

‘바다와 경제 국회포럼’ 국회의원 5명 7박9일간 선상체험 한진해운 컨테이너선에 승선하여 선원들과 생사고락

세계 경제회복 시기가 불투명해짐에 따라 우리 외항해운업계의 시름 또한 나날이 깊어지고 있다. 이에 한국선주협회는 입법발의자인 국회의원들을 대상으로 우리나라 해양산업의 현황에 대한 이해를 높이고, 향후 국제경쟁력 강화 및 발전방향 등 관련 정책 입안에 참고할 수 있도록 선상체험행사를 가졌다. 바다와 경제 국회포럼 박상은 대표(한나라당)를 비롯한 국회의원 5명과 보좌관, 그리고 한진해운 조용민 부사장과 한국선주협회 김영무 전무 등은 한진해운 컨테이너선에 승선하여 7박9일간 선원들과 생사고락을 함께 하며 해운 및 항만현장을 몸소 체험했다. 다음은 박상은 의원이 펴낸 ‘해사체험 및 해운·항만시찰 방중활동 결과보고서’를 정리한 것이다. (편집자 주)

▶ 승선체험 프로그램 목적 및 취지

한국선주협회는 수출 컨테이너선 승선 및 항해 체험을 통해 대한민국 해양산업의 현황에 대한 이해를 제고하고, 향후 동 산업 발전방향 등 관련 정책 입안에 참고하여 해양한국의 정책 마인드 함양하며, 동북아의 주요 경쟁항만 및 중국경제 발전의 원동력이 되고 있는 경제특구 시찰을 통해 향후 우리경제의 국제경쟁력 강화를 위한 정책 아이디어 채득하기 위해 승선체험 프로그램을 마련했다.

3월3일부터 10일까지 7박9일간 한진해운 소속 선박 한진베이징호(6만6,654톤, 5,302TEU)에 승선하여 부산을 출발하여 상해항과 닝보항, 홍콩항에 직접 기항함으로써 선상생활과 함께 항만현장을 직접 둘러보는 소중한 시간을 가졌다. 이번 체험에는 총 10명(국회의원단 5명, 수행단 5명)이 참여하

였다.

주요일정을 살펴보면, 첫 날 3월3일에는 부산신항을 시찰하고 출국수속 후 한진베이징호에 승선하였다. 4일에는 한진베이징호 선내투어를 시작으로 위기극복을 위한 해운산업 정책지원 세미나를 개최하였다. 5일에는 양산항에 도착하여 시찰을 하였고, KOTRA, 무역협회, 기업 등과 물류기업 간담회를 개최하였다. 또한 상해 총영사, 한상회를 초청하여 간담회를 가졌다. 6일에는 닝보항을, 7일에는 송조원과의 만남의 시간을 가졌다.

8일에는 홍콩 총영사 초청 간담회를 개최하였고, 9일에는 홍콩에 도착하여 항만 시찰 및 해운·항만 산업 활성화 지원방안 워크숍을 개최하였다. 마지막날인 10일에는 홍콩의 마리나 시설 시찰을 끝으로 귀국하였다.

[한진베이징호 운항스케줄]

항만	도착시간	접안시간	출항시간
부산	3. 3(화) 05:00	3. 3(화) 06:00	3. 4(수) 01:00
상해	3. 5(목) 05:00	3. 5(목) 07:00	3. 5(목) 23:00
닝보	3. 6(금) 11:00	3. 3(금) 14:00	3. 7(토) 02:00
홍콩	3. 8(일) 17:00	3. 3(일) 19:00	3. 9(일) 05:00

▶ **입항 항만별 현황**

[상 해] 먼저 일반현황을 살펴보면, 상해는 중국 동부의 창강하구에 위치, 중국의 가장 큰 도시이며 행정적으로는 성과 동격인 중앙정부 직할시이다.

중국에서 가장 중요한 문화, 상업, 금융, 산업, 통신의 중심지이고, 세계적으로 가장 번잡한 항구 중 하나이며, 2010년 세계 엑스포가 개최될 예정이다.

항만현황은 2007년 2,615만TEU를 처리하며 2006년 대비 20.4%의 성장률을 기록, 홍콩항을 제치고 세계 2위 컨테이너 항만으로 부상하였다. 상해의 '구항' 격인 와이카이하오 터미널은 2007년에 1,560만개의 컨테이너를 처리해 중국 내 터미널 중에서 1위를 차지했다.

향후 개발계획으로는 소양산 및 대양산 개발할 예정으로 있다. 세계 최대의 컨테이너항만 개발로 상하이항의 혼잡과 수심문제 해결을 목적으로 2020년까지 소양산에 총 29선석을 개발, 대양산은 향후 물동량 추이를 감안하여 20선석을 개발할 계획이다.

[닝 보] 일반현황으로 닝보는 절강성 해안에 위치한 항구 도시이며, 19세기부터 개항하였으며 쌀·차·목화·해산물 등을 집산, 수공업품과 화학·식품가공 등의 상공업이 발달하였다.

2003년에 닝보의 경제력은 중국에서 12위의 도시로 경제가 지속적으로 발달하고 있으며, 외국에서의 투자도 활발히 이루어지고 있다. 중국 상해항 인근의 닝보항은 2007년 935만TEU를 처리하여 2006년 대비 32%의 높은 성장률을 기록했다.

닝보항은 양쯔강 델타지역(상해, 닝보, 황저우)에 속해 있으며, 항저우만의 남쪽에 위치한 항만으로, Ningbo, Zhenhai, Beilun, Daxie 및 Chuanshan의 5개 구역으로 구성된다.

최근 메이산다오를 연결하는 임시대교가 준공되면서 중국 닝보의 메이산항 컨테이너 터미널 개발

프로젝트가 본격 가동되었다.

향후 개발계획으로는 메이산항의 개발은 3단계로 추진할 계획이며, 2012년까지 5만톤급 이상 컨테이너 선석 10개(연간처리능력 500만TEU)를 개발할 예정이다.

2020년까지 메이산항을 국제 환적, 국제 컨테이너화물 집화 및 가공무역 기능을 포함한 국제물류항만으로 개발할 계획이다.

[홍 콩] 일반현황을 살펴보면, 홍콩은 중국대륙 남동부에 있는 중화인민공화국 홍콩특별행정구역이며, 홍콩섬, 카울롱반도, 산까이 및 그 밖의 230개의 부속도서로 구성되어 있다.

전인구의 99%가 중국인이며 공용어는 영어와 중국어 공용이나, 일상적으로 통용되는 언어는 중국어 방언인 광둥어를 사용한다. 항만현황은 2007년 2,398만TEU를 처리하며, 2006년 대비 1.5% 증가했다.

부진원인으로는 중국항만 등 인근 항만의 급부상에 따른 영향을 많이 받고 있는 것으로 분석되며, 특히, 최근 대규모 개발이 진행되고 있는 남중국 항만들과의 경쟁에서 치명타를 입고 있으며, 최근에는 남중국 항만들의 물류시설이 상당히 업그레이드되고 있다.

계속해서 한 자리수 성장률을 기록하고 있으며, 항만의 성장이 거의 정점에 도달하였으나, 홍콩항이 현재 경쟁력 있는 항만으로 명성이 있는 것은 관세를 부과하지 않는 항만이라는 장점과 지리적으로 아시아 전체의 허브가 될 수 있는 입지를 가지고 있다.

홍콩은 세계 11대 무역국이며, 홍콩의 컨테이너항은 세계에서 최고로 복잡하고 바쁜 컨테이너항 중 하나이다.

향후 개발계획은 홍콩항의 경쟁력 둔화를 만회하기 위해 산업계와 정부를 중심으로 내륙교통체계 개선, IT물류 시현, 항만 처리비용 인하 등 새로운 전략을 마련 시행할 계획이다.

▶ 항해일지

【1일차(3/3, 화)】 2월 임시국회 본회의의 마지막날, 예정된 법안처리 본회의의 일정을 모두 소화하고 출발하느라, 당초 예정되었던 시각보다 3시간 늦은 밤 20:25 김포발 부산행 마지막 비행기편으로 김해 공항으로 출발하였다.



밤 22시가 넘어 부산신항에 도착하여 부산항만공사 사장, 한진신항터미널 대표이사 등의 환송을 받으며 한진베이징호에 승선하였다.

승선 전 부산신항의 최첨단 항만 하역시설과 넓은 배후부지를 짧게나마 시찰하면서 우리나라 해운·항만산업의 국제경쟁력 강화에 관해 단상하는 시간을 가졌다. 한진베이징호는 길이 260m, 폭 40m에 20피트 컨테이너를 5,700개를 실을 수 있는 대형 컨테이너선으로 상해, 홍콩, 싱가포르 등을 거쳐 유럽 지중해로 항해, 다시 부산으로 돌아오는 데 2개월이 소요된다고 하며, 1년에 6항차 운항한다.

우리는 한진베이징호에서 방을 배정받은 후 컨테이너 하역작업을 지켜보았으며, 새벽 1시 출항을 하는 장면을 참관하였다.



【2일차(3/4, 수)】 오전 7시 기상, 간단한 선내 안전교육을 받고 10시부터 교육훈련복으로 갈아입고 베이징호 구석구석 선내투어하는 시간을 가졌다.

선교의 항해장비와 선수에서 선미까지 갑판을 둘러보았으며, 기관실의 메인엔진, 보조장비 등에 관하여 본선 선장과 기관장으로부터 자세한 설명을 들었다. 오후에 승조원들의 퇴선 및 소화훈련을 참관하고 해운산업 위기극복을 위한 정책세미나를 진행하였다.

동 세미나에서는 해운산업의 유동성 지원, 신조 건조자금 지원, 대량화물의 국적선 수송방안 등 국가차원의 정책지원 방안 등에 관하여 약 2시간 열띤 논의를 전개하였다.



【3일차(3/5, 목)】 오전 7시 상해 양산항에 입항, 김정기 상해총영사 및 한진해운 상해지점 관계자들의 환영을 받았다.

상해 양산항의 규모와 컨테이너 처리능력을 보고 중국의 저력을 새삼 느꼈으며 양산항을 시찰하고 상해 양산항 터미널 사장과 면담하였다.

우리는 상해시내로 이동하기 위해 양산과 상해를 연결하는 32km의 동해대교를 통과하였다.

오후 상해총영사관에서 상해 물류기업인들과의 간담회를 개최하여, 중국에 진출한 우리나라 물류



기업의 애로사항과 건의사항을 청취하고 논의하는 시간을 가졌다.

다수의 물류기업인들은 현재의 위기극복과 경쟁력 제고를 위해서는 한국선박에 대해 국내항 입항시 항만시설사용료 감면과 유동성 지원, 특히 국내 기업에서 수입하는 대량화물의 국적선 수송방안 등을 논의하였다.

저녁 19시 상해총영사와 한상회 초청 만찬에 초대되어 식사를 마치고 밤 23시 다음 정박지인 닝보를 향해 출항하였다.

상해 양산심수항은 안벽길이가 3km, 안벽크레인은 34개, 연간 처리능력은 4,300만TEU로 2007년 처리량을 살펴보면 2,800만TEU이다.



【4일차(3/6, 금)】 오후 2시에 중국 닝보항에 입항하여, 닝보항 컨테이너터미널 CMICT 동사장의 브리핑을 받으며 닝보항 시설을 시찰하였다.

닝보항은 상해 양산항과 근거리에 위치한 항만으로서 차로 약 3시간이 걸리는 지역이다.

상해 양산항은 주변항만과의 경쟁을 하고 있으며 중국의 경우 상해 양산항, 닝보항 등 주변지역 항만들의 경쟁이 치열하다고 함. 닝보항의 '07년도 처리량은 1,200만TEU이다.

닝보항 시찰을 마치고 닝보시내로 이동하였다.

닝보시는 중국의 중소규모 도시임에도 불구하고 인구가 600만에 육박, 비교적 잘 정돈된 도심지와 시내를 관통하는 3개의 강을 친수공간화하여 시민공원으로 활용하는 등 수상도시의 모델로 개발하고 있는 중이다.

닝보라는 도시는 일부러 찾아가지 않으면 가기 어렵지 않은 곳으로 금번 체험기간내 방문한 도시 중에서 비교적 운치가 있으며 조용한 도시였다.

특히 강변의 야경이 아름다워서 참가한 많은 분들이 감탄해 마지 않았다. 저녁 21시 한진베이징호로 이동하여, 새벽 1시 출항하였다.

【5일차(3/7, 토)】 오전 모처럼의 자유시간을 갖고 오후 14시부터 한진베이징호 승조원들과 간담회





를 개최하고, 우리나라 승조원과 인도네시아 승조원 등 23명의 승조원이 참석, 다과를 나누고 기념품과 선물을 전달하였다.

간담회에서 승조원들은 국회의원 다섯 분이 컨테이너선에 승선하여 1주일간 체험하는 것은 유사 이래 처음있는 일이라며 큰 영광이라고 말하였다.

의원단도, 쉽지 않은 근무환경에서 특히 해운산업이 깊은 불황의 늪에서 허덕이는 시기에 6개월간 가족과 떨어져 국가경제 발전을 위해 불철주야 노력하는 승조원들이야말로 진정한 애국자라고 치하하였다.

간담회에서는 선원들의 의료보험 적용 문제와 선원 소득 비과세, 선원 선상투표제 등과 관련하여 논의하였다.

의원님들은 국회로 돌아가는대로 의료보험문제는 전해숙 의원님, 선원 소득 비과세는 강길부 의원님, 선상투표제는 모든 의원님들이 함께 해결을 위



해 노력하기로 승조원들과 약속하였다.

한편으로 젊은 승조원들은 선원에 대한 사회적 인식이 좋지 않아 우리나라 여성들이 선원과의 결혼을 기피하는 등 현실을 토로, 이에 대한 해결을 위해 예능방송프로그램 등을 통해 해상직원의 매력을 적극 홍보할 필요가 있다는 데 의견이 일치하였다.

【6일차(3/8, 일)】 40여 시간의 긴 항해 끝에 저녁 20시 홍콩항에 입항하여, 석동연 홍콩총영사와

한진해운 홍콩지점장을 비롯 관계자들의 환영을 받았다. 홍콩항으로 입항하는 연안수로 이어진 아



파트들과 주장 대개발의 하나로 현재 공사중인 마카오로 향하는 대교를 보고 홍콩이라는 도시는 바다를 통해 성장한 도시라는 것을 새삼 느꼈다.

홍콩항에 접안하여 한진베이징호 승조원들과 아쉬운 작별을 뒤로 한 채, 석별의 정을 나누고자 한진베이징호 선장을 비롯한 관계자들을 초청, fish market 리어문에서 노고를 치하하며 7일간의 항해 자축연의 시간을 가졌다. 만찬을 마치고 싱가포르를 거쳐 유럽지중해로 향하는 한진베이징호와 선장을 환송했다.



【7일차(3/9, 월)】 오전에 허치슨 터미널을 방문하여 사장과 면담하고, 허치슨 터미널의 현황과 처리 능력 등 브리핑을 받은 후 항만시설을 시찰하였다.

항만투어 중 때마침 허치슨 터미널에 접안중인 10만톤급 세계 최대 호화크루즈선 '퀸 메리 2호'를 보고 감탄하였다.

허치슨 터미널의 경우 컨테이너 야드와 별도로 대형 창고건물내에 컨테이너를 보관하고 운송하는 것을 보고 좁은 공간을 효율적으로 운영을 하고 있는 것이 인상적이었다.

오후 승선체험단 워크숍을 갖고 그간의 활동에 대해 논의하고, 서로의 소감과 성과, 향후 계획 등에 관해 의견을 교환하였다.

해사체험의 마지막날 저녁, 한진해운 박정원 고문 초청 만찬으로 회포를 풀었다.

동 만찬에서 금번 프로그램에 적극 협조해 준 한진해운에 깊은 감사의 뜻을 전달하고, 우리나라 해운산업 발전방안도 논의하는 뜻깊은 자리 가졌다.

화기애애한 분위기 속에 3시간에 걸쳐 서로 덕담을 나누며 해사체험의 마지막밤을 아쉬움 속에 보냈다.

【8일차(3/10, 화)】 전날밤 늦은 취침도 불구하고 의원님들의 열화와 같은 학구열에 새벽부터 기상하여 아침 일찍 짐을 챙기고 홍콩의 마리나시설 시찰을 위해 요트클럽으로 이동하였다.

회원제로 운영되는 요트클럽에 한진해운 홍콩지점의 도움으로 입장하여 시찰하였다. 특히 최근 입법화가 진행되고 있는 마리나법안 등과 관련하여 마리나시설과 요트클럽 등에 대한 의원님들의 관심이 지대했다.

요트클럽은 영국풍으로 고풍스러웠으며 요트계류장, 클럽하우스, 수리공장, 요트야적장 등 시설을 갖추고 있었으며, 이를 통해 홍콩의 경제수준이나 국민들의 해양의식을 가늠하는 하나의 지표가 되었다.

우리나라도 국민소득 3만불이 넘고 해양의식이 고취되어 경인운하와 한강, 낙동강 등지에 마리나시설과 요트클럽이 활성화되는 그림을 구상하고 있다.

요트클럽 시찰을 마치고 컨벤션센터 방문후 홍콩 공항으로 이동하여, 13시30분 항공편으로 귀국하였다.



▶ 체험후기

■ 가재 바다로, 세계로



국회의원 박상은
국토해양위원회
한나라당 인천 중구·동구·
옹진군
바다와 경제 국회포럼 공동대표

‘삐익-’ 하고 출항신호가 떨어지자 본선과 예인선을 연결한 밧줄이 팽팽하게 당겨졌다. 브릿지에서 지시를 내리는 선장의 음성이 바빠지기 시작했고, 선원들 또한 일사분란하게 움직이기 시작했다.

전장 267미터, 폭 40미터, 철울성처럼 굳건하게 서있던 배는 ‘위잉-’ 하고 긴 용트림을 내뿜었다. 움푹달짝하지 않을 것 같던 거대하고 육중한 선체가 드디어 조금씩 움직이기 시작했다. 2009년 3월 4일 새벽 1시, 6만톤급 컨테이너선 한진베이징호가 부산신항을 떠나는 순간이었다.

나와 동료의원 4명을 실은 배는 우리 기업의 수출물량을 가득 싣고 부산을 떠나 중국 상해로 향하기 시작했다. 이 배의 최종 목적지는 유럽의 지중해. 20피트 컨테이너 5,700개를 실을 수 있는 이 배는 앞으로 한달을 항해해 상해와 닝보, 홍콩, 싱가포르를 거쳐 더 많은 화물을 챙겨 싣고 대양을 가로질러 지중해에 도달할 것이다.



현장과의 스킨십이 생산적인 정책입안의 기본

국회에서 의원연구단체 ‘바다와 경제 국회포럼’의 공동대표를 맡고 있는 나는 작년초부터 불어닥친 글로벌 경기침체와 경제위기 상황속에서 우리 중추산업과 기업들이 실제로 얼마만큼의 난관에 봉착해 있는지 살펴보고 어려운 시장상황 속에서 한국을 헤쳐나갈 지혜와 정책적 아이디어를 얻기 위해 이번 프로그램을 기획했다.

각종의 보고서와 데이터, 서류로만 전해듣는 피상적인 상황인식이 아니라, 현장으로 달려가 실상을 두 눈으로 확인하고 같이 체험하면서 현장의 목소리를 직접 듣는 것이 중요하다는 평소의 지론에 따라 ‘현장주의’, ‘행동주의’, ‘전문가주의’를 실천하는 프로그램의 일환으로 나는 동료의원인 장광근, 강길부, 유정복, 전해숙 의원과 함께 우리기업의 수출 컨테이너선에 몸을 싣고 지난 08년 베이징 올림픽 특수 이후 불황에 허덕이고 있는 우리 해운업계 현황과 우리의 최대 경쟁항만인 상해, 홍콩의 관련산업에 대한 투자현황을 살펴보고, 또 중국경제의 새로운 견인차로 급부상하고 있는 경제특구 방문을 통해 우리 산업의 국제경쟁력을 강화하기 위한 정책 아이디어를 체득하고자 고되지만 의미있는 여정에 나섰다.

글로벌 물류국가로서 우리의 위상에 자부심

주지하다시피 우리나라는 조선산업 세계 1위, 한만산업 세계 5위의 해양강국이다. 여기에 세계 10위권의 해운사를 포함해 해운산업 세계 5-6위를



넘나드는 명실상부한 해양강국이기도 하다.

우리경제의 수출입 무역의존도가 70%를 넘기도 하지만, 인근의 중국이 세계의 시장이자 공장으로 급성장하면서 제품생산에 필요한 원료와 자재를 멀리 남미와 동남아로부터 중국에 실어다주고, 또 완성된 제품을 싣고 나와 미주와 유럽으로 운송하면서 세계경제의 흐름을 원활히 하는 글로벌 물류산업을 바로 우리 기업들이 주도하고 있다. 국토의 3면이 바다를 향해 열려있는 해양국가일 뿐만 아니라, 글로벌 물류국가로서 우리의 위상에 다시 한번 자부심을 가져볼 만한 일이다.

세계경제의 중심으로 급성장하는 중국 하지만 그럼에도 불구하고 여전히 우리에게서 치열한 국제경쟁을 통해 생존해야 하는 절박한 조건이 부여되어 있다. 특히나 오늘날 물류시스템이 국가경제성장의 기본동력으로 인식되고 물류경쟁력이 곧 국가경쟁력의 핵심으로 간주되기 시작하면서 글로벌 무한경쟁의 환경이 날로 치열해지는 상황에 봉착하고 있는 것이다.

이러한 가운데 금번 시찰활동을 통해 내가 주목한 부분은 바로 중국의 물류시스템과 물류경쟁력을 중심으로 하는 경제성장 동인(動因)에 관한 부분이었다. 하루가 다르게 고층빌딩이 솟아나는 상해나 홍콩의 마천루와 화려한 겉모습이 아니라 그러한 성장과 번영의 기반이 되는 동력(動力)과 경제시스템은 무엇이었는지가 나에게 고민으로 다가왔다.

세계경제가 마이너스 성장을 전망하는 이 때에 자신만만하게 8% 성장을 장담하는 그들, 이미 세계경제의 흐름을 가늠하는 데 중요한 선행지표가 될 만큼 비중이 커진 이 거대한 나라와 그 규모의 경제.

우리 앞에 놓여진 위기와 기회

세계경제의 패권을 다투만큼 경쟁의 중심으로 부



상한 중국은 그러나 우리에게 위기이자 기회가 될 수 있다. 물류부문에 있어서도 전년대비 20.4%의 급격한 성장률을 기록하면서 싱가포르에 이어 일거에 세계 2위의 항만으로 급부상한 상해 양산항과 3위의 홍콩항, 4위의 센젠항, 그리고 10위부터 11위, 12위를 기록하는 청도, 닝보, 광저우가 모두 우리의 경쟁항만이자 동반성장의 기반이 될 수도 있다.

안벽길이 3km, 연간 컨테이너 처리능력 4,300만TEU를 확보하고도 세계최대의 항만으로 부상하고자 대양산과 소양산에 추가적인 개발계획을 수립하고 있는 상해 양산심수항(洋山深水港), 전년대비 32%의 기록적인 성장률을 달성한 바 있는 닝보항(寧波港)에서 우리 해운기업들이 터미널 물동량의 상당한 포선을 차지하는 주요 고객이라는 점은 우리 해운물류산업에는 기회로, 우리 항만산업에는 커다란 자극으로 다가온다.

21세기는 해양의 시대다. 바다에 우리의 미래가 달려 있고 국운(國運)이 걸려 있다. 나라와 경제의 희망이 바다에 있다. 이런 점에서 우리가 이미 조선(造船)과 해운(海運), 항만(港灣) 산업에서 국제적인 경쟁력을 갖추고 있다는 점은 여간 다행한 일이다.

이제는 국가가 나서야 할 시점이다. 우리가 해양산업에서 세계와의 경쟁우위를 지속적으로 유지하기 위해서는 국가적인 그리고 제도적인 지원이 절실한 시점이다.

■ 해사체험을 다녀온 후



국회의원 장광근
국토해양위원회
한나라당 서울·동대문갑

지난 3월초 1주일 일정으로 다녀온 「바다와 경제 국회포럼」 주최 해사체험은 현재 위기상황에 처해 있는 해운산업의 현장 참관을 통해 그 극복방안을 모색해 보고, 상해 등 중국경제특구를 돌아봄으로써 경제자유구역의 활성화와 성공을 위해 무엇을 어떻게 해야 하는지를 생각해 본다는 점에서 매우 유용하고 시의적절하였다.

「바다와 경제 국회포럼」은 미래의 새로운 성장동력으로 중요한 경제자유구역과 해양산업의 활성화를 위한 역량을 모으고자 작년 7월 발족한 이후 2건의 정책연구보고서를 발간하는 한편 17건의 바다 관련 법안발의, 6차례 세미나 개최 등 왕성한 활동을 전개해 왔다.

금번 해사체험 프로그램은 해양산업의 현장체험을 통해 해양산업을 이해하고 향후 산업 발전을 도모하는데 일조하고자 마련되었다. 이러한 포럼의 열정적인 활동으로 지난 11일 「2008년도 우수 국회의원 연구단체」로 선정되었습니다. 이 자리를 빌어 축하드리는데 바이다.

우리나라는 작년말 기준으로 지배선대가 총 1,063척에 3,680만톤으로 세계 6위의 상선 보유국이자 해운산업 세계 5위, 조선산업 세계 1위로서 글로벌 경쟁우위를 확보하고 세계 해양산업을 주도하고 있다.

그런데 작년 10월 미국발 금융위기로 촉발된 글로벌 경기침체로 세계 물동량 급감에 운임하락, 선박수주 급락, 발주계약 취소증가 등으로 조선·해운 등 해양산업이 빠른 속도로 위기에 빠져들고 있

습니다. 현재로서는 침체의 바닥을 알 수 없어 비관적인 전망일색이다.

특히 자본집약적인 장치산업인 해운산업에 있어 금융위기로 인한 선박금융시장의 경색은 해운업계의 유동성 위기로 이어지고 있다.

오늘의 경제위기 극복은 해운·조선등 해양산업의 건재(健在) 없이는 가능하지 않다. 고부가가치산업이자 산업연관효과가 큰 국가기간산업으로 미래 대한민국 경제를 견인할 성장동력 중 하나인 해양산업을 이런 위기상황에서 보다 적극적으로 지원하고 육성하는 것이 위기를 기회로 만드는 것이라고 평소 생각해 왔다. 이번 시찰을 통해 이러한 생각을 확고히 하게 되었고 향후 정부와 국회가 한마음으로 지혜를 모을 수 있도록 하겠다.

미래는 바다의 시대이다. 부산~상해~닝보~홍콩으로 이어지는 90시간의 항해 체험을 통해 바다를 지배하는 자가 세상을 지배한다는 교훈을 되새기며 바다의 활용여부에 따라 우리의 국운이 달라질 것이라는 상념에 잠시 빠지기도 하였다. 또 항구에서 컨테이너를 선적하고 하역하는 모습을 보며 한국해양산업의 위기 극복을 위해 무엇을 해야 하는지 고민하였다.

잘 갖춰진 상해 등 항만시설과 중국경제 발전의 원동력이 되고 있는 경제특구에서 중국의 발전상과 잠재력을 함께 느끼며 우리가 세계 시장에서 이들과 경쟁하여 승리하기 위해서 저를 비롯한 정치인은 무엇을 어떻게 해야 하는가를 깊이 생각하지 않을 수 없었다.

끝으로 값진 체험을 할 수 있게 이번 행사를 준비하시고 도와주신 모든 분들께 깊은 감사의 말씀을 드린다.



■ 바다에 우리의 미래와 희망이 있다



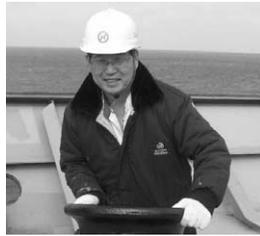
국회의원 강길부
기획재정위원회
한나라당 울산·울주

금번 “바다와 경제 국회포럼”의 수출 컨테이너선 승선, 항해 체험은 국회 의정사상 처음있는 일인 것 같다. 바다를 지속가능한 발전의 장으로 만들고 경제자유구역의 활성화 방안을 제시하는 것을 목적으로 구성 운영되고 있는 “바다와 경제 국회포럼”의 박상은 대표의원님과 회원의원님들의 열정적 참여로 가능했다고 생각한다.

우리 포럼이 때마침 국회에서 ‘우수 국회의원 연구단체’로 선정된 것은 더욱 기쁜 일이 아닐 수 없다. 어려운 대내외 경제 환경 속에서 홍콩, 상해 등 동북아의 주요 경쟁 항만을 둘러보고 오늘의 경제 난국을 극복해 보고자 하는 ‘바다와 경제 국회포럼’의 지속적인 노력은 앞으로 우리 국민들에게 바다를 통한 꿈과 비전을 제시할 것이라고 믿어 의심치 않는다.

우리나라 해운산업은 조선, 정유 등과 더불어 3대 외화 가득산업이다. 국적 외항 선박의 양은 828척, 총 2,240만톤으로서 세계시장의 3.6%를 점유하고 있으며 세계 6위 수준이다. 연평균 30억불의 지속적인 흑자 시현을 통해 국내 서비스 산업의 국제수지 개선에 크게 기여해 왔다. 이것은 힘든 여건에서도 묵묵히 일해 온 수출 컨테이너선 승무원을 비롯한 해운산업 관계자 분들의 도전과 응전의 결과임을 잘 알고 있다. 피와 땀으로 일궈낸 그간의 결실을 바탕으로 이제 5대 해양강국을 건설해야 하는 과제를 안고 있는 것이다.

그러나 최근 세계적인 금융위기, 경제 침체의 여파로 해운 시황이 악화되고 있으며, 조선 발주가 취



소되는 등 해운과 조선 산업 전반이 연쇄적으로 어려움에 봉착하고 있어 국민적 우려를 낳고 있다. 이에 지난 2월 국회도 국민경제 위기극복을

위한 해양산업 지원 촉구 결의안을 채택하고 위기에 처한 해양산업 지원에 발 벗고 나선 것이다. 연이어 뜻을 같이 하는 국회의원들이 직접 무역선에 승선하여 해양산업의 현장을 확인하고 경쟁국의 동향을 둘러 본 것은 시의성 있는 대책 마련에 크게 기여할 것이라 생각한다.

시급하게 요구되는 선박의 해외 혈값 매각 방지를 위한 선박투자 활성화뿐만 아니라 선원들에 대한 세계 혜택 부여 등 정책적 지원 확대를 통하여 전문 인력 유치 양성에도 세심한 정책적 배려가 요구된다.

바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다는 말이 있듯이 21세기는 해양의 시대가 될 것이다. 바다에 우리의 미래가 있고 희망과 번영이 있다는 것을 다시 한 번 강조하고 싶다. 끝으로 “바다와 경제 국회포럼”의 행사를 도와주신 관계자 여러분에게 심심한 감사의 말씀을 드린다.

■ 해운산업의 재도약을 지원하며



국회의원 유정복
국토해양위원회
한나라당 경기·김포

지금까지의 여행 중에서 가장 인상 깊고 독특한 여행을 다녀왔다. 아니 여행이라기보다는 삶의 체험이요 좋은 학습이었다. 「해사 체험」이란 주제로 부산~상하이~닝보~홍콩으로 이어진 90시간의 승선을 포함한 물류현장체험은 오늘날 우리가 겪고

있는 세계경제침체 특히 무역의 현실적 상황을 이해하였고 특히 해운업계의 현주소와 함께 향후 경기전망 등을 예측해 볼 수도 있는 좋은 경험이었다.

나는 이 체험여행을 통해서 다시 한번 현장의 중요성을 피부로 느낄 수 있었다. 책상머리와 머릿속에서 그리는 막연한 지식과 정보와 상상으로는 현실을 올바르게 이해하지도 못할 뿐 아니라 올바른 정책대안 마련이 어렵다는 것을 다시 한번 실감한 것이다.

부산과 상하이, 닝보, 홍콩의 물류흐름현장을 생생히 살펴보면서 중국의 세계경제 중심 국가로의 무서운 발돋움을 알 수 있게 되었고, 세계 수출입의 90%이상을 차지하고 있는 해상운송의 시스템과 바다가 갖고 있는 경제적 가치에 대한 이해, 그리고 무엇보다도 어려운 여건 하에서 진정한 산업역군으로서의 역할을 묵묵히 수행하고 있는 바다위의 애국전사라 할 수 있는 승조원들의 생활을 이해하는데 큰 도움이 되었다.

우리가 승선한 컨테이너 화물선인 「한진베이징호」는 6만7천 톤급에 5,300TEU를 적재할 수 있는 길이 270m가 넘는 대형선박으로 부산에서 유럽까지 가는 배였는데 우리는 부산에서 홍콩까지 구간을 승선하였다. 1,600여개의 컨테이너를 싣고 출항하여 각 항구에서 화물을 하역하거나 선적하는 상황을 지켜보았는데, 그때마다 좀 더 많은 컨테이너가 배에 실리기를 마음 졸이며 기원해 보게 된 것은 벌써 내가 해운업계의 경제적 어려움에 대한 안타까움과 함께 우리나라 경제의 조속한 회복을 기원하는 마음이 묻어나오고 있음을 스스로 발견하게 된 것 같다. 흔히 고깃배가 만선의 기쁨으로 어항에 돌아올 때와 허탕으로 빈 배를 몰고 돌아올 때 기분을 바로 컨테이너 선박에서 절실히 이해하고 느끼면서 안타까움과 소망이 교차하는 기분이었다.

해운산업은 바로 우리나라 경제상황의 바로미터이다. 해외의존도가 매우 높은 우리의 현실에서 해

운업의 발전은 바로 경제발전이며, 따라서 해운업의 침체는 우리경제의 어두운 단면을 선형적으로 보여주는 지표인 것이다.

나는 이번 해사체험을 통해서 우리 해운산업의 중요성을 다시 한번 깊이 이해하면서 해운산업발전을 위한 정책마련에 적극적으로 임하는 의정활동을 하고자 한다. 이번에 배를 탄 90시간은 그 이전에 살아오면서 배를 탄 모든 시간을 합한 시간보다도 많은 시간이었던 만큼 보람 있었던 좋은 체험이었다. 행사를 주관해 주신 박상은 의원님과 동행했던 의원님들과의 좋은 시간을 같이 할 수 있었던 것도 큰 기쁨이었다. 한진해운을 비롯한 모든 수출입 선박에서 묵묵히 일하는 애국전사들의 건투를 빌며 해운산업의 발전을 다시 한번 기원한다.

■ 바다와 경제포럼 체험기



국회의원 전혜숙
보건복지가족위원회
민주당 비례대표

우리나라는 삼면이 바다인 나라다. 좁은 땅에 등지 틀고 큰 꿈을 펼치려면 자연스레 배를 타고 오대양 육대주를 향해 나아가야 한다고 늘 생각해 왔었다. 그래서 바다와 경제포럼을 택했었다. 바다와 경제포럼 이름 그 자체처럼 바다는 우리 삶을 풍요롭게 해주는 보물창고이다.

멋모르고 스케줄 볼 여가도 없이 컨테이너 상선을 타러갔다. 일반 여객선과 달리 엄청 큰 배를 보고 놀랐다. 게다가 외줄타기처럼 보이는 까마득한 비탈계단을 타고 올라가야한다는 것을 보고 체면상 말은 안했지만 겁도 나고 잘못 왔다는 생각이 들었다. 누군가 옆에서 “고공 공포증이 있는데...” 했다. 배 앞뒤에는 커다란 컨테이너가 가득 실려 있었다.

나는 이를 악물고 무서움을 참으며 아파트 3층 높이로 보이는 비탈계단을 올라갔다.

기상 다음날 아침부터 한진해운 김종태 교관으로부터 교육이 시작되었다. 선상안전교육, 우리나라 해운의 앞날과 해운산업이 경제에 미치는 영향, 세계의 선박산업 현황과 국제동향, 건의사항, 배의 구조, 선원과의 대화, 국회 입법사항, 연일 계속되는 강의와 공부(?)로 새벽녘에 다리에 경련이 일어나기도 했다.

가벼운 배멀미와 연속되는 강행군으로 몸은 무거웠다. 아침 운동을 하려했지만 배가 흔들려 운동을 제대로 할 수 없었다. 하지만 이런 악조건에도 좋은 점이 있었다. 모처럼 전화가 되지 않는 공해 상에서 자유를 만끽했다. 배에 갇힌 상태라 잠 안 오는 밤에는 책도 제법 읽고 의원들끼리의 친교도 더 돈독해졌다.

박상은, 장광근, 강길부, 유정복 의원들 중 처음 알게된 분도 있어서 서먹할 수도 있었지만 정해진 방 이외에 달리 따로 있을 수 있는 공간도 없어 더 빨리 친해진 것 같았다. 좁은 공간에 배를 정박하는 방법, 배를 안전하게 정박시키기 위한 도선사의 역할과 예인선의 기능을 보니 신기했다.

며칠간의 체험이라 즐길 수 있었지만 6개월간 망망대해에서 사랑하는 가족과 연락도 제대로 되지 않는 채 배를 타야하는 선원들의 고충은 고통스럽게 보였다. 걱정하지 말라고 하는데도 식수와 샤워물이 행여 부족할까봐 아껴 쓰게 되었다. 해적을 만날까봐 걱정하는 선장님의 이야기를 들으며 해상치안의 강화 필요성을 느꼈다.

열악한 환경에서 함께 생활하며 느낀 점은 “나라를 진정 위하는 애국자는 바로 이 분들이시구나”하는 생각이 들어 고개가 숙여졌다. 선원들과의 대화를 통해 해상무역과 선상의 애로를 배우고 알게 되었다.

엄청나게 큰 크레인들의 대행진 속에서 컨테이너

박스가 얼마나 쌓이는지 걱정스런 눈으로 지켜보았다. 어려운 경제여건으로 선적할 화물이 없어 바다에 그냥 정박해 놓은 많은 배들이 불황을 대변하고 있었다.



해군장교 출신 박상은 의원님은 배에 실린 컨테이너가 짐이 실린 것인지 빈 것인지를 멀리서 보고 말씀하셔서 모두들 감탄했다. 도착하는 항구마다 그 항구의 역사와 해상무역 상황을 자상하게 설명하시는 실력을 보여주셨다. 아무튼 바다사나이로서의 면모를 여러모로 보여주셔서 모두 부러워했다.

남자들만 탄다는 배에 여성항통사가 타고 있어 놀랐다. 26세 젊은 나이에 선장을 꿈꾸며 일하는 여성선원의 모습은 신선한 충격이었다. 금여의 문을 연 여성항통사가 훌륭한 선장이 되는 날 우리나라 해운은 더 발전할 거라 생각했다.

우연의 일치랄까, 우리나라에서 선두를 달리는 한진, 현대 두 해운업체의 회장님 또한 여성분이셨다. 여성의 섬세함으로 기업을 더 크게 일으켜 세계최강의 해운업을 이루시길 여성 불모지에서 일해 본 같은 여성의 마음으로 응원을 보내고 싶었다.

구조조정의 어려움을 앞둔 해운업체가 위기를 기회로 바꾸어 제2의 도약을 하시길 바라며 배에서 함께 고생한 선주협회 김영무 전무님을 비롯한 관계자여러분의 노고에 감사드린다.

배에서 선원들과 함께 먹은 식사가 간단했지만 유명호텔음식 보다 더 맛있었다. 특히 선원들과 밤에 먹는 라면 맛은 일품이었다.

해운업이 잘되어 배타고 나가면 6개월간 가족들과 떨어져 고생하는 모든 이들에게 집에 갈 때 행복주머니가 두둑해지길 기원해본다.