

한국선주협회 2008년도 사장단 연찬회 성황리에 끝나 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의



한국선주협회(회장 이진방)는 6월 20일, 21일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2008년 사장단 연찬회를 갖고, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 협의했다.

외항해운업계 CEO와 임원, 그리고 국토해양부 관계자 등 100여명이 참석한 가운데 열린 이번 연찬회에서는 먼저 사무국으로부터 올 상반기 주요업무 추진실적과 하반기 업무계획을 보고받은 뒤 탁승문 포스코경영연구소 철강연구센터장으로부터 '세계자원전쟁의 향방과 시사점'을 주제로 한 특강을 들었다.

특히, 첫날 개회식에서 한국선주협회 이진방회장은 인사말을 통해 "세계경제는 미국발 서브프라임

모기지 여파로 인한 세계금융시장 불안과 국제유가의 고공행진으로 당초 예상했던 것보다 더욱 침체되는 양상을 보이고 있다"고 밝히고, "고유가로 인해 정기선사들이 유가할증료를 인상하는 등 대책마련에 부심하고 있으나, 이를 만회하는데 한계가 있는 것 같아 마음이 무겁다"고 강조했다.

이 회장은 또 "한국상선대의 국제경쟁력 제고를 위해 도입한 톤세제도가 시행 3년차를 맞으면서 한국상선대가 크게 증가하는 등 당초 도입목적대로 착실히 운영되고 있는데도 일몰제를 적용받게 돼 걱정스럽고 해기사 수급문제도 시급히 해결해야 할 과제라고 생각한다"며, "따라서 오늘 이 모임에서 이러한 문제들에 대해 심도있게 토의하고, 해결방안을 마련할 수 있도록 여러분들의 적극적인 의견

개진을 당부한다”고 말했다.

이어 사장단은 정책분야를 비롯하여 선원·선박 분야, 정기선 분야, 부정기선분야 등 4개 분임조로 나누어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누었다.

그리고 둘째 날인 6월 21일에는 국토해양부 김춘선 물류항만실장과 지희진 해운정책과장 등이 참석한 가운데 각 분임장들이 전날 토의한 분임토의결과를 발표했다. 각 분임별 결과발표 후 국토해양부 이상진 해사안전정책 과장이 항만국통제(PSC)를 중심으로 최근의 해사안전정책에 대해 설명했다.

분임토의에서 논의된 시장동향과 전망, 그리고 대정부 건의사항 등으로 압축된 분임토의 결과는 다음과 같다.

■ 제1분과 : 정책분야(분임장 : SK해운 이정화 사장)

▶ 해운세제 일몰제 적용대책

톤세제도, 제주선박등록특구제도, 국제선박등록제도 등 해운산업의 국제경쟁력 강화를 위한 핵심 지원제도가 일몰제 시행으로 2009년 존폐의 기로에 서게 되었다.

이에 한국선주협회는 각종 해운세제의 일몰제 적용 제의를 위하여 해양수산개발원 및 조세연구원과 5월부터 연구용역을 추진 중에 있으며 일몰제 적용 제외 등 해운세제 개선을 위해 노력하고 있다.

해운세제 중 특히 톤세제도는 시행되자마자 폐지될 위기에 놓여있어 이에 대한 대책개발이 무엇보다 시급하며, 설득력 있는 논리를 개발하고 객관적인 자료로 설득할 필요가 있다.

주요국에서는 톤세를 대부분 실시하고 있고(17개 국가 시행 중), 전 세계선대의 40%가 톤세 적용을 받고 있다. 일본은 가장 최근 톤세제를 도입하였으



며, 영국 등 도입국들 대부분은 5년 단위로 연장하고 있다.

따라서 해운이 국가경제에 전체에 기여한 긍정적 효과분석과 함께 선진해운국에 비하여 아직 부족한 구조적 문제점들을 해결하기 위해서 해운세제 감면, 비과세가 유지되어야 한다는 논리 개발이 필요하다.

즉, 선박금융 등 해운관련 산업의 발전, 한국인 선원의 유지·양성을 위한 자금조달 필요성과 톤세로 인한 이익을 선박 재투자 비용으로 전환하는 등의 조치 시행 등을 적극 알릴 필요가 있다.

▶ 국적취득부나용선 용선료의 원천징수 대책

BBC/HP의 용선료는 원천징수 대상에서 지금까지 제외되어 왔다. 지난 1983년 장기할부조건 선박취득으로 보아 국외법인소득 원천징수 대상에서 제외되는 것으로 유권해석이 내려졌다.

그 후 1993년 개정 법인세법 시행령에 따라 BBC/HP도 “장기할부조건” 매매에 포함시켜 법제화 되었다. 하지만, 일부 회원사의 2007년 정기감사에서 BBC/HP 계약의 중요한 부분이 국내에서 결정되었으므로 국내원천소득의 범위에 해당된다고 지적하고 소급하여 과세함에 따라 협회에서 이의를 제기하여 철회되었다.

하지만, 동 사안에 대하여 불씨가 여전히 남아있

으므로 BBC/HP가 원천과세 되지 않도록 과세당국에 설득하고 건의할 필요가 있다.

▶ 근해항로 안정화 대책

대만은 중국-대만 연근해를 내항으로 규정하여 중국, 대만 국적선사가 아니면 취항을 금지하고 있다.

이에 반해 한-일항로의 경우는 해주 측에서 독과점에 관한 법률이 선사에 적용되도록 강력히 주장하고 있으며, 법개정을 요구하고 있다. 이밖에도 한중항로의 개방으로 중국선사들의 잠식이 우려되고 있다.

따라서 근해항로 취항선사들은 협의체를 통하여 선사의 의견이 모아지면 이를 반드시 준수하여 운임회복을 도모해야 한다. 또한 연료유 절감을 위해 경제속도로 선박을 운항하고, 선복을 줄이는 등의 노력이 필요하다.

아울러, 항로 개방시기를 최대한 늦춰 근해항로에 취항하고 있는 국적선사들의 재산성이 더 이상 악화되지 않도록 지원해야 한다.

▶ 유가상승이 해운업계에 미치는 영향

최근 유가가 급등함에 따라 해운업계의 재산성이 악화되고 있다. 특히, 운항속도가 빠른 컨테이너 선사들은 더욱 심각한 문제를 겪고 있으며, BAF를 적용한다 하더라도 다른 surcharge 등을 포함하여 일괄운임을 적용하고 있으므로 유가상승에 대한 보전을 받기 어려운 실정이다.

전용선의 경우 장기용선계약에 따라 유가상승분에 대

한 원가를 해주로부터 보전받고 있으나, open market에서는 유가상승분을 보전 받지 못하는 애로사항이 있다. 1978년 오일쇼크 때 보다는 지금 상황이 다소 견딜만한 것은 사실이다.

하지만, 이에 대한 뚜렷한 대응방안이 없는 상황이다. 대응방안 가운데 벅커헛지방안이 유일한 대안인데 이는 잘못될 경우 손해가 막심하다는 위험성을 내포하고 있음에도 불구하고 검토할 필요는 있다.

그리고, 개별선사에 맞는 개별적인 노력이 현재 단계에서는 가장 필요하다. 아울러, 선협 차원에서는 유가 상승 등에 대한 유익한 정보를 회원사에 배포할 수 있는 시스템을 시급히 구축해야 한다.

기술적인 유류 절감 시스템(엔진 교체)에 대해서는 아직 어떤 것이 옳다고 판단하기 어렵다. 또한, 사우디아라비아에서 조만간 개최되는 에너지 장관 관련 CEO 회의를 예의 주시해야 한다.

▶ 기타 건의사항

△ 내항선 선원의 경력 미인정에 관한 사항 : 내항선이라도 외항 운항 할 경우 SOLAS 규정의 적용을 받고 있음에도 불구하고 선원경력을 인정받지 못하고 있다. 따라서 선원수급 개선차원에서 이를 인정토



록 정부에 관련규정의 개정을 개선할 필요가 있다.

△ 외항선 등록기준 5,000G/T 완화에 관한 사항 : 외항화물운송사업체의 등록기준을 완화하여 제도권으로 진입할 수 있도록 관련규정을 개선해야 한하며, 이는 중소형선사에 대한 정책적 배려로서 반드시 필요하다.

△ 중소형 선사 분과/협의회 설치 : 협회에서 중소형 선사들을 위해 노력하고 있으나, 다양성과 특수성을 반영하는데에는 한계가 있다. 따라서 중소형 선사의 다양성과 특수성을 살릴 수 있도록 중소형선사협의회나 분과위원회를 설치하여 이들 선사들의 입장이 정책에 반영될 수 있도록 배려해야 한다.

한편, 정책분야 분임토의에는 분임장인 이정화 사장을 비롯하여 동림탱커 홍명재 사장, 두원상선 이석기 사장, DMC해운 김성기 사장, 삼호해운 양희권 사장, 신성해운 신용경 전무, 엠이씨해운 배창호 사장, 조강해운 오학균 사장, 키스코해운 강요왕 사장, 하나마린 강석심 사장, 국토해양부 지희진 과장, KMI 김형태 본부장, 선주협회 조봉기 부장, 문준영 차장, 이주현 사원, 배중호사원이 참여했다.

■ 제2분과 : 선원·선박 분야(창명해운 이경재 사장)

▶ 선원문제에 대한 진단

전 세계적으로 선원문제가 그 어느 때보다 심각한 것에 대해 모두가 공감하였으며, 특히 해기사의 부족현상은 더욱 심각하다는데 인식을 같이 하였다. 더구나, 신조선의 대량도입으로 향후 선원문제는 더욱 심각한 국제적 이슈로 부상할 것으로 예상된다.

또한, 선종별 수급불균형 심화되고 있다. 전반적인 선원부족 현상 가운데에서도 특히, 중소형 선사의 선원구인난은 한계에 달하고 있다는데 모두가



공감하였다.

중소형선사들은 임금을 많이 올려도 선원들의 승선기피로 선원 구하기가 어려울 뿐만 아니라 겨우 구하더라도 자질이 떨어지는 선원이 대부분이어서 매우 불안한 상태이다.

▶ 선원문제에 대한 대책

△ 선원양성을 위한 노력 : 국내외 선원 양성을 위한 즉각적이고 실천가능한 방안을 마련하여 추진하여야 한다.

△ 국내 선원 양성 확대 : 선주협회가 마련한 국내 선원 양성방안을 적극 추진하는 것이 필요하다. 즉, 국내 선원양성 확대를 위해서는 현재의 정규 해사교육기관 이외의 선원자원의 적극적인 활용이 필요하다.

이를 위해 육상에 있는 해기사들을 재교육 하여 선원으로 활용하고 해양대 일반학과 학생을 대상으로 승선과목 학점 취득한 후 선원으로 활용할 수 있도록 하며, 특히, 승선학과 보다는 비승선학과 학생들의 교육에 치중하고 있는 해양대학이 본래의 목적대로 승선학과 학생양성에 주력하도록 촉구하기로 하였다.

일반대학생을 해기사로 교육시킬 수 있게 해양대

학에 전수과정설치를 선협을 통해 정부에 건의키로 했다. 또한, 국내 해기사 양성기관을 전국에 많이 설치하여 줄 것을 선협을 통해 정부에 건의키로 했다.

해양대 등의 단기양성과정 또는 전수과정 교육기간이 너무 길면 실효성이 떨어질 수 있으므로 교육기간은 1년 정도(좌학 6개월 + 실습 6개월)가 적당하다.

그리고, 해양대를 졸업한 여학생도 승선할 수 있는 환경을 조성해야 하며, 해군 예비역의 해기사 면허 취득 절차를 간소화 하여 해군제대자를 적극 활용해야 한다.

한편, 급하다고 무차별적으로 선원을 양성하여 자질이 저하되어서는 안 된다는 데에 모두가 인식을 같이했다. 그러므로 공급도 중요하지만, 자질있는 해기사 양성을 위해서는 직업의식을 가진 사람이 선원이 될 수 있도록 환경을 조성키로 했다.

△ 외국 해기사 양성 방안 : 국내선원 양성과 병행하여 외국인 해기사 양성에도 노력하여야 한다. 이를 위해 선주협회가 주관하여 해외현지에 선사들이 공동으로 선원을 양성하는 방안을 적극 추진하여야 한다.

또한, 외국 해양대 학생들의 실습을 적극 지원하여 국내승선을 유도하고, 현지 학생에게 장학금을 지원하거나 선주협회가 주관하여 선사공동으로 외국에 투자하는 방안 등을 적극 검토키로 했다.

△ 기타 사항 : 해사고 학생을 적극 활용할 수 있는 방안을 모색키로 했다. 아울러, 해기사면허시험을 수시로 시행하여 줄 것을 정부에 건의키로 했다. 그리고, 현재 추진 중인 해기면허개편(안)이 선원확보에 긍정적으로 작용할 수 있도록 해야 한다는데 인식을 같이했다.

△ 해운산업 및 선원직에 대한 적극적인 홍보 : 선원에 대한 사회적 인식제고가 긴급하며 이를 위

해 선원직에 대한 적극적인 홍보가 필요하다는데 인식을 같이했다.

△ 선원가족에 대한 우대 : 해운기업이 육·해상 직원을 채용할 때 선원가족을 우대하기로 합의하였다.

▶ 안전분야

△ PSC : 선급의 사전점검제도를 적극 활용하기로 했다. PSC문제에 대해 선사 사장단 공감대 형성하여 PSC 지적을 저감을 위해 공동으로 노력하기로 했다.

한편, 선원·선박분야 분임토의에는 분임장인 이경재 사장을 비롯하여, 대보해운 노재영 사장, 유코 카캐리어스 박성준 전무, 이현세 부장, 지성해운 성찬훈 사장, 동원해운 조승범 사장, 대림H&L 기의석 사장, TPC KOREA 정신중 사장, 쉬핑랜드 이희선 사장, 진양해운 홍승두 사장, K P&I 박범식 전무, 국토해양부 이상진 과장, 황의선 사무관, 홍상표 사무관, KMI 이호춘 책임연구원, 선주협회 황영식 부장, 방수일 부장, 김세현 과장, 김경훈 대리, 이준호 사원이 참석하였다.

■ 제3분과 : 정기선 분야(분임장 : 태영상 선 박영안 사장)

▶ 정기선 해운시장 동향 및 전망

글로벌 해상물동량은 계속 증가할 것으로 보이며 특히 중국, 인도, 러시아 등의 원자재수요 물량 지속이 예상된다. 하지만, 향후 선박증가로 인한 선박과잉과 고유가 등으로 수익성 악화가 우려된다.

한편, 한일항로는 원활한 실링제 시행을 바탕으로 운임이 회복되고 있으며, 하반기에도 한신항로 구조조정 등으로 양호할 것으로 예상된다.

또 동남아항로는 상반기 물동량 증가로 운임이 다소 회복되었으며, 하반기에는 유류할증료 분리징

수를 추진할 예정이다.

그러나, 한중항로의 경우 수입항로는 비교적 안정적인 반면, 수출항로의 경우는 특단의 조치가 없는 한 운임회복이 어려운 상황이다.

▶ Feeder 전용부두 확보 절실

한중일 물류네트워크에서 소형선박을 이용한 수시서비스가 필수인 만큼, 피더전용부두 확보는 중소형선사의 채산성 개선을 위해 시급한 과제이다.

40% 이상이 환적화물인 부산항의 경우 피더전용부두 확보는 반드시 필요하다. 그러므로 협회 차원에서 이 문제가 해결될 수 있도록 노력해야 한다.

▶ 선원 확보문제

화물확보 보다 선원확보가 더 심각한 상황으로 전개되고 있다. 선원수요에 능동적으로 대처할 수 있는 단기 선원육성방안 마련이 절실하다. 협회 차원에서 이 문제가 해결되도록 적극 노력해야 한다.

▶ 정기선해운에 대한 독점금지법 관련 대응

최근 세계적으로 정기선해운에 대한 독점금지법 예외적용 철폐 움직임이 확산되고 있다. 정기선 항로의 협력활동에 대한 규제 폭이 어느 정도인지 면밀히 검토해야 한다. 협회 차원에서 각 지역, 국가마다 상이한 경쟁법 규정에 대한 면밀한 검토가 필요하다.

▶ 고유가 문제와 대국민 해운홍보

항공은 유류할증료 징수, 육송은 화물연대 운송 거부와 운송료 인상 등 고유가 문제를 국민적 관심을 이끌어내어 대응하고 있다. 하지만, 화물연대 파업으로 인한 가장 큰 피해자가 선사가 될 수 있는데 국민적 관심은 매우 낮은 편이다.

더구나 하주사무국은 고유가로 인한 국제해상운임 인상으로 무역업체들의 경쟁력이 크게 저하되고

있는 점을 중점적으로 홍보함으로써 선사들이 선의의 피해를 입고 있다.

해운기업들의 어려움을 국민들에게 적극 알려야 한다. 이를 위해 협회 차원에서 적극적인 대국민 홍보활동을 전개해야 한다.

▶ 국적선사간 협력방안

2009년 한-중항로 컨테이너시장이 개방될 예정이다. 합리적인 수준의 소석률 유지를 위해 선사간 신뢰를 바탕으로 항로별로 선적물량 할당제, 최저운임제, 선대조정 등 효율성을 높일 수 있는 대안이 필요하다.

특히, 선복과잉항로를 중심으로 국적선사간 협조체제 구축이 절실하다. 아울러, 중국 틈새시장 개척을 위한 중소형 선사간 컨소시엄 전략도 필요하다.

세계경제 침체, 고유가, 선박공급 과잉 등 어려운 여건을 극복하기 위하여 대형선사의 리딩과 선사간 협조가 중요하며, 사장단 연찬회가 상호 신뢰회복을 위한 좋은 기회이다.

▶ 일-대만항로 대책마련

한-일항로에 대만선사들이 취항하고 있는데도



불구하고 일-대만항로에 우리나라 선사들의 취항을 금지시키고 있다. 협회 차원에서 일-대만항로가 개방될 수 있도록 시급히 대책을 마련해야 한다.

한편, 정기선분야 분임토의에는 분임장인 박영안 사장을 비롯하여 고려해운 박정석 사장, 동영해운 김병래 사장, 범주해운 윤창오 부사장, 씨앤라인 황정규 사장, 장금상선 정태순 사장, 천경해운 염윤식 부사장, 한성라인 고순영 사장, 한진해운 김성영 상무, 현대상선 양승인 상무, 흥아해운 김태균 사장, 국토해양부 이상영 사무관, 이상길 사무관, KMI 전형진 부연구위원, 선주협회 이철중 차장, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 박익훈 대리, 황해정기선사협의회 문주일 국장, 정영수 차장, 한국근해수송협의회 김근홍 국장, 윤상욱 사원이 참석했다.

■ 제4분과 : 부정기선 분야(분임장 : 화이브오션 조병호 사장)

▶ 부정기선 해운시장 동향

BDI 지수는 2008년 5월 중순 1만1700 포인트로 고점을 기록했으며, 이후 1개월 이상 1만 포인트 수준을 유지했다. 하지만, 6월 중순들어 1만 포인트 이하로 급격히 하락하였다.

시황 하락요인은 중국의 수입자제와 투기자금의 이익실현 후 시장 이탈, 지수 급등에 따른 반발심리 등을 들 수 있으나, 뚜렷한 하락요인은 없는 것으로 분석되고 있다.

사실상, 중국 철광석 재고량이 최근에 8,000만톤에 육박함으로써 정부에서 수입을 억제시키고 있고, 더구나 중국 정부에서는 북경올림픽을 전후하여 경기장 주변의 공장가동을 규제하고 있어 시장에 부정적인 영향을 끼치고 있다.

또한, 중국 경제의 인플레이 우려에 대한 금융권의

대출규제도 원자재 도입에 악영향을 끼치고 있으며, 각국의 원자재 재고량 증가도 부담으로 작용하고 있다.

한편, 올 상반기 중 부정기선 해운시장이 강세를 보인 것은 4,5년전 중국의 철강생산량 1억5천톤이었으나 최근 5억톤으로 증가했으며, 신조선 인도량 각국 조선소 사정으로 지연되면서 선박수급이 당초 예상보다 양호했기 때문으로 판단되고 있다.

▶ 향후 부정기선 해운시장 전망

전반적으로 부정기선 시황은 오는 2010년까지 강세를 유지할 것으로 전망되었다.

이는 신조선 공급량이 당초 예상보다 크게 증가하지 않을 것으로 예상되는데다, 중국과 인도 등의 원자재 수요가 지속될 것으로 예상되기 때문이다. 특히, 각국 조선소의 벌크선의 신조인도량 지연도 해운시황 강세에 일조할 것으로 분석된다.

따라서 2008년에는 평균 BDI가 8,000포인트를 유지하고, 2009년에는 6,000포인트 수준을 유지할 것으로 전망된다. 이는 중국의 경제성장 지속과 인도의 수송수요 증가, 신조선의 인도지연 등으로 큰 폭의 하락은 없을 것으로 예측되고 있는데 따른 것이다.



하지만, 산이 높으면 골이 깊듯이 향후 시황하락 폭이 예상외로 클 것이란 전망도 나왔다.

특히, 미국의 모기지 여파에 따른 세계금융시장 불안과 인플레이션 확산으로 인한 구매력 감소 등 불안요인이 상존하고 있기 때문이다. 따라서 시황 폭락에 대비한 리스크 관리가 무엇보다 중요하다.

▶ 해운시황 불확실성에 대한 리스크 대비책

2010년까지의 시황전망을 긍정적으로 보는 것보다는, 여러 가지 변수를 고려하여 총체적으로 대비해야 한다. 최근 시황흐름을 고려할 때, 향후 전망이 매우 불투명하므로 신규 투자에 신중을 기해야 한다.

따라서 당분간 시장 움직임을 예의주시할 필요가 있다. 특히, 불확실한 미래에 대비한 리스크 관리를 위해서는 무엇보다도 현금확보가 필수적이다.

또한, 원자재가격 급등, 인플레이션 확대 등 최근 시장상황은 부정기선 시황 조정국면 진입에 대한 조짐으로 지적되기도 했다.

한편, 부정기선 분임토의에는 분임장인 조병호 사장을 비롯하여, 씨앤상선 이인원 사장, 우양상선 김동식 사장, 선우상선 정인현 사장, 동아탱커 이종명 사장, 국양해운 정철권 상무, 두양리미티드 한돈석 사장, 금오상선 조정래 사장, 대한해운 김창식 사장, 광양선박 원용진 사장, SW해운 김경득 사장, 파크로드 염은선 사장, 중앙상선 김지영 사장, 글로벌비스 정철수 이사, 국토해양부 김광룡 서기관, 김대수 사무관, 선주협회 양홍근 부장, 김호성 대리, 박효정 사원이 참석했다.

■ 해사안전정책 간담회

이어 열린 해사안전정책 간담회에서 국토해양부 이상진 해사안전정책과장은 최근 기준미달선 퇴출을 위해 IMO에서는 기국, 연안국, 항만국으로서의

국제협약이행실태를 감사하고, 당사국에서는 외국 선박에 대한 PSC 및 자국선박에 대한 FSC를 강화하고 있다고 설명했다.

또한 아·태 PSC위원회에서는 2009년부터 PSC 점검률을 100%상향을 추진하고 있으며 유럽 PSC 위원회에서는 2007년부터 PSC 점검률 100%, 2008년부터 새로운 점검제도를 도입하기로 했다고 전했다.

국적선대의 국제지위향상을 위한 정부대책으로는 출항정지 선박에 대해 선박안전법에서 과태료 부과, 기국통제 및 출항정지 사실 공표 및 관련 단체 통보 등을 행하고 있고, 중점관리대상선박을 지정하여 운영하고 있다고 말했다.

이 과장은 중고선대가 증가하는 상황에서 사회적 물의가 큰 대형해양사고가 빈발하고 있는 것에 대해 해양사고 방지노력과 해운선사의 PSC 대응의 공동노력이 필요하고, 해사안전정책에 대해 공감대 형성, 국제/국내 해상정책의 신속한 전파 전달 등을 위해 해운선사와 정부의 정책협력 필요에 대해 강조했다.

끝으로, 이진방 회장은 폐회사를 통해 “이번 연찬회에서 논의된 사항들이 정책에 반영될 수 있도록 적극 노력하겠다”고 밝히고, “내년에 다시 이 자리에 모일 때에는 우리 해운업계가 한층 더 성숙된 모습으로 재회할 수 있기를 바란다”고 말했다.

한편, 이번 사장단 연찬회 참석자들을 위해 유코카 캐리어스는 20KG의 이천 쌀 100포대, 장금상선은 멀치 100세트, 선우상선은 황태 100세트를 지원했다.

이와 함께 SK해운 이정화 사장은 지난해에 이어 금년에도 SK그룹 연수원인 SK아카데미 강의실과 분임토의실, 그리고 숙소 등 제반시설을 지원했으며, 장금상선 정태순 사장은 한국선주협회 창립 48주년 기념 만찬을 추가지원했다.

우리나라 자원의외교 인력, 기술, 정보 등 총체적으로 부족 포스코경영연구소 탁승문 철강연구센터장 연찬회 주제발표

우리나라는 이웃 나라인 일본과 중국과의 자원의외교에서 상당히 뒤떨어져 있는 등 해외자원개발 부문에서의 직접적인 외교 노력이 시급한 것으로 지적되었다.

이같은 지적은 6월20일 오후 경기도 용인 SK 그룹 연수원에서 실시된 2008년도 한국선주협회 사장단 연찬회의 특별강연 연사로 초빙된 포스코경영연구소 탁승문 철강연구센터장이 ‘세계 자원전쟁의 향방과 시사점’이라는 제하의 특강에서 밝혀졌다.

탁승문 철강연구센터장은 우리나라가 해외자원개발을 최우선의 국정과제로 선정하여 의욕적인 자주개발을 목표로 제시하고 있다고 했다.

우리나라는 2016년까지 원유 및 가스 28%, 광물 38% 달성을 위해 자원의외교에 나서고 있으며 한국 고유의 모델로 패키지형 해외자원개발의 적극적인 추진과 기초역량 확충 그리고 정부와 기업간의 협력 활동을 강화해 나가고 있다고 주장했다.

그러나 탁 센터장은 우리나라의 자원의외교 개발 현실은 인력과 기술, 그리고 정보의 총체적인 부족에 직면하고 있다고 말했다. 정부 부처의 전문성 부족과 민간부문의 인력도 절대적으로 부족하며 외환 위기시 전문인력을 정리한 이후 신규채용을 중단했기 때문이라고 설명했다.

또 해외자원개발 정책의 일관성과 지속성도 결여되어 있다고 주장했다. 그는 지난 1998년부터 2002년까지 해외자원개발 광구 26개를 매각하였으며, 캄뎀유전 인수 사례가 그 좋은 예라고 지적했다.

특히 석유수입의 중동 의존도는 1980년도에 98.8%에서 1990년에 73.7%로 줄었다가 또다시 2006년도에는 82.2%로 늘어났다고 지적했다.

탁승문 센터장은 정부의 일회성 이벤트성 보여주기식 자원의외교가 문제라고 말하면서, 지난 2004년 9월 노무현 대통령의 러시아 방문시 체결했던 자원개발 관련 7건의 양해각서중 가시적인 성과는 1건에 불과하다고 지적했다. 여기에 우리나라의 에너지 과소비 수준도 심각한 상태로 GDP 대비 에너지 소비량은 OECD 국가중 최고의 수준이라고 설명했다.

이에 반해 일본과 중국 등 주변 국가들의 자원개발을 위한 정부측의 노력은 우리나라가 따라갈 수가 없을 정도로 앞서가고 있어 이에 대한 대비책 마련이 절실한 실정이라고 강조했다.

특히 중국의 경우 지역과 광종을 불문하고 무차별 공격적 자원확보를 추진하고 있다고 밝혔다. 중국은 아프리카 자원의외교의 선두주자로 나서고 있다면서 2006년 4월 중국의 원자바오 총리가 이집트, 가나 등 아프리카 7개국을 순방한데 이어 2006년 11월에는 아프리카 48개국 정상을 베이징으로 초청, 중국-아프리카 협력포럼을 개최한 바 있다고 주장했다.

또 중국은 2007년 1월 후진타오 주석이 카메룬 등 8개국 순방에 이어 2007년 5월에는 아프리카개발은행(AIDB) 연차 총회를 상하이에서 개최하는 등 2004년 이후 아프리카에서 시장에 나온 유전광구 70-80%를 독식하고 있다고 강조했다.

이밖에 인도, 일본, 미국, 러시아 등도 앞다투어 아프리카 자원개발 참여에 동참하고 있다고 주장하면서 인도의 경우 금년 4월 아프리카 14개국 정상을 초청, 인도-아프리카 정상회담을 개최하는 등 대규모 경제 지원책을 제시했다고 밝혔다.

한국선주협회 SK그룹 연수원에서 창립 48주년 기념식

모범사원 표창, 해운산업 발전에 기여한 공무원 감사패



한국선주협회(회장 이진방)는 6월20일 경기도 용인 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 외항해운업계 CEO와 국토해양부, 사무국 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 「창립 48주년」 기념식을 갖고 모범사원에 대한 표창장 수여와 함께 해운산업 발전에 기여한 정부 관계자들에게 감사패를 전달했다.

이날 기념식에서 이진방 회장은 인사말을 통해 “협회 설립당시 회원사는 11개사에, 보유선박도 39척, 10여만톤(G/T)에 불과했으며, 외항해운업계의 해운수입도 670만불이 전부였다”고 밝히고, “하지만 반세기가 채 안된 오늘날, 우리 협회 회원사는 145개사로 늘었으며, 외항상선대는 1,983만톤으로 세계 6위의 해운국으로 성장하였을 뿐만 아니라, 해운수입도 365억불로 국가경제에 크게 기여하는

등 국가발전의 성장동력으로서 확고한 뿌리를 내렸다”고 강조했다.

특히, 이 회장은 48주년을 계기로 더욱 심기일전하여 한국해운이 오는 2010년에는 세계 5대 해운강국으로 도약할 수 있도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 이재균 국토해양부 차관은 축사를 통해 “한국선주협회는 그동안 정부와 회원사간의 소통을 원활하게 하고, 가교역할을 충실히 해 냄으로써 위기를 슬기롭게 극복, 우리나라 해운이 세계 6위의 해운국으로 성장하는데 결정적으로 기여했다”고 밝히고, “한국해운의 이러한 성과는 해운업계 관계자 여러분들의 지칠줄 모르는 도전정신과 세계 일류로 우뚝 서겠다는 결연한 의지가 있었기에 가능했다”



며, 해운업계 CEO들에게 감사의 뜻을 전했다.

이 차관은 또 “이러한 성과에도 불구하고, 최근 해운을 둘러싼 여건과 전망은 그리 밝은 것 같지 않다”며, 이럴 때 일수록 더욱 더 기업의 내실을 다지고 리스크를 관리하는 시스템을 구축함으로써 우리 해운산업이 보다 견고해지는 기회가 될 수 있도록 역량을 발휘하여 줄 것을 당부했다.

이날 기념식에서 이진방 회장은 해운산업 발전에 기여한 국토해양부 지희진 과장, 이상진 서기관, 병무청 안용호 사무관에게 감사패를 전달했다.

이와함께 이 회장은 한국선주협회 김경훈 대리와 황해정기선사협의회 정영수 차장에게 표창장을 수여하고, 격려했다.

한편 협회 김영무 전무는 이날 기념식에서 협회 연혁 보고를 통해 “한국선주협회의 모체는 지난 1954년에 설립된 대한선주협회”라며, 한국선주협회의 역사가 실질적으로는 48년이 아니라 54년이라고 강조했다. 김 전무는 한국선주협회 설립이후 대소사와 주요지표 성장수치, 주요업적 등을 보고했다.

[한국선주협회 주요 연혁]

- 한국선주협회 전신은 대한선주협회와 한국대형선주협회임
 - 1954. 4. 20 사단법인 대한선주협회 창립
 - 회원사 11개사 : 대한해운공사, 극동해운, 태창산업, 근해상선, 제일상선, 영풍해운, 풍한산업, 조선상선, 동남해운, 미진산업, 대한석탄공사
 - 회원사 보유선복량 : 약 8만G/T
 - 대한해운공사 선박 전체 선대의 70% 차지
 - 1957. 2. 1 사단법인 한국대형선주협회 창립
 - 회원사 8개사 : 조선상선, 근해상선, 동서해상, 삼익무역, 대양해운, 제일상선, 동남해운, 이안공사
 - 회원사 보유선복량 : 약 1만4,000G/T
- 1960. 6. 20 양 협회 합병 통해 (사)한국선주협회 창립
 - 1960. 5. 20 대한선주협회와 한국대형선주협회 해체
 - 1960. 6. 20 한국선주협회 창립 당시 회원사 11개사
 - 대한해운공사, 극동해운, 근해상선, 대양해운, 동서해상, 동남해운, 대한유조선, 이안공사, 조선상선, 신한해운, 고려해운
 - 회원사 보유선복량 : 39척, 10만953G/T
- 한국선주협회 발족이후 대소사
 - 1964. 4. 17 한국선주협회 부산분실 설치
 - 1974. 8. 9 부산지구협의회 설치
 - 1975. 4. 29 인천지구협의회 설치
 - 1980. 8. 1 국제해운연맹(ISF) 정회원 가입
 - 1981. 3. 1 해운정보센터 발족
 - ※ 한국해운기술원 → 해운산업연구원 → 한국해



양수산개발원으로 발전

- 1986. 4. 1 한국근해수송협회의회 발족
 - 1988. 2. 16 해양오염방제센타 발족
 - ※ 한국해양오염방제조합 → 해양환경관리공단
으로 발전
 - 1990. 2. 1 해상안전연구실 발족
 - 1995. 11. 16 영국 런던에 구주사무국 개설
 - 1996. 10. 1 황해정기선사협의회 발족
 - 1998. 1. 20 IMF 여파로 구주사무국 및 부산
사무소 폐쇄
 - 2001. 4. 11 광양지구협의회 설치
 - 2002. 3. 20 부산사무소 개설
- 한국선주협회 발족이후 주요지표 성장수치
- 회 원 사 : 1960년 11개사 → 현재 145개사
 - 선 복 량 : 1960년 39척, 10만G/T → 현재
740척, 1981만G/T
 - 해운수입 : 1960년 670만달러 → 2007년 365

억달러

□ 한국선주협회 주요업적

- 1967년 화물유보제도 도입 (해운진흥법 제정
공포)
- 1969~1973년 외항해운장려금 및 정기항로 결
손보조금 지원
- 1991년 외국인 선원 (중국교포선원) 고용지침
제정시행
- 1997년 선박도입관세 철폐 및 국제선박등록제
도 도입
- 2002년 제주선박등록특구제도 도입
- 2003년 수출입은행 선박확보자금 지원
- 2005년 선박톤세제도 도입
- 2007년 국적선원의 안정적 고용과 일류해운
국가 도약을 위한 노사정 합의 및 항만노무인
력 상용화 도입

지난해 외항해운업계 해운수입 34조원으로 35.6% 증가 세후당기순이익 1조7,002억원으로 전년대비 45.2% 늘어

지난해 부정기선시황 호황에 힘입어 외항해운업계의 경영실적이 사상 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

한국선주협회가 최근 집계한 「2007년 외항해운업계 경영실적」에 따르면, 우리나라 외항해운등록업체 가운데 협회 129개 회원사의 2007년 해운수입은 총 33조9,751억원으로 지난 2006년의 25조565억원에 비해 무려 35.6% 증가한 것으로 나타났다.

2007년에 우리 외항해운업계의 매출액이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 부정기선화물선시황이 사상 최대의 호황을 기록했기 때문이다.

특히, 2007년 부정기선화물선의 운임지수인 BDI

는 연평균 7,068 포인트로 지난 2006년의 3,188 포인트에 비해 121%가 증가했다. 이와함께 원양정기선시황도 아시아-유럽항로의 컨테이너물동량 증가에 힘입어 전년도보다 다소 개선된 것으로 분석되었다.

그리고, 미국 달러화에 대한 원화가치의 상승도 외항해운업계의 원화 매출액 증가에 기여했다. 미국 달러화에 대한 원화환율은 2006년 연평균 1달러당 955.51원에서 2007년 929.20원으로 원화가치가 상승했다.

이에 따라 2007년 영업이익은 2조72억원으로 지난 2006년 7,897억원에 비해 154.2% 증가하는 등 최고의 실적을 시현하였다.

[2006/2007년도 경영실적 비교]

(단위 : 억원)

구 분	2007년도	2006년도	증감액	증감률(%)
총자산	313,350	237,255	76,095	32.1
총부채	191,885	141,243	50,642	35.9
자기자본	121,100	96,011	25,089	26.1
해운수입	339,751	250,565	89,186	35.6
해운원가	306,879	233,006	73,873	31.7
해운총이익	32,871	17,559	15,312	87.2
관리판매비	12,702	9,662	3,040	31.5
영업이익	20,072	7,897	12,175	154.2
영업외수익	24,201	22,210	1,991	9.0
영업외비용	25,347	16,196	9,151	56.5
경상이익	18,925	13,911	5,014	36.0
세전순익	18,979	14,020	4,959	35.4
법인세	1,870	2,308	▲ 438	▲ 19.0
세후당기순익	17,002	11,712	5,290	45.2

(자료) 한국선주협회

하지만, 외항해운업계의 경상이익은 1조8,925억 원으로 지난 2006년의 1조3,911억원에 비해 36.0% 증가했다. 경상이익 폭이 예상외로 저조한 것은 영업외비용의 대폭적인 증가에 기인한 것으로 2007년 영업외비용은 2조5,347억원으로 전년도에 비해 56.4% 증가한 것으로 집계되었다.

이와 함께 세후당기순이익은 1조7,002억원으로 지난 2006년의 1조1,712억원에 비해 45.2%가 증가하는 등 사상최대의 이익을 시현한 것으로 분석되고 있다.

2007년 외항해운업계의 해운원가는 30조6,879억 원으로 전년도의 23조3,006억원에 비해 31.7%가 늘었다.

이처럼 해운원가가 크게 늘어난 것은 선박보유량 증가와 함께 각종 비용이 증가한데다 용선비용의 증가와 선박연료유 가격이 상승한데 따른 것이다.

한편, 2007년말 현재 외항해운업계의 총자산은 31조3,350억 원으로 지난 2006년의 23조7,255억 원에 비해 32.1% 증가했다.

이는 외항상선대의 증가에 따른 것으로 2007년말 현재 국적외항선사들의 보유선박은 721척, 1,810만 2,741G/T로 전년대비 19.8% 증가했다.

하지만, 외항해운업계의 자기자본비율은 2007년 38.7%로 전년도의 43.0%에 비해 4.3% 포인트 하락했다. 이처럼 자기자본비율이 줄어든 것은 선박 확보로 인해 부채비율이 높아졌기 때문이다.

2007년말 현재 외항해운업계의 부채총액은 19조 1,885억 원으로 전년도의 14조1,243억 원에 비해 35.9% 증가했다. 이에 따라 외항해운업계의 부채비율은 평균 158.5%로 지난 2006년의 132.5%에 비해 26.0% 포인트 상승한 것으로 집계되었다.

한편, 외항해운업계의 부채비율은 우리 경제가 IMF 체제로 편입됐던 지난 1997년말에 7116.9%로 최고치에 달했었다.

[해운수입 추이(원화 및 달러기준)]

(단위 : 억원)

연도	해운수입(억원)	평균환율	해운수입(억\$)
2000	168,075	1130.61	148.6
2001	169,537	1290.83	131.3
2002	157,633	1251.24	126.0
2003	188,210	1191.89	157.9
2004	245,312	1144.67	214.3
2005	247,661	1024.10	241.8
2006	250,565	955.51	262.2
2007	339,751	929.20	365.6

(자료) 한국선주협회

이후 외항해운업계는 선대 구조조정과 경영내실화 등을 통해 지속적인 노력을 기울인 결과 2000년 840.9%, 2003년 556%, 2004년 235.9%, 2005년 170.6% 등으로 재무구조가 크게 개선되었다.

이밖에도 2007년 외항해운업계의 해운수입 33조 9,751억 원을 미국 달러화로 환산하면, 365.6억 달러로 전년도의 266.2억 달러에 비해 39.4% 증가했다. 이는 2007년 연평균 기준환율 1달러당 929.20원을 적용한 것이다.

외항해운업계의 이같은 해운수입 규모는 2007년도 우리나라 상위 수출품목의 수출금액인 반도체 390.4억 달러, 자동차 372.8억 달러, 무선통신기기 304.6억 달러, 조선 277.8억 달러 등과 비교할 때 전혀 손색이 없는 규모로서 국가경제에 크게 기여하고 있다.

외항해운업계의 해운수입은 지난 1972년 최초로 1억 달러를 돌파한 이후 꾸준히 증가하여 1997년에 사상처음으로 100억 달러를 돌파한데 이어 2004년에 200억 달러, 2007년에는 300억 달러를 넘어서는 등 가파르게 증가하고 있다.

한편, 지난 2000년 해운수입이 148.6억 달러에서 2002년 126억 달러로 줄어든 것은 해운시황이 하락한데다 한국상선대의 증가세가 크게 둔화되었기 때문이다.

선협 등 16개 해양수산단체, 해양사고방지세미나 개최 서해안개발에 따른 교통량 변화와 사고요인 분석 등

정부와 민간단체가 함께 해양사고 방지를 위한 대책마련에 나섰다.

한국선주협회와 한국해양수산연수원 등 16개 국토해양 유관단체가 공동주최하고 중앙해양안전심판원(원장 이인수)이 후원하는 제23차 해양사고방지세미나가 이재균 국토해양부 제2차관과 이진방 한국선주협회장 등 500여명의 관련단체 종사자들이 참석한 가운데 6월10일 부산 벡스코 컨벤션홀에서 열렸다.

특히, 이날 세미나에서는 한국해양수산연수원 정대울 교수는 '서해안개발에 따른 교통량 변화와 사고위험요인 분석 및 대책'을, 한국해양연구원 김선영 책임연구원은 '해양사고 방지를 위한 E-Navigation 전략개발 현황 및 활용방안'을, 목포해양대학교 박계각 교수가 '예·부선 운항의 문제점 및 안전관리 방안'을 주제로 각각 발표한 뒤 패널들과 토론하는 형식으로 진행되었다.

이에 앞서 한국선주협회 이진방 회장은 개회사를 통해 "해양사고는 예측하기 어려울 뿐더러 그 피해 또한 가늠하기조차 어렵다는 점에서 해양안전의식 고취의 중요성에 대해서는 새삼 언급할 필요가 없을 것"이라며, 노사, 민관, 산학의 구분없이 모두가 합심하여 노력한다면 해양사고는 예방할 수 있을 것으로 확신한다고 말했다.

이어 국토해양부 이재균 차관은 격려사에서 "23년간 민간 주도로 실질적인 해양사고 예방대책을 마련하여 정책에 반영해 온 것에 대해 높이 평가하

는 한편, 안전한 바닷길의 확보야 말로 세계로 뻗어 나가는 물류해운강국 건설을 위한 국가적 경쟁력"이라고 강조하고 해운·항만·수산분야 종사자들의 해양안전 의식을 높이기 위한 적극적인 노력이 필요하다고 말했다.

주제발표에 나선 한국해양수산연수원 정대울 교수는 서해안 개발에 대한 따른 선박의 안전운항 대책으로 정기적인 준설과 어선 및 여객선에 대한 통제와 지도의 필요성을 강조하고, 공사에 투입되는 예·부선의 증가에 대비하여 이들 종사자에 대한 자격요건 강화할 것과 별도의 교육을 마련할 것을 제안했다.

해양시스템안전연구소 김선영 연구원은 해양사고 예방을 위해 해상교통 분야에 IT기술들을 접목시킨 e-Navigation을 소개하면서 선진국들이 지향하고 있는 e-Navigation에 대한 국가적 차원의 전략개발이 시급하다고 강조했다.

목포해양대학교 박계각 교수는 예,부선의 안전운항 강화방안으로 우리나라 연안해역을 항행하는 예부선을 실시간으로 모니터링하고 감시, 통제할 수 있는 예부선 광역관제시스템을 구축할 것을 제안했다.

한편, 이 세미나는 해양안전 선진기술과 제도에 대한 정보를 공유하고 해양안전 의식 고취를 목적으로 지난 1986년 8개 해양안전 관련 단체들이 모여 처음 개최한 이래 매년 정례적으로 개최해 오고 있으며, 그동안 50여개의 주제 발표와 토론을 통해 우리나라 해양안전정책 발전에 크게 기여해 오고 있다.

한국선주협회, 컨테이너 운영선사 간담회 개최

화물연대 파업, 부산항 항운노조 파업대책 등 협의



한국선주협회(회장 이진방)는 7월1일 선협 제1회의실에서 컨테이너 운영선사 간담회를 갖고 화물연대 파업과 유가상승 등 최근의 현안에 대해 협의했다.

국토해양부 김춘선 물류항만실장과 컨테이너선을 운항하는 국적외항선사 임원들이 참석한 가운데 열린 이날 간담회에서는 화물연대 파업에 따른 향후 개선대책을 비롯하여 부산항 5개 부두 항운노조의 움직임, 대량 화주 및 Industrial carrier문제, 유가상승에 따른 선박운항원가 급등 등에 대해 의견을 나누었다.

특히, 이날 회의에서 선사측은 화물연대 파업으로 인해 수출업계 뿐만 아니라 선사측에서도 상당한 어려움을 겪었으며, 이러한 부문에 대한 정부의 배려가 필요하다고 강조했다. 또한 국제유가의 고공행진으로 선박연료유 가격이 폭등함으로써 고속 운항하는 컨테이너선사들의 채산성이 악화되고 있다고 어려움을 토로했다.

이에 대해 김춘선 물류항만실장은 “화물연대 파업의 재발 방지를 위한 TF팀을 구성하여 지입차주 문제 및 다단계 구조의 근본적 해결방안을 모색하고 있다”고 밝히고, 현재의 고유가에 따른 위기 극복을 위해 경영 내실화 등 선사들의 자발적인 노력이 필요하다고 강조했다.

이날 간담회에는 국토해양부에서 김춘선 물류항만 실장을 비롯하여 지희진 해운정책과장, 김광룡 서기관이 참석했으며, 선사측에서는 씨앤라인 황정규 사장, 한성라인 고순영 사장, STX Pan Ocean 심재운 전무, 고려해운 백관선 상무, 현대상선 정한기 상무, 김창수 차장, 동진상선 신상우 상무, 범주해운 이명중 전무, 장금상선 유재호 부장, 태영상선 조정래 상무, 남성해운 권성술 전무, 한진해운 김성영 상무, 이상규 부장, 천경해운 설우식 상무, 협회 김영무 전무, 조봉기 부장이 참석했다.

선협 · 선원노련, 외항상선선원정책협의회 개최

선원복지기금 조성 및 노사합동연수회 등 협의

한국선주협회와 전국해상산업노동조합은 6월18일 부산 해상노련 3층 국제회의장에서 외항상선선원정책협의회를 개최하고, 복지기금 추가조성 방안을 비롯하여 외항상선 운영규정, 노사합동연수회 개최문제 등을 협의했다.

특히 이날 회의에서, 먼저 복지기금 추가 조성 건에 대해 노조측에서 당초(안) 중 '국적외항상선선원의 복지 및 발전'이란 문구를 '국적외항상선선원의 복지 및 노동조합의 발전'으로 수정하여 줄 것을 제의하였으며, 사측은 노조측 제안을 수용하되 시행일자를 2008년 1월1일에서 2008년 3월1일로 제의하여 관철시켰다. 또 기금조성방식에 대해서는 징수방식은 전국해운노동조합협의회에서 선사에 직접 청구하기로 하고, 외국인선원의수 산출 기준일은 매월 말일로하기로 했다. 이와함께 기금의 납부기준일은 익월 10일까지하기로 했다.

이에 따라 2008년 3월-6월분의 기금 납부기한은 2007년 7월10일까지이며, 각 선사별로 전국해운노동조합협의회로 납부하기로 결정했다.

그리고, 노사합동연수회 개최 건에 대해서는 제3차 노사합동연수회를 2008년 10월-11월초 사이 양측 간사가 협의하여 베트남에서 개최하기로 하였다.

한편, 한국선주협회와 전국해상산업노동조합은 이날 노사 고용협의회를 개최하고, 단체협약 및 T.O 승인, 비회원사 단협승인, 여객선 외국인선원 고용범위 등에 대해 협의했다.

노사고용협의회는 회의 결과, △단체협약 적용승인 44사 63척 △T.O 변경승인 49사 388척 △특별작업 외국인선원 고용승인 11사 28척(66명) △외국

인 해기사 실습생 승선 승인 1사 4척(4명)으로 결정하였다. 그리고, 한국선주협회 비회원사 단체협약 승인부문에서는 NYK 벌크쉽 코리아 및 KOLT 단협을 조건부 승인하였다.

이울러, 여객선 외국인선원 고용범위는 여객선의 특수한 사항을 고려하여 여객선의 외국인 고용범위를 한국인선원 7명(사관4명, 부원3명)으로 합의하고 차기 외항상선선원정책협의회에 상정하기로 하였다.

또 냉동운반선 단협승인과 관련하여 냉동운반선의 경우 기존 고용협의회 승인이 필요하나, 절차개선 필요성을 노련측에서 제안하였으며, 차기 외항상선 선원정책협의회에 상정하기로 하였다.

동 회의에 사측 위원으로 고려해운 문영태 상무, 대한해운 박찬민 상무, 씨엔케이씨엘 임형국 대표, SK해운 강석환 상무, 김신관 소장, STX Pan Ocean 임채업 실장, 이원건 실장, 신성해운 최영규 이사, KSS해운 서용락 이사, 한진해운 홍영식 상무, 현대상선 이택규 상무, 흥아해운 이흥만 상무, 협회 황영식 부장(간사)이 참석하였다.

노측에서는 하성민 한진해운 해상연합노조위원장, 씨엔동남아해운 한승근위원장, 주치문 대한해운 노조위원장, KSS해운 문철수위원장, 현대상선 이증환위원장, 국적선해운노조 안이문위원장, 김동명 신성해운 노조위원장, 선은현 씨엔상선 해상연합노조위원장, 김두영 SK해운 해상근로자연합노조위원장, STX Pan Ocean 김필두위원장, 천경해운 김용백위원장, 박성용 전국선박관리선원노조위원장, 김정남 전국해상산업노동조합연맹본부장(간사)이 참석했다.

선협 인천지구협의회와 관련단체 서해안 항만 견학 평택/당진항, 대산항, 군산항, 장항항, 목포항 등



한국선주협회 인천지구협의회(위원장 남홍우 천경해운 이사)는 인천항의 문제점과 현 실태, 그리고 미래 비전에 대한 심층적인 토론 및 향후 발전방향 모색을 위해 6월28일, 29일 양일간 서해안 주요항만을 시찰했다.

이번 항만시찰에는 인천항만물류협회, 인천검수검정협회, 인천북항운송협회, 인천창고협회, 인천항을 사랑하는 80인의 모임 인사 등 모두 30여명이 참여, 평택·당진항, 대산항, 군·장항, 목포항을

[서해안 주요항만 현황]

구분	안벽 (m)	물양장 (m)	잔교 (기)	방파제 (m)	상옥 (동)	야적장 (천m ²)	접안능력 (선식)	하역능력 (천톤/년)
평택·당진항	2,560	330	8	240	1	808	20	16,869
대산항	140	212	17	-	-	-	20	5,040
군산항	4,909	1,239	12	5,385	-	894	31	13,596
장항항	330	968	1	-	-	67	3	1,626
목포항	4,841	2,961	24	-	-	337	27	12,144

직접 방문하여 운영상황 등을 견학했다.

이번에 서해안 항만에 참석한 관계자들은 서해안 항만을 살펴본 결과, 각 항만의 배후에 제조업체가 없어 항만의 운영실적이 저조함에도 불구하고 항만의 발전계획이 정치적 논리로 이루어지고 있다는데 의견을 같이했다.

반면, 인천항의 경우 충분한 물동량이 있음에도 불구하고 투자가 이루어지지 않고 있는 현실을 감안하여 인천항의 발전을 위해 다단위 물류 단지 및 배후 수송망의 건설필요성이 제기하였다.

1박 2일 견학프로그램 중 ‘동북아시아의 허브 : 인천 펜타포트(공항, 항만, 자유무역지대, 산업단지, 레저를 겸비한 물류 허브전략)’라는 주제로 최정철 신화건설링 컴퍼니 대표의 특강이 있었다.

이 강연에서 최 대표는 인천 펜타포트 전략으로 인천경제자유구역과 개성공단과의 연계발전 추진, 인천과 개성간 육로, 해로 및 항공로 개설, 자유무역 지대를 확대 지정하고 산업단지를 조기 조성하여 저가의 장기임대방식으로 공급, 인천 경제자유구역과 개성공단을 연결시켜 줄 수 있는 산업단지벨트 형성 및 인천 용유도 왕산 마리나 외포군 마리나 개발 및 용

유무의 관광단지 개발 등을 제시하였다.