

신뢰와 화합을 바탕으로 도약하는 한국해운

韓國船主協會 2004년도 定期總會 개최 24대 회장에 張斗讚 KSS해운 회장 추대

한국선주협회는 올해 회원사간 신뢰와 화합을 바탕으로 해운시장 질서를 확립하고, 세계에서 제일 해운하기 좋은 나라 건설과 한국상선대의 국제경쟁력 강화를 위해 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

한국선주협회는 1월15일 협회 대회의실에서 2004년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의의결했다.

이와함께 제24대 신임 협회장에 張斗讚 KSS해운 회장을 만장일치로 추대하는 한편, 한진해운 최원표 사장, 현대상선 노정익 사장, 범양상선 장진원 사장, SK해운 이정화 사장, 대한해운 장학세 회장, 흥아해운 이윤재 회장, 고려해운 전문준 사장 등 회장단을 유입시키기로 결정했다.

또한, 씨브마운틴해운 임병석 회장, 유코카캐리어스 칼-요한 빌헬름헤그만 사장, 장금상선 정태순 사장을 협회 이사로 편입시키는 한편, 세양선박과 중앙상선을 일반회원으로 전환했다. 이로써 협회 이사는 종전 21명에서 22명으로 늘었다.

이와함께 협회 감사인 동진상선 이지암 대표이사 부사장과 부관철헌리 한갑수 사장의 유임을 승인했다. 또 이날 정기총회에서는 한성선박의 퇴회를 승인함으로써 협회 회원사는 종전 45개사에서 44개사로 줄었다.

특히, 이날 정기총회에서 박찬재 전무이사는

제1호안전인 2003년도 주요업무추진실적 보고를 통해 『지난해에는 회원사 여러분의 협조와 성원으로 협회 업무를 원만히 추진할 수 있었던 점에 감사드린다.』고 인사한 뒤 △해운금융·세계개선을 비롯하여 △해운경영 환경개선 △항만운영제도 개선 및 비용절감 대책 △선원 제도개선 및 양성 대책 △선원법령 및 노정업무 △선원·선박제도 합리화 대책 △해상안전, 오염방지 업무 △국제해운협력 추진 △해운홍보 및 조사분석 업무 등을 적극 추진했다고 보고했다.

이에 대해 의장인 장두찬 회장은 『해운업의 특성상 국제해운환경에 어떻게 대응하느냐가 중요하다.』고 강조한 뒤 우리나라에서 선박톤세제 도입 가능성과 외국인 해기사 고용 등 여러 가지 시적인 성과가 있어 다행으로 생각한다. 제1호 안전에 대해서는 별도의 의견이 없는 관계로 원안대로 접수됐다.

이어 의장은 제2호 안전인 2003년도 결산 및 잉여금 처리(안)과 관련하여 감사에게 감사보고를 감사에게 요청하였으며, 감사인 동진상선 이지암 대표가 감사결과가 정당하였음을 보고했다.

이에 의장은 2003년도 결산 및 잉여금 처리(안) 상정에 앞서 2003년도에 100%에 가까운 회비수납율이 이루어지도록 협조해 준 회원사 대표들에게 감사의 뜻을 표명했다.

의장은 또 제3·4호안전인 2004년도 주요업무추진계획 및 예산(안)을 상정하기에 앞서 『금



년에도 우리 해운산업의 발전기반을 더욱 공고히 하기 위해 톤세제도를 필두로 한 금융·세제의 개선, 선원비 경쟁력 제고 및 각종 업무에 효율적으로 대처하는 사안을 중점적으로 추진토록 하겠다」고 그 배경을 간략히 설명했다.

이와 관련하여 사무국은 △해운금융·세제 개선 대책 △해운경영환경 개선 대책 △항만운영제도 개선 대책 △선원제도 개선 및 양성 대책 △선원노동 업무 △선원제도 합리화 대책 △해상안전·오염방지 업무 △국제해운협력 부문 △해운홍보 및 조사분석 업무 등 금년도 중점추진 사업계획을 상세히 설명했다.

2004년도 주요업무추진계획 및 예산(안)에 대해 별다른 의견이 없음을 따라 이 안건들은 원안대로 통과됐다.

이어서 금년 정기총회를 기점으로 협회 이사 및 감사의 임기가 만료됨에 따라 새로운 이사진을 선임하였으며, 회장을 비롯한 회장단과 이사, 감사 개선 결과는 앞서 언급한 바와 같다.

한국선주협회는 올해 사업계획이 확정되고, 새로운 임원진이 선임됨에 따라 신뢰와 화합을 바탕으로 한국해운의 재도약을 위한 초석을 다지고, 더 나아가 일류해운국가가 되기 위한 여건조성에 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

한편, 장두찬 회장은 이날 회장직 수락 인사말을 통해 『부족한 저에게 우리 외항해운업계의 수장이라는 정말 어렵고도 무거운 짐을 지워 주신 데 대하여 감사의 인사를 올리기도는 주체할 수 없는 책임감만 안고 이 자리에 섰다』고 밝히고 『그러나 여러분들이 믿고 맡기신 이상 우리 해운의 발전과 나아가 우리나라의 경제발전에 저의 모든 역량을 다 바쳐 기대에 보답하도록 노력하겠습니다』고 말했다.

장 회장은 또 『지금까지 회사의 경영에 매달려 본의 아니게 소원한 점이 없지 않았던 회원사간의 관계를 보다 가까운 동업자 관계로 만들고 이해가 상충되는 부분은 항로별, 선형별로 협의를 활성화시켜 공동이익을 추구해 나가도록 할 것이며, 이사회를 정례화 시켜 보다 광범위한 의견수렴을 해 나가도록 하겠다』며 외항해운업계의 화합을 강조했다.

◆ 한국선주협회 이사 명단 ◆

1. 회 장	KSS 해운	회장	장 두 찬
2. 부회장	한진해운	사장	최 원 표
3. "	현대상선	"	노 정 익
4. "	범양상선	"	장 진 원
5. "	S K 해운	"	이 정 화
6. "	대한해운	회장	장 학 세
7. "	홍아해운	"	이 윤 재
8. "	고려해운	사장	전 문 준
9. 이 사	거양해운	사장	박 정 원
10. "	동남아해운	회장	양 길 용
11. "	두양상선	사장	조 동 현
12. "	대보해운	"	김 창 중
13. "	남성해운	"	김 영 치
14. "	세븐마운틴해운	회장	임 병 석
15. "	유코카캐리어스	사장	칼-요한 빌헬름헤그만

(6페이지 계속)

• 2004년도 업무추진 기본방향

1. 우리나라가 동북아 물류중심국가로 발돋움 할 수 있도록 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 노력하며, 특히 경쟁대상인 유럽, 중국, 홍콩, 싱가포르 등의 국가들보다 더 나은 해운정책도입을 추진한다.
2. 해운기업의 세금부담을 완화하기 위한 선박톤세제의 도입을 적극 추진하여 해운세제의 획기적 개편을 도모하며, 선박등록절차의 개편을 통해 국제추세에 부합하는 합리적이고 경쟁력있는 선박등록제도의 도입을 적극 추진한다.
3. 해운산업의 대외신인도 제고와 해운기업의 재무제표 왜곡현상을 바로잡기 위해 외화환산회계제도가 개선될 수 있도록 지속적인 노력을 경주한다.
4. 선박확보금융제도의 지속적인 개발을 통해 해운산업 기반을 더욱 공고히 하며, 특히 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위한 금융정책 개발에 적극 노력하여 해운산업의 균형있는 발전을 도모한다.
5. 대형화주의 국제해운관행을 무시한 불공정행위의 시정을 위해 전향적인 노력을 경주하여 건전한 해운시장 질서가 정착되도록 노력한다.
6. 항만이용과 관련된 제반비용 상승이 최대한 억제되도록 노력하고, 부산항만공사가 항만이용자 입장에서 운영되도록 하며, 항만서비스의 질적 향상과 항만하역능률의 극대화가 이루어 질 수 있도록 합리적인 대책을 추진한다.
7. 근근기준법 개정과 선원사회보장제도 확립요구 등 노사현안에 적극 대처하고 해기전승, 한국상선대의 국제경쟁력 유지를 위해 노·사협조체제를 더욱 공고히 한다.
8. 초급해기사 수급난이 극도로 악화될 것으로 예상됨에 따라 해운부문의 산업기능요원제도가 존속될 수 있도록 노력함과 아울러 해군예비역제도(NROTC) 부활을 적극 추진한다.
9. 양질의 해기인력 확보를 위한 산학협력의 지속적 추진과 선원의 재교육 과정을 합리적으로 정비하는 한편, ILO 및 ITF의 선원문제 해결을 위해 ISF 및 ASF를 주도적으로 활용한다.
10. 국제선박등록제도의 개선을 통해 해기직을 포함한 외국인 선원의 고용개방이 실현되고 국가필수국제선박에 한국인선원 고용장려금제도가 도입되어 국제상선대의 경쟁력이 제고될 수 있도록 적극 노력한다.
11. 2003년 7월부터 강제 발효되는 국제해상보안코드(ISPS Code)에 따라 회원사 소속선박이 원만히 보안인증서를 취득하도록 적극 지원한다.
12. 선박안전 및 해양환경 보전을 위한 국제기구의 규제강화 움직임에 능동적으로 대처하고, 해상안전과 관련된 국제협약들이 선주들에게 일방적으로 불리하게 제·개정되는 일이 없도록 선주입장 대변을 위해 노력한다.
13. WTO/DDA, OECD, IMO, ILO, UNCITRAL 등 국제기구 협상에 적극 대응하여 국제해운질서의 합리화 및 안정화와 협상 상대국 해운시장의 자유화·개방화를 이끌어내고, 또한 국제법체계 개폐과정에서 선주들의 책임 및 부담이 적정수준을 넘어서지 않도록 노력한다.
14. 인도·브라질·아르헨티나·멕시코 등 주요 교역 및 자원대국과 해운협정체결을 추진하여 해운협력기반을 공고히 하고, 일·대만 항로에 대한 개방 및 중국 해운시장에 대한 진입장벽 해소 등 현안해결에 노력한다.
15. 이중과세방지협약 대상 국가 및 면세범위의 확대, 특히 한·인도간 이중과세방지협약상 면세범위의 확대가 이루어지도록 노력한다.
16. 선협 월보, 팜플렛, 홈페이지를 통해 대국민 해운홍보를 적극적으로 전개하고, TV방송매체를 비롯한 언론매체와 인터넷 유명포털사이트를 이용하여 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 국제정보의 효율적인 입수분석 및 이용체계 확립을 위한 대응책을 강구해 나간다.

16.	"	장금상선	"	정 태 순
17.	"	천경해운	"	김 지 수
18.	"	태영상선	"	박 영 안
19.	"	범주해운	회장	김 남 빈
20.	"	선 협	전무	박 찬 재
21.	"	"	상무	정 해 용
22.	"	"	"	김 영 무
23.	감 사	동진상선	대표이사	이 치 압(유임)
24.	"	부관훼리	사장	한 갑 수(")

한국선주협회 해무위원회 개최

부산에서 부산지구협의회도 가저

한국선주협회는 1월16일 부산에서 2004년도 제1회 해무위원회를 열고 금년도 중점추진 사업 방향을 심의했다.

해무위원들이 참석하는 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 지난해 주요업무추진실적과 금년도 주요사업계획 등을 보고받고, 올해 선원 및 해양환경 등 해무부문 사업추진방향을 중점적으로 논의했다.

한편, 한국선주협회는 이날 해무위원회에 앞서 부산지구협의회를 개최하고, 부산지역의 해운현안을 협의한뒤 올해 주요사업 추진방향 등을 협의했다.

장두찬 회장은 이날 부산지구협의회에서 인사말을 통해 지구협의회를 매 분기별로 열어 국적외항선사 부산지역 지점소의 의견수렴을 활성화하고 친목을 도모해 줄 것을 당부했다.

추가도입 석탄수송 국적선이용 건의

단기수송계약분도 장기로 전환 요청

한국선주협회는 최근 발전용 연료탄의 적기수송을 통한 전력의 안정적인 공급을 위해 추가 도

입되는 석탄 수송을 위해 전용선을 확보하여 줄 것을 한국전력공사에 건의했다.

최근 한국전력공사의 5개 발전자회사는 연료탄 수입량 증가 및 발전기 추가건설에 따른 발전용 석탄의 안정적인 도입을 위해 추가로 도입하는 석탄을 장기 COA 계약에 의해 수송하는 방안을 추진중이며, 일부 자회사는 외국선사도 장기수송 계약대상으로 고려하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 국내 발전용 석탄수송을 사실상 전담하여 온 국적선사들이 그동안의 경험과 기술력을 바탕으로 향후 도입되는 석탄의 수송에도 적극적으로 참여하여 국가경제 발전에 일정부분 기여하길 희망하고 있다고 밝히고, 추가로 수입되는 석탄의 안정적인 수송을 위해 국적외항선사들과 장기수송계약을 체결하여 줄 것을 요청했다.

한편, 협회 관계자와 연료탄을 수송하는 국적외항선사 실무부서장들은 지난 1월26일 한국전력을 방문하여 수송담당자와 수입연료탄의 안정적인 수송방안을 논의했다.

협회는 이 자리에서 연료탄의 안정적인 수송을 위해 추가도입되는 물량과 단기수송계약을 통해 들어오는 물량의 수송을 국적외항선에 맡겨줄 것을 요청했다, 또한, 단기수송계약분을 장기수송계약으로 전환하여 줄 것을 건의했다.

국제선박정책연구 소위원회 개최

노·사 양측 입장 의견수렴

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 1월30일 부산시 중앙동 마린센타 빌딩 연맹 회의실에서 국제선박정책연구 소위원회를 열고, 근로기준법 개정에 따른 선원근로제도 변화에 대한

노·사 양측의 입장을 개선하고 바람직한 노·사협력방안에 대해 협의했다.

노·사 양측의 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 주40시간 근로제의 단계적 시행과 관련하여 노조측은 이를 수용해야 한다는 입장을 피력한 반면, 사측은 외국인선원 확대 등 현실적인 여건을 감안하여 선원법 개정없이 노시간 합의를 통해 이 문제를 해결하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.

이에 따라 노·사 양측은 이같은 입장차를 좁히기 위해 합리적인 방안을 검토키로 했다.

수출입銀 선박확보지원 본격화

국적선사 지원 선박금융 3억\$

현재 7개사 15척 상당중

지난해부터 금년초까지 국적선사가 수출입은행에서 지원받은 선박금융은 3억달러 상당에 달하고 있는 것으로 집계됐다.

한국선주협회가 조사한 자료에 따르면, 2003년 1월부터 해운산업의 경쟁력강화 방안의 일환으로 시행되고 있는 국내 외항선사에 대한 수출입은행 선박금융을 이용한 선사는 범주해운(1척)과 남성해운(2척), 삼호해운(2척), 한진해운(5척) 등 모두 4개 선사였으며, 금액면에서도 3억달러에 달하고 있다.

특히, 한진해운은 1월12일 6,500TEU급 최첨단 컨테이너선 5척 건조를 위해 금융계약 및 건조계약을 위해 최원표 한진해운 사장, 신동규 수출입은행장 및 프랑스계 크레디리요네은행, 그리고 현대중공업 관계자 등이 참석한 가운데 홍콩에서 서명식을 가졌다.

금번 계약으로 한진해운은 건조 대금중 85%를 크레디리요네 은행(15%,프랑스계, 주간사 은행)

과 수출입 은행(70%, 약 2.5억불)의 협조용으로 조달하게 되었는데, 이는 특히 수출입 은행의 국내 해운사에 대한 선박금융 규모로는 최대이다.

이와함께 현재 수출입은행 선박자금 이용을 협의중인 선사는 7개사로서 앞으로 수출입은행의 금융을 이용한 선박확보가 크게 활기를 띠 것으로 예상되고 있다.

수출입은행이 국적선사에 지원하는 금융조건은 외국선사에 지원되는 수출금융과 동일한 조건이다.

현재 수출금융과 상업금융의 금리차가 크지 않으나, 상업금융의 경우 5년째에 put option이 행사되며 금리도 3개월마다 변하는 변동금리인 점에 비해, 수출입은행 금융은 put option이 없으며 대출시점의 금리가 12년간 고정되어 금리변동에 따른 Risk가 전혀 없다.

수출입은행의 자금은 국내선사가 국적선 확보자금으로 직접 차입하는 경우 뿐만 아니라, 국적선사의 해외 현지법인이 국내조선소에서 건조하는 선박에 대해 이 해외법인에게도 지원되며, 국적선사는 동 선박을 해외법인을 통해 직접 운항하거나 또는 해외법인으로부터 BBC HP 형식으로 용선하여 운항할 수 있다.

특히, 현재 세계금리가 거의 사상 최저수준으로 하락한 상태라는 점을 고려할 때, 국적선사들은 과거 어느때보다 유리한 조건으로 수출입은행의 금융을 이용할 수 있는 여건인 것으로 관계자들은 분석하고 있다.

이밖에도 수출입은행 금융의 국적선사 지원이 본격화됨으로써 외국의 금융선은 한국수출입은행과 경쟁을 해야 할 입장에 놓이게 됨으로써 국적선사들의 상업금융조달시에도 외국은행에 대해 협상력을 강화할 수 있게 되어 지금보다 유리한 조건의 금융조달이 가능해 지는 등 수출입은

행의 해운업계 자금지원 본격화로 인해 직간접적으로 국내외에 미치는 효과가 큰 것으로 평가되고 있다.

제21차 선박톤세제도입 실무기획단회의

LNG 수송 관련 대책회의도 개최

한국선주협회는 1월30일 협회 회의실에서 제21차 선박톤세제도입 실무기획단회의를 열고 선박톤세제 도입 추진일정 등을 논의했다.



대한해운을 비롯하여 범양상선, 유코카캐리어스, SK해운, 한진해운, 현대상선, 한국해양수산개발원, 구건완세무회계사무소 등 기획단 실무위원들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 선박톤세법 초안을 중점적으로 검토한 뒤 선박톤세제 도입 추진방향과 일정 등을 협의했다.

협회는 이에 앞서 1월29일 LNG 수송관련 회의의를 갖고 최근 세계 LNG 수급동향에 대한 의견 교환과 한국가스공사의 LNG 수송 참여대책을 논의했다.

상설위원회 활성화 추진

상설위원회 위원 재선임 착수

한국선주협회는 최근 협회 상설위원회를 활성화하기 위한 위원회 재구성에 착수했다.

협회는 그동안 해운현안 타결과 협회 추진사업을 효율적으로 수행하기 위해 협회 정관 제5장(위원회) 및 「위원회 설치운영 규정」에 따라 해무위원회를 비롯하여 정책위원회, 국제위원회, 항만위원회, 홍보위원회 등 5개 상설위원회와 부산, 인천, 광양 지구협의회를 설치·운영하고 있다.

특히, 5개 상설위원회는 위원회별로 10여명의 회원사 대표가 위원으로, 회원사 임원이 교체위원으로 참여하고 있으며, 현재의 위원 및 교체위원은 수년전에 회원사의 의견을 수렴하여 구성됐었다.

그러나 최근 2년동안 협회 회원사가 12개사가 증가하였고 회원사 내부 인사이동에 따라 많은 변화가 있는데다 위원회의 운영을 활성화하기 위해 위원회별 위원을 재차 구성기로 했다.

부산사무소 업무실무분과위 개최

하선장소 반입기간 단축 문제점 논의

한국선주협회 부산사무소는 1월28일 업무실무분과위원회를 열고, 하선장소 반입기간 단축 문제점에 대해 중점적으로 논의했다.

국적외항선사 부산지역 점소 관계자 12명이 참석한 가운데 이기원 위원장(현대상선 과장) 주재로 열린 이날 회의에서는 하선장소 반입기간 단축 문제점을 논의한 결과, 하선신고를 실제 선박 접안시점에 할수없어 통상 적하목록 제출후 3~4시간후 하선신고를 하므로 기간 경과후 반입이 필연적으로 발생하고 있으며, 하선신고 수리후 2일째부터 CY 운송이 시작되므로 2일동안 컨테이너 운송으로 일정시간대에 차량이 몰려 교통체

증이 유발되는 등 운송에 많은 애로가 있는 것으로 나타났다.

또한, CY SPACE 부족 및 운송량 과다로 인한 반입기간 연장신청, 하선장소 변경에 따른 업무량 증가는 물론, 하선장소 미반입시 실질적으로 운송책임이 있는 하역(운송)회사가 처벌 대상임에도 하선신고를 한 선사가 책임을 지는 문제점이 있는 것으로 지적됐다.

이에 따라 이날 회의에서는 반입기간 3일은 너무 짧아 종전과 같이 5일로 연장하고, 제반책임이 하선 신고한 자가 아닌 실제 하역(운송)사가 져야한다는데 의견을 같이하고 정부에 이의 개선을 건의하기로 했다.

이와함께 공휴일은 기간 산정에서 제외되고, T/S화물은 예외(반출입 보고를 하지 않은 현실에서 미반입)될 수 있도록 건의키로 했다.

2003년 1월 세계상선대 8.4억톤

전년동월대비 2.3% 증가

2003년 1월 현재 세계상선대는 총 8억4,423만

5,000D/W로 전년동월의 8억2,565만2,000D/W에 비해 2.3% 증가한 것으로 나타났다.

한국선주협회가 최근 입수한 UNCTAD의 'REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2003'에 따르면, 유조선과 컨테이너선은 7% 가량 증가한 반면 일반화물선은 감소한 것으로 분석됐다.

특히, 전세계 상선대의 36.1%를 차지하고 있는 유조선은 2003년 1월 현재 3억439만6,000D/W로 지난 2002년 1월 2억8,551만9,000D/W에 비해 6.6% 늘었으며, 컨테이너선은 8,279만D/W로 전년동월대비 7.4% 증가했다.

이와함께 전세선복량의 35.5%에 달하는 벌크선은 3억13만1,000D/W로 1.9% 증가했으며, 벌크선중 철광석전용선은 2억8,752만D/W로 2.6% 늘었다.

그러나 일반화물선은 9,718만5,000D/W로 2.7% 줄었으며, LPG선, 가페리 및 여객선, 케미컬탱커, 다목적탱커 등을 제외한 기타선박은 최근 1년 사이에 무려 27.1% 감소한 것으로 집계됐다.

〈세계상선대 선종별 현황〉

(단위 : 천D/W)

선종	2002년	2003년	증감률(%)
유조선	285,519	304,396	6.6
벌크선	294,588	300,131	1.9
(Ore/Bulk/Oil)	(14,456)	(121,612)	(▲)12.8
(Ore/Bulk)	(280,132)	(287,519)	(2.6)
일반화물선	99,872	97,185	(▲)2.7
컨테이너선	77,095	82,793	7.4
특수 및 기타선	68,578	59,730	(▲)12.9
(LPG선)	(19,074)	(19,469)	(2.1)
(케미컬 탱커)	(7,974)	(8,027)	(0.7)
(다목적탱커)	(785)	(906)	(15.4)
(카페리/여객선)	(5,319)	(5,495)	(3.3)
(기타)	(35,426)	(25,833)	(▲)27.1
세계상선대 합계	825,652	844,235	2.3