

정영석 해양대 교수 "해양모빌리티 규제자유특구 지정,LPG선박산업의 선구자 되길"

입력 2020-07-23 17:09 수정 2020-07-23 17:09

정영석 한국해양대 해사법학과 교수 기고문



지난 7월 6일 중소벤처기업부는 제3차 규제자유특구 지정에서 부산시가 추진한 '해양모빌리티 규제자유특구'를 채택했다. 부산시는 제1차 지정에서 이미 '블록체인 규제자유특구'를 지정받았

기 때문에 두 개의 규제자유특구를 지정받게 된 것이다. 그러나 해양수도를 자처하는 부산시로서는 해양산업분야에서의 규제자유특구를 지정받았다는 점에서 더 큰 의미를 부여할 수 있다.

규제자유특구는 당장 사업화가 가능하지만 규제에 묶여서 사업화를 하지 못하는 아이템을 묶어서 특정 지역에 규제자유특구를 지정하고 한시적으로 규제를 풀어서 사업을 시행하도록 한 후 성과가 검증되면 법령의 제·개정을 통하여 규제를 완전히 해소해 주는 사업이다.

해양수도 부산이 해양산업분야에서 규제자유특구를 지정받아야 한다는 당위성에서 신청에 임했다. 다양한 절차를 거쳐 '중형 선박의 LPG엔진발전 하이브리드 전기추진선 건조·실증 추진', '소형 선박용 LPG 선외기 전환 실증', '육상에서 선박으로의 LPG 충전 실증'의 세 가지 사업을 선정해 해양모빌리티 규제자유특구를 신청했다.

현존하는 선박은 대부분 고유황유를 연료로 사용해서 운항하기 때문에 대기오염물질을 상당히 많이 배출하고 있다. 그래서 최근 국제해사기구(IMO)는 저유황유 사용을 의무화하고 있고, 장기적으로는 화석연료의 사용을 금지하는 정책을 추진하고 있다. 궁극적으로는 암모니아 가스, 수소, 전기를 에너지원으로 사용하는 방향으로 기술개발이 된다.

하지만 그 중간단계에서는 LNG 등 저공해 화석 에너지를 추진연료로 하는 선박의 개발이 활발하게 논의되고 있다. 자동차 등 육상 모빌리티에 비해 규모가 훨씬 큰 선박의 경우에는 상당히 높은 출력과 동시에 연비가 높은 추진시스템이 필수적이기 때문에 LNG 추진 선박의 상용화에는 아직 많은 시간이 소요된다. 그래서 LPG가 전기추진 선박이나 수소추진 선박으로 가는 중간단계에서 당장 상용화하기에는 가장 적합한 저공해에너지라고 할 수 있다.

선박은 IMO에서 채택 건조기준을 국제협약이나 국제규칙으로 제정하고 이 기준에 따라서 건조가 되기 때문에 기술을 선점하여 우리가 가진 기술을 IMO가 지정하는 국제표준으로 만드는 것이 무엇보다 중요하다. 국제표준화된 기술을 선점한다는 것은 적어도 조선시장에서 20-30년 정도는 시장을 선도할 수 있기 때문이다.

이번 특구사업을 통해 LPG 추진 선박의 안전성과 경제성이 입증된다면, 곧바로 우리 선박안전법에 관련 규정이 제정될 수 있다. 이를 바탕으로 해양수산부가 제안한 LPG 선박기준이 국제적으로 공인받을 수 있는 유리한 위치에 서게 되는 것은 중소형 선박에서 더 나아가 대형선박에 이르기까지 LPG추진 선박의 개발과 상용화의 선두에 서게 될 기반을 다지게 되는 중요한 계기가 된다.

부산시는 이 사업을 통해서 특구 기간 내에 매출 463억원(수출 560만 불), 신규고용 132명, 기업유치 및 창업 17개사, 2030년까지 매출 1527억원(수출 2271만 불), 고용유발 1080명, 기업유치 및 창업 33개사를 경제적 파급효과로 추정하고 있다. 특구지정을 계기로 부산이 LPG선박산업의 세계적 중심지로 거듭나기를 기대한다.

프린트

닫기