

신뢰와 화합을 바탕으로 도약하는 한국해운

# 한국선주협회 장두찬 회장 회원사 방문

## CEO들로부터 해운현안에 대해 의견수렴

### 협회 차원에서 애로사항 개선 적극 추진

한국선주협회 장두찬 회장은 2월3일부터 3월 말까지 회원사를 직접 방문하여 회원사 CEO들과 해운현안에 대해 폭넓게 의견을 교환하고, 해운기업 경영상 애로사항을 수렴하는 한편, 협회 활동을 설명한뒤 보다 많은 관심을 가져줄 것을 당부했다.

장 회장은 2월3일 대보해운을 시작으로 2월11일에는 두양상선, 우양상선, 범주해운, 유코카캐리어스, 신성해운을, 2월13일에는 범한상선, 대호상선, 씨브라운틴해운(세양선박), 동영해운, 남성해운을, 2월19일에는 부산에 본사를 두고 있는 창덕해운, 동진상선, 무성웨리, 부관웨리를 각각 방문하여 애로사항을 청취하는 한편, 협회 현황과 활동방향 등에 대해 설명했다.

또 3월3일에는 신규회원인 인터해운을 비롯하여 장금상선, 팬스타라인닷컴, 중앙상선, 삼선을, 3월10일에는 대한해운, 범양상선, 태영상선, 동남아해운, 고려해운, 천경해운을, 3월16일에는 우림해운, 한진해운을, 3월23일에는 썬에이스해운,과 진양해운을 각각 방문하여 해운현안에 대해 의견을 나누었다.

장 회장은 회원사를 방문, CEO들과 환담하면서 “협회의 업무추진방향이 대정부업무에서 이제는 정책개발과 국제업무로 무게중심이 바뀌었다”고 밝히고 “특히 선박투자회사제도, 제주도선박등록특구제도, 외국인선원 혼승확대, 수출입

은행 국적선 건조용자, 임금채권보장법 선원제외 등 정책개발에 주력하고 있으며, 이러한 업무는 상당한 시간이 소요된다”며 협회 운영에 적극 참여하여 줄 것을 당부했다.

협회장의 회원사 방문은 이번이 처음으로, 협회와 회원사간의 이해의 폭을 넓히고, 보다 밀착된 현황파악과 격의없는 대화를 통해 상호 신뢰와 화합을 다지는 계기가 되었다.

특히 이번 회원사 방문결과, 원양선사들은 전반적으로 호전된 시장상황에 고무되어 있었으나, 한?중?동남아 정기선사는 아직껏 시황이 회복되지 않아 시장질서 확립을 위해 협심단결하여 노력하고 있는 것으로 나타났다.

이번 회원사 방문을 통해 회원사 CEO들로부터 수렴된 애로사항을 정리하면, 해운정책 분야에서는 톤세제의 조기도입과 금년중 시행을 희망하고 있으며, 협회도 톤세제의 조기도입을 위해 적극 노력한 결과, 금년중에 도입될 전망이다.

협회는 또 중소형선사들이 건의한 Feeder선 전용 Terminal 확보방안을 적극 검토하고 있으며, 부산항만공사 출범에 따른 화물입항료 부가세 부과문제는 재정경제부에서 협회의 부가세 면제건의를 수용, 종전과 같이 면제된다.

선원분야에 있어서는 해기사 병역특례(산입기능요원) 제도를 유지해야 한다는 의견이 많았는데, 협회에서도 동제도의 존속을 위해 다각적인

노력을 기울여 나가고 있으며, 대정부 건의 등을 통해 필요한 T.O를 확보해 나가고 있다.

또한, 여객선 250인 이상(정원) 여객선 선박 통신사 자격 경감 건의와 관련해서는 현재 통신의 발달로 1급 통신사가 필요없을 뿐만 아니라 통신사 양성이 중단된 관계로 전파법과 선박직원법 시행령 등의 개정을 통해 이를 개선해 나갈 계획이다.

이외함께 선박분야에서는 선령 20년 이상 선박의 KR 입급 허용과 관련해서는 한국선급(KR)측이 협회의 개선요청을 수용하여 이중선급(IACA 회원선급 + KR) 유지와 최근 5년 이내 항만국통제(PSC) 억류 2회이하의 경우 입급을 허용키로 하는 등 입급이 가능하게 됐다. 그리고 중국 연안을 선박안전법상 연해로 조정해야 한다는 의견이 있었는데, 협회는 이 문제를 해결하기 위해 지난해 해양수산부에 건의했으나, 안전상의 문제로 보류된 상태이다.

한편, 해운시장 안정화 방안과 관련해서는 한일, 한중, 동남아 정기선 항로의 시장질서 확립 노력이 상당한 효과를 거두고 있으나, 적극적인 참여와 협조가 필요한 것으로 지적됐다. 운송원가에도 못미치는 연근해 정기선 운임현황과 대형 부정기화주의 경우 운송시스템 안정의 필요성 강조 등 선?하주 간담회 등을 통해 하주들의 해상운송에 대한 올바른 인식 제고가 필요한 것으로 나타났다.

이밖에도 선사간 경쟁으로 노후 벌크선의 선가가 오르고 있는 과열현상이 감지되고 있고, 중국 특수를 포함한 부정기 시황 및 선박에 대한 정보교환이 필요하다는 의견이 제시됨에 따라 협회 차원에서 해운시황의 전망에 대한 정보교환의 장과 조기 경보시스템을 구축키로 했다.

협회는 회원사 방문을 통해 취합된 회원사의

애로사항이 시급히 개선될 수 있도록 제반조치를 취해 나갈 계획이다.

## 상호면제 보장국가 지급용선료 면세

재정부, 상호면제 적용여부 질의회신

국내해운회사가 칠레와 파나마 해운회사에 지급한 용선료는 국내세법에서 상호면세를 보장하고 있어 면세된다.

재정경제부는 최근 국제운수소득에 대한 상호면제 적용여부 질의에 대한 회신을 통해 국내해운회사가 칠레와 파나마의 해운회사에 지급한 용선료(1999년~2003년 지급분)는 칠레와 파나마의 국내세법에서 상호면세를 보장하고 있으므로 법인세법 제9조제1항제3호 및 제4항의 규정에 따라 우리나라에서는 면세된다고 밝혔다.

이에 앞서 지난해 12월 국세청에서 실시한 국적외항선사 정기세무조사 과정에서 비거주자의 국내원천 국제운수소득, 특히 파나마 및 칠레 등 당해 조세대상 시점에 우리나라와 조세협정이 체결되어 발효되어 있지 않았던 국가들에 소재한 기업들로부터 선박을 용선하고 지불한 용선료(항해 및 정기용선료)소득에 대한 조세 원천징수의무 이행여부가 핵심사안으로 부각됐었다.

이와 관련, 2003년 12월5일 정기세무조사를 받고 있던 국적외항선사는 C&S 세무법인을 대리인으로 하여 칠레 및 파나마국이 법인세법 제91조 제1항 제3호에 규정되어 있는 바, 국제운수소득에 대한 상호면제대상국, 즉 상호주의에 입각하여 해당국 기업의 국제운수소득에 대해 면세조치가 부여되는 국가군에 포함되는 지 여부를 확인해 줄 것을 요청하는 내용의 질의서를 해당 주무부처인 재정경제부에 제출했다.

이외함께 한국선주협회는 관련업무를 지원하

기 위해 입수한 바 있는 칠레 및 파나마국의 관련 자료들을 해당당국에 제출하는 한편, 지난 1월28일 파나마 정부당국(주한파나마대사관)에 우리가 입수한 자료를 인용하며 파나마국 세법에 우리나라 세법에서와 같이 비거주자의 자국 원천 국제운수(해운)소득에 대해 상호주의에 입각하여 면세조치를 부여하는 규정을 두고 있는지, 그리고 그러한 규정을 두고 있다면 동 시행 개시년도가 언제부터인 지에 대한 사실확인을 요청했다.

협회의 사실 확인요청을 받은 주한파나마대사관측은 1월30일 동 질의회신을 통해 비거주자의 자국 원천 국제운수소득에 대한 상호면세규정이 자국세법상에 존재하며, 동법은 1964년 이래 일부 개정과정을 거치면서 현행법으로서 시행되어 왔음을 관련법령과 함께 통보해 왔다.

이에 따라 협회는 파나마대사관으로부터 접수한 회신내용을 재정경제부 및 국세청에 전달하고 문제가 되고 있는 파나마 소재 기업의 국내원천 소득에 대한 법인세 원천징수 문제가 조속히 해결되어 우리 해운업계의 파나마 소재기업과의 해운부문 거래가 원활하게 이루어질 수 있도록 협조해 줄 것을 요청했다.

그 결과, 재정경제부는 협회의 제출문건 등을 접수한 후, 회신을 통해 칠레와 파나마의 경우에는 상호면세대상국이 된다고 확인해 주었다.

이로써 그간 칠레와 파나마의 해운회사에 지급한 용선료에 대한 원천징수문제가 원만하게 해결됐다.

### 근해여객선 통신사 승무기준 완화시급 선협, 해양수산부와 정보통신부에 건의

한국선주협회(회장 장두찬)는 최근 근거리 운항 여객선의 통신사 승무기준을 완화하여 줄 것

을 해양수산부와 정보통신부에 건의했다.

현행 선박직원법시행령 [별표 3의2] 및 전파법시행령 [별표 12] 규정에 의하면, GMDSS 설비를 갖추고 국제항해에 종사하는 여객정원 250인 이상의 여객선은 1, 2급 통신사 또는 전파전자(산업)기사가 승무하도록 하고 있다.

그러나 이러한 규정이 정해진 이후 통신기술은 비약적으로 발전하여 위성을 통한 휴대전화, 인터넷서비스 등 각종 첨단 통신설비의 사용이 가능해졌고, 특히 한-일간을 운항하는 여객선과 같이 근거리 항해의 경우 현행 통신사 승무규정은 과도한 규제로 작용하고 있다.

또한 국내외적으로 선박통신사의 양성제도는 폐지되었으며, 이러한 추세에 맞추어 이미 해기사가 통신사의 업무를 겸직하는 체제로 정착되었다.

더욱이 이웃 일본의 경우는 통신사의 승무기준을 화물선만이 아니라 근거리 국제항해에 종사하는 여객선까지 완화하여 국제경쟁력을 향상시키고 있어 우리의 경우와 비교가 되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 무선설비의 2중 설치 및 육상정비가 가능한 한-일간을 비롯하여 근거리 운항 여객선의 통신사 승무기준을 외항상선과 같이 3급 통신사(전파전자기능사)로 완화하여 줄 것을 해양수산부와 정보통신부에 건의했다.

한편, 국제 전파규칙(RR)에 의하면, VHF해안국의 통신범위를 벗어나는 해역을 항해하는 선박상의 무선국의 직원중에는 개정된 1974년의 국제해상인명안전협약(SOLAS, 1974)의 규정을 감안하여 1명의 1급 또는 2급 전파 전자통신기사 또는 일반무선통신사 자격증 소지자가 포함되어 있어야 한다.

또한 해상인명안전조약(SOLAS)의 관련 규정(Chap. IV-Reg.16 1)을 보면, 모든 선박에는 조

난 및 안전통신의 목적으로 주관청이 만족하는 자격있는 사람을 승선시켜야 하며, 그 사람은 무선통신규칙에 정한 적절한 증서의 소지자 이어야 하고, 그 중의 어느 한 사람은 조난사고시 무선통신규칙에 대한 주된 책임을 가지도록 지명되어야 한다고 규정하고 있다.

## 부산 항만시설사용료 부가세문제 일단락

재정경제부, 한국선주협회 건의 전격 수용  
조세특례제한법시행령개정안 입법예고

부산항 항만공사출범으로 야기된 항만시설사용료에 대한 부가가치세 징수문제를 둘러싼 항만당국과 선·화주간 갈등이 관련법령 개정으로 조만간 매듭될 것으로 예상되고 있다.

지난 1월16일 부산항만공사 출범으로 그동안 면제되었던 항만시설사용료 부가가치세가 부과됨에 따라 선사측에서는 부가가치세를 징수하고 세금계산서를 수령·전달할 의무가 없고 공사의 의뢰가 있더라도 그러한 일을 수행할 시스템과 인력이 없는 관계로 협조를 거부함으로써 지난 2월27일 이후 부가가치세 고지서발급이 전면 보류되어 왔다. 이에 따라 한국선주협회는 이같은 문제점을 해결하기 위해 그동안 수차례에 걸쳐 부산항만공사측에 항만시설사용료 부가가치세 부과시 화주들에게 직접 징수하도록 요청하는 한편, 항만의 경쟁력 제고를 위해 종전과 같이 부가가치세가 면제될 수 있도록 관련세법의 개정을 추진하여 줄 것을 요청했었다.

협회는 또 재정경제부와 해양수산부, 공사 관계자들이 참여한 대책회의에서도 조속한 문제해결을 위해서는 관련법령의 개정을 통한 부가가치세 면제방법외에 달리 방법이 없다며 조세특례제한법시행령의 개정을 촉구한 바 있다.

이에 재정경제부는 3월19일 부산항만공사 등을 부가가치세가 면제되는 정부업무대행단체로 지정하는 내용의 조세특례제한법시행령개정안을 입법예고했는데, 조만간 적법절차를 거쳐 시행되면 종전처럼 항만시설사용료에 대한 부가가치세가 면제된다. 한편, 부가가치세는 「재화 또는 용역의 공급」 또는 「재화의 수입」에 부과되는 간접국세(공급가격의 10%)로서 국가에서 화물입출항료를 부과할 때는 부가가치세가 면제되었으나, 부산항만공사에서 부과하는 화물입출항료에 대해서는 부가가치세를 납부해야 한다.

## 한·이란해운협정수정(안) 의견제출 양국간 해운협정 조속한 체결 바람직

한국선주협회는 최근 한·이란해운협정 수정(안)에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고, 협상과정에서 우리 업계의 입장이 관철될 수 있도록 조치하여 줄 것을 요청했다.

협회는 검토의견을 통해 우리 경제에서 이란을 위시한 중동지역 국가군의 비중과 그 중요성을 고려해 볼 때, 한·이란 양국간 해운협정의 조속한 체결은 매우 바람직하다고 밝히고, 양국간 해운협정의 조속한 마무리를 위해 서울 또는 테헤란에서 조속한 시일내에 해운회담을 개최해 줄 것을 건의했다. 특히, 협회는 양국간 해운협정이 우리의 이익에 부합되는 것이 되려면 당해 협정은 반드시 「해운자유의 원칙」 및 「자유·공정경쟁의 원칙」에 기초하여 그 골격이 짜여져야 하며, 협정 적용대상선박의 범위에 있어서도 국적선 뿐만 아니라 양 계약당사국 해운기업이 용선·운용하는 제삼국적선들 또한 협정의 제반 편익을 향유할 수 있도록 반드시 지배선대 개념(이란·중국간 해운협정에 기 도입)이 관철되어

저야 한다고 강조했다. 협회는 우리 해운의 경우 주요 해운지표에 있어 이미 세계 10위권 안에 진입하였으며, 자체 해운수입의 절반정도가 삼국간 운송에 참여함으로써 획득한 것이므로 '해운 자유의 원칙' 및 '자유 공정경쟁의 원칙' 등을 해운협력의 기본원칙으로 삼는 것은 현시점에서 우리 해운산업의 발전을 위해 불가피할 뿐 아니라 바람직하다는 의견을 제시했다.

또한, 선원의 정의에 있어서도 계약당사국선원은 승무중인 선박의 국적을 불문하는 광의의 개념으로 정의되어야 한다고 강조했다.

국적선사의 외국적 지배선단에 승무중인 내·외국인 선원 및 국적선에 승무중인 외국인선원, 그리고 외국선사에 고용된 해외송출선원들도 우리 국적선에 승무중인 내국인선원들과 마찬가지로 본협정에 규정된 제혜택들을 누릴 수 있도록 승선 선박을 "계약당사국선박 (vessel of either Contracting Party)"으로 제한하는 문구는 포함시키지 말아야 한다고 지적했다.

이밖에도 항만에서의 대우에 관한 문제에 있어서도 계약당사국 해운기업들이 제삼국적 지배선대를 운용할 경우에도 타방국 항만에서 국적선을 운용할 경우와 마찬가지로 타방국 항만에서의 대우와 관련 내국민대우를 향유할 수 있도록 관련조문을 일부 수정할 필요가 있다는 입장을 피력했다.

한편, 중국과 이란은 2002년 4월20일 체결한 양국간 해운협정에서 협정적용대상선박의 범위를 국적선 뿐만 아니라 양국 해운기업이 용선·운용하는 제삼국적선도 포함하는 광의의 개념으로 합의한 바 있다.

## 해운·조선산업 발전협의회 개최

해운과 조선 경기지수 개발방안 협회

한국선주협회와 한국조선공업협회는 3월12일 조선공업협회 회의실에서 제4차 해운·조선산업 발전협의회를 갖고 양산업 공동 발전방안과 협력 방안을 중점적으로 논의했다.

한진해운 김진용부장과 한진중공업 강재중 부장 등 해운조선업계 관계자 10여명이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 올해 해운·조선산업 발전협의회 운영방안과 양업계 공동주최 세미나 개최방안을 협의했다.

이와함께 해운과 조선 경기사이클, 상관관계 분석 및 공동지수 개발방안을 협의하는 한편, 해운업계 선박확보 계획과 조선업계의 신조선 인도 정보 등 상호 정보교환의 정례화를 통해 향후 양산업의 시장분석에 활용키로 했다.

## 상급면허 발급시 구면허 확인방안 필요

기국에서 인정하는 배서증서의 소지 요구

한국선주협회(회장 장두찬)는 최근 상급 해기 면허 발급시 구면허 자격확인 방안을 마련하여 줄 것을 해양수산부에 요청했다.

현재 해외취업선 또는 국적취득조건부나용선에 승선하는 해기사는 IMO의 STCW협약에 따라 우리나라의 해기증명서와 함께 기국에서 인정하는 배서증서의 소지를 요구하고 있다.

특히, 초급해기사의 경우 상위직급에 종사하기 위하여 면허의 유효기간내 대부분 상급 해기자격을 취득하고 있으나, 우리나라의 해기면허 상에 구면허의 자격확인 사항이 기재되지 않고 있어 부득이 선박 기국의 배서증서 또한 재발급 받아야 하는 실정이다.

또한 최근에는 국외 PSC심사에서 우리나라 해기증명서와 기국 배서증서의 불일치를 이유로 증명서의 유효성을 지적하는 사례도 발생하고 있다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 이러한 불편 및 배서증서 재발급에 따른 불필요한 비용발생을 예방하기 위하여 면허증 기재사항 변경시 구면허를 반납토록 하는 선박직원법시행규칙 제17조 규정의 완화 또는 해기면허증에 구면허의 이력이 기재되도록 동 규칙 '별지 9호서식'을 개선하여 줄 것을 요청했다.

한편, 초급해기사의 경우 대부분이 면허의 유효기간내 상급 해기자격을 취득하고 있으며, 더구나 우리나라 해기면허 양식은 구면허의 자격을 확인할 수 없고 최초 배서증서와 신규 취득한 면허와의 상관관계 확인이 불가능한 실정이다.

이와함께 기국의 배서증서 재발급과 이에 따른 수수료가 발생(파나마 1건당 230\$)하고 파나마 해운당국은 자국의 해기면허 원본의 변경시 배서증서의 신규발급을 요구하고 있다. 이밖에도 상급면허 취득 또는 면허갱신 등의 경우 한국면허와 기국 배서증서의 기재사항이 상이하게 되며, 2004년 초에는 미국에서 파나마국적 선박의 역류사태가 발생하는 등 PSC 검사에서 면허의 진위여부에 관한 지적사태가 되는 등 문제점이 많은 것으로 지적되고 있다.

## 발전용 수입석탄 전용선 수송방안 협의 전략수송화물 장기수송계약 유도키로

한국선주협회는 3월25일 발전용 수입석탄 안정수송 대책회의를 열고 개선방안을 중점적으로 협의했다.

전용선을 운항중인 국적외항선사 실무부서장들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 발전용 수입석탄의 안정적인 수송을 위해 신조선 전용선에 의한 장기계약방안 등 바람직한 수송방향에 대해 논의했다.

특히, 이날 회의에서는 현재 용선수송에 의존하고 있는 한전 발전자회사의 수입석탄을 신조선에 의한 장기전용선 수송으로 유도하기 위한 의견을 교환하였고, 협회의 제안사항에 대해 선사들은 정밀 재검토하여 조만간 다시 협의하기로 했다.

이날 회의에는 한진해운, 현대상선, SK해운, 거양해운, 대한해운, 범양상선의 담당자가 참석하였으며, 상호간에 공감대가 형성된 방안을 중심으로 회사차원에서 검토한뒤, 필요시 한전측과도 협의해 나가기로 했다.

## 세관목록심사 문제점 및 개선방안 협회 선협 부산사무소, 업무실무분과위 개최

한국선주협회 부산사무소는 3월25일 제3회 업무실무분과위원회를 열고 세관목록심사 및 재래부두 입항전 수입신고 문제점과 개선방안을 중점적으로 협의했다.

업무실무분과위원회 이기원 위원장(현대상선과장) 주재로 열린 이날 회의에서는 세관목록심사와 관련, 목록심사시간이 점차 길어지는 추세이며, 특히 중국발 모선의 경우 EDI 신고 업무에 애로가 많은 것으로 지적됐다.

또 토요일은 평일보다 세관 근무시간이 짧고 목록심사 시간도 길어 하선신고가 지연되는 사



례가 빈번하게 발생하고 있으며, 재래부두 입항 전 수입신고 또는 차상반출건의 경우, 심사시간 지연으로 하선신고가 자동 지연되는 등 문제점이 있는 것으로 나타났다.

이날 회의에서는 이같은 문제점을 개선하기 위해서는 관세청 화면이나 MFCS(적하목록취합시스템)에서 목록심사 현황을 볼 수 있도록 하고, 더구나 현재는 목록심사 현황을 감시과에 유선상으로 물어 보는 것 외에는 심사종료 시간을 예측할 수 없는 만큼, 목록심사조별로 제출된 목록을 시간대별로 순차적으로 표시하여 목록심사 종료 예정시간을 가늠할 수 있어야 한다는 의견이 제시됐다.

또한, 재래부두 입항전 수입신고와 관련해서는 재래부두의 입항전 수입신고는 아직 부두코드 입력이 안되어 03046000번으로 입력중인데, 이로 인해 목록제출부터 수입신고 확인 및 하선신고 및 전송에 애로사항 있는 것으로 나타났다.

이를 개선하기 위해 조속한 시일내 재래부두 코드 기입후 입항전 수입신고가 가능토록 해 줄 것을 세관당국에 건의키로 했다.

### 선협 부산사무소 항만실무위 개최 부산항 예선운영 개선방안 협의

한국선주협회 부산사무소는 3월11일 항만분과실무위원회를 개최하고, 부산항 예선 운영의 문제점 및 대책에 대하여 논의 하였다.

항만분과실무위원회 양진영 위원장(동남아해운 차장) 주재로 열린 이날 회의에서는 예선운영의 문제점들이 중점적으로 논의 되었다.

최근의 해운시황은 대부분의 선사들이 유가 및 용선료 폭등으로 비용이 상당히 증가한 반면 운임은 제자리 걸음이어서 경영에 어려움을 겪고

있고 대내외적으로 수지개선을 위해 노력 중이며 각 항만별로 비용절감 노력이 절대적으로 요구되는 시점이므로 예선운영개선을 적극 추진키로 하였다.

특히 이날 문제점으로 제기된 사항은 타 항만과의 실질적인 비용을 비교한 결과 부산항이 울산 및 광양항보다 10-20% 가량 비용이 더 들었고, 예선 적용시간의 부적절성, 예선사용 기준 부적절성, 시간의 부정확성 및 각 예선사의 불친절과 비협조 등으로 예선조합과의 협의를 통하여 개선키로 했다.

이와함께 이날 회의에서는 부산항의 경우 입출항 선박이 타 항만보다 많으므로 선사들의 비용절감을 위해 예선이용을 순번제가 아닌 계약제로 전환 시 상기의 문제점이 해결되므로 향후 각 예선사와 협의시 계약제로 전환하는 방안을 협의 하였다.

부산사무소는 3월 하순께 부산예선조합 회원사들과 회합을 갖고 이 같은 문제점들에 대한 개선방안을 논의키로 했다.

### 제13회 한국선주협회장기 축구대회 매주 3게임씩 경기, 오는 10월경 결승전

제 13회 한국선주협회 회장기 해운인 축구대회 개막전이 3월27일 오후 1시 30분 경기상고 운동장에서 열렸다.

올해 한국선주협회 회장기 해운인 축구대회에는 한진해운과 현대상선, 범양상선, SK해운, 범주해운, 대양상선 6개사와 해양수산부의 축구동호회가 참가했으며, 이날 개막전에는 참여사 6사에서 120여명이 참석한 가운데 3개의 경기가 진행됐다.

제 1경기에서는 한진해운이 대양상선을 3:0으



로 이겼으며, 제2경기에서 SK해운은 현대상선을 2:1로, 제3경기에서 범양상선이 범주해운을 5:1로 각각 누르고 승리했다.

해운인 축구대회는 전반기(3월말-6월중순)에 풀리그를 펼치며, 후반기(9월-10월)에는 Play-Off로 진행된다.

전반기 예선리그는 3월 27일 개막전을 시작으로 매주 3게임씩 치르도록 예정되었으며, 오는 10월경 우승을 겨루는 결승전이 펼쳐진다.

지난해 해운인 축구대회의 우승팀은 한진해운이었으며, 2위는 SK해운, 3위 범양상선 순이었다. 해운인축구대회의 올해 주간사는 범양상선이다.

## 한-중간 수출입컨테이너물동량 크게 증가

2003년 수출입 178만TEU로 11.7% 늘어  
수출 컨테이너화물의 경우 20%이상 증가

지난해 한-중간 수출입컨테이너물동량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

황해정기선사협의회 집계자료에 따르면, 한-중간 수출입컨테이너물동량은 지난 1998년 73만TEU에 불과했으나, 2000년에는 121만TEU로 늘었으며, 지난해에는 177만9,603TEU로 전년도의 159만2,760TEU에 비해 11.7%가 증가했다.

특히 지난해 한국에서 중국으로 수출된 컨테이너화물은 78만6,955TEU로 전년도의 65만5,073TEU에 비해 20.1% 증가했으며, 수입컨테이너화물은 99만2,648TEU로 전년도에 비해 5.9% 증가한 것으로 집계됐다.

지난해 한-중항로의 중국 항만별 수출입컨테이너화물 처리실적 증감현황을 보면, 대 중국 수출의 경우△SHANGHAI항이 19만776TEU로 전년도의 13만2,312TEU에 비해 44.2%가 늘었으며, 이어 △XINGANG 17만432TEU로 전년 대비 23.2% △DALIAN 8만6,202TEU로 10.9% △NINGBO 8만4,689TEU로 7.6% △기타항만 12만9,780TEU로 29.1% 등이 각각 증가했으나, △QINGDAO항은 12만5,027TEU로 전년도에 비해 1.9%가 감소했다.

또한 대 중국 입컨테이너화물의 경우는 △SHANGHAI항이 17만6,899TEU로 전년도의 15만5,479TEU에 비해 13.8.2%가 늘었으며, 이어 △QINGDAO 20만9,064TEU로 2.2% △DALIAN 12만9,764TEU로 2.0% △기타항만 16만9,318TEU로 43.7% 등이 각각 증가한 반면, △XINGANG 22만4,728TEU로 전년대비 3.1% △NINGBO 8만2,875TEU로 17.8% 등이 각각 줄어든 것으로 조사됐다.

한편, 한-중간 수출입컨테이너물동량이 이처럼 지속적으로 증가하고 있는데도 불구하고, 지난해 동항로의 운임수준은 여전히 바닥세에 머물러 있다. 특히 황해정기선사협의회는 동항로 운임하락으로 이 항로에 취항중인 선사들의 채산성이 극도로 악화됨에 따라 지난해 11월 최저 운임제를 도입, 시행하는 등 운임회복에 많은 노력을 기울이고 있다.