

## 선주협회 회장단회의, 해운산업 위기대책 중점협의 대량화물 수송권 확보대책, 선원임금채권기금 제도 등

한국선주협회(회장 이진방)는 3월23일 협회 회장실에서 2009년도 제2회 회장단회의를 갖고 해운산업 위기대책을 비롯하여 대량화물 수송권 확보대책, 톤세제 일몰 연장대책, 선원임금채권기금 운영제도 개선방안 등을 보고받은 뒤 향후 대응방안을 협의했다.

이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 해운산업의 위기극복대책과 관련하여 국토해양부, 기획재정부, 금융위원회 3개 부처가 공동으로 위기극복대책을 추진 중에 있으며, 경쟁력 강화대책의 일환으로 톤세제 시행 5년 연장과 2009~2010년 2년간 톤세제 포기 허용, 톤세적용요건 강화, 용대선 신고제도 강화 및 불법 용대선 제재, 외항해운업 등록기준 강화, 대량화물 국적선 수송방안 등이 추진되고 있다고 보고했다.

또 위기극복 대책의 일환으로는 자산관리공사의 자회사로 선박자산관리회사 설립하여 선박매입을 통한 유동성 공급, 신조선 건조자금 지원, 선가상환유예, 운영자금 상환 연장, 신규지원 또는 보증제공 등이 검토되고 있다고 설명했다.

특히, 이와 관련하여 협회 사무국은 지난 3월2일 국회 본회의에서 해양산업 지원촉구 결의안이 압도적인 찬성으로 채택됨에 따라 청와대를 비롯하여 한나라당, 민주당, 자유선진당, 금융위, 은행연합회, 국토해양부, 조선협회, 한전 등에 건의서를 제출하고, 채무상환 유예, 신조자금 지원, 신조선선가 및 공정조정(조선협), 수송권 국외유출 지양(한전) 등을 촉구했다고 보고했다.

사무국은 또 대량화물 수송대책과 관련하여 동서발전에서 조만간 장기용선 2척에 대한 입찰을 준비

하고 있다며, 한전 측에 국회에서 채택한 「국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안」을 전달하면서 해운위기 극복을 위한 공조를 요청하는 한편, 대량화물 국제입찰과 관련된 문제점에 대한 홍보활동을 강화하겠다고 보고했다.

이와 함께 사무국은 △미등록 업체의 용대선 근절 조치 △톤세 신고 현황 및 톤세제 일몰 연장 대책 △선박대선료의 해운소득 확인 등 △KP&I 업무 현황 △선원임금채권기금 운영 제도 개선 △『바다와 경제 국회포럼』 승선시찰 결과 △해군 전투함 아덴만 해역 파병 △선원 국민건강보험료 부과제도 개선 추진 경과 △한-대만 해운관계 복원 추진대책 △제18차 ASF 회의 개최 △전국해양산업총연합회 정기총회 결과 △바다의 날 '바다마라톤대회' 주최 △'녹색성장 해양포럼' 창립총회 개최 △해양회 운영 활성화 등 주요안건에 대한 추진사항을 보고했다.

회장단은 이들 안건 가운데 『바다와 경제 국회포럼』 승선시찰과 관련하여 국회의원들의 현장감 있는 승선체험을 통해 해운산업에 대한 이해를 제고함으로써 해운산업에 대한 관심을 증폭시키는 계기가 됨에 따라 국회의원, 정부 고위간부 등을 대상으로 승선체험을 정례화하기로 했다.

회장단은 또 협회의 업무추진현황과 향후 장단기 중점업무추진계획을 재점검하여 외항해운산업의 지속적인 발전방향 모색하기 위해 정례적으로 개최해 온 2009년도 사장단 연찬회를 6월12, 13일 양일간 개최기로 했다. 또한, 회장단은 일자리 창출사업의 일환으로 해군 전역자에 대한 해기사 면허취득 과정에 대한 지원과 함께 면허합격자에 대해서는 회원사의 취업을 적극 유도하기로 했다.

# 전략물자 국적선 수송 방안 정책제안 간담회 개최

## POSCO, 한국전력, 한국가스공사 도입물량 대상



한다고 말했다.

이러 민주당 전혜숙 의원은 “우리나라의 해외 무역의존도가 높은 데다 수출입화물 99.7%가 해상을 통해 수송되고 현실을 고려할 때 해운산업은 국가안보 못지않게 중요하다”고 강조하고, 오늘 간담회를 계기로 선화주 협력관계가 더욱 강화되어 국

국민경제 활성화와 해운산업의 위기극복을 위해서는 대형화주들의 협력이 그 어느 때보다도 긴요한 만큼, 국적선에 의한 대량화물의 안정적인 수송 시스템 확립이 시급한 것으로 지적됐다.

바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 한나라당 의원, 강창일 민주당 의원)은 4월7일 국회 의원회관 간담회실에서 개최된 ‘국민경제 활성화를 위한 전략물자 국적선 수송방안 정책제안’ 간담회에서 우리나라 해운산업의 경쟁력 제고와 지속적인 발전을 위해서는 무엇보다도 선화주 협력증진이 필요하다는 의견이 제시됐다.

이날 간담회를 주관한 바다와 경제 국회포럼 박상은 대표는 인사말을 통해 “작금의 경제난국을 타개하고, 부가가치의 해외유출을 방지하기 위해서는 선화주 협력관계가 더욱 강화되어야 한다”고 밝히고, 서로 상생하고 윈윈하는 방향으로 선화주 관계가 정립될 수 있도록 정부 당국과 대량화주인 공기업과 민간기업, 그리고 해운업계가 모두 노력해야

가경제에 기여할 수 있기를 바란다며, 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

한나라당 장광근 의원은 “지금 세계 각국은 자국 해운산업의 경쟁력 제고를 위해 보이지 않는 전쟁을 벌이고 있다”며, 일본의 경우도 정책적으로 자국 상선대를 보호하는 만큼, 우리 해운산업이 어려운 시기에 대형화주들이 해운을 도와줄 수 있도록 정책적인 보호가 필요하다고 강조했다.

한나라당 강길부 의원도 “삼면이 바다인 우리나라에서 해운산업의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다”며, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업이 위기를 조기에 극복할 수 있도록 공기업 을 비롯한 대형화주들의 적극적인 협력이 긴요하다고 말했다.

한국해양수산개발원 황진희 박사는 ‘경제위기 극복과 국민경제 안정을 위한 선화주 협력의 편익과 정책과제’ (주요 원자재 수송을 중심으로)에 대한 주



제발표를 통해 “공정거래와 가치공유를 통해 협력 기업과 상호신뢰 관계를 형성한 기업이 글로벌 경쟁에서 절대적으로 유리하다”며, 선화주 협력의 중요성을 지적했다.

황 박사는 “국내 선화주 협력관계가 확고히 구축될 경우 에너지 등 경제발전에 필수적인 전략물자의 안정적인 수송은 물론, 경제발전에 필수적인 주요산업 발전에도 이바지하고, 더 나아가 고용확대에도 기여할 수 있다”고 밝히고, 일본의 경우 선화주 협력을 토대로 경제부국으로의 도약과 함께 세계해운강국의 위치를 고수하고 있다고 강조했다.

또한, 황 박사는 선화주 협력과 공생발전을 위해서는 △수송수단 선택의 주도권을 가질 수 있는 무역거래 조건의 개선 △항만 등 물류시설에 대한 공동투자 △선화주 합작선사(물류기업) 설립 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △해외 자원개발 공동 진출 등이 필요하다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 전무는 ‘국민경제 활성화를 위한 대량화물 국적선 수송방안’에 대한 주제발표를 통해 “2008년도 한국전력, POSCO, 한국가스공사의 대량화물 도입물량은 7,022만톤(운임 약 17억달러)에 달한다”고 밝히고, 이같은 대량화물의 안정적인 수송을 위해서는 국적선과의 장기수송계약(COA)이나 전용선 확대가 필요하다고 강조했다.

특히, 김 전무는 “일본의 NYK, MOL, K-Line

등 대형3사가 감가상각(12년)이 끝난 경쟁력 있는 선대를 내세워 한국시장에 대한 공격적인 영업을 펼치고 있다”고 밝히고, 한국전력이 최근들어 일본의 대형 3사에게 COA 9

척, 전용선 2척을 내준 것은 시사하는 바가 크다고 지적했다.

김 전무는 또 “일본이나 대만 등 경쟁국가들은 자국의 대량화물에 대해 자국선사 수송체제를 유지하고 있는데 반해 우리나라의 경우는 그렇지 못하다”고 강조하고, 이는 곧 우리 해운산업의 안정적인 발전을 저해함은 물론 국부유출로 이어져 국가경제에도 악영향을 끼칠 것으로 우려했다.

김 전무는 대량화물의 안정적인 수송과 해운산업 발전을 위해서는 국적선사에게 입찰기회를 우선적으로 제공하고, 전용선에 의한 장기계약체결을 확대함으로써 해운 및 조선산업 등 국가기간산업 발전에 기여하고 제철, 금융, 보험 등 전후방 산업의 발전을 견인하는 한편, 고용창출에도 크게 도움이 될 것이라고 강조했다.

박종록 국토해양부 해운정책관을 좌장으로 하여 진행된 종합토론에서 지식경제부 에너지산업정책관 한진현 국장은 “해운산업의 국제경쟁력 제고를 위해서는 전략물자의 국적선 이용이 필요하나, 대량화주들도 시장원리를 고려해야 하는 문제가 있다”며, 일본의 경우 지난 1960년대 이후 선화주간 신뢰를 통해 해운산업의 경쟁력을 높인 점을 고려하여 우리도 선화주간 건설적인 협력관계를 구축해야 한다”고 말했다.

동서발전 사업처 박현철 처장은 “현재 장기용선의 경우 외국선사 점유율이 11%에 불과하며, 국제

입찰시에도 국적선사에게 인센티브를 주고 있다”고 밝히고, 국제입찰을 실시하는 근본적인 이유는 국적선사에게만 입찰을 제한할 경우 가격조정 등의 어려움으로 재무건전성 문제가 부각되기 때문이라며, 국제입찰의 불가피성을 강조했다.

남동발전 연료팀 이용재 팀장은 “지난 2000년 이후 국제입찰을 통해 해상운임을 조정하고 있는데, 국제입찰을 배제하고 우리 선사들에 한정해서 계약을 체결할 경우 단가인상이 우려된다”고 강조하고, 하지만 우리 선사들의 경쟁력이 높아진데다 파트너십 관계도 만족할만한 수준으로 성장해 국적선 이용에 큰 문제는 없다고 강조했다.

POSCO 석탄구매그룹장 전중선 부장은 “지난 1983년 우리 선사들과 장기용선체제를 구축한 이후 25년간 경쟁력있게 연료를 수송했다”고 평가한 뒤 “물량이 줄어드는 상황에서 국적선사에게 도움 못주는 부분 안타깝다”며, 전체 물량의 10% 정도를 외국선사에 주고 있는데 좋은 서비스를 제공하면 항상 국내선사를 이용할 준비가 되어 있다고 말했다.

한국가스공사 자원본부장 장석효 상무는 “산업구조상 20년 장기용선이 주류를 이루고 있으며, 스팟을 제외하면 국적선을 이용하고 있다”고 밝히고, 가스공사도 2015년에 경쟁체제로 전환되어 국적선 수송을 정책적으로 끌고 갈 수 있을지 걱정된다”며, 불황 보다는 호황일 때 화주에 대한 배려가 부족한 것 같다고 지적했다.

선사측 패널로 나선 STX팬오션 정갑선 전무는 “우리나라 해운이 이처럼 성장할 수 있었던 것은 POSCO를 비롯하여 한국전력, 한국가스공사 등의 적극적인 협조가 있었기 때문”이라며, 그러나 최근 4~5년 사이에 10여척의 COA가 밖으로 빠져 나갔는데, 이는 경쟁력과 시기의 문제이며 일본과의 경쟁에서 사선 쪽은 모르지만 용선으로는 자신있는

만큼 조금만 시간을 주면 이러한 문제도 극복할 수 있다고 말했다.

대한해운 전용선영업본부장 박상용 상무는 “선화주 협력증진은 상호 신뢰가 우선되어야 하며, 특히 대량화주들이 자연스레 국적선을 이용할 수 있도록 제도적인 보완이 필요하다”고 강조하고, 항비면제와 수입관세 유예 등 명분보다는 화주들에게 실질적인 혜택이 주어지는 정책적인 대안이 필요하다고 지적했다.

한진해운 벌크선그룹장 백대현 상무는 “스팟까지 국적선 이용을 주장하는 것은 무리가 있다”며, 신조선이나 10년 이상 장기용선 선박에 대한 입찰에 외 국적선을 제한하는 방안도 검토할 필요가 있다”고 강조했다.

현대상선 벌크사업부문장 최형규 상무는 “한전, POSCO, 한국가스공사의 도움으로 전용선사업이 발전했다”며, 선사측에서도 서비스 경쟁력을 강화하고, 화주측에서는 시황동락에 대비하여 전용선이나 장기수송계약을 늘리면 윈윈하는 협력관계로 단계 발전할 수 있을 것이라고 말했다.

SK해운 가스선영업본부장 이창규 상무는 “일본의 선화주 협력관계는 우리가 벤치마킹해야 할 부분이며, 특히 한국선사의 열악성을 인식해야 한다”며, 전용선 입찰시 최저가 입찰보다도 적정가 입찰이 중요하다”고 지적했다.

종합토론 좌장을 맡은 박종록 국토해양부 해운정책관은 토론 후 “철광석, 발전용 연료탄, 원유 등 전략물자의 안정적인 수송은 국가적 차원의 중요과제”라고 강조하고, 선화주 협력을 통해 이같은 문제가 해소될 경우 해운산업의 위기극복에 큰 힘이 됨은 물론, 화주들도 안정적으로 원자재를 확보할 수 있다며, 적정한 수준에서 운임이 책정될 수 있도록 화주들의 적극적인 협조가 요망된다고 말했다.

## 선협, 해운산업 위기극복을 위한 선하주 협력방안 제시 발전연료 수송을 중심으로 안정적 장기수송권 확보필요

한국선주협회(회장 이진방)는 국가 해운산업 위기극복을 위해서는 선하주 협력증진이 무엇보다도 필요한 만큼, 전략물자를 중심으로 한 선하주 협력방안을 적극 추진하고 있다.

협회가 마련한 선하주 협력방안에 따르면, 우리 외항해운업계는 최근 금융위기로 촉발된 세계적인 불황의 여파로 유동성 부족과 해운 불황이라는 이중고를 겪고 있으며, 이를 조기에 극복하기 위하여 각고의 노력을 경주하고 있다.

지금 우리 해운업계가 겪고 있는 위기상황은 한국이나 지역에 국한된 상황이 아니라 전 세계적인 현상이기는 하지만, 유독 우리 해운업계가 다른 국가의 해운업계와 비교할 때 상대적으로 더 고통스러운 이유는 안정적 장기 수송권 확보 비중이 낮은 것이 큰 원인 중 하나이다.

이처럼 어려운 시기에 하주와 선주간 더욱 공고한 협력체제를 바탕으로 우량화물을 국적해운기업이 운송할 수 있는 전속적 계약관계를 마련하는 것이 어느 때보다도 중요하며, 이는 국적해운기업의 경영 안정뿐만 아니라, 화주기업에게는 대량화물을 저렴하고 안정적으로 수송할 수 있는 긍정적 효과를 가져오는 윈윈 전략이다.

지난 3월 임시국회에서도 우리 해운산업이 현재의 위기를 극복할 수 있도록 정부의 적극적인 지원을 촉구하는 내용의 '국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안'이 압도적인 찬성으로 채택되었다.

이어 협회는 지난 3월9일 동 결의안을 한국전력공사에 전달하고 해운산업의 위기 극복을 위한 하주의 협조와 상호협력체계 구축을 제안하였다.

특히 이 자리에서 협회는 원자재의 해외 의존도가 높은 우리나라는 안보차원에서 반드시 국적 해운기업이 전략물자 수송에 그 역할을 담당해야 하며, 이러한 취지에서 공기업인 한국전력공사를 비롯한 발전회사의 협조가 어느 때보다도 절실한 시기라고 강조했다.

조만간 한국전력공사의 발전 자회사인 한국동서발전(주)에서 발전연료 수송을 위한 장기용선 계약을 추진하고 있고, 어려운 시기에 국가발전에 도움이 되는 선하주 협력모델이 될 수 있다는 관점에서 이번 계약은 매우 중요한 의미를 가지고 있다.

### ▶ 발전연료 수송 현황

한전의 발전 자회사들이 도입한 발전용 석탄은 2007년 기준으로 약 5,300만톤이며, 2009년도에는 7,000만톤에 달할 것으로 전망되고 있다.

발전연료 수송선박은 전용선(계약기간 15~20년, 선박연속운항과 화물최대적재를 보장하는 조건) 14척, 장기용선(계약기간 1~10년으로 전용선보다 짧고, 선박교체가 허용되는 조건) 34척, 그리고 현물용선(단기간 사용 조건)으로 운영되고 있다.

특이사항은 발전연료(석탄) 수송을 위한 전용선의 비중이 1999년 70.5%를 정점으로 현재 25% 수준까지 크게 감소한 것과 2003년부터 외국선사(일본선사가 유일함)의 수송 참여가 시작된 이래, 2009년 현재 전용선 및 장기용선의 약 20%를 일본선사가 차지하고 있다는 점이다.

### ▶ 일본의 사례와 시사점

반면 우리나라 발전연료 수송에 유일하게 참여하

고 일본의 경우를 살펴보면, 발전용 석탄수송을 위한 전용선의 비중이 60~70%에 달하고 있고, 장기용선과 현물용선의 비중이 상대적으로 낮다.

또한 대량하주와 해운회사의 장기거래 관행을 통하여 일본의 대량화물은 일본선사가 공동수송에 참여하고 이용선박은 일본조선소에 발주하는 호혜서클을 유지해오고 있어서, 일본 선사의 경쟁력 근간이 될 뿐만 아니라 외국선사의 일본시장 진출은 일시적인 현물용선으로 제한될 수밖에 없다.

대형하주와의 장기계속거래를 배경으로 일본의 대형 3사는 최근 3년간 원료수송선대를 재편하여, 2010년까지 80여척의 케이프사이즈 전용선을 발주하였고, 일본의 원료 수입량이 그다지 증가하지 않았음에도 일본의 대표선사인 NYK의 벌크선 척수는 2004년 40척에서 2008년 114척(케이프사이즈 기준)으로 세배 가까이 증가하였다.

더욱 주시해야할 점은, 일본의 대형선사는 이렇게 장기용선계약을 체결하여 선가상환을 조기에 만료한 중고선박을 이용하여 우리나라를 비롯한 외국의 수송시장에도 공격적으로 참여하고 있다는 점이다.

### ▶ 우리 해운기업의 위기의식과 국부유출

현재의 경제침체에 기인한 각국의 방어적인 보호주의 분위기는 자국선대 재편 움직임으로 이어질 것이며, 이미 선복량 기준으로 세계 1위의 해운국을 목전에 둔 일본은 물론, 자체 물량과 재원만으로도 해운과 조선을 발전시킬 수 있는 중국의 틈새에서 우리 해운이 느끼는 위기의식은 심각하다.

만약 대량하주기업이 단기적인 조달비용 절감을 위하여 국제적인 최저입찰제를 진행할 경우, 우리나라 해운업의 위축은 불가피해지고 외국 해운기업에 경쟁할 우리 기업이 사라져 외국 업체에 수송을 의존하게 된다면, 적기 물자수송을 위한 안정성이 확보되지 못할 뿐만 아니라 일방적인 운임인상 요

구에도 대응할 수 없어 결국 조달비용의 증가와 최종 소비자인 국민들의 지출 증가로 이어지게 될 것이다.

이번 한국동서발전에서 입찰하려고 하는 장기용선 2척에 대한 운임은 연간 약 2,000만달러 이상이 될 것으로 추정되며, 총 운임은 7년간 약 1억5,000만달러(약 2천억원)로 이 계약이 외국선사로 낙찰된다면 그 만큼 외화가 국외로 유출되는 등 국부유출이 심각한 상황에 되고 있다.

### ▶ 결론 및 제언

이러한 배경과 우리의 현실에서 국익을 위하여 발전연료 수송을 중심으로 다음과 같이 제안하고자 한다.

첫째, 발전연료 수송 계약은 국제입찰이 아닌 국내입찰로 전환해야 한다. 특히, 전용선과 장기용선은 안정적 수송권 확보와 우리나라 해운산업의 발전을 위하여 100% 국적선사가 그 역할을 담당해야 할 것이다.

WTO 정부조달협정에서도 공기업의 해운서비스 부문은 강제 적용되지 않기 때문에 국가의 장래를 위한 우리의 의지만으로 가능한 부분일 것이다.

둘째, 발전연료를 비롯한 철광석 등 대량원료화물 수송을 위한 전용선 비중(현재 25%)을 50% 이상으로 확대하고 필요한 선박은 계획조선으로 추진한다.

대량하주는 운임이 현저하게 떨어진 이때 저렴한 운임으로 전용선을 확보할 수 있고, 선사는 운송화물을 확보하여 현 해운위기를 발전의 발판으로 활용할 수 있을 것이며, 최근 해운위축에 따라 신조발주가 끊긴 조선소 역시 안정시킬 수 있을 것이다.

많은 척수, 장기적인 계획에 따른 선박건조는 안정적 화물확보가 보장되므로 신용도를 높여 조달금리를 낮출 수 있고 다량의 장기 건조계약은 건조비



용을 절감을 불러온다. 이는 저렴한 운임을 실현할 수 있고 결국 장기적으로 국가의 비용을 낮출 수 있는 방안이다.

셋째, 국적선사의 벌크선들을 대량원료화물 수송을 위한 장기용선(COA)으로 확보한다. 이 또한 하주에게는 저렴한 운임과 안정적 수송을 가져다주고, 이례적이고 급작스런 해운시황 하락으로 원가 이하 경쟁을 하는 국적선사의 유동성을 확보할 수 있는 방안이다.

결론적으로 현재의 해운업과 조선업의 위기를 극

복하고 양 기간산업이 국가의 부를 계속해서 창출해 나갈 수 있는 기초가 우량화물을 가진 발전사, 제철사 등 대량하주의 의식의 전환에서 그 해법을 찾을 수 있다는 것이다.

비단 애국심만을 호소하는 근대적인 사고가 아닌 미래 국가의 발전의 기초가 되는 대량원료화물의 안정적인 운송권 확보, 해운산업의 성장 그리고 조선산업의 세계정상 유지를 위한 현실 대안으로 제시하고자 한다.

## 선협, 해운위기극복을 위해 정부, 금융위 등에 지원요청 기존 선박금융에 대한 선가상환 유예, 유동성 지원 등

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 금융권에서 해운업계에 대한 여신을 기피함에 따라 청와대를 비롯하여 국토해양부, 금융위원회, 전국은행연합회 등에 해운위기 극복을 위한 건의서를 제출하고 이를 개선하여 줄 것을 촉구했다.

최근 미국발 금융대란에 따른 금융시장 불안이 전 세계적으로 확산되면서 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 이로 인해 해운수요가 크게 감소함으로써 운임수입이 격감, 우리 외항해운기업들이 유동성 부족에 시달리고 있다.

또한 금융계약이 체결되어 건조 중에 있는 신조선박에 대한 중도금 대출까지 중단하는 등 금융기관이 여신을 기피하는 사례가 빈번하게 발생하고 있다.

더욱이 세계 금융시장 불안에 따른 이례적이고 일시적인 선박의 자산가치 하락으로 선박의 공정한 시장가격이 형성되지 못하는 상황에서 금융기관이 선박의 자산가치 하락을 빌미로 추가담보나 대출금의 중도상환을 요구하는 경우가 발생하고 있어 외항해운기업의 어려움이 더욱 가중되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 우리 해운산업의 기반이 붕괴하기 전에 선제적 대응이 긴요한 상황인 만큼, 해운시황이 개선될 때까지 원금상환기한 연장 등 채무조정과 일시적인 선박자산 가치하락에 따른 추가담보 내지 선가상환 요구를 유예하여 줄 것을 건의했다.

또한, 해운업체에 대해 운영자금 만기 연장 및 신규 지원, 신용보증기금의 보증 제공, 선박자산관리회사 설립을 지원하는 등 유동성을 적극 지원하여 줄 것을 요청했다.

아울러, 신조선박의 원활한 건조지원을 위해 조선계약이 체결된 신조선 중도금의 원활한 공급과 금융원을 확보하지 못한 신조선의 건조자금 지원을 금융권에 요청했다.

한편, 국회는 지난 3월2일 해양산업의 위기극 조기 극복할 수 있도록 “국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안”을 압도적인 찬성으로 채택한 바 있다.

# 선협·정부, 아덴만 국적선사 호송대책 관련회의 개최

## 국적선>BBCHP>한국선원 승선 외국적 선박순 호송



이 호송에 참여할 선사들은 1주일전에 대상선박을 국토해양부에 알려야 한다. 해군측에서는 호송선단 규모를 1회 호송시 6척으로 제한하겠다고 밝혔다.

특히, 호송시 우선

호위하는 선박으로는 우선 국적선을 1순위로 하고 그 다음 국적취득조건부나용선(BBCHP선박)을 2순위, 한국선원이 승선하는 외국적 선박을 3순위로 하기로 원칙을 정했다.

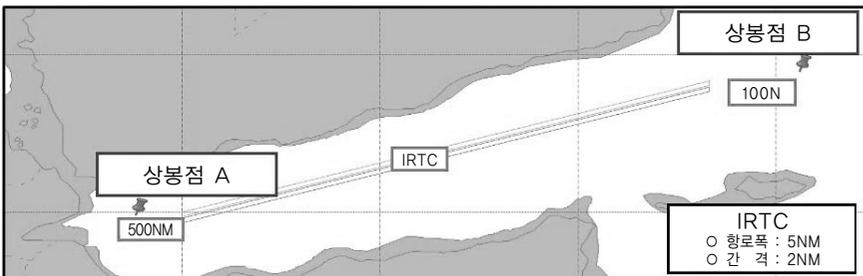
동 사항에 대해 선사에서는 호송선단이 6척이 넘더라도 호송 받을 수 있도록 국토해양부가 해군과 협의해 줄 것을 건의하였다. 그리고, 호송선단에 취약선박이 없으면 대형컨테이너선도 호송서비스를 받을 수 있도록 해군과 협의해 줄 것을 요청하였다. 아울러 해군함과 상선간의 가장 효율적인 통신방법 강구 해줄 것을 건의하였다.

이 날 회의에는 국토해양부 항행안전정보과 박영선 과장, 정선문 실장, 송태봉 주무관, 대한해운 윤태수 팀장, 현대상선 최종철 부장, 한진해운 김인순 부장, SK해운 김신관 부장, TPC KOREA 이병근 이사, 선주협회 황영식 부장, 방수일 부장, 김경훈 대리 등 30여명이 참석했다.

최근 아덴만 지역의 해적출몰 위험으로부터 우리 국적선사들을 보호하기 위해 해군 함대가 현지에 파병되었다. 이와 관련하여 한국선주협회와 정부, 해운업계 관계자들은 3월30일 한국선주협회 회의실에서 국적선사 호송방법에 대한 대책회의를 갖고 호송방안을 중점적으로 협의했다.

이 날 회의에서는 국적선사의 원활한 호송을 위해 우리 함대와의 상봉점은 아래 그림과 같이 A(12° 06.00N, 044° 22.00E), B(14° 50.00N, 054° 26.00E)로 정하고 호송거리는 640마일로 하기로 합의했다.

또한, 호송개시 시각은 동향선박은 상봉점 A에서 월요일 04:00(GMT)로, 서향선박은 상봉점 B에서 목요일 04:00(GMT)로 잠정 결정했다.



## 선협, 삼선로직스 BBCHP 채권에 관한 건의서 제출 BBCHP 채권을 공익채권화시켜 위기탈출방안 모색



한국선주협회(회장 이진방)는 최근 우리 외항해 운업계의 어려움이 가중되고 있는 가운데 회원사인 삼선로직스의 BBCHP 채권을 공익채권화 시키기 위해 3월5일 서울중앙지방법원장에 건의서를 제출했다.

삼선로직스(대표 허현철)는 2009년 2월6일 경영상 어려움으로 채무자 회생 및 파산에 관한 법률(이하 “통합도산법”)에 따라 서울지방법원에 회생절차 개시를 신청했으며, 3월6일 회생절차를 승인받았다.

하지만 삼선로직스의 BBCHP 채권이 공익채권으로 인정되지 않을 경우 앞으로 선박확보에 상당한 어려움이 있을 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 선협은 건의를 통해 삼선로직스가 운영하는 국적취득조건부 나용선(BBCHP ; Bare Boat Charter with Hire Purchase)계약은 “미이행쌍무계약”으로서 통합도산법 제119조(쌍방미이행 쌍무계약에 관한 선택)가 적용되어야 하며, 등기부상 소유권 역시 존중되어 동법 제70조의 환취권 역시 보장되어야 한다고 주장했다.

BBCHP는 연불(延拂)구매형태로 선박을 나용선하여 국적을 취득하게 되는 선박 확보방법의 하나

로, 용선기간 동안 이 선박은 금융 제공자가 설립한 특수목적법인을 통해 파나마국, 라이베리아국 등 제3국에 등록되며 법률상 소유권은 금융제공자가 설립한 법인이 갖고 있게 된다.

우리나라에서는 70년대 중고선도입에서 BBCHP 이용을 시작하였고, 80년대 이후에는 신조선확보 방법으로 국적선사들이 활용할 수 있었던 가장 유리한 선박금융이었으며 결과적으로 1984년 해운산업합리화 이후 우리나라 외항선대 증강에 크게 기여해 왔음을 피력했다.

아울러 동 사건에서 BBCHP상 금융단이 보유한 선박의 소유권 및 저당권이 회생담보권으로 분류될 경우, 향후 국적 해운회사에게 BBCHP를 제공할 선박금융이 크게 위축되어 해운산업 발전을 저해하고, 유례가 없는 현재의 해운위기를 극복하는 데에도 큰 걸림돌로 작용할 수 있다고 우려를 표명했다.

따라서 우리나라 해운산업에 끼칠 영향을 고려하여 BBCHP상 금융단이 보유한 선박의 소유권 및 저당권이 공익채권으로 분류될 수 있도록 건의하였다.

### 삼선로직스 기업 현황

실적	매출 1조906억원, 영업이익 674억원, 순이익 456억원(2007년 회계 기준, 업계 7위 규모)
운용선대	9척, 54만 DWT(재화중량톤수)
업종	외항 화물운송업
종업원	350명
자본금	192억600만원

# 해양산업의 위기극복을 위한 대책추진에 주력

## 전국해양산업총연합회 2009 정기총회에서 결의



전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 올해 중점 사업 추진방향을 해양산업의 위기극복을 위한 대책에 집중하는 한편, 해양산업의 대국민 이미지 제고와 해양산업 제도개선에 주력키로 했다.

총연합회는 3월18일 오전 11시 서울 프레스센터에서 우리나라 35개 해양관련 단체장 및 사무국장 등 80여명이 참석한 가운데 이진방 회장 주재로 열린 2009년도 정기총회에서 이 같은 사업계획과 예산안을 심의, 의결했다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 "해양산업이 위기를 완벽하게 극복하는데는 상당한 시간이 소요될 것"이라며, "하지만, 해운을 비롯하여 항만, 물류 등 각 업종별로 위기극복을 위해 역량을 모아 나가고 있고 정부와 국회에서도 힘을 모아 주고 있기 때문에 충분히 극복할 수 있을 것"이라고 밝혔다.

이 회장은 또 "우리 모두가 제자리에서 맡은 바

역할에 충실하고, 혼자만이 아니라 모두를 생각하면서 해양산업의 위기극복을 위해 모든 지혜와 역량을 모은다면 현재의 위기를 기회로 바꿀 수 있을 것"이라며, 금년에는 위기를 슬기롭게 극복하고, 우리나라가 세계 5대 해양강국으로 도약할 수 있는 기반을 확고히 다지는 알찬 한해가 되도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 진행된 의안심의에서 총연합회는 올해 중점 사업의 기본방향을 △해운을 비롯하여 항만, 물류, 선원 등 해양산업의 위기극복대책 △해양산업의 동반발전을 위한 방안모색 △해양산업의 대국민 이미지 제고 및 홍보사업 강화 △해양산업 제도개선에 두고 세부계획을 마련하여 적극 추진해 나가기로 했다.

특히, 해양산업계 대표들을 격려하기 위해 총회에 참석한 국토해양부 정종환 장관은 "현재 해양산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 범정부차원



에서 적극적으로 대책을 마련하고 있다“고 밝히고, ”이런 노력의 결과 중 하나로 외항 화물운송사업체에 적용되는 톤세제의 일몰 시한을 2014년까지 연장기로 했다“고 말했다.

정 장관은 또 “3월말에 마련기로 한 위기 극복 대책방안은 거의 골격이 갖추어졌으며, 특히 우리 해양산업은 충분한 잠재력을 갖추고 있기 때문에 이 위기를 반드시 극복 해내고 한 단계 더 성장할 것”이라며 해양산업 위기 극복을 위해 적극적인 지원을 약속했다.

이어 박상은 한나라당 의원(바다와 경제 국회포럼)은 “해양산업은 명실 공히 우리나라의 국가 경제를 지탱하는 산업으로 지난해 우리 해양 산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하여 국제수지 개선은 물론, 국민경제 발전에도 크게 이바지했다”며, 최근 어려움에 처한 해양산업의 위기극복을 위해 국회도 팔을 걷어 부치고 노력하고 있다고 강조했다.

박 의원은 또 “정부와 국회 모두가 해양산업이 우리나라 경제성장의 한 축을 담당하는 원동력이라는 것을 공감하고 힘을 실어주기 위해 애쓰고 있다”고 거듭 강조하고, 우리 해양단체들도 더욱 기운을 내서 우리나라가 세계 5대 해양 강국으로 도약하는데 힘을 보태 주시길 바라며, 연합회가 앞장 서줄 것을 당부했다.

장광근 한나라당 의원은 “지난 3월초에 7박8일 일정으로 컨테이너선에 직접 승선하여 선원들과 생활해 보니 해운의 국가경제 기여도가 막중하다는 것을 실감할 수 있었다”며, “해운산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 힘을 보태겠다.”고 말했다.

장 의원은 “중국의 상하이항과 홍콩항 등을 둘러보니 해운 및 항만을 둘러싼 국제경쟁이 얼마나 치열한지를 피부로 느낄 수 있었다”며, 외화획득 효과



산업인 해양산업의 경쟁력 제고를 위해 정책적인 지원이 필요하다고 강조했다.

전혜숙 민주당 의원은 “직접 선원들과 선상체험을 하고, 상하이나 홍콩항을 직접 둘러보니 해운의 중요성을 새삼 실감했다”고 밝히고, “최근 글로벌 금융위기에 따른 해운시황의 급격한 하락으로 항만 주위에 멈춰있는 선박들을 보니 마음이 아팠다”며 해양산업의 위기가 조기에 극복되도록 힘을 모으고 말했다.

특히, 전 의원은 가족과 떨어져 수출의 최전선에서 고생하는 선원들을 위해 선원의료보험제도와 관련된 법령개정에 최대한 노력하겠다고 밝혔다.

한편 이번 정기총회에서 한국해양기업협회(회장 이재완), 부산항만산업협회(회장 이윤재), 한국해양조사협회(이사장 한상배) 등 3개 협회가 신규 회원으로 가입 승인됨에 따라 전국해양산업총연합회 회원수는 35개 단체로 늘어나게 됐다.

해양산업의 위상제고와 세계 5대 해양강국 도약, 해양산업의 동반발전을 위해 지난해 11월10일 발족된 전국해양산업총연합회는 현재 해양관련 35개 단체가 회원으로 가입되어 있으며, 종사자 규모는 45만명에 매출규모는 47조에 이르고 있다.