지며 미국 서부 항만의 컨테이너 적체현상이 심화되었다. 그 결과, 지난 6월 미국 로스앤젤레스·롱비치항의 장기 체류 컨테이너량은 올해 2월 대비 2배가량 증가했다.

상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2020년 1분기를 기점으로 봉쇄 시작 전 올해 1분기까지 2년간 꾸준한 상승곡선을 그려왔지만, 봉쇄정책이 본격화되기 시작한 3월 이후 상승세가 꺾이기 시작했다. 올해 2분기 SCFI는 4,228.65로, 지난해 8월 이후 가장 낮은 수치를 기록했다. 한편, 당시 해운업계 관계자들은 상하이항 봉쇄 종료 이후 화물의 대량 유입으로 운임이 급격히 상승할 것이라 예측했지만, 현재 SCFI는 지속 하락세를 보이고 있으며, 내년까지 운임이 내려갈 것이라 전망되고 있다.

중국의 항만 봉쇄는 해상뿐만 아니라 육상물류에도 심각한 영향을 끼쳤다. 도시 전체가 봉쇄된 상하이항은 철



저한 코로나19 검사와 격리시스템으로 화물트럭운전자들의 중국 내 지역 간 원활한 이동을 방해했다. 또한 항만 내 화물적체로 실어 나를 컨테이너가 부족해지자 화물트럭이 도로 위에서 무기한 대기하는 등 화물트럭운송량이 79.5% 급감했다. 이에 일거리가 없어진 트럭운전자들은 돈을 벌기 위해 업계를 떠나야만 했고, 도시 봉쇄조치로 구직난도 악화되자 육상운송 회복에는 장시간이 소요됐다. 한편, 지난 6월 상하이 봉쇄 해제 후 트럭운송이 약 60% 회복된 시점에서 상하이 ‘하루봉쇄’가 재차 발표됐다. 하루뿐이었음에도 화물과 컨테이너를 실은 트럭의 적체가 심각해져 상하이항 터미널로의 진입은 불가능했다.

항만 봉쇄와 육상운송 정체는 ‘세계의 공장’인 중국의 원자재 조달에도 적지 않은 영향을 미쳤다. 상하이 인근에 공장을 건설한 애플, 테슬라, 한국GM 등 전 세계 기업들은 항만 봉쇄로 원자재 조달에 어려움을 겪었으며, 완제품을 중국 내외로 운송하지 못해 제품 배송이 지연되었다.

한편 봉쇄 조치로 중국과 미국 등 주요 항만에서 적체현상이 심각해지며 해운물류망 혼란이 장기화되자 반작용으로 머스크, CMA CGM, MSC 등 글로벌 해운선사들은 항공운송 사업부를 강화하며 항공운송에 눈을 돌리기도 하였다.

최근 코로나 확진자 수가 줄며 중국의 방역조치가 완화될 것이라는 기대감이 전 세계로 확산되고 있다. 그러나 겨울철 재유행이 시작되자 중국은 베이징, 충칭, 청두, 선전 등 지역에 봉쇄식 방역을 시행하며 ‘제로 코로나’ 정책으로 회귀하는 행보를 보였다.

## ‘FIATA 세계총회’ 부산서 열려, 전 세계 물류인 모여

세계물류올림픽으로 불리는 ‘2022 제59회 국제물류협회(FIATA) 세계총회’가 올해 9월 11일부터 16일까지 ‘글로벌 물류산업의 솔루션을 위한 통합(Uniting for Global Solutions)’를 주제로 부산 파라다이스호텔과 벅스코에서 개최됐다. 올해 세계총회는 FIATA 최초로 하이브리드 방식으로 진행됐으며, 60여개국 2,600명이 참여해 성공적으로 개최됐다. 특히 이번 총회는 코로나19 팬데믹 이후 3년 만에 개최된 만큼 ‘글로벌 물류업계 비즈니스 네트워킹 재개의 신호탄’이라 평가받고 있다.

‘FIATA 세계총회(FWC, FIATA World Congress)’는 1925년부터 물류분야 정책제도 개선 및 국제협력을 위해 개최되는 세계 최대 규모의 국제물류행사로, 이번 총회는 1995년 서울총회 이후 우리나라에서 두 번째로 개최되었다. 이번 총회는 부산이 국내 제1위 항만도시로서의 위상을 전 세계 물류인에게 선보이는 계기가 되었다. 이반 페트로브(Ivan Petrov) FIATA 회장은 “부산이 비즈니스 가능성 부분에서 좋은 평가를 얻어 개최지로 선정되었다”며 “한 국가에서 FIATA 세계총회가 2번 열린다는 것만으로도 한국과 부산이 가지고 있는 매력과 장점, 장점이 자명하다”고 강조했다.

올해 FIATA 세계총회는 전 세계 물류관계자를 대상으로 국내 물류시장의 잠재력을 선보임과 동시에 대한민국이 ‘물류강국’으로 도약할 기회의 발판을 마련했다고 평가받고 있다. 또한 이번 총회를 통해 화주와 선사를 연결하는 포워더의 중요성이 대두되었으며, 포워더 양성을 통해 선사와 화주가 건강한 비즈니스 경쟁을 할 수 있도록 노력해야 한다는 인식이 물류업계에 확산되었다.

FIATA가 물류업계의 가장 큰 장애물로 ‘인력문제’를 지적하는 만큼 올해 FIATA 세계총회에서는 젊은 물류인을 육성하는 인식이 각 세션에서 나왔다. FIATA는 차세대물류전문가를 양성하기 위한 ‘YLPD 차세대 물류리더의 날’을 구성했으며, ‘FIATA 글로벌 세션’에서는 전 세계 물류전문가들이 젊은 물류인 양성의 중요성을 한 목소리



로 강조했다. 스테판 그래버(Stephane Graber) FIATA 사무총장은 “코로나19 시기에 안타까운 일이 많이 있었지만, 긍정적인 점이 있다면 물류에 대해 사람들이 이해하게 된 것”이라 평가하며, FIATA는 젊은 세대를 계속 육성해나감으로써 복잡해져가는 도전과제에 응하겠다고 밝혔다. 특히 이번 총회에서 이사회가 ‘EU CBER(Consortia Block Exemption Regulation)’을 바탕으로 ‘해양결의안’을 승인한 점도 주목받았다. 동 승인안은 최근 선사의 수직통합 움직임으로 시장구조가 변화하며 운임과 물가가 증대돼 이사회에서 공정한 경쟁구도 마련, 반독점 모니터링 체계, 이해관계자들과의 원활한 소통을 독려하고자 마련된 것이다.

지난 11월 15일 FIATA 세계총회에 대한 성과 공유 및 향후 물류산업 발전을 위한 논의하고자 모인 ‘FIATA 총회 평가 및 물류산업 발전을 위한 간담회’에서 김병진 한국국제물류협회(KIFFA) 명예회장은 “FIATA 총회는 대한민국 물류산업을 알리는 좋은 기회”였다고 평가했으며, 동아대 최형림 교수는 “FIATA 총회는 국제기관, 단체들과 협력하고 의논할 수 있는 자리가 마련된 의미 있는 행사였다”고 밝혔다. 또한 이번 간담회에서 물류관계자들은 FIATA 총회에 대해 ‘물류인식이 새로워지는 자리였다’라고 긍정적인 시선을 전했다.

한편 전 세계가 모인 FIATA 총회에 ‘제로 코로나’ 정책의 여파로 중국 물류기업 약 1,000개사가 참여하지 못했다는 점과 서울이 아닌 부산에서 개최돼 국내 최대 항만을 홍보할 기회는 얻었지만, 국내 물류기업의 적극적인 참여를 이끌어내지 못했다는 점은 올해 총회의 아쉬운 부분으로 평가되고 있다.

## 탈탄소 행보 박차, LNG 무탄소 연료로 가는 교두보

각 국가에서는 지구온난화의 주범인 온실가스 배출을 저감하기 위한 대응방안 마련에 몰두하면서 해운업계도 예외없이 '탈탄소' '친환경'에 도달하기 위해 2050년까지 온실가스를 저감해야 하는 리미트를 걸고 있다.

IMO는 2008년 대비 총 온실가스 배출량을 2050년까지 최소 50% 감축 더 나아가 완전탈탄소화를 목표로 규제를 가하고 있고 EU도 총 온실가스 배출량을 2050년까지 '넷제로(Net Zero)'를 추진하고 있다.

이에 글로벌 해운업계는 대체연료 전환에 발빠르게 대응하고 있으며 "2030~40년까지는 LNG가 주연료로 사용될 것이며 암모니아와 메탄올이 그 뒤를 이을 것"이라는 전망이 나오고 있다. LNG는 무탄소 연료인 암모니아, 메탄올로 가기 위한 중간단계라는 것이다.

올해 선박 관련 세미나·컨퍼런스에서는 온실가스 감축을 위한 '대체연료 전환'이 빼놓을 수 없는 의제로 많이 언급됐다. LNG는 공급 인프라와 경제성, 연료탱크의 효율을 고려했을 때 가장 현실적인 연료이라는 것이 해운업계의 입장이다. 암모니아는 무탄소 연료로 각광받고 있지만, 독성 및 부식 문제, 연료탱크 부피 문제, 엔진의 연소 효율이 미흡해 현재로서는 LNG와 혼합한 혼소연료가 적합하다는 목소리도 나왔다.

이와 관련 올해 개최된 맥넷 전략세미나에서 윤희철 한국에너지기술연구원 박사는 "암모니아는 혼소발전과 수소에너지 캐리어의 역할 가능성이 크다"고 밝혔다. 코마린 국제 컨퍼런스에서 서유택 서울대 교수는 "암모니아, 수소 등 대체연료의 엔진 기술이 미흡하다"며 LPG 엔진을 개조한 듀얼퓨어 엔진으로 사용을 강조했다. 메탄

올의 경우 최근 머스크가 메탄올 추진선을 발주하면서 각광받고 있는 연료 중 하나이다. 메탄올은 선박엔진 등 주요 선박 기자재가 이미 안정화됐다는 장점이 있다. 조선업계에 따르면, 메탄올은 초저온·초고압의 LNG에 비해 연료 탱크 설계가 단순해 비용이 적게 들고, 현재 연료공급 시스템과 유사한 방법을 사용할 수 있다는 점도 매력적으로 다가오고 있다.

차세대 선박용 연료 시장 경쟁에서 메탄올 추진선이 향후 이중연료 선박의 30%를 차지할 것이라는 전망도 나온다. 다만 암모니아와 메탄올은 대체연료 후보주자로 경제성과 기술 성숙도, 공급 인프라 측면에서 아직 부족한 부분이 많아 앞으로 생산단가를 낮추고 운송과 병커링에 대한 기술 개발이 조선업계의 숙제로 남아 내년에도 화두될 것으로 예상된다.

올해 LNG 운반선은 시황이 개선되면서 국내 조선업계의 효자 선종으로 거듭났다. 전 세계 LNG선 건조량 측면에서 '21년 말 기준으로 한국 463척(68%), 일본 124척(18%), 중국 54척(8%)로 우리나라가 LNG 운반선 시장을 주도권을 선도하고 있다. 올해도 국내 조선소 빅 3사를 중심으로 LNG운반선 시장으로 선점해나가고 있다.

한국조선해양은 수주한 188척 가운데 42척(22%)가 LNG 운반선을 차지하고 있으며 삼성중공업도 올해에만 LNG 운반선 35척을 수주했다. 대우조선해양도 38척의 LNG 운반선 수주하면서 LNG 연료추진 시스템, 재액화 시스템, 에너지 저감장치(ESD) 등 고효율 친환경 기술을 앞세워 탈탄소 연료 전환에 열을 올리고 있다. 특히 한국조선해양이 머스크의 메탄올추진선 19척을 수주한 것은 올해 괄목할만한 성과로 보인다.

## 중처법, 항만안전특별법 해사업계의 안전규제 강화

올해 중대재해처벌법과 더불어 항만안전특별법이 본격적으로 시행되면서 해운업계는 '안전'에 대한 고삐를 당기는 한해였다. 2021년 4월 22일 평택항에서 항역작업 중 항만근로자 숨지는 사고를 시작으로 부산항과 인천항 등 국내무역항에서 중대재해 사고가 끊이지 않자 결국 정부가 칼을 빼들었다. 특히 항만의 경우 중대재해법에 따른 처벌로 하루라도 운영이 중지되면 물류 운송에 차질이 생겨 국가경제에 큰 차질을 불러올 수 있다. 이에 해수부는 8월 4일 '항만안전특별법'을 시행하여 '누가' '어떻게' '어디까지'의 항만안전을 책임지는 사항을 담았다. 항만사업장은 하역업무 근로자 외에도 선·화주와 계약한 화물차주, 검수·검량업, 항만용역업 등의 다양한 근로자가 동시에 작업하는 공간으로 소속 직원 외 항만사업장에 출입하는 근로자에 대한 안전관리 조치에 대한 의무는 없어 사업장 내 안전관리의 사각지대 해소 조치가 필요하기 때문이다.

항만업계는 해수부를 중심으로 안전관리비 신설, 항만시설사용료 감면 등 지원방안과 각 항만사업장에 항만안전점검요원 배치, 항만근로자 안전교육 강화 등으로 항만사업자에 대한 안전규제를 강화했다. 올해부터 부산항, 인천항 등 전국 무역항에 항만안전 업무를 전담하는 11명의 항만안전점검관이 배치됐다. 다만 지난 국정감사에서 기존에 요청한 39명의 항만안전점검관이 항만사업장 수에 비해 부족하다는 지적을 받아 실효성 논란이 있기도 했다.

국내 항만당국은 △4대 항만공사 사장이 직접 항만 현장 안전점검 실시 △민·관·항만업·단체 합동 항만안전협의체 구성·운영 △항만안전문화주간 캠페인 △중처법 및 항만안전특별법 교육 △안전투자비 증대 △안전경영체계 구축 △안전 관리감독자 재해 예방교육 등 안전문화 대확산을 위해 노사가 단합하는 긍정적인 모습으로 나타났다. 특히 9월 15일 부산·인천·여

수광양·울산 4대 항만공사가 항만안전관리 업무교류회를 열어 항만안전관리 고도화를 위해 각 항만별 운영 사례, 안전보건활동, 중점사항, 우수사례 등을 공유했다. 인천항의 경우 '안전설비와 교통안전시설 설치 지원사업'을 진행하여 안전장비 확충, 교통신호등, 속도 측정·표시장치 등 설치를 지원하여 안전에 만전을 기하고 있는 모습을 보였다. 부산항은 '안전보건업무 가이드북'을 비치하여 임직원들의 안전의식을 제고하는 노력을 이어나가고 있다.

이러한 항만당국의 노력에도 불구하고 항만에서 안타까운 사고는 지속적으로 발생하고 있다. 인천항 야드 트랙터 치임 사망사고, 부산항 자성대 허치슨부두 입항 컨테이너선 내 추락 사망사고, 인천북항 목재부두 내 목재 깔림 사망사고 등 법·제도의 한계가 드러나기도 했다. 항만안전특별법은 중처법 적용과 관계가 없기 때문에 항만하역사업자는 소관 사업장 내 안전관리를 철저히 이행해야 할 것으로 보인다. 일터의 안전보건의 강화 누군가의 희생으로 만들어진 결과일 수 있다. 중대재해는 국민적 공분을 낳고 더 이상의 희생이 반복되어서는 안 된다는 사회적 목소리를 간과해서는 안 될 것으로 판단된다.

KMI의 '중대재해처벌법 시행에 따른 항만 대응방안 연구'자료에 따르면, 항만 내 무리한 작업, 근로자의 안전인식 부재, 하역장비의 안전장치 미비·노후, 관리·감독상 관리체계 부재로 인해 항만 내 중대재해 발생률을 높이고 있다. 이에 △항만 근로자 안전교육 강화 △안전미비 시설 모니터링 강화 △선사 중심 계약구조 탈피한 항만 연관 산업 업체와 일괄 계약 △선·화주 항만 안전관리로 제도 △항만 안전 분석 시스템 도입 △재래식 하역장비 사용 항만에 항만안전점검관 증대 등을 중심으로 항만 사고예방에 집중해야 한다고 밝혔다.