

# 국적선사, 한전 서부발전 유연탄 수송입찰 보이콧 인근국가 자국선이용 고려, 국제입찰 철회요청

국적외항선사들은 한국전력 서부발전이 11월29일 실시된 유연탄 수송입찰에도 보이콧했다. 우리나라 외항해운선사들은 서부발전이 지난 11월15일 실시한 입찰에 이어 이번에도 국제입찰에 참여할 수 없다는 입장을 분명히 했다.

한국선사들은 국내해운업체와 안정적인 수송망을 구축하여 해운·조선·철강 등 관련 산업의 발전과 일자리 창출에 앞장서야 할 대표적 공기업인 한국전력 서부발전이 이같은 의무를 망각하고 국제입찰을 시행하는 것은 어떠한 명분으로도 용납될 수 없는 중대한 국익 손상행위라고 주장하고 있다.

또한, 한국선사들은 한국선원의 고용안정 및 일자리 창출을 통한 청년실업난 완화 등을 위해 일부 선원을 제외하고는 한국선원을 고용하고 있으며 이로 인해 저임금 외국인선원 고용이 자유로운 일본 등에 비해 선원비 부담이 높아 일본선사와의 입찰에서 불리한 요소로 작용할 수밖에 없으며, 이와같은 문제는 국내선주의 문제가 아니라 국내 노사관계에서 기인하는 구조적인 문제로서 국내선주들만으로는 해결이 불가능한 상황임을 강조하고 있다.

국적선사들은 서부 발전을 비롯해 한국전력 발전 자회사들이 국제입찰을 철회할 경우 국적선사간의 공정경쟁을 통한 유연탄 수송운임의 합리화로 한국전력의 비용절감과 국가경제 발전에 적극 기여할 만반의 준비가 되어 있음도 아울러 밝히고 있다.

이에 앞서 한국전력의 자회사인 서부발전은 2011년부터 호주, 캐나다 등에서 수입될 연간 136만톤~160만톤의 유연탄 20년 장기수송 선박 2척에 대해 2007년 11월6일 국제입찰을 공고한 바 있으며,

국적선사들이 입찰에 불참한 가운데 일본선사를 대상으로 입찰에 붙였다.

이날 서부발전은 일본의 NYK, K-LINE, MOL 등 3개사를 대상으로 입찰을 시행하였으며, 이중 MOL만이 입찰에 참여하였으나 MOL의 입찰운임이 톤당 17\$로서 서부발전의 예정가(\*주) 14\$보다 무려 3\$이나 높아 유찰된 것으로 알려지고 있다.

서부발전은 금번 입찰이 사실상 실패함으로써 유연탄 수송선 확보에 차질이 빚어질 것이 불가피하며 이는 곧 전력공급의 안정성에도 직접적인 영향을 미칠 것으로 우려되고 있다.

한편, 한국선주협회는 이에 앞서 서부 발전에 보낸 협조공문을 통해 해운업체와 한국전력공사는 안정적인 수송망을 구축하여 우리나라의 경제 발전과 일자리 창출에 앞장서야 함에도 불구하고 대표적인 공기업인 한국전력 서부발전이 이와같은 공기업의 의무를 망각하고 국제입찰을 시행하는 것은 어떠한 명분으로도 용납될 수 없는 중대한 국익 손상행위라는 입장을 분명히 했다.

협회는 최근의 어려운 국내외 안보상황과 전략물자의 국적선사 수송필요성 및 인근 국가의 자국선이용 수송관행 등을 감안하여 국제입찰을 철회하여 줄 것을 서부 발전에 요청하였다

협회는 일본, 대만 등의 경우 제철원료 및 연료탄 등 국가기간산업에 이용되는 전략 물자는 자국해운선사와 장기수송계약을 체결하여 수송하고 있다고 강조하고, 국적선사를 대상으로 입찰을 시행하여 줄 것을 요망했다.

# 선협, 승선근무 예비역제도 도입관련 선상세미나 개최

## 주제발표와 함께 승선중인 선원들의 의견 중점 수렴



한국선주협회는 12월3일부터 8일까지 한진해운 소속 ‘한진베이징’ 호에서 해양수산부를 비롯하여 국방부, 한국해양대학교, 한국해기사협회, 전국해상산업노동조합연맹, 한국도선사협회 등의 관계자들이 참석한 가운데 승선근무 예비역제도 도입관련 선상세미나를 개최했다.

이번 선상세미나 및 산업기능요원 간담회에서는 제1주제에서 한국해양대학교 김시화 학장이 ‘승선근무예비역제도의 발전방안 및 외국사례’를, 제2주제에서 한국선주협회 김영무 상무가 ‘한국해운산업의 현황과 전망’을, 제3주제에서 한국해기사협회 추영호 회장이 ‘한국 해운산업에 있어 해기사의 역할’을 주제로 각각 발표가 있던 뒤 토론이 있었다.

한국해양대학교 김시화 학장은 주제발표를 통해 “21세기 글로벌 경제환경에서는 국가의 자연자원이

나 자본으로부터 얻는 ‘국가의 부보다 기술이나 지적통찰을 갖춘 ‘국가의 사람들’이 창출하는 국가의 부가 중요하다”며, 인적자원 육성의 중요성을 역설했다.

김 학장은 “우리나라는 21세기 신 해양시대 동북아 물류거점국가로서 해운력 세계 5강 진입을 국가적 목표로 삼고 있으며, 승선근무인력은 국가경제의 생명선을 지키는 병참병력으로 평화시에는 ‘국가의 부’를 창출하고, 전시 및 유사시에는 재교육없이 즉각 해군 및 수송선단에 투입할 수 있는 실제적인 병력”이라고 강조하고, 승선근무예비역 병역제도 개정으로 국부창출은 물론, 해양한국의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보할 수 있는 기반을 다지는 계기를 마련했다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 상무는 “우리나라는



지난 1997년 선박도입관세 면제를 시작으로 하여 1998년 국제선박등록제도 도입, 2002년 제주선박 등록특구제도와 선박투자회사제도 도입, 2003년 수출입은행자금 이용 신조선박 확보, 2005년 선박 톤세제 도입, 2007년 승선근무예비역 병역제도 도입 등으로 해운관련제도가 크게 개선되었다"고 밝히고, 우리나라가 세계 5대 해운강국 진입을 위해서는 더욱 분발해야 한다고 말했다.

특히, 김 상무는 "우리나라가 세계 5대 해운강국이 되려면 실질소유 선박량이 6,000만DWT에 달해야 하며, 이를 충족시키기 위해서는 현재 한국상선대가 3,000만DWT인 점을 고려할 때, 3,000만 DWT의 추가확보가 필요하다"고 강조하고, 정기선 부문을 비롯하여 부정기선, 탱커부문 등 분야별로 국내선사가 세계 5위 수준에 시급히 진입해야 한다고 지적했다.

김 상무는 "우리나라가 명실상부한 해운강국이 되기 위해서는 해운전문인력 양성을 통한 안정적인 해기인력 확보와 선박등록지 선택의 자유확보, 선박확보금융 활성화, 정기선 및 부정기선분야에서의 글로벌 해운기업 육성 등

이 시급하다고 말했다.

한국해기사협회 추형호 회장은 "우리나라 해운산업이 최근 반세기동안에 급격히 성장한 데에는 해기사들의 역할이 컸다"고 강조하고, 해기전승과 양질의 해기인력 확보를 위해 해운 관련단체들과 합심하여 승선근무예비역 병역제도를 도입함으로써 해양강국의 기틀을 마련했다고 평가했다.

또한, 이번 선상간담회에서는 승선근무예비역 제도의 편입시점, 군사훈련 시행시기, 방법에 대한 산업기능요원의 의견 수렴과 함께 산업기능요원과 일반 군복무와의 차이점에 대한 토론이 있었다.

이와 함께 승선중인 선원들에 대한 애로사항을 듣고 산업기능요원의 관리 및 급여, 복지수준에 대한 토론도 있었다.

이번 간담회에는 국방부 김화석 부이사관과 권대일 사무관, 해양수산부 홍상표 사무관, 한국해양대 김시화 학장, 한국해기사협회 추형호 회장, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장, 한국도선사협회 이현식 이사, 한진해운 심우성 부장, 김장현 교관, 한국선주협회 김영무 상무, 김정훈 대리가 참석했다.



# 아시아선주대표자회의 해운경제검토위원회 개최

## 세계경제와 해운시황 등에 대한 공동발표문 채택

아시아선주대표자회(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회는 11월21일 타이베이에서 제20차 중간회의를 개최하였다. 이 회의에는 아세안(ASEAN), 중국, 대만, 홍콩, 일본 그리고 한국의 회원 선협을 대표하여 16명이 참석하였으며, 공동발표문을 채택했다. 이날 발표된 공동발표문의 주요골자는 다음과 같다.

### ▶ 세계경제

해운경제검토위원회는 세계경제가 5년 연속 견실한 성장세를 이어가는 데 주목했다. 지난 10월 G-7 소속 재무장관들과 중앙은행장들이 모여 작성한 성명서에 언급된 바대로 세계경제가 5년 연속 견실한 성장세를 이어가는데 대하여 주목하였다. 하지만 지난 몇 주간 미국 발 서브프라임 모기지론 부실 사태로 인한 불확실성은 점차 글로벌 금융시스템으로까지 확산되는 양상을 보이고 있다.

그렇다고 이러한 상황이 세계교역에 어떠한 결과를 초래할 지를 판단하기에는 성급하다할 것이다. 대표자들은 시장현실에 근거하지 않은 반응을 자제하고 세계경제에 예의 주시해야한다는데 뜻을 모았다.

### ▶ 건화물 및 유조선부문

해운경제검토위원회는 중국향 철광석을 위시한 해상물동량의 급증, 호주 등지에서의 체선으로 인한 수급변화, 시장에서의 투기현상과 같은 요인들로 인해 건화물 시장은 유례없는 호황을 누리고 있는 것으로 보고되었다. 뿐만 아니라 국제적인 선박수요에 부응하여 선박건조설비가 일시에 확대될 수 없는 현실을 감

안하면, 당분간은 시장을 위축시킬 경제요소가 출현하지 않을 것이라는 데에 의견을 같이했다.

위원회는 또 2007년도 3/4분기 누적 원유수입량이 작년 동기대비 15% 증가했음에도 불구하고 미국의 원유생산 증가로 인한 수입량 감소, 기록적인 유가인상과 단일선체유조선퇴출 지연 등에 따라 약세를 보인 유조선부문 시황에 주목하였다.

다른 한편 미국의 석유비축량 감소, 전통적인 동계 계절수요, 서아프리카발 중국차 항로와 같은 장거리항로의 수요증대, VLOC(Very Large Ore Carrier)나 FPSO(Floating Production, Storage and Offloading system)로의 개조에 따른 단일선체 VLCC선복 감소 등과 같은 시황반등 잠재요소에도 주목하였다.

### ▶ 정기선부문

해운경제검토위원회에서는 미주 태평양 항로에 있어서, 2007년 상반기 총 물동량이 전년동기 대비 약 7% 증가된 것으로 보고되었다. 이는 미국 주택시장의 침체로 주택관련 자재의 물동량이 감소했음에도 불구하고 일반소비제품과 건설관련 자재의 비교적 양호한 교역신장에 기인하는 것이다. 선박수급 문제에 있어서는 2008년도에도 90% 이상의 예상적취율과 더불어 한해동안 수요공급의 균형이 지속될 것이라는 전망에 참가자들 대부분이 의견을 같이했다.

또 아시아역내 교역에 있어서는 일중간의 지속적인 물동량 증가를 위시하여 동아시아의 교역량 성장세로 활황장이 지속되고 있는 점에 주목하였다. 인도, 파키스탄, 중동 등 서아시아지역에서도 20%라는 기록적인 물동량 증가와 함께 해운시황이 호황을 보였다.



하지만, 어느 정도 운임이 상승되었음에도 불구하고 현 운임수준으로는 유가폭등으로 인한 운항원가 보전은 물론, 투자금 회수나 미래수요를 위한 설비투자에는 턱없이 부족한 상황이라는데 깊은 우려를 표명했다. 연료유 가격과 내륙철도운임의 급상승 그리고 이제 시작단계에 불과한 미국발 서브프라임 모기지론 부실사태와 같은 운항원가 인상요인에 대해 예의 주시해야한다는 점이 재확인되었다.

베트남, 인도 등 몇몇 아시아 국가와 미국 항만에서의 화물처리능력 부족과 시급히 개선되어야할 미국의 컨테이너 처리능력과 같은 항만 인프라 및 체선관련 문제도 보고되었다. 이런 점에서 위원회는 이러한 문제를 해결하고 고객이 요구하는 종합적이고 효율적인 서비스 수준을 지속적으로 유지하기 위해서는 아시아 정기선사의 대표자들이 강력한 리더십과 면밀한 판단력 그리고 치밀한 경제상황분석력으로 무장하여야 한다는데 역점을 두었다.

▶ 정기선 해운의 독점금지법 적용면제

위원회는 선사간 업무제휴에 관한 독점금지법 면제

제도가 중국, 인도, 일본, 싱가포르 및 EU에서 재검토 중이라는 사실에 주목하였다. 특히, 중국에서는 지난 8월에 반독점법이 통과되었고, 인도는 지난 9월 경쟁법 시행을 위하여 인도 공정거래위원회에 법적 권한을 부여하는 법안을 채택하였다. 위원회는 세계 교역량이 팽창하는 상황에서 해운산업을 효율적으로 영위해나가기 위해서는 해운산업에 대한 독점금지법 면제제도가 필수불가결하다는 오랜 전통적 견해의 가치를 재확인하였으며 아울러 이 제도가 모든 교역국 경제에도 혜택을 준다는 점을 강조하였다.

대표자들은 이 문제와 관련하여 여러 국가와 지역에서 진행되고 있는 현황에 대해 아시아선주대표자회의 전체가 인식을 같이 하는 것이 매우 중요하다는데 동의하였다. 또한 위원회 대표자들은 독점금지법 면제제도 폐지를 추진 중이거나 검토 중인 국가의 관련 당사자에게 면제제도의 필요성을 이해시키는데 필요한 조치를 취해야 한다는데 의견을 같이 했다.

▶ 기타 이슈

해운경제검토위원회에서는 미국이 늦어도 2012년 7월까지의 외국 선적항에서 「방사선탐지장치」와 「비투과이미지생성장치」를 이용, 모든 자국입항 컨테이너에 대하여 전수검사를 시행한다는 법률이 최근 채택되었음이 보고되었다.

대표자들은 이 법률이 전수검사의 실현가능성 및 새로운 장비의 구입문제 등 실행 단계에서부터 수많은 문제점을 포함하고 있다고 우려를 표명하였다. 특히, 위원회는 이런 식의 가상적 억측이 불러올 수 있는 국제적인 서플라이체인상의 막대한 차질 같은 최악의 시나리오를 피해야 한다고 강조하였다.

아울러 대표자들은 해적, 무장강도 문제 및 해운관련 WTO 교섭 현황 등 최근에 거론되고 있는 기타 현안에 대해 의견을 교환하였다.

# 10개 국적외항선사 '무역의 날'에 30억\$ 등 수출탑 수상 STX팬오션 30억\$, 대한해운 9억\$ 등 실적에 따라 받아



산업자원부와 무역협회는 11월30일 서울 삼성동 코엑스 오디토리움에서 노무현 대통령과 김영주 산자부장관, 이희범 무역협회장 등 각계 인사 1000여명이 참석한 가운데 '제44회 무역의 날' 기념식을 가졌다.

'무역 7000억달러 달성, 희망찬 대한민국'이라는 주제로 열린 이날 행사는 주제 영상상영과 수출 유공자 포상 등의 순으로 진행됐다.

올해 연말까지 수출과 수입액은 각각 3670억 달러,

3520억 달러로 전체 무역액은 7190억 달러를 기록, 무역 100억 달러 달성 33년만에 7000억달러를 넘어선 것으로 무역협회는 예상하고 있다.

무역규모가 7000억 달러를 넘는 것은 한국이 세계 11번째다. 이 가운데 자국 생산품보다는 중계무역 중심인 네덜란드, 벨기에를 제외하면 실질적으로는 9번째다.

이날 기념식에서는 삼성전자가 처음 제정된 450억

달러 수출의 탑을 받는 등 모두 1289개사가 100만달러 이상 수출의 탑을 받았으며, STX팬오션, 대한해운, 대보해운, 티피씨코리아, 남성해운, 선우상선, 에스에이치마린, 삼호해운, 거영해운, 동진상선 등 총 10개 국적 선사들도 받았다.

이로써 STX팬오션은 작년 20억불 수출탑에 이어 올해에는 30억불 수출탑을 받게 됐으며, 대한해운은 작년 6억불 수출탑에 이어 올해에는 9억불 수출탑을 받게 되었다. 대보해운은 작년 1억불에 이어 올해에는 2억불의 수출탑을 받게 되었으며, 남성해운과 선우상선은 작년 7000만불 수출탑에서 올해에는 1억불 수출탑을 받게 됐다. 또한 삼호해운은 작년 2000만불 수출탑에 이어 올해에는 3000만불 수출탑을, 거영해운은 작년 1000만불 수출탑에서 올해에는 2000만불 수출탑을 받게 된다.

티피씨코리아와 에스에이치마린과 동진상선은 올해 처음으로 수출의 탑을 받게 되는데, 티피씨코리아는 2억불 수출탑은, 에스에이치마린은 5000만불 수출의 탑을, 동진상선은 2000만불 수출탑을 받게 된다. 반면 산업포장을 신청한 STX팬오션의 이종철 대표이사의 결과는 아직 나오지 않았다.

'무역의 날'은 지난 1964년 우리나라가 최초로 수출 1억달러를 달성한 11월 30일을 기념해 매년 개최되는 행사로 올해로 제 44회를 맞이하고 있다. 무역의 날 기념식에서는 수출증대, 무역진흥에 기여한 기업이나 단체에게 수출 실적에 따라 수출의 탑이 수여되고 있으며 또한 유공자에게도 그 공로에 따라 금탑·은탑·동탑산업훈장과 산업포장, 대통령·국무총리·산업자원부장관·한국무역협회장 표창 등이 수여되고 있다.

지금까지 무역의 날에는 주로 제조업체를 대상으로

정부포상이 수여돼 왔으나, 최근 서비스산업이 수출산업으로서 국가경제에 차지하는 비중이 확대됨에 따라 서비스산업 육성 차원에서 대표적인 서비스 수출산업인 해운업까지 확대됐다. 2005년에는 해운업계를 대표해 한국선주협회가 대통령표창을 수상한바 있으며 작년 무역의 날에서는 한진해운이 50억불 수출의 탑을 수상했고, 현대상선은 30억불을, STX팬오션은 20억불의 수출의 탑을 수상했다. 그리고 대한해운이 6억불 수출의 탑을, 유코카캐리어스가 5억불, SK해운과 흥아해운이 각 3억불, 고려해운이 2억불, 대보해운이 1억불의 수출의 탑을 수상했다. 남성해운과 선우상선이 각 7000만불, 거영해운과 범주해운, 삼호해운, 인터해운, 천경해운이 각 2000만불, 거영해운과 쉬핑팬드가 각 1000만불, 새한가스선과 타임머천마린이 각 500만불, 대호상선이 300만불 수출의 탑을 수상했다.

한편 수상자 수출실적은 작년 7월1일부터 올해 6월 30일까지 1년간 실적으로, 국내 수출입 화물의 운임수입중 외국인으로부터 받은 수입, 삼국간 운임수입, 대선수입중 외국인에 대한 선박 임대수입, 국적선사가 직접 운영하는 국내터미널 운영수입중 외국선사 화물의 하역료, 국적선사가 외국에서 운영하는 터미널에서 발생하는 모든 수입이 포함됐다.

[수출의 탑 수상 업체 명단] △30억불 : STX팬오션(작년 20억불 수상) △9억불 : 대한해운(작년 6억불 수상) △2억불 : 대보해운(작년 1억불 수상), 티피씨코리아(신규) △1억불 : 남성해운(작년 7,000만불 수상), 선우상선(작년 7,000만불 수상) △5,000만불 : 에스에이치마린(신규) △3,000만불 : 삼호해운(작년 2,000만불 수상) △2,000만불 : 거영해운(작년 1,000만불 수상), 동진상선(신규)

# 한국선주협회, 여수엑스포 유치기원 출정식 개최

## 해양수산부, 외교부, 여수엑스포 유치위원회 후원



한국선주협회는 11월14일 19:00-21:30 서울 잠실 올림픽공원 올림픽홀에서 해양수산부, 외교통상부, 2012 여수엑스포 유치위원회 등의 후원하에 “희망의 돛 출정식 및 한마음 콘서트” 행사를 개최했다.

이날 행사에서 이진방 한국선주협회장은 개회사를 통해 “오늘, 우리는 2012년 여수세계박람회 유치를 위한 우리 국민들의 결연한 의지와 염원을 담은 ‘희망의

돛’을 출범시키기 위하여 한마음 한뜻으로 이 자리에 모였다”고 말하고, 우리의 소망을 실은 ‘희망의 돛’이 오대양의 험난한 풍파를 헤쳐 나가 육대주 곳곳을 누비며 세계박람회 회원국가들의 표심을 사로 잡을 수 있기를 간절히 바란다”고 강조했다.

이 회장은 또 “세계박람회는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 ‘경제·문화 월드컵’으로서, 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과와 함께 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”며, 11월26일 파리에서 열리는 세계박람회 총회에서 여수가 개최지로 결정되어 해양선진국을 향한 우리 모두의 소망이 이루어 지기를 소망했다.

협회는 해양을 주제로 추진되는 여수박람회 유치를 위해 해양수산관련 업(단)체로서 지난 10월19일 유치위원회와 유치후원협정을 체결한데 따라 서울 시민 속으로 자연스럽게 박람회 유치 열기를 확산할 수 있도록 대규모 이벤트 행사를 추진했다.

특히 이날 행사에서는 희망의 돛 전달식과 퍼포먼스 등 과 함께 M-net 방송과 공동으로 한마음콘서트도 열린다. 콘서트에는 슈퍼주니어, M(이민우), 윤도현밴드(YB), 강진 등이 출연했다.

이날 행사에는 한국선주협회 이진방 회장을 비롯하여 강무현 해양수산부 장관, 이인기 국회 여수박람회 유치 특별위원회 위원장, 김호영 외교통상부 차관, 김영록 전라남도 행정부지사, 오현섭 여수시장, 정찬용 여수세계박람회유치 부위원장, 외항해운업계 대표와 항만업계 대표, 해양수산단체장, 그리고 일반시민 등 2,000여명이 참석했다.

# 세계박람회 유치, 10년간 도전끝에 결실을 맺다!

## 2012 여수세계박람회 유치신청에서 성공까지



2007년 11월 27일 모두가 잠든 새벽 5시, 종로구 계동에 위치하고 있는 해양수산부 청사의 불은 밤새 꺼지지 않았다. 해양수산부 및 해양수산 관련기업의 임직원 1,000여명은 매서운 날씨에도 불구하고 청사 앞에 모여 프랑스 파리에서 낭보가 전해오기만을 초조하게 기다리고 있었다.

“여수! 꼬레아!”

우리나라 여수가 27일 새벽 5시 50분(이하 한국시간) 프랑스 파리 팔레 데 콩그레 (Palais des Congres) 컨벤션 센터에서 개최된 세계박람회(BIE) 총회에서

2012여수세계박람회 유치국으로 확정되는 순간 해양수산부 청사앞은 일순간 흥분의 도가니로 바뀌었다. 축포가 터지고 일부 직원들은 감격에겨운 눈물을 흘리기도 했다.

해양수산부 직원들과 해양수산인들이 이번 2012여수세계엑스포 유치성공에 임하는 감회는 남다르다. “해양입국”의 기치아래 해양수산부가 발족한 그 이듬해인 1997년, 바다를 주제로 여수세계박람회를 유치 신청한 이후 근 10년 가까운 노력의 결과가 비로소 그 결실을 맺었기 때문이다. 특히 2002년 중국 상하이와

4차 투표까지 가는 치열한 접전 끝에 석패한 쓰라린 경험을 이미 경험한 바 있는 해양수산부 직원들의 긴장감은 그 어느 누구보다 컸으며 2012 여수세계박람회 유치가 확정되는 순간 신설부처로서의 여러 가지 어려움을 극복해온 10년간의 노력이 주마등처럼 스쳐 갔기 때문이다.

2005년 3월, 2012 여수세계박람회 준비기획단을 관계부처 합동으로 해양수산부내 설치한 이후 해양수산부는 결코 두 번 울지 않는다는 결의 아래 5년 전 실패를 타산지석으로 삼아 여수세계박람회 유치를 위하여 철저한 준비를 해 왔었다. 준비기획단을 통해 2012 여수세계박람회의 기본사업계획을 수립함은 물론 2006년 5월 유치위원회를 구성했다.

해양수산부는 2012 여수세계박람회의 주무부처로서 유치위원회에 대한 예산과 인력을 적극 지원하여 왔다. 특히 유치위원회의 5급 이상 간부직원 24명(위원장 및 부위원장 제외)중 11명의 핵심인재를 파견함으로써 중추적 역할을 수행하여 왔고 2007년 7월부터는 유치위원회와는 별도로 해양수산부내 전담 태스크 포스를 발족시켜 유치활동을 측면 지원했다.

특히 강무현 장관은 지난 5월 장관 취임이후 총 5차례에 걸쳐 아프리카, 유럽 등 무려 19개 BIE 회원국을 뛰어 다니며 해외 유치활동을 전개했다. 이중 11개국이 모로코의 텃밭인 아프리카와 지중해 지역의 국가로서 모로코의 이슬람권 및 아프리카 연합이라는 감정적 호소에 대응, 경제협력 등 실질적인 측면을 부각시켜 BIE 회원국의 지지표를 꾸준히 확보해 왔다. 한편, 이은 차관을 비롯한 고위 간부들도 아프리카와 남태평양 국가를 대상으로 유치사절단으로 파견되어 유치활동을 왕성하게 전개한 바 있다.

국적선사 및 원양어업기업 등 해양수산업·단체들도 유치 활동에 일익을 담당했다. 동원산업 김재철 회



장은 유치위원회 위원장으로서 유치활동의 선봉장으로 활약하였으며 현대상선, 한진해운, 대한해운 등 글로벌 네트워크를 가진 국적선사도 유치사절단에 동참함은 물론 BIE 회원국내 현지법인 등을 통하여 물밑 유치활동을 적극적으로 펼친 바 있다.

이와 함께, 선주협회, 항만물류협회, 컨테이너부두공단 등 해양수산관련 업·업체들은 여수세계박람회 국내홍보와 지난 9월 개최된 제2차 세계 심포지움 개최를 위해 약 40억원의 후원금을 기탁한 바 있다. 특히, 선주협회는 포털 사이트 다음과 공동으로 여수세계박람회 유치기원 희망메시지 접수 이벤트를 주관하고 전국 5대도시를 순회하는 희망의 뜻 한마음 릴레이를 전개하는 등 범국민적 여수세계박람회 유치 붐 조성에 기여했다.

해양수산부는 여수세계박람회 유치가 성공함에 따라 그동안 유치활동 중심조직을 박람회 준비조직으로 조속히 재편하는 한편, 가칭 “2012여수세계박람회지원특별법” 제정을 추진하여 박람회 준비를 차질 없이 이행할 계획이다. 아울러 해양을 주제로 한 여수세계박람회가 명실공히 우리나라 해양산업의 경쟁력을 한 단계 업그레이드시키는 계기가 될 수 있도록 해양환경보전, 해양자원개발 등 해양수산업 창출을 위한 정책적 노력과 예산지원을 배가할 계획이라고 밝혔다.