

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
승선근무 예비역 병역제도 도입 국방부에 건의	2
부정기선시황 케이프사아즈 중심으로 강세지속	4
선협, OB/L 선사에 송부토록 전국은행연합회에 요청	6
국적외항선사 보유선복량 올들어 7.5% 증가	7
톤세적용 국적외항선사 운항선대 6,318만G/T	8

---

해운이슈	22
한-미 자유무역협정(FTA) 협상타결로 개방 가속화	22

---

업계동정	28
------	----

---

해사정보	38
국제해사기구, 우리나라 해양안전체제 높이 평가	38
제15대 해양수산부 장관에 강무현 전차관 임명	39
정부 '해양크루즈 관광산업 활성화방안' 마련	41
중국의 원자재 수입량 지속적으로 증가할 듯	42
올들어 아시아-유럽행 컨테이너물동량 크게 증가	43
일본 해양기본법안 중의원 본회의에서 가결	44

---

해운일지	46
------	----

---

## 승선근무 예비역 병역제도 도입 국방부에 건의 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회



한국선주협회를 비롯하여 전국해상산업노동조합 연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교 관계자들로 구성된 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회는 최근 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

추진위원회는 건의를 통해 “우리나라는 오늘날 세계 1위의 조선강국, 세계 8위의 해운국으로 성장했으며, 이는 우리나라가 건국 이후 겨우 60여년의 짧은 기간동안 이룩한 신화로서, 이 신화의 배후에는 우수한 해운전문 인력의 피땀 어린 노고와 헌신이 있었다”고 밝히고 오는 2012년 산업기능요원제

도 폐지에 따른 대책을 마련하여 줄 것을 요청했다..

추진위원회는 또 “우리나라의 해운전문인력은 우수한 승선근무인력에 기반을 두고 있으며, 승선근무인력은 국가 경제무역전쟁의 일선에서 에너지? 물자수송 업무 등에 복무하는 현역 제4군이라 해도 과언이 아니다”며, 지금 이 순간에도 상선대와 원·근해어선단에 승선하여 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 임무를 수행하고 있는 승선근무인력을 현역 제4군으로 인정하는 ‘승선근무 예비역 병역제도’의 도입을 강력히 건의했다.

정부는 2007년 2월 비전2030 인적자원 활용 2+5전략을 발표하면서 이에 따른 국가 병역제도개선을 위한 기본방향을 제시했다. 주요골자를 요약

하면 ①예외없는 병역의무 이행 ②병역의 단순 이원화(군복무+사회복무) ③현역 복무기간의 단계적 단축 ④2012년 이후 전환복무, 대체복무의 폐지 등이다.

정부의 병역제도 개선의 기본방향은 바람직하나, 대외의존도가 높은 우리나라 수출입화물의 적기수송을 위해 한국상선대에 승선중인 해기인력에 대한 대책은 도외시되었다.

우리나라는 지배선대 규모로 세계 제8위의 상선대를 보유하고 있으며, 이 상선대는 국가존립을 위해 필수불가결한 전략물자를 수송하고 있다. 유조선과 LNG선 등 국가 에너지자원 수송선대를 비롯하여 동북아 물류거점국가의 생명선 역할을 하는 컨테이너선대, 자동차선대, 특수선대, 그 외에도 다양한 일반화물 수송선대로 이루어진 상선대와 연근해·원양 어선단은 국가경제의 대동맥으로서 맡은 바 소임을 다하고 있다.

이처럼 우리나라의 상선대는 글로벌 경제무역의 일선에서 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 수송 임무를 담당하고 있으며, 수산분야의 연근해·원양 어선단 역시 식량산업의 한 축으로서 중요한 역할을 담당하고 있다.

이에 따라 한국선주협회를 비롯한 해양수산단체 및 대학은 산업기능요원제도 폐지에 따른 대책마련을 위하여 최근에 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회를 구성했으며, 그동안 수차례에 걸쳐 개최된 대책회의 끝에 이번에 대정부 건의서를 마련, 정부에 건의하기에 이르렀다.

추진위원회는 대정부 건의서를 제출하게 된 배경은 전세계의 상선대 규모는 날로 증가하고 있으나, 고급 선원인력의 부족현상은 심각한 상황에 이르러 선박운항에 상당한 차질이 예상되고 있기 때문이다.

사실상, 우리나라 국가경제는 무역의존도가 매우

높고 국제교역량의 99.8%가 해운에 의하여 이루어지고 있으며, 해운력은 우리나라의 무역발전과 경제성장의 촉진, 외화획득 및 절약을 통한 국제수지의 개선, 조선산업 및 관련 산업의 발달, 고용창출, 국위선양 등에 크게 기여하고 있다.

그러나, 최근들어 해상근무가 3D업종으로 인식되면서 해기사들의 이직률이 위험수위에 다다른 데다, 전 세계적으로도 상선사관의 부족현상이 날로 심화되는 추세에 있어 조만간 해기인력의 극심한 부족으로 선박운항이 중단되는 사태가 속출할 것으로 우려되고 있다.

우리나라의 경우 해기사 부족문제가 일본 등 경쟁국에 비해 심각한 것은 외항상선대는 최근들어 연간 60여척 이상 늘어나는데 반해 해기사 공급은 한정되어 있고, 이직률이 높기 때문이다. 더구나 일본이나 유럽국가들처럼 외국인 해기사를 고용할 수 없기 때문에 문제의 심각성이 더하다.

이에 추진위원회는 ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입을 통한 해운력과 해군력의 상호연계는 우리나라가 해양강국이 되기 위한 필수요건이라며, 해양수산업계의 건의를 수용하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 “해운력은 해군력과 함께 국가 해양력의 양대 축의 하나이며, 지정학적으로 3면이 바다이고 부존자원이 빈약하여 무역의존도가 매우 높은 우리나라가 21세기 신 해양시대에 세계 5위권의 해양강국 실현 목표를 달성하려면 해양 분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위한 ‘승선근무예비역 병역제도’를 반드시 도입해야 한다”고 강조했다.

한편, 한국선주협회 김영무 상무와 해양수산부 및 해양대학교 관계자는 4월초 병무청과 해군본부를 예방, ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입의 필요성을 강조하고, 동제도의 도입을 건의했다.

## 부정기선시황 케이프사이즈 중심으로 강세지속 2004년 12월 최고조에 달했던 호황국면 재연



부정기건화물선 시황이 케이프사이즈를 중심으로 상승세를 지속하면서 지난 2004년 12월 최고조에 달했던 호황국면이 재현되고 있다.

한국선주협회가 최근 외신과 해운리서치기업들의 자료를 분석한 결과에 따르면, 부정기건화물선의 운임수준을 나타내는 발틱운임지수인 BDI는 4월17일 현재 5,601 포인트로 지난 2006년 4월초 2,512 포인트에 비해 2배 이상 상승했다.

특히, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선의 운임지수인 BCI는 4월17일 현재 8,030 포인트로 1년전의 3,494 포인트에 비해 2.3배 가량 상승했으며, 파나마스형 선박의 운임지수인 BPI도 5,277 포인트로 전년 같은 시기의 2,527 포인트에 비해 2배 이상 상승했다.

이에 따라 부정기 벌크선 용선료의 고가행진이 지속되고 있다. 케이프사이즈 벌크선(17만DWT)의 경우 주요 항로인 브라질 선적 극동항 철광석 수송의 1일당 스팟용선료가 10만달러를 웃돌고 있다.

특히, Fearnleys의 4월18일 주간시황분석 자료

에 의하면, 금주 유럽-극동항 17만 2,000DWT급 케이프사이즈 선박의 용선료는 1일당 11만5,000달러를 기록했다. 이와함께 17만DWT급 선박의 1년간 용선료도 1일당 78만달러에 육박하고 있다..

시장정보에 의하면, BHP사는 지난 2001년 건조된 'CAPE CENTURY' (17만2,683 DWT)호를 중국 4월27-30일 인도받아 서호주를 경유하여 중국에서 반선하는 조건으로 1일당 9만2,000달러에 라운드

용선계약을 체결했다.

또 기간물(TC)의 경우 SHAGANG사가 2005년 건조된 'CHOU SHAN' (17만5,569 DWT)호를 일본에서 5월1-5일 인도받아 1년간 1일당 8만달러에 용선계약을 체결한 것으로 알려졌다.

중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수송수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월의 호황국면에 거의 근접했다.

또한 7만DWT급 파나마스 선박의 용선료도 상승세를 지속하고 있다. TOEPHER사는 최근 2004년 건조된 'EDELWEISS' (7만3,264 DWT)호를 아르헨티나에서 5월10-15일 인도받아 극동지역에서 반선하는 조건으로 1일당 4만6,000달러(B.B 102만 5,000달러)에 용선계약을 맺은 것으로 보고됐으며, CNR사는 지난 1990년 건조된 'ALESLEVADA' (7만366DWT)를 인도양에서 남미 동해안을 경유하여



극동반선 조건으로 1일당 4만750달러에 용선했다.

올들어 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 부정기 전화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 중국의 철강메이커에 의한 철광석 수입급증과 호주 항만의 체선으로 분석되고 있다.

중국의 철광석 수입량은 지난 2006년 3억2,600만톤으로 전년대비 19% 증가한데 이어 금년에 들어서는 1월 한달간 철광석 수입량이 3580만톤으로 전년동월에 비해 30% 가량 증가한 것으로 나타났다.

또한 오는 4월 이후 주요 광석 수출국가들이 가격 인상을 계획하고 있어 중국이 서둘러 철광석 확보에 나서면서 시황상승을 더욱 부추기고 있는 것으로 지적되고 있다.

여기에서 광석 주요 선적국인 호주의 체선현상도 시황상승에 크게 기여하고 있는 것으로 분석됐다.

부정기선 시황과 관련하여 클락슨은 향후 2~3년간 강세가 지속될 것으로 전망하고 있으며, 골드만삭스도 내년까지 호황을 유지할 것으로 분석하고 있다.

한편, 일부 일본의 철강메이커는 원자재 수송 해운회사에 대해 장기운송계약(COA)을 재검토하여 우선적으로 자사에 선박을 배선하는 연속항해용선으로 전환하여 줄 것을 요청한 것으로 알려졌다.

통상적으로 호주-일본간은 항해일수는 왕복 35~40일로 선박 1척당 연간 10회 운항할 있다는 계산을 전제로 철강 각사는 자사 전속의 전용선계약을 해운선사와 맺고 있지만 현재 체선에 의해 가동률은 70% 전후까지 저하되고 있는 것으로 분석되고 있다.

## 선협, 제16차 ASF 5월28일~30일 부산에서 개최 일본, 호주, 중국 등 12개국 대표 100여명 참석

제16차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 한국선주협회 주관으로 부산 해운대 웨스틴조선호텔에서 개최된다.

우리나라를 비롯하여 일본, 호주, 중국 등 12개국 선주협회 대표 100여명이 참석하는 금번 제16차 ASF에서는 해운경제검토위원회를 비롯하여 선원, 환경, 보험, 선박해체 등 5개 위원회별로 주요이슈에 대해 협의하고, 공동발표문을 채택, 아시아선주들의 입장을 공표한다.

아시아선주대표자회의는 한국, 호주, 중국, 대만, 일본, 홍콩 선주협회와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA) 등 아시아 역내에 있는 12개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 해운업계의 이익을 도모하기 위한 것으로 ASF 연차총회 사이에 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 5개의 위원회를 열어 주요 이슈에 대해 협의하고 공동 대응방안을 모색하고 있다.

그동안 아시아대표자회의는 지난 1992년 발족된 이후 매년 정례적으로 본회의와 분과위원회별 중간회의를 갖고 주요 쟁점사항에 대해 공동보조를 취하고, 아시아역내 해운산업의 공동이익을 위해 노력하는 한편, 아시아역내 해운업계를 대변하는 등 위상을 드높여왔다

한편, 이번 제16차 아시아선주대표자회의에서는 ASF의 국제적인 위상에 걸맞는 상설사무국 설치운영문제가 매듭지어질 것으로 예상되고 있다.



## 선협, OB/L 선사에 송부토록 전국은행연합회에 요청 선사들 OB/L 제때 회수못해 잠재적인 분쟁에 노출

국내 은행들이 선하증권원본(OB/L : Original Bill of Loading)을 도착 즉시 선사들에게 전달하지 않고 있어 잠재적인 분쟁이 우려되고 있다.

화주가 OB/L을 제시하지 않고 화물수령을 원하는 경우, 운송인은 은행이 발행한 수입화물선취보증서(L/G : Letter of Guarantee)와 교환하여 화물을 인도하고 있으며, 이 경우 은행은 OB/L 도착 시 운송인에게 전달하도록 되어 있다.

그러나, 국내 은행들이 업무의 번잡성 등을 이유로 OB/L을 제때에 선사들에게 송부하지 않고 있어 선사들이 OB/L 회수시점까지 OB/L 소지자와의 잠재적인 분쟁의 위험에 노출되어 있는 실정이다.

해상운송거래 관행상 화주가 운송인에게 화물인도를 요청할 경우, B/L 원본을 제시 하는게 원칙이다. 그러나, 근거리 항해 등 현실적으로 화주가 화물인수를 원하는 시점에 화물이 도착했는데도 OB/L이 도착하지 않아 화주가 운송인에게 OB/L을 제시할 수 없는 경우, 예외적으로 운송인은 화주의 사정을 참작하여 은행이 발행한 수입화물선취보증서(L/G)와 교환하여 화물을 인도하고 있다.

사실상, 운송인은 OB/L과 교환하여 화물을 인도하는 것이 정상적인 절차이며, 은행발행 L/G와 교환하여 화물을 인도하였다 하더라도 최종적으로 OB/L을 회수함으로써 정상적인 해상운송 거래가 종료된다.

운송인은 OB/L 회수 시점까지 OB/L 소지자와의 분쟁에 휘말릴 위험에 노출되어 있고, 실제 관련법

에서도 '운송인은 선하증권을 취득한 제 3자에게 대항하지 못한다'(상법 제 814조의 2)고 규정되어 있어 분쟁 발생시 운송인은 심각한 선의의 피해를 입을 수밖에 없는 실정이다.

이에 따라 한국선주협회, 한국하주협의회, 한국선박대리점협회, 전국은행연합회는 지난 1999년 OB/L 없이 화물을 인도할 경우 운송인과 화주 등의 책임관계에 관한 통일된 원칙을 정하기 위해 은행이 발행할 L/G 표준문안에 합의, 시행해 오고 있다.

이 표준문안에 따라 은행들이 발행하고 있는 L/G 2항에는 'B/L 원본을 수령한 은행은 상기화물의 선하증권원본을 인수하는 대로 운송인에게 전달하겠으며, 이때 당행의 책임은 종료된다'고 명시, 은행의 OB/L 송부의무가 규정되어 있다.

하지만, 은행들은 OB/L 도착직후 선사들에게 송부해야 할 의무가 있음에도 불구하고 업무의 번잡성 등을 사유로 OB/L을 운송인에게 송부하지 않고 있어 선사들이 OB/L 회수에 어려움을 겪고 있다.

이에 한국선주협회는 최근 전국은행연합회에 협조공문을 보내 원활한 해상운송거래와 OB/L 미회수로 인한 선사들의 우려를 해소하기 위해 전국은행연합회 산하 은행들에게 OB/L 도착 즉시 운송인에게 송부하도록 조치를 취하여 줄 것을 요청했다.

이와 관련하여 전국은행연합회는 한국선주협회의 요청에 따라 산하 은행들에게 선사의 B/L원본 회수에 적극 협조하여 줄 것을 요청했다.

# 국적외항선사 보유선복량 올들어 7.5% 증가

## 2003년 이후 해운시황 호조로 크게 늘어

국적외항선사들의 보유선복량이 지속적으로 증가하고 있다.

한국선주협회가 집계분석한 자료에 따르면, 4월 20일 현재 국적외항선사들의 보유선복량은 총 644척, 1,618만9,365G/T로 작년말 607척, 1,506만 6,587G/T에 비해 척수로는 37척이 늘었으며, 톤수 기준으로는 7.5% 증가했다.

특히, 이 기간중 풀컨테이션을 비롯하여 원유운반선, 석유제품/케미칼 겸용선, 일반화물선의 증가세가 두드러진 것으로 나타났다.

선종별 증감현황을 보면, △석유제품/케미칼 겸용선이 48척, 26만3,631G/T로 작년말에 비해 31.8%(척수로는 8척) 증가했으며, 이어 △풀컨테이션이 115척, 262만366G/T로 16.8%(5척) △원유운반선이 15척, 190만1,404G/T로 15.5%(3척) △일반화물선 147척, 121만830G/T로 10.1%(7척) △벌크선이 139척, 435만5,658G/T로 7.1%(8척) 각각 증가한 것으로 집계됐다.

또 이 기간중에 증선된 선박을 보면, △거양해운의 케이프사이즈 벌크선 4척을 비롯하여 △거영해

[선종별 확보방법별 선박보유현황]

선 종명	합계		국취부나용선		중고선도입		계획조선		리스		자기자금		기타	
	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수
벌크선	139	4,355,658	60	2,918,137	39	689,532	3	42,927	20	375,526	7	132,359	10	197,177
광탄선	30	2,597,804	18	1,525,741	0	0	12	1,072,063	0	0	0	0	0	0
하코일선	5	102,530	5	102,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
철강재운반선	4	14,507	2	4,914	0	0	0	0	0	0	1	8,521	1	1,072
원목선	10	280,953	1	39,548	0	0	9	241,405	0	0	0	0	0	0
자동차선	10	436,331	6	344,006	2	39,023	2	53,302	0	0	0	0	0	0
풀컨선	115	2,620,366	60	1,824,781	9	114,050	8	77,823	13	430,404	11	74,395	12	66,323
세미컨선	8	23,074	0	0	0	0	5	10,126	1	6,740	0	0	2	6208
원유운반선	15	1,901,404	10	1,452,986	1	153,778	0	0	2	204,502	0	0	2	90,138
일반화물선	147	1,210,830	32	352,666	76	687,002	4	7,059	11	79,621	5	38,656	19	45,826
냉동·냉장선	1	5,578	0	0	1	5,578	0	0	0	0	0	0	0	0
케미칼운반선	43	169,064	14	68,391	15	59,385	2	4,132	1	2,023	7	19,773	4	15,360
케미칼/가스운반선	2	6,707	2	6,707	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG선	17	245,484	7	173,462	7	62,974	0	0	1	3,852	1	3,221	1	1,975
LNG선	17	1,700,483	17	1,700,483	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
석유제품 운반선	23	218,210	5	82,950	9	48,583	0	0	1	6,601	3	8,441	5	71,635
석유제품/케미칼겸용	48	263,631	14	168,287	17	43,411	0	0	0	0	10	30,931	7	21,002
시멘트운반선	4	19,313	0	0	2	6,914	0	0	0	0	2	12,399	0	0
예선	4	10,655	0	0	1	5,075	0	0	0	0	3	5,580	0	0
부선	2	6,783	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6,783	0	0
합 계	644	16,189,365	253	10,765,589	179	1,915,305	45	1,508,837	50	1,109,269	52	341,059	63	516,716

운의 석유제품/케미칼전용선 1척 △남성해운의 풀컨테이너선 2척 △동방의 철강재운반선 등 3척 △봉신의 케이프사이즈벌크선과 원유운반선 등 3척 △신성해운의 일반화물선 3척 △씨앤상선의 케이프사이즈벌크선 등 2척 △장금상선의 풀컨테이너선 2척 △cckdaudgodns의 벌크선 2척과 원유운반선 1척 △티피씨코리아의 벌크선 2척 △한진해운의 대형풀컨테이너선 2척 △현대상선의 대형풀컨테이너선 4척 등이다.

한편, 국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 이후 지속적으로 증가하고 있다, 국적외항

선사들의 보유선복량은 2003년말 433척, 1197만 5,847G/T에서 2007년 4월20일 현재 644척, 1,618만9,365G/T로 척수로는 무려 211척이 늘었으며, 톤수기준으로는 35.2%가 증가했다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 증가한 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전되어 투자여력이 증진된데다 지난 2005년에 도입된 톤세제도로 인해 세급부담이 줄면서 선박에 재투자하는 경향이 확산되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

## 톤세적용 국적외항선사 운항선대 6,318만G/T 소유선박 1,408만G/T, 외국적용선 4,910만G/T

톤세적용 선사와 운항선대가 크게 늘어난 것으로 나타났다.

한국선주협회가 국적외항선사들을 대상으로 최근 2006년도 톤세신고를 마감한 결과, 톤세적용선사는 모두 62개사로 지난 2005년에 비해 16사(신규신청)가 늘었으며, 이들 선사들의 운항선대 규모는 2006년말 현재 1790척, 6,318만G/T로 지난 2005년말에 비해 척수로는 93척이 늘었으며, 톤수

기준으로는 8.4% 증가했다. 62개 선사의 소유선박은 469척, 1,408만G/T이며, 외국적용선은 1,321척, 4,910만G/T이다.

또한, 톤세적용기업의 외국선박 월평균 용선규모는 1,328척, 4,459만G/T로 집계됐다.

한편 톤세를 신청하지 않은 비톤세해운기업의 운항선대는 146척, 127만G/T이다.

### [톤세기업 지배선대 현황]

(12월31일 기준)

구분	2005년		2006년		증감	
	척수	총톤수(만G/T)	척수	총톤수(만G/T)	척수	총톤수(만G/T)
사선	441	1,285	469	1,408	28	123
외국적용선	1,256	4,545	1,321	4,910	65	365
계	1,697	5,830	1,790	6,318	93	488

※ 주 비톤세기업 운항선대 : 146척, 127만G/T(2006년도)



# ASF, 선박재활용협약 현존선에 유연하게 적용촉구

## 선박재활용위원회 중간회의에서 공동발표문 채택

아 시 아 선 주 대 표 자 회 의 (ASF : Asian Shipowners' Forum)는 3월30일 베트남 하노이에서 제10차 선박재활용위원회를 열고, 국제기구에서 개발중인 국제협약의 지침과 선박재활용의 중요성 등에 대해 협의한 뒤 공동발표문을 채택했다.

제10차 ASF 선박재활용위원회 중간회의에는 한국 선주협회를 비롯하여 중국, 대만, 홍콩, 인도네시아, 일본 및 베트남 선주협회 대표 15명이 참석하였다.

이번 회의에서 채택된 공동발표문에 따르면, 위원회는 선박재활용협약 초안에 관한 최근 진전사항 및 국제해사기구 해양환경보호위원회가 개발 중인 협약하의 지침들을 주목했으며, 상기 논의에 관여한 이해당사자(선박소유자, 조선업자, 선박재활용업자, 선박자재제조업자, 선급 및 관련 공직자)의 지대한 노력과 효과적인 과업 수행에 대하여 감사의 뜻을 전했다.

위원회는 또 안전하고 환경친화적인 선박재활용 작업을 이루어내기 위해 실용적이고 효과적인 협약의 조속한 채택을 촉구했다. 이와 관련하여 위원회는 위험물질 목록 및 증서의 적용과 같이 협약을 현존선에 적용시 유연성을 발휘하여 줄 것을 요청했다.

이와함께 위원회는 재활용 작업과정에서 참고가 될 유용한 정보로서 협약에 의해 요구되는 선박 위험물질 목록의 단일형식 개발이 매우 중요하다는데 인식을 같이했다.

그러나, 위원회는 적절한 자질 및 전문지식의 부족으로 인하여 선박소유자가 그러한 목록을 준비하는데 극히 어려울 것이라는 점에 우려를 표명했다.

따라서 선박건조에 대한 특화된 지식을 보유한 조선업자와 선박에 적합한 자재를 보유한 선박자재제조업자와 같은 타 이해당사자는 상기 목록 마련에 전면적인 지원을 제공해야 한다는데 의견을 모았다.

위원회는 또한 더 안전하고 환경친화적인 재활용 시설의 장려가 매우 중요함을 인식하고, 이와 관련하여 국제노동기구 및 국제해사기구와 같이 국제기구가 선박재활용 작업 종사자의 인식제고를 위해 주요 선박재활용 국가에서 세미나를 지속적으로 개최한 점에 대하여 높이 평가하는 한편, 이러한 공동 노력이 현 상황을 개선하는데 기여할 것으로 확신한다는 입장을 피력했다.

그리고, 위원회는 세계해운산업의 중요한 역할을 수행하는 아시아선주들이 더 안전하고 환경친화적인 선박재활용을 장려하고 촉진할 수 있는 방안을 지속적으로 논의할 것이라는 점을 확인했다.

아울러 선박재활용이 기국, 선박재활용국, 선박소유자, 조선업자, 선박자재제조업자를 포함한 상이한 이해당사자들과 관련되기 때문에 모든 이해당사자들의 역할이 협약 초안 개발시 좀더 명확히 명시되어야 함을 강조했다.

이밖에도 위원회는 제11차 선박재활용위원회 중간회의를 내년 3월 자카르타에서 개최할 것을 제안한 인도네시아선주협회에 감사를 뜻을 표명했다.

한편, 이번 중간회의에는 한국선주협회(KSA) 박찬재 전무를 비롯하여 중국선주협회(CSA) Zhang Zuyue Secretary General, 인도네시아선주협회(INSA) H. Sungkono Ali Secretary General, 홍콩선주협회(HKSOA) Arthur Bowring Managing Director, 베트남선주협회(VSA) Vu Ngoc Son 회장과 Duong Chi Dzong 부회장(Vietnam National Shipping Lines 회장), Do Viet Trieu 부회장(Saigon Shipping Company 대표), 대만선주협회(NACS) Bob H. L. Hsu Secretary General, 일본선주협회(JSA) 관계자들이 참석했다.

# 톤세적용 신청선사에 톤세적격기업요건확인서 발급 16개 신규업체 포함하여 모두 62개 외항해운기업

해양수산부는 2006년 12월말 결산법인 기준 톤세적용을 신청한 62개 외항해운기업에 대해 톤세적격기업요건확인서를 발급했다.

이에 따라 16개 신규 신청업체를 포함해 62개 외항해운기업은 당해 기업의 해운소득에 대해 실제 영업이익이 아닌 소유·용선한 선박의 연간운항순톤수를 토대로 산정한 개별선박표준이익에 따라 법인세를 납부하게 된다.

선박톤세제는 경쟁해운국과 대등한 조세환경 조성을 통한 국제선사의 국제경쟁력 제고를 위해 조세특례제한법 개정을 통해 지난 2005년 도입됐다.

톤세적용을 받기 위해서는 당해기업이 2년미만으로 용선한 외국적 선박의 연간운항순톤수의 합계가 소유 선박 등 기준선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 넘지 않아야 한다.

12월 결산법인이 아닌 3월 결산법인(3개사)과 6

월 결산법인(1개사)의 톤세적격기업요건확인서는 각각 6월말과 9월말에 발급할 예정이다.

한편, 톤세제도는 유럽 선진해운국들이 자국 해운산업의 경쟁력 강화와 자국 상선대의 환류를 위해 도입한 제도이다. 지난 1996년 네덜란드가 이 제도를 도입한 이래 노르웨이, 영국 등 유럽 해운국들이 톤세제를 시행함에 따라 우리나라도 경쟁해운국과 대등한 조세환경 조성을 위해 2004년 조세특례제한법 개정을 통해 동 제도를 도입하여 2005년부터 시행하고 있다.

현재 톤세제도를 도입하여 시행 중인 국가는 네덜란드를 비롯하여 노르웨이(1996년), 독일(1999년), 영국(2000년), 덴마크(2002년), 아일랜드(2002년), 벨기에(2002년), 핀란드(2002년), 스페인(2003년), 인도(2004년), 미국(2004년), 리투

[2006 톤세적용업체 현황]

연번	선 사 명	연번	선 사 명	연번	선 사 명
1	거양해운	24	우양상선	47	동일원양해운
2	거영해운	25	유코카캐리어스	48	범영해운
3	고려해운	26	인터해운	49	(주)봉신
4	국민비투멘	27	중앙상선	50	블루스타해운
5	남성해운	28	장금상선	51	선도해운
6	대림에이치앤엘	29	진양해운	52	세림오션쉬핑
7	대한해운	30	창덕해운	53	쉬핑뱅크
8	동진상선	31	창명해운	54	씨넷쉬핑
9	범한상선	32	창성해운	55	씨앤에프로직스
10	부광해운	33	케이에스마린	56	에스에이치마린
11	삼호해운	34	케이에스에스해운	57	에스엔비해운
12	신성해운	35	킹스웨이해운	58	인트라스해운
13	삼목해운	36	태영상선	59	케이원해운
14	삼선로직스	37	트랜스마린	60	호안해운
15	스텔라해운	38	티피씨코리아	61	한진해운
16	썬에이스해운	39	폴라리스쉬핑	62	현대상선
17	세광쉬핑	40	타임머천마린		
18	새한가스선	41	한성라인		
19	에스엔케이라인	42	해운랜드(쉬핑랜드)		
20	에스케이해운	43	흥아해운		
21	에스티엑스팬오션	44	광동해운		
22	에스더블유해운	45	동건해운		
23	오람탱커	46	동아탱커		

아니아(2006년) 등이며, 일본 등이 동제도 도입을 서두르고 있다.

톤세제(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례)란, 해운기업의 소득을 해운소득과 비해운소득으로 구분, 해운소득에 대해서는 실제 영업이익이 아닌 선박순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 선박표준이익을 토대로 법인세를 납부하는 제도로써 외항해운기업(외항 화물·여객 운송사업자)에 적용된다.

톤세제 적용대상은 해운법상 외항운송사업을 영위하는 해운기업으로 2년미만 용선한 외국선박의 연간운항순톤수 합계가 소유선박 등 기준선박의 연간운항순톤수 합계의 5배이하인 기업이다. 기준선박이란, 국제선박등록법에 따라 등록된 국제선박으로서 당해기업의 소유선박 및 2년 이상의 기간으로 용선한 선박을 말한다.

우리나라에서 톤세제가 도입된 초년도인 2005 회계연도 기준 103개 대상기업 중 50개 기업이 톤세적용을 신청, 톤세 적용을 받았다.

대상 소득은 해운기업의 해운소득(비해운소득은 기존 과세표준 적용)으로서 외항해상운송활동 또는 이와 연계된 활동(선박의 취득, 매각 등)으로 발생한 소득에 적용된다.

적용기간은 연속한 5사업년도로 규정하고 있으며, 톤세적용은 해운기업의 선택사항이나 톤세 적용시 5년간 의무 적용된다. 톤세적용 기간중 2회 이상 적용요건 위반시 2회째 요건을 위반한 사업년도부터 잔여기간과 다음 5사업년도 동안 톤세 적용이 배제된다.

톤세액은 선박표준이익에 법인세율(1억이하 13%, 1억초과 25%)을 곱한 금액이다. (개별선박표준이익=개별선박 순톤수×1톤당 1운항일이익×운항일수×사용률)

참고로 1톤당 1운항일이익은 1천톤 이하 14원, 1

천~10천톤 11원, 10천톤~25천톤 7원, 25천톤 초과 4원이다. 운항일수는 소유선박의 경우 소유기간, 용선선박의 경우 용선기간을 말한다. 또 사용률은 자사선(BBCHP 포함)의 경우 100%, 공동운항·용선선박의 경우 공동운항·용선 비율을 적용한다.

톤세제 도입으로 경쟁해운국과의 동등한 조세환경 조성을 통한 해운기업의 국제경쟁력이 제고됨은 물론, 해운시황, 영업실적에 관계없이 매년 일정한 세액 납부로 조세부담 예측가능성이 높아져 해운기업의 중장기 사업추진 용이 및 기업경영구조 개선이 가능하고, 톤세제 적용 대상기업 요건 충족을 위한 국적선대 증대효과가 기대되고 있다.

## 한국선주협회 6월8일, 9일 사장단연찬회 우리나라 해운산업 지속적인 발전방안 협의

한국선주협회(회장 이진방)는 6월8일, 9일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2007년도 사장단 연찬회를 갖고, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의한다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2002년부터 정례적으로 연찬회를 개최하고 있다.

특히, 이번 연찬회에서 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야, 액화별크분야 등 5개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 협의할 예정이다.

한국선주협회는 이번 연찬회에서 제기된 각종 현안사항이나 의견을 취합하여 대정부 건의와 함께 해양수산부의 정책수립시 반영될 수 있도록 할 방침이다.

## ASF, EU의 민사책임과 재정보증 지침초안 우려표명 보험법제위원회 제12차 중간회의 공동발표문 채택

아 시 아 선 주 대 표 자 회 의 (ASF : Asian Shipowners' Forum)는 4월17일 홍콩에서 선박보험법제위원회 제12차 중간회의를 갖고 유럽연합(EU) 의회의 심의와 이사회 승인절차를 밟고 있는 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 지침초안에 대해 우려를 표명하였다.

한국을 비롯하여 대만, 홍콩, 일본선주협회, 그리고 아세안선주협회연합체(FASA)를 대표하여 인도네시아, 필리핀, 싱가포르, 베트남 선주협회의 대표자가 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 해운 보험법제관련 주요의제를 협의한 뒤 공동발표문을 채택하여 발표했다.

공동발표문에 따르면, 위원회는 EU의회의 심의와 이사회 승인절차를 밟고 있는 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 지침초안에 대해 우려를 표명했다. 위원회는 민사책임에 대한 현존 국제협약의 가입을 촉구하는 점에 대해서는 수긍하나, 몇 가지 점에서 우려를 금치 못한다는 입장을 밝혔다.

P&I 보험 증서업무상의 혼선가능성이 있으며 피해를 입은 자들에게 최대한 신속히 배상가능한 최고금액을 정하는 선주책임제한제도의 기능에도 역시 혼선가능성이 있기 때문이다.

위원회는 또한 선원의 유기문제와 관련한 제안내용이 불분명하다는 인식을 갖고 있으며 선원유기문제는 새로 채택된 ILO해사노동협약을 통해 해결하는 것이 최선책이라는데 의견을 같이했다.

그러나 위원회가 무엇보다도 심각하게 우려하는 것은 제안된 지침서초안이 이제까지 국제해운에 안정적으로 뿌리내린 보험법제의 근간을 뿌리째 흔들

고 있다는 점이다. 재정보증서 소지의무 부여와 함께 부주의(negligence)를 새롭게 정의내리는 지역주의 법안으로 인한 불안은 세계화된 해운산업에 혼선만을 야기할 뿐이다.

위원회는 새로운 운송협약 성안을 위한 UN 국제 무역법위원회(UNCITRAL) 작업반의 작업성과에 주목하고 우리업계를 대신하여 적극 참여한 ICS, BIMCO, IGP&I의 주도면밀 노고에 사의를 표했다.

그러나 위원회는 협약초안이 완성되고 현행 운송법과의 비교검토가 마무리되기까지 새로운 협약초안에 대한 입장표명을 유보기로 했다.

위원회는 직전의 중간회의에서 토의했던 2002 아테네협약의 문제점에 대해 다시 한번 토의하였으며 그 때 제기되었던 '테러사건' 문제와 '책임한도 액수' 문제는 일단 해소되었음에 주목했다.

위원회는 마쉬(Marsh)측의 제안으로 협약에 명기된 테러위험에 대해 적절한 수준의 보험이 가능케 된 것에 주목하였다. 또한 위원회는 협약이 적용되는 관할권내에서 협약이 요구하는 체약국 재정보증서가 발급될 수 있도록 '청색증명(blue card)'을 발급기로 한데 대해 주목했다. 아울러 위원회는 P&I 클럽들이 대형여객선 사고발생시의 위험이 비여객선주에게 미치는 영향을 국제그룹 체제 안에서 관리해 나가기 위한 조치가 취해진 사실에 주목했다.

위원회는 오랫동안 시간을 끌어 오던 난파선제거 협약안이 마무리 단계에 이른 사실을 환영했다. 그러나 대부분의 난파가 발생하는 영해에서도 통일된 책임규범이 마련되어야 하는데 그렇지 못한 쪽으로

협약초안이 성안되고 있는데 대해 아쉬움을 나타냈다.

위원회는 법안 C-15에 의한 캐나다 철새법(1999)의 개정에 대해 캐나다의 선주로부터 심심한 우려가 계속되고 있음에 주목했다. 아울러 위원회는 개정법이 선원의 인권에 악영향을 끼치고 있지는 않은지 다시 한번 검토해 줄 것을 캐나다 정부에 촉구했다.

그리고, 위원회는 1992 IOPC Fund의 Quality Shipping 증진방안에 대한 회기간 작업반 회의의 진전사항에 주목하고 토의중인 증진방안을 지지했다.

위원회는 고의적으로 유류를 해상에 배출하여 오염사고를 일으키는 일부 몰지각한 행위에 대해 다시 한번 유감을 표명하는 한편, 선박운항에 따른 유류폐기물의 관리지침을 지속적으로 최신화하고, 선

박운항자의 책임과 의무를 일깨우기 위한 국제기구나 각종 협회의 노고에 사의를 표했다.

이와 관련 위원회는 그간 국제해운산업연합체가 선원에 대한 형사처벌 등 잠재적 문제점에 대해 문제를 제기해 왔음에도 새로운 법적 장치로서 EU의 선박원천오염지침이 금년 4월1일부로 EU 회원국 사이에 채택된 사실에 주목했다.

아울러, 위원회는 유럽의 각국이 본 지침서를 자국법으로 입법함에 있어 본 지침의 일부내용이 MARPOL이나 UNCLOS의 일부 조항과 상치되는 문제가 발생할 소지있다는 사실에 주의를 기울여줄 것을 촉구했다.

위원회의 차기 회의는 제16차 ASF 총회 전날인 2007년 5월28일 한국의 부산에서 개최하기로 했다.

## 한국선주협회와 국회바다포럼 병역제도 세미나

### ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입의 당위성

한국선주협회와 국회바다포럼은 5월7일 10:30~13:00 국회의원회관 소회의실에서 국가 경제·안보를 위한 ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입을 위한 세미나를 개최한다.

국회 이영호 의원실과 태평양포럼이 주관하고, 해양수산부, 수협중앙회, 한국해양대학교, 목포해양대학교, 한국해운조합, 한국원양어업협회, 한국해기사협회, 전국해상산업노동조합연맹, 한국선박관리업협회가 후원하는 이번 세미나는 우리나라가 동북아 물류거점국가 및 해양강국으로 발전하기 위해 필수적 해양분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위해 승선근무인력 제4군화 제도를 정착하여 국민경제에 이바지하고자 하는 차원에서 열린다.

특히, 이날 세미나는 김순갑 한국해양대학교 총장과 이윤재 한국선주협회 부회장(홍아해운 회장)의 개회사에 이어 국회부의장, 국방위원회 위원장, 농림해양수산위원회 위원장의 축사, 국회바다포럼 대표의원과 해양수산부 장관, 국회사무처 사무총장 격려사가 있을 예정이다.

그리고 이영호 의원의 좌장으로 진행되는 이날 세미나에서 한국선주협회 박찬재 전무가 ‘한국해운의 현황과 당면과제’, 한국해양대학교 김시화 해사대학장이 ‘국가선대 제4군화를 위한 승선근무예비역 병역제도의 정착’, 전국해상산업노동조합 김수조 본부장이 ‘국가경제·안보의 인적기반으로서의 선원과 병역제도’에 대한 주제를 각각 발표한다.

이후 김화석 국방부 인력관리팀장, 추교필 해양수산부 해운물류본부 선원노정팀장, 추형호 한국해기사협회 회장이 패널로 참여하여 주제발표 내용에 대해 토론을 벌인다.



## 선협, 파나마운하 통항료 인상계획 철회촉구 파나마 운하관리청에 재차 의견서 제출

파나마운하관리청(PCA: Panama Canal Authority)이 국제 해운산업계의 적극적인 반대에도 불구하고 당초 통항료 인상안을 변경하지 않은 채로 인상시기만 7월로 수정한 후 이해당사자에게 추가의견을 받고 있다. PCA는 지난 2월2일 운하통항료 인상시안 발표했었다.

이와 관련하여 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회(SERC : Shipping Economics Review Committee)는 2월28일 일본에서 개최된 중간회의에서 상기 파나마운하 통항료 인상안에 대한 ASF 의장 명의의 반대 의견서를 제출하기로 결의하고, ASF의장직을 맡고 있는 한국선주협회에 해당 의견서를 제출하여 줄 것을 요청했다.



이에 따라 한국선주협회는 ASF 의장 및 한국선주협회장 명의의 의견서를 작성하여 3월8일자로 PCA에 발송한데 이어 3월14일 파나마시티에서 개최된 공청회에도 협회 대표를 파견하여 반대의견을 개진한 바 있다.

PCA는 운하통항료 인상에 대한 국제적인 반대여론에도 불구하고 인상시기만 2개월 연기한 채, 강행할 움직임을 보이고 있다.

선종별로 다소 차이가 있으나, 적게는 연간 10%에서 많게는 17%에 이르는 대폭적인 인상안으로서 국적외항선사들은 연간 약 1,000만달러의 추가부담이 예상되고 있다.

이에 따라 협회는 최근 재차 PCA에 의견서를 제출하고 우회통항료 인상을 자제하여 줄 것을 요청했다. 협회는 운하확장계획은 지지하나, 인상률이 너무 과도하며 형평성의 원칙에도 부합되지 않는다는 점에서 금번 운하통항료 인상계획에는 반대한다는 입장을 분명히 했다.

특히, 협회는 지난 2000년 운하관리권이 파나마 정부로 이관된 이후 계속해서 연간 10% 내외의 통항료를 인상한데다 확장공사 계획서상의 재원조달방안에 따른 인상폭이 연간 5% 내외인데 비해 이번 인상안은 너무나 과도하다며, 인상계획의 전명 재검토를 요청했다.

또한, 운하확장에 따른 수익을 확장전 운하사용자에게 전가함으로써 수혜자부담원칙에 위배되는 결과를 초래할 뿐만 아니라, 확장전 운하사용자가 향후 확장된 운하를 사용할 경우 어떤 형태로든 인센티브가 부여되어야 한다는 점을 강조했다.

협회는 금번 인상안을 철회하고 10년 이상의 장기적인 인상 청사진을 먼저 제시해 줄 것을 촉구했다.

## 한-중항로 취항선사들 4월15일부로 운임인상 서항화물의 경우 TEU당 30\$ 동항은 50\$

한-중항로에 취항중인 국내외 선사들이 저운임으로 인해 채산성이 날로 악화됨에 따라 운임회복에 나섰다.

한-중항로 취항선사들은 지속되는 고유가와 운항원가 상승으로 인하여 서비스 항로 유지에 커다란 어려움을 겪고 있으며, 운임안정을 위한 노력에도 불구하고 운임수준은 운항원가조차 보상치 못하는 낮은 수준에 머물러 있어 운임회복이 급한 실정이다.

이에 따라 이 항로에 취항중인 컨테이너선사와 카페리선사들은 4월15일부터 컨테이너화물에 대한 운임을 인상키로 하고, 최근 취항선사 공동명의로 이같은 내용을 화주단체와 화주들에게 통보했다.

4월15일부터 적용되는 운임인상 내용을 보면, 한-중항로 서항(Westbound)화물의 경우 컨테이너 20피트당 30달러, 40피트당 60달러씩 인상된다. 그리고 동항(Eastbound)화물에 대해서는 중국의 주요 항만별로 4월중에 20피트 컨테이너화물 1개당 50달러 인상된다.

상해, 천진, 대련, 청도 등 북중국 주요 4대항만 기준 부산발 서항화물(Westbound)의 가이드라인 운임은 20피트당 140달러, 40피트당 280달러이며, 광양/마산/울산발 서항화물은 20피트당 190달러, 40피트당 380달러이다.

특히 터미널핸들링차지(THC), 유가할증료(BAF : 서항화물의 경우 20피트 컨테이너 1개당

40달러, 동항화물의 경우 20피트당 60달러), 통화할증료(CAF : 동항화물에 대해 20피트당 10달러) 등 기타 부대비는 상기 해상운임과 별도로 징수된다.

이번 운임인상에 참여하는 국내외 선사는 Centrans Int'l Marine Shipping, China Shipping Container Lines, Chongqing Marine Shipping, Co-Heung Shipping, Cosco Container Lines, Donggang Development Zone Shipping, Dongjin Shipping, Dongnama Shipping, Dongyoung Shipping, Doowoo Shipping, EAS International Shipping, Fujian Foreign Trade Centre Shipping, Hanjin Shipping, Hansung Line, Heung-A Shipping, Hyundai Merchant Marine, Korea Marine Transport, Namsung Shipping, Nanjing Ocean Shipping, New Orient Shipping, Ningbo Ocean Shipping, Pan Continental Shipping, Shandong Yantai Int'l Marine Shipping, Shanghai Changjiang Shipping, Shanghai Jinjiang Shipping, Sinokor Merchant Marine, Sinotrans Container Lines, SITC Container Lines(HK), STX Pan Ocean, Taiyoung Shipping, Tianjin-Inchon Int'l Passenger/Cargo Shipping, Tianjin Marine Shipping, Weidong Ferry 등이다.

## 우리나라와 인도, 이중과세방지문제에 대해 합의 양국간 해운협정 체결 문제도 검토 협의



우리나라와 인도 정부는 2월27일, 28일 양일간 인도 뉴델리 해운부 (Ministry of Shipping, Road Transport and Highways) 회의실에서 한-인도간 해운회담을 갖고 양국간에 이미 체결되어 있는 이중과세방지협정 개정문제와 해운협정 체결문제에 대해 합의했다.

이번 해운회담에 양국은 협상의제 선정에 있어 회의벽두부터 양측간에 공방이 있었으나, 양측이 각각 제기한 이중과세방지협정 개정문제(한국 제기)와 해운협정체결 문제(인도 제기)를 공히 금번 협상에 있어 주의제로 삼기로 하되, 우리측이 제기한 이중과세방지협정 개정문제를 먼저 논의하기로 합의했다.

양국은 이중과세방지협정 개정문제의 경우 현행 이중과세방지협정 내용이 양국간 해운협력, 특히 양국 해운기업의 타방국 해운시장 진입에 있어 핵심적인 걸림돌로 작용하고 있다는 데 인식을 같이 하고, 이의 해결을 위해 양국 조세당국에 현행 이중과세방지협정 상의관련 조항(협정 제9조 2항 및 부

속의정서)의 개정을 각각 설득하기로 합의했다.

우리측은 양국 선사의 타방국 해운시장에 대한 참여율이 매우 낮은 점, 즉 당사국간 교역의 경우 동 참여율이 양국 모두를 합산한다하더라도 10% 내외에 불과한 것은, 동 근본원인이 현재 양국간에 체결되어 시행되고 있는 이중과세방지협정 등 역차별적이고 불합리한 조세제도와 그로 인한 경쟁력 상실에 있음을 지적했다.

우리측은 구체적으로 한·인도 양국 선사들은 현행 이중과세방지협정의 규정들에 따라 타방국 해운시장에서 획득한 운수소득에 대해 해당조세를 10%만을 감면받고 있는데 반해, 양국 해운기업과 경쟁관계 하에 있는 많은 선사들의 경우 해당기업 소재국이 한·인도 양국과 해당기업이 획득한 해운소득에 대해 100% 또는 50%에 달하는 조세감면 혜택 부여를 규정한 이중과세방지협정을 체결·시행하고 있으며 더욱이 이러한 국가들이 미국·중국·일본·독일·영국·싱가포르 등 핵심 해운 및 화주국들을 포함, 수십여 국가에 이른다고 설명했다.<sup>주1)</sup>

또 해운협정체결 문제의 경우는, 인도측이 1994년 제안한 초안을 일별한 후 그간의 국내외 여건 변화를 반영한 수정초안을 우리측에 다시 제시하기로 하고 해당초안이 우리측에 전달된 후 이에 기초하여 추가적인 논의를 재개하기로 했다.

한편, 양국은 지난 1983년 이중과세방지협정 체결 협상 이후 지금까지 해운협력 개시를 위한 논의가 있어 왔음에도 불구하고, 인도측이 철광석 수송권 및 화물적취권 배분(cargo sharing) 문제를 지속적으로 거론함으로써 양국간에 해운협정 체결문제는 물론 현행 이중과세방지협정상 문제조항(제9조 2항 및 부속의정서)<sup>주2)</sup> 개정문제에 대한 협의 또는 합의도 이끌어내지 못해 왔었다는 점을 감안할 때, 이번 해운회담 개최를 통한 양국간 관심사항 논의는 그 의미가 매우 큰 것으로 평가되고 있다.

더구나, 우리측 해운기업의 관심 사항인 해운소득에 대한 이중과세방지협정 개정에 대해 현행 협정이 양국간 해운협력 증진에 장애가 된다는 점에 양국이 인식을 같이 한 점은 향후 동 협정의 개정 협상에 매

우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

다만, 이중과세방지협정 개정에 대해서는 양국 해운당국간 해운협정 연계 등에 대한 인식의 차이가 완전하게 해소되지 않은 점을 감안할 때, 향후 이에 대한 추가적인 논의가 양국간에 필요할 것으로 지적되고 있다.

한국선주협회는 이번 회담결과를 기초로 개시될 예정인 현행 이중과세방지협정 개정을 위한 양국 재당국간 협상시 이에 적극적으로 참여하여 문제의 해운부문 이중과세 문제가 완전하게 해소되어질 수 있도록 현행 협정 개정(현행 협정 제9조 2항 및 부속의정서의 삭제)에 모든 노력을 경주할 계획이다.

이번 해운회담에는 우리측에서 지회진 해양수산부 해운정책팀장을 수석대표로 하여 해양수산부 관계자와 한국선주협회 정해용 상무가 대표로 참여하였으며, 인도측에서는 Mr. Shri P. C. Dhiman 해운부 해운담당 국장을 수석대표로 하여 Mr. Shiri Vineet Garg 해운부 과장 등이 대표로 참여했다.

한-일도간 해운회담 구체논의내용은 다음과 같다.

[참고] ※ 주1 : 한·인도 양국이 2006년 현재 다른 나라와 이중과세방지협정을 체결한 국가 수는 각각 64개국과 71개국으로 인도의 경우는 체결국 64개국 중 48개국과 해운소득에 대해 100% 조세 상호면제를 12개국과 50% 상호감면을 규정하고 있으며, 우리나라의 경우에는 체결국 71개국 중 64개국과 100% 상호면제를 5개국과 50% 상호감면을 규정하고 있음. 양국과 이중과세방지협정을 체결한 국가 중 해운소득에 대해 100% 조세 상호면제를 규정하고 있는 국가는 호주·브라질·중국·덴마크·이태리·독일·네덜란드·인도네시아·일본·러시아·싱가포르·영국·미국·캐나다 등이 포함되어 있음.

※ 주2 : 이중과세방지협정 제9조 2항 및 부속의정서의 주요내용 - 양국은 양국간에 체결 발효시킨 이중과세방지협정 제9조 1항에서 양국 해운기업이 타방당사국에서 획득한 해운소득에 대해 상호면세하기로 규정하고 있으나 제9조 2항으로 제1항 상의 조세 100% 상호면제 규정의 효력을 정지시키고 상호 50% 해당하는 조세감면 혜택만을 부여하기로 한 데 이어 이에 추가하여 부속의정서 규정을 두어 양국간에 해상운송에 관한 협정 체결시 까지 이중과세방지협정 제9조 전체의 효력을 정지시킨 후 동 시점까지는 양국선사가 타방당사국에서 획득한 해운소득에 대해 상호 10%만을 감면하기로 하고 있음. 동 조문은 1984년 양국간에 있었던 이중과세방지협정 체결 협상시 인도측이 철광석 수송권을 배분을 협상 조건으로 삼고 우리측은 이를 받아드릴 수 없는 상황 하에서 양국간에 타협을 이루어낸 결과를 반영한 것임.

## ▶ 해운회담 의제선정문제

인도측은 금번 해운회담에서는 해운협정을 주요 의제로 논의하자고 하였으나, 우리측은 해운협정 논의에 대해 기본적으로 동의하지만, 해운분야에 대한 이중과세방지협정 개정 논의도 필요하다고 주장하면서 이중과세방지협정을 우선적으로 논의할 것을 제안했다.

인도측은 이중과세방지협정 개정 논의에 대해서는 동의하나 해운협정과 연계하여 논의가 되었음을 희망한다고 설명했다.

우리측은 현재 이중과세방지협정상 해운협정 체결시에도 양국 해운기업에 대해 50%의 감면율이 적용되므로 이중과세 문제의 근본적인 해결(100% 감면)을 위해서는 해운협정과 이중과세방지협정을 별도로 논의되어야 함을 설명했다.

이에 대해 인도측은 이중과세방지협정과 해운협정을 동시에 논의해 나가는 방안을 제안하였으며, 우리측은 이러한 인도측 제안을 수용했다.

다만, 인도측은 이중과세방지협정은 인도 해운부 소관이 아닌 재정담당부처의 소관으로 동 협정의 개정 권한은 없으나 우리측의 요청사항에 대해 향후 재정담당부처와 협의해나갈 것임을 설명했다.

이와 관련하여 우리측은 이중과세방지협정이 양국 해운당국의 소관은 아니지만, 동 협정의 개정을 위해서는 인도 해운부의 협력이 실질적으로 필요한 만큼 금번 해운회담이 동 사항에 대한 양국간 이견이 해소될 수 있는 기회가 될 수 있도록 인도측의 협조를 요청했다.

인도측은 우리측의 요청에 대해 동의를 표시하면서, 오전 회의 후에 자국 재정담당부처와 협의 후 오후 회의시부터 이중과세방지협정 논의를 제안했다.

## ▶ 이중과세방지협정 개정문제

우리측은 오전 회의시 인도측이 언급한 재정당국과의 협의 결과를 문의하자, 인도측은 현재 양국간 해상화물에 대한 인도선사의 수송 참여율이 매우 낮아 재정당국과의 협의에 어려움이 있음을 설명했다.

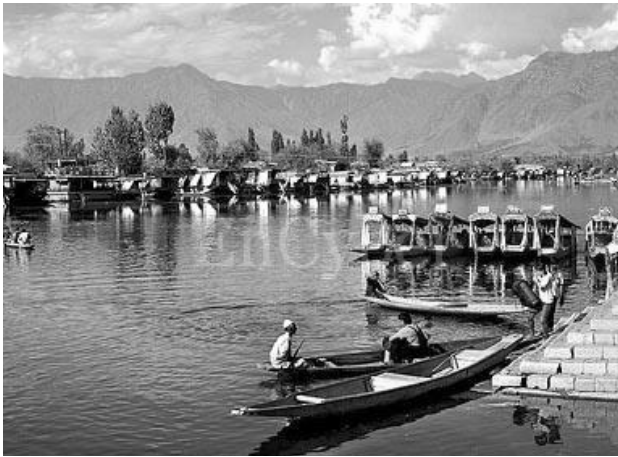
우리측은 인도선사의 낮은 수송 참여율에 대해 동 사항은 해운기업의 영업력 차이에 기인한 부분도 있을 것이나 근본적으로는 현재의 이중과세방지협정 등 조세분야에서의 불합리한 제도에 기인한 것임을 지적하면서, 현재 한-인도간 해상물동량 중 우리측 해운기업의 수송 참여율 또한 매우 낮고, 양국 선사의 수송 참여율 전체를 합산하여도 10% 내외에 불과함을 설명했다.

이는 문제의 이중과세방지협정에 의거 한·인도 양국 선사들은 획득한 운수소득에 대해 해당 조세를 10%만 감면받고 있으나 인도측이 이중과세방지협정을 체결한 56개국중 39개국 선사들은 100%감면, 나머지 국가 소속 선사들에 대해서는 50% 감면의 혜택을 부여함으로써, 양국 선사는 필연적으로 제3국 선사들에 비해 경쟁력이 매우 낮을 수밖에 없음을 설명했다.

또한, 이중과세방지협정은 양국 해운기업의 경쟁력뿐만 아니라 양국의 해운항만분야에 대한 투자도 저해하는 것으로 동 협정이 개정되어 이중과세가 해소될 경우 양국 해운선사들에 큰 도움이 될 것임을 주장했다.

인도측은 이중과세방지협정상 해운협정이 체결될 경우 관련 소득에 대한 조세가 50% 감면되게 됨을 언급하며, 해운협정 체결시 인도측 재정당국에서도 동 사항에 대해 긍정적인 검토가 가능하다는 입장을 피력했다.





이에 대해 우리측은 인도측이 이중과세방지협정을 체결 해운소득에 대한 조세를 100%감면하고 있는 39개국중 대부분 국가들의 경우 인도측과 어떠한 종류의 해운협정도 체결하지 않고 있음을 예시하고, 따라서 이중과세방지협정과 해운협정과는 직접적인 관계가 없음을 설명했다.

아울러, 한-인도간 해상물동량 중 약 88%를 제3국 해운선사가 수송함을 설명하면서, 이러한 결과는 이중과세협정상의 문제(양국선사에 대한 역차별적 조세 중과)가 빚어낸 양국선사의 경쟁력 상실에 기인함 것임을 언급했다.

우리측은 양국간에 해운협정이 체결되어진다고 하더라도 양국 해운기업이 타방국에서 획득한 해운소득에 대한 이중과세문제는 단지 부분적으로 해결(50% 상호감면)되게 될 뿐 근본적으로 해소되지 않게 됨을 지적하고, 이 문제를 근본적으로 해결(100% 상호 조세감면)해내기 위해서는 해운협정과 이중과세방지협정 간에 이어져 있는 현행 연결고리를 우선적으로 끊어내야 함을 역설. 따라서 이중과세방지협정 개정문제와 해운협정 체결문제는 서로 연계시키는 방식으로 접근하지 말고 분리 접근하는 방식을 취하는 것이 필요함을 다시 한번 강조했다.

인도측은 우리측의 주장에 대해 특별한 언급 없이, 동 사항에 대해 재정당국에 관련 협의를 할 수 밖에 없음을 반복적으로 주장했다.

우리측은 양국 재정당국은 관련 부서인 해운 부서의 의견을 들을 수밖에 없을 것임을 거듭 강조하며, 인도 해운부의 적극적인 협조를 요청했다.

아울러, 이중과세방지협정 개정시에는 양국 선사의 경쟁력 강화와 한·인도간 해운항만분야의 상호 투자 강화 등 실질적인 협력을 기대할 수 있음을 설명했다.

인도측은 양국의 해상물동량이 급격하게 증가하고 있음을 주장하면서, 양국의 협력을 위해서는 이중과세방지협정 개정문제 이외에도 많은 협력사항이 있음을 설명했다.

## ▶ 한·인도간 해운협정 체결문제

인도측은 1994년 인도측이 우리측에 제안한 바 있는 해운협정문안과 일반적인 해운협정 문안을 동시에 제시하면서 이를 토대로 논의하자고 제안했다.

우리측은 금번 해운회담에서 주로 이중과세방지협정을 논의할 계획이었으며, 해운협정문안에 대한 구체적 사전 검토가 없었기 때문에 실질적인 논의에 한계가 있음을 설명했다.

인도측은 자국의 해운협정문안을 우리측에 제시 후 개별조항에 대해 설명하면서, 이에 대한 우리측의 질의 등을 요청했다.

인도측은 자국이 제시한 해운협정문의 일부 조항에 대해서는 여건 변화에 따른 재검토가 필요함을 설명하였으며, 이에 대해 우리측은 인도측에 대하여 수정된 새로운 해운협정문안을 공식적인 외교 채널을 통해서 우리측에 전달해줄 것을 요청하고,

동 문안 접수시 그에 대한 우리측의 검토의견을 전달할 것임을 설명했다.

인도측은 해운협정문안 중 “선원인력의 안전”에 관한 조항을 별도로 제시하면서 최근 선원에 의한 해상범죄의 증가를 고려, 동 조항이 인도정부의 최고 관심사임을 설명했다.

이에 대해 우리측은 인도측의 입장을 이해하나, 동 조항이 너무 상세하게 규정되어 있어 향후 관련 법무당국의 관여가 있을 수 있음을 지적했다.

## ▶ 기타 사항

인도측은 조선분야에 대한 외국기업 투자유치에 큰 관심이 있으며, 특히, 조선분야에서 세계적인 강국인 한국의 인도에 대한 조선관련 투자를 적극 희망했다.

특히, 인도의 풍부한 노동력, 저렴한 부지 및 적은 조세 부담 등의 장점을 예시하면서 정부차원의 적극적인 협력을 요청했다.

이에 대해 우리측은 조선관련 업무가 산업자원부 소관이므로, 인도측의 조선관련 관심사항을 산업자원부에 전달하겠다고 답변하면서, 해양수산부 차원에서 가능한 지원을 해 나가겠다고 대응했다.

인도측은 조선관련 양국 협력에 대한 인도측의 입장을 추후 외교경로를 통해 우리정부에 제시하겠다는 입장을 표명했다.

또 인도측은 인도와 스리랑카 사이 해협의 수심이 낮아 항로로 이용되지 못하고 있으나 동 해협이 준설되어 항로로 이용될 경우 막대한 경제적 이익의 창출이 가능함을 설명하면서 이 준설사업에 한국 기업의 참여가 이루어질 수 있도록 한국정부의 협력을 요청했다. 우리측은 인도측이 관련 사항에 대한 자세한 정보를 우리측에 제공할 경우 이를 검토

할 것이라고 답변했다.

우리측은 우리측 비용부담으로 한·인도간 해운항만분야의 협력 증진 방안을 모색하는 공동연구를 제안하고, 이를 위한 인도측의 협조를 요청했다.

이에 대해 인도측은 배석한 Vineet Garg 해운과장이 동 업무를 담당하고 있으므로 향후 동 과장을 통하여 협조가 가능하다고 답변했다.

우리측은 한·인도 CEPA 협정과 관련하여 몇가지 의문사항에 대해 추후 질의서를 송부할 것임을 언급하면서, 이에 대한 인도측의 답변을 요청했다.

우리측은 해운협정 체결 문제에 대한 추가적인 논의와 인도측 관심사인 조선분야에 대한 현장 방문 및 관계자 면담 등을 위해 가까운 시일내에 한국에서 해운회담을 개최할 것을 제안하였으며, 이에 대해 인도측도 회담 개최의 필요성에 공감하면서 한국에서 회담을 개최하는 것에 의견을 같이했다.

## ▶ 합의의사록 작성

회담에 참여한 양측이 양국 해운선사들이 획득한 해운소득에 대한 고율의 조세 부과가 양국간 해운부문 협력과정을 훼손할 수 있다는 데 대해 인식을 같이 하고, 이를 자국 재정당국에 제기하기로 합의한다는 내용을 핵심 내용으로 하는 합의의사록(우리측 작성 초안에 기초)을 채택했다.

## ▶ 관찰 및 평가

그간 양국간 해운협력을 위한 많은 논의사항이 있음에도 불구하고 양국간 협의가 진전되지 않았음을 감안할 때 금번 해운회담의 개최를 통한 양국간 관심사항 논의는 매우 의미가 큰 것으로 평가되고 있다.

특히, 우리측 해운기업의 관심 사항인 해운소득

에 대한 이중과세방지협정 개정에 대해 현행 협정이 양국간 해운협력 증진에 장애가 된다는 점에 양국이 인식을 같이 한 점은 향후 동 협정의 개정 협상에 매우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

아울러, 해운협정 체결을 위한 구체적 추진방안에 대한 협의 및 항만투자 등의 분야에서 양국간의 상호 관심사의 교환으로 인하여 금번 해운회담이 향후 양국간 해운항만분야에서의 협력이 강화되는 계기가 될 수 있을 것으로 판단된다.

또한, 인도측이 여러 가지 유리한 여건을 적시하면서 한국기업의 인도에 대한 조선분야 투자를 강

력 희망하고 있음을 감안하여 투자여건 조사 등 이 분야에 대한 협력관계를 구축해 나가는 방안을 검토 하는 것이 필요할 것으로 분석된다.

다만, 이중과세방지협정 개정에 대해서는 양국 해운당국간 해운협정 연계 등에 대한 인식의 차이가 완전히 해소되지 않은 점을 감안, 향후 이에 대한 양국간 추가적인 논의가 필요할 것으로 보인다.

그리고, 금번 회담결과를 기초로 하여 향후 양국 재정당국간 이중과세방지협정의 개정을 위한 협상 시 해운분야의 이중과세 문제가 해소될 수 있도록 적극적인 의견 개진이 필요할 것으로 판단된다.

## 선협, 체화화물 공매절차 개선 관세청에 건의 공매·폐기·국고귀속 절차 신속하게 처리

한국선주협회는 최근 체화화물의 공매절차를 개선하여 줄 것을 관세청에 건의했다.

수입화물이 컨테이너에 내장된 상태로 하선장소에 반입된 후 장기기간이 2개월 경과되면 체화화물로 분류하여 공매낙찰하거나 폐기처분하고 있다. 폐기처분은 세관장이 1월의 기간을 정하여 화주, 반입자에 폐기 또는 반송을 명하고, 세관장이 폐기한 경우 15일 이내에 그 비용을 납부하도록 요청하고 있다.

그러나, 체화화물로 분류된 후 공매기간이 정해져 있지 않아 장기간 컨테이너에 내장된 채로 보관되는 바람에 공컨테이너 회수가 지연됨에 따라 선사들의 비용부담이 가중되고 있다.

현재 체화공매기간이 1년 이상 소요되는 경우가 많으며, 이 경우 선사들이 공컨테이너를 회수하지 못해 다른 공컨테이너를 확보함으로써 연간 6~7억원의 비용을 부담하고 있다.

또한, 체화화물 공매고지시 선사에게는 따로 통보하지 않고 전자(인터넷)로만 고지함으로써 공매여부를 인지하기가 어려운 실정이다. 그리고, 폐기명령시 화주가 있는지 유무와 관계없이 선사에 고지하여 선사가 화주 대신 폐기비용을 부담하는 등 선사들이 선의의 피해를 입고 있다.

폐기화물의 화주는 대부분 부도로 행방이 불명확해 이 화물을 운송한 선사들에게 폐기비용을 전가시키고 있다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 체화화물 공매시 일정기간을 정하여 일정기간 내에 공매·폐기·국고귀속 절차가 신속하게 이루어질 수 있도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

이와함께 체화화물 공매 고지시 선사가 알기 쉽도록 절차를 개선해 줄 것을 건의했다. 팩스나 이메일로 공매고지를 해주거나 홈페이지에 선사별 체화 화물을 분류해 놓은 메뉴(폴더)를 만들어 어떤 화물이 공매 될 것인지 알기 쉽도록 절차를 개선해 줄 것을 요망했다.

또 체화화물의 폐기명령 대상 고지시 우선 화주에게만 고지하고, 폐기비용을 국가가 일정부분 부담해 줄 것을 건의했다.



# 한-미 자유무역협정(FTA) 협상타결로 개방 가속화 관세 등의 철폐로 양국간 교역량 크게 증가할 듯

한미 FTA 타결은 수출에 큰 도움이 될 것으로 전망되고 있다. 세계 1위의 경제 대국 미국과의 자유무역협정(FTA)이 타결됨으로써 우리나라는 개국에 버금가는 엄청난 변화를 맞게 될 것으로 예상된다. 지난 19세기말 강화도 조약으로 조선이 개화기를 맞았듯이 이번 FTA 타결로 우리는 개방경제의 닻을 본격 올리게 되었다. 특히 중국과 일본에 끼어 샌드위치 신세를 면치 못하던 우리가 모처럼 새 성장 동력을 얻어 동북아 지역에서 기선을 잡는 계기를 마련한 것으로 평가되고 있다. 해운 및 항만의 경우 양국간 교역량 증가로 해운 및 항만에 긍정적인 영향을 가져다 줄 것으로 분석되고 있다. 다음은 한미 FTA 체결에 따른 부문별 파급여파와 변화 등을 요약 정리한 것이다. (편집자 주)

한미 자유무역협정(FTA) 협상이 타결된 이후 무한경쟁 시대로 접어든 한국 경제가 개방의 과실을 제대로 챙기기 위해서는 산업구조의 고도화를 서둘러야 한다는 지적이 잇따라 제기되고 있다. 특히 상대적으로 경쟁력이 취약한 서비스 산업의 경우 현재와 같은 저생산성이 지속되면 개방 확대 부작용만 초래할 것이라는 우려마저 나오고 있다. 전문가들은 한미 FTA를 상품교역 이익에만 관심을 갖지 말고 경쟁촉진에 의한 경쟁력 강화와 산업구조 고도화의 계기로 활용하려는 자세가 필요하다고 강조한다.

## ▶ 산업구조 고도화 계기로 활용

삼성경제연구소는 최근 ‘한미 FTA 협상타결과 한국경제의 미래’라는 보고서에서 “한미 FTA는 외환위기와 같이 준비되지 않은 개방이 아니라 한국이 스스로 선택한 능동적 개방”이라며 “세계화의 흐름은 거부하기 힘든 추세며, 개방을 거부하는 것은 세계적 경쟁 대열에서 탈락한다는 것을 의미한다”고 밝혔다.

하지만 이 보고서는 한미 FTA가 발효되면 상품의 교역 구조는 물론 산업 및 경제 전반에 큰 영향

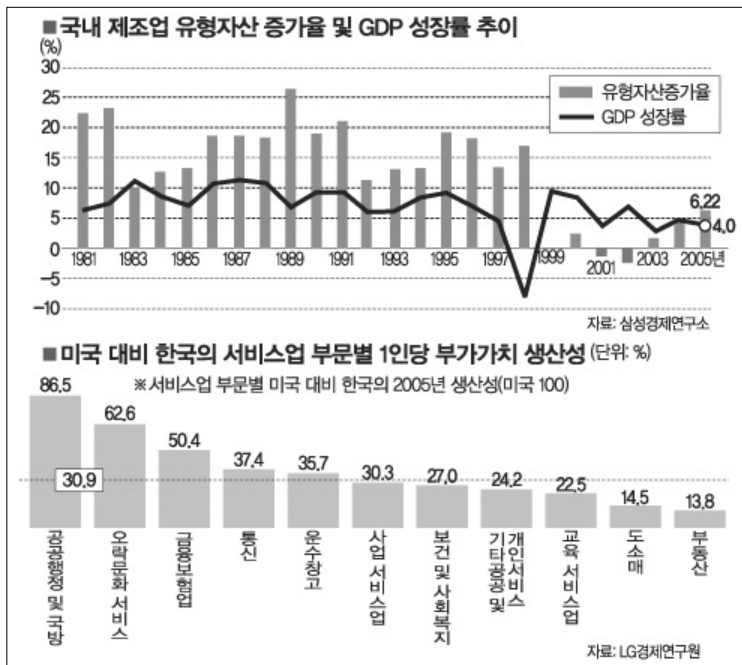
을 미치는 만큼 상품교역 이익에만 관심을 집중하면 안된다고 지적하고, 내부적 자금이 부족한 상황에서 FTA를 산업고도화의 계기로 활용하려는 자세가 필요하다고 강조하고 있다.

보고서는 한미 FTA는 한국경제를 한단계 더 도약시키는 기회로 삼아야 한다며, 전략적 활용 방안으로 △경쟁에 의한 구조조정 촉진 △각종 기업규제 개선 △동아시아 경제 축으로 발전지향 △투자 활성화 △한반도 평화체제 정착 등을 꼽았다.

이 보고서는 특히 한국 경제는 외환 위기 이후 저투자·저성장 구조가 고착화하고 있다고 진단하고, 세계 최대 수입 시장인 미국과의 FTA 체결을 계기로 이 같은 악순환의 고리를 끊어야 한다고 강조했다. 실제로 설비투자 동향에 가장 큰 영향을 미치는 국내 제조업체의 유형자산 증가율은 외환위기 이전에는 두 자릿수를 웃돌았으나 1999년 이후에는 평균 1.6% 수준에 불과하다.

## ▶ 서비스산업 경쟁력 강화 시급

대외 개방이 가속화하면서 국내 서비스산업의 경쟁력이 강화되지 않으면 외국 업체에 인수·합병(M&A)을 당하는 등 붕괴 위기에 직면할 것이란 우



또한 서비스산업이 경제전체의 걸림돌이 아닌 동력이 되기 위해서는 고부가가치 부문 신규창업에 제도적 지원과 규제 완화, 재교육프로그램 개발 등을 통해 생산성을 높여야 할 것이라며, 서비스산업에 R&D 투자를 늘리고, 규모를 키우면서도 독과점의 폐해를 줄일 수 있도록 경쟁 정책의 조정도 병행되어야 한다고 덧붙였다.

### ▶ 한미 FTA 협상 주요내용

한미 FTA 협상의 주요내용을 보면 관세를 비롯하여 금융, 자동차, 지식재산권, 통신, 서비스분야 등 광범위하다.

려도 커지고 있다. 우리나라 서비스산업의 생산성은 미국의 31% 수준에 불과하다.

LG경제연구원은 최근 '저생산성의 서비스산업, 해법은 없다'라는 보고서에서 "우리나라 서비스산업의 부가가치 생산성은 제조업의 절반 수준에 불과하다"며, 지난해 제조업의 근로자 1인당 부가가치는 5036만원이었지만 서비스업은 2821만원에 그쳤다고 밝혔다.

이 보고서는 경제협력개발기구(OECD) 회원국들의 서비스업 1인당 부가가치는 평균 제조업의 99.4%로 우리나라와 대조적이라며, 미국을 비롯해 앞으로 여러 국가들과 FTA를 앞두고 서비스산업 경쟁력 강화 방안이 시급하다고 지적했다.

보고서는 또 국내 서비스산업 연구·개발(R&D) 투자는 OECD 평균의 3분의 1 수준에 불과하다며, 서비스 부문 대형화를 통한 생산성 향상이 미흡하고, 경쟁 제한적인 분야들이 많다는 점도 서비스업 저생산성의 원인이라고 지목했다.

▽수출입화물 신속반출 가이드라인 = 앞으로는 수입화물이 공항·항만에 들어온 이후 원칙적으로 48시간 이내에 반출되고 수입신고서류도 화물이 들어오기 전에 미리 제출할 수 있다. 이번에 타결된 통관분야의 가장 큰 특징은 이같은 '절차의 신속·간소화' 조치가 많다는 점이다. 물류허브를 지향하는 우리로선 신속한 화물처리라는 면에서 경쟁국보다 유리한 위치를 확보한 것으로 평가된다.

통관절차 간소화를 위해서 FTA 협정에는 △특송 화물은 서류제출 후 4시간 이내에 국내반출을 허용하고 △수출, 생산, 수입업체가 특혜관세 신청에 필요한 원산지증명서를 자율적으로 작성·발급할 수 있도록 하며 △통관편의를 위해 원산지 등에 대한 사전판정제도를 도입하는 등의 내용이 추가로 담겼다.

원산지 등 사전판정제도란 특혜관세 적용에 필요한 품목분류, 원산지, 쿼터세율 등 의문사항을 세관 당국이 미리 심사해 알려주는 것이다. 미국측 요구





로 제3국 물품의 우회 수입방지조치도 마련됐다.

‘원산지 현지실사제도’를 도입해 세관당국이 수출국의 수출자 또는 생산자를 대상으로 원산지의 적정 여부를 직접 검증할 수 있도록 한 것이다. 원산지를 불성실하게 신고한 경우 특혜관세를 적용받지 못하게 된다.

양국은 협정의 효과적인 이행을 위한 보완조치로 과세자료에 대한 비밀유지를 의무화했고, 한·미 양국간 관세협력장치인 통관협력위원회를 설치하기로 했다. 정부는 이번 조치로 수출입물류 흐름이 크게 개선될 것으로 내다보고 있다.

통관절차가 간소화되고 화물반출이 빨라져 기업의 물류비용이 절감될 것으로 예상되며 9·11테러 이후 까다로웠던 미국 내 현지통관이 크게 개선될 것이라는 분석이다.

또 원산지 증명 자율발급조치로 무역업체의 업무편의가 크게 개선될 것이라는 기대도 높다.

▽금융부문 = 한미 FTA 협상이 발효되면, 양국 금융기관의 상대방 국가 현지법인·지점 설립이 원칙적으로 전면 허용된다. 또 미국에는 있지만 한국에는 없는 금융상품은 우리나라에 있는 미 금융기관 현지법인 또는 지점을 통해서 판매할 수 있다.

단, 이는 우리나라 법률이 허용하는 범위에서 가

능하며 금융감독 당국이 개별 상품을 심사해 판매 여부를 결정한다. 아울러 우리나라에 현지법인이나 지점을 세우지 않고 해외에서 인터넷 등을 통해 금융서비스를 제공하는 국경 간 거래는 수출입 적하보험 등 무역 관련 보험 서비스와 기업구조조정 자문, 보험 자문 등 금융 부수 서비스에 한해 허용된다.

또 보험 자문과 손해사정, 위험평가, 보험계리 등 보험 부수업에 한해 대면방식의 영업이 허용된다. 보험 상품을 미 보험

사의 임직원이 대면방식으로 파는 것은 계속 금지된다. 신용평가사 설립을 위한 전문 인력 요건은 현행 20명에서 10명으로 완화된다.

만약 이러한 협정조건이 안 지켜지면 그 보복조치는 금융분야에서만 이뤄질 수 있다.

또 증권거래소와 예탁결제원 같은 주요 금융인프라 기업의 외국 자본 지배는 허용되지 않는다. 이들의 독점적 지위는 현행처럼 유지되며 상장을 하더라도 정부는 외국인 투자 지분을 제한할 수 있다.

▽자동차부문 = 자동차부문 협상과 관련, 한국은 경쟁력이 크게 떨어지는 친환경차만 관세 철폐를 10년 후로 미루고 모든 자동차 품목의 관세를 즉시 없애기로 했다.

대신 미국은 한국의 대미 자동차 수출의 73%를 차지하는 3000cc 이하 승용차의 관세(2.5%)를 즉시 철폐하고, 3000cc 초과 대형 승용차도 3년 후 무관세를 적용기로 했다.

이에 따라 1500cc 이하 소형 승용차를 비롯한 1500~3000cc 승용차, 5~20t 트럭, 자동차 부품 등의 미국시장 관세는 FTA 협정 발효 후 즉각 사라질 전망이다. 다만 미국은 타이어 관세(4%)는 5년 내, 픽업트럭(25%)은 10년 내 각각 철폐기로 했다.

지난해 기준 대미 완성차와 부품 수출액이 각각

87억달러(69만대)와 26억달러였던 점을 감안하면 한국의 대미 자동차 수출은 더욱 가속화할 것으로 보인다.

하지만 미국산 일본차의 한국 내 수입가능성을 차단하지 못한 것은 우려되는 대목이다. 우리나라는 미국의 요구를 받아들여 자동차 세제도 일부 개편했다.

특별소비세의 경우 800cc 이하는 면제, 800~2000cc 5%, 2000cc 초과 10% 등의 3단계로 부과됐으나, 이를 1000cc 이하 면제, 1000cc 초과 5% 등 2단계로 축소된다. 다만 2000cc 초과 차량은 FTA 발효 직후 8%로 조정됐다가 3년 뒤 5%로 내려간다.

5단계인 자동차세도 3단계로 바뀐다. 즉 cc당 800cc 이하 80원, 1000cc 이하 100원, 1600cc 이하 140원, 2000cc 이하 200원, 2000cc 초과 220원에서 1000cc 이하 80원, 1600cc 이하 140원, 1600cc 초과 200원으로 단순화된다.

이 같은 세제 개편으로 자동차 세수는 줄어들지만 침체국면인 자동차 내수시장은 활기를 띠 것으로 보인다.

이 밖에 한국은 제작사가 판매하는 차량 전체의 배출가스량 평균이 기준을 충족하면 일부 차종은 완화된 기준을 적용하는 '평균배출량 제도'를 도입키로 했으며, OBD(승용차 장착 배출가스 측정 장치) 의무 장착은 2008년까지 면제키로 했다.

▽지재산권·통신부문 = 우리나라의 지식재산권 보호 수준이 대폭 강화된다. 우선 저작권 보호기간이 저작자 사후, 저작물 발행 이후 50년에서 70년으로 늘어난다. 다만 업계가 대처할 시간을 주기 위해 협정 발효 후 2년간 적용이 유예된다.

정부 기관의 정품 프로그램 사용이 의무화되며 냄새나 소리도 상표로 인정된다. 특히 분야에서는 만약 특허청이 심사를 늦게 해 특허권 행사에 문제

가 생긴 경우 지연 기간만큼 특허권 존속기간을 연장해 주기로 했다.

상표·저작권 침해 대책도 대폭 강화된다. 저작권 침해시 법으로 손해배상액의 상한과 하한을 정하는 '법정손해배상제도'를 도입한다. 아울러 법원에 지식재산권 침해물품 수출금지권한을 부여하며 저작권 침해 사범은 사법당국이 고소 없이 기소할 수 있게 된다.

전자상거래분야에서는 미국이 방송 등 시청각 서비스를 전자상거래에 포함하려 했으나 우리 측 주장으로 제외됐다. 통신 분야의 각종 기술 표준 정책은 한미 양국이 각자 자율적으로 결정할 수 있다.

한미는 또 양국 유선통신업체가 각종 통신부가서비스에 필수요소인 네트워크를 상대국 통신서비스업체에 제공할 때 차별하지 못하도록 규정했다.

이로써 우리나라의 차세대 인터넷 기술인 와이브로(휴대인터넷) 등은 미국에 진출할 때 미국 유선업체로부터 네트워크 제공 거부 같은 진입장벽을 만나지 않게 된다.

기간통신업체의 외국인 지분 제한 한도는 현행 49%를 유지하되 KT와 SK텔레콤을 제외한 사업자에 한해서 협정 발효 2년 후부터 외국인의 간접투자 제한은 폐지하기로 했다.

▽의약·의료기기 = 한미 양국은 우리나라 보험약의 등재 및 약값 협상 결과에 미국 기업이 이익을





제기할 수 있는 독립적 이익신청 절차를 마련하기로 했다. 양국은 또 다국적 제약사의 신약 임상시험 자료를 보호하고 국내 의약품허가당국의 시판허가 지연에 따른 특허기간을 연장해 주기로 했다.

신약 최저가격을 보장하고 물가인상을 반영해 약값을 올려주며, 복제 의약품도 협상에 의해 가격을 결정하도록 해 달라는 미국 요구는 받아들여지지 않았다. 의약품 건강보험 등재평가와 약값 결정 과정을 분리하며, 자연재해 등 국가재난 시 특허를 말소할 수 있는 강제실시권 행사 요건을 제한해 달라는 미국 요청도 거절됐다.

▽서비스부문 = 서비스 시장 개방에서 교육과 의료, 사회서비스, 사회적 약자를 위한 특별 조치, 수도 등 공공서비스는 제외된다.

그러나 법률·회계·통신·에너지·택배 등의 사업서비스 분야는 단계적 개방이 이뤄진다.

특히 법률부문은 협정 발효와 동시에 1단계 개방이 시작돼 미국 변호사의 미국법, 국제조약 및 국제공법에 관한 법률 자문이 허용된다.

또 미국 로펌은 국내 사무소(외국법 자문사무소) 설립도 가능해진다. 협정 발효 뒤 2년 내로 예정된 2단계 개방 때에는 미국 로펌의 국내 사무소와 국내 로펌 간 업무 제휴가 허용된다.

발효 뒤 5년 내 3단계 개방에서는 미국 로펌과 국내 로펌의 동업은 물론 동업 로펌이 국내 변호사를 고용할 수 있다.

공공서비스와 관련, 증시에 상장된 한국전력 및 한국가스공사는 각각 40%와 30%인 현재의 외국인 투자 지분을 유지하기로 했다.

아울러 이미 민간영역에서 영업 중인 DHL, 페덱스 등 국제택배 서비스는 우편법상 독점 범위에서 제외하되 우정사업본부에서 제공하는 우정서비스는 그대로 유지하기로 했다.

▽통관·원산지 = 한미 양국은 향후 한반도 역외 가공지역 위원회에서 한반도 비핵화 진전, 남북한 관계에 미치는 영향, 노동·환경 기준 충족 등 일정 기준 하에서 개성공단 등 특정지역을 역외가공지역으로 지정할 수 있는 별도 부속서를 채택했다.

정부는 개성공단을 역외가공지역으로 지정한 뒤 특혜관세를 부여하는 방안을 협의할 창구가 구체적으로 마련되는 만큼 개성공단 생산품 특혜관세부여가 원칙적으로 인정된 것이라고 설명했다.

한미는 또 미국과 한국 내에서 최종 생산과정을 거친 물품의 원산지를 인정하기로 결정했다. 그러나 수입원료를 사용해 제품을 만들 경우 가공과정에서 45%가량 이상의 부가가치가 발생하거나 화학반응·정제공정 등을 거쳐 생산된 경우에만 원산지를 인정하기로 하는 등 구체적인 판정기준도 만들었다.

양국은 또 상대국의 원부자재를 사용한 경우 이를 역내산으로 인정하기로 하고, 제품을 만들 때 역외산 원부자재의 가격 비율이 10% 이하일 경우 원산지 인정요건을 충족시키지 못하더라도 예외적으로 원산지를 인정기로 했다.

신속한 통관을 위해선 수입화물이 공항·항만에 도착하면 원칙적으로 48시간 이내 반출토록 했다. 또 특급탁송화물의 통관서류를 최소화해 원칙적으로 통관서류 제출 후 4시간 이내 국내 반출을 허용한다.

▽투자부문 = 한미는 상대국 투자자에게 공평한 대우 및 투자 자산 보호를 약속했다. 미국 기업이 우리나라에 투자해 공장을 짓더라도 이 공장에 일정비율 수출을 의무화한다든지 국내산 원재료 사용, 기술 이전 등의 조건을 달지 못한다. 이는 미국도 마찬가지다. 또 투자기업 경영진의 국적을 따지는 것도 금지된다.

이와 함께 투자자·국가 분쟁해결 제도가 도입된

다. 외국인 투자자는 이 협정에 따라 자신의 권리가 침해되고 피해가 발생했다면 투자유치국을 상대로 국제중재를 제기할 수 있다.

대신 정부는 조세·부동산·복지정책 등 정당한 정부 규제에는 ‘투자자 이익을 해친다’는 이유로 이익을 제기할 수 없도록 했다. 또 미국 기업이 국내에선 장애인고용 등의 의무를 이행하도록 했다.

▽경쟁·정부조달부문 = 공정거래위원회가 도입하려다 법무부 제동으로 실패한 동의명령제가 이번 협정으로 도입된다. 이로써 경쟁법 집행과정에서 공정거래법 위반 혐의를 받고 있는 기업이 공정위와 합의를 통해 분쟁을 해결하고 사건을 종결할 수 있는 길이 열리게 됐다.

아울러 재벌 규제를 별도로 규정하지 않았으나 공기업도 FTA 협정상의 의무를 준수하도록 규정했다. 한미는 또 정부 조달시장의 개방 폭을 20만달러 이상 사업에서 10만달러 이상 사업으로 넓혔다.

아울러 우리나라는 정부가 선정한 사업자가 자기돈으로 설비를 지은 후 일정 기간 이를 운영해 수익을 얻는 민자유치(BOT)사업을 조달 분야에 포함시켜 미국 자본에 문호를 개방했다. 대신 정부는 중소기업 보호조항을 신설해 지방 중소기업에 미치는 영향을 최소화했다. 학교 급식용 음식자재는 우리 측 요청으로 조달 시장 개방의 예외로 인정받게 됐다.

### ▶ FTA가 해운항만에 미치는 영향

한-미 FTA 체결시 해운과 항만에 긍정적인 영향을 가져다 줄 것으로 분석되고 있다. 이는 양국의 시장 개방화로 교역량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

부산시는 4월3일 부산상공회의소·부산항만공사·부산진해경제자유구역청·부산울산중소기업청 등이 참가하는 ‘한미FTA대책위원회’를 개최하

고, 한미 FTA가 지역경제에 미칠 영향 등 FTA의 이해득실에 대해 논의했다. 이날 회의에서는 한미 FTA를 부산경제의 업그레이드 호기로 삼자는 의견이 지배적이었다.

부산시측은 “항만물류산업의 경우 미국과의 교역 확대로 부산항의 물동량이 중장기적으로 20% 증가할 것”이라며, 2005년 기준 해상교역량이 5,100만톤인데 앞으로 한미 FTA의 영향으로 1200만~1500만톤(39만~52만TEU) 가량 늘어나고 관련산업도 성장할 것으로 예상했다.

신발·섬유·의류, 관광·컨벤션, 영화·영상IT 산업 등은 FTA가 호기(好機)로 작용하고, 기계 및 부품소재, 조선기자재, 자동차부품 등의 산업은 종전과 달라지는 것이 없을 것으로 전망됐다. 반면, 농·축·수산업은 피해 가능성이 큰 것으로 추산됐다.

부산시는 이에 따라 FTA체결에 따른 효과는 극대화하고 피해는 최소화하는 대응방안을 마련하는 데 주력하기로 했다. 항만물류산업은 경쟁력 강화를 위해 신항 조기건설과 배후부지 확대, 배후 수송로 조기건설 등 인프라 구축을 서두르고 글로벌 물류기업의 자유무역지역 유치에 적극 나서기로 했다.

해운업계에서도 한미 FTA가 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상하고 있다. 한-칠레간 FTA 체결로 양국간 교역량이 크게 늘면서 한국선사들이 남미항로를 개설한 점을 감안할 때, 한-미 FTA로 인해 양국간 해상물동량 증가세가 두드러질 것으로 전망하고 있다.

한편, 국제경제연구소(IIE)는 한·미 FTA 발효 후, 그 누적 효과로써 미국의 대한민국 수출은 43~54%, 한국의 대미 수출은 21~23% 각각 늘어날 것으로 추정했다. 한국의 대미 무역 흑자가 33억~56억 달러 줄어들겠지만, 흑자기조는 유지되며 교역 규모가 커져 미국 시장에서의 부진을 만회하는 데 큰 도움이 된다는 분석이다.





## 국제해사기구, 우리나라 해양안전체제 높이 평가 회원국 감사결과, 국제협약 이행 등 높은 점수

우리나라의 해양안전행정체제가 국제해사기구(IMO)의 회원국감사에서 세계 최대 해운·조선국 위상에 걸맞은 높은 수준의 평가를 받았다.

해양수산부는 4월16일 종료된 IMO 감사에서 우리나라 해양안전 행정의 중대 결함을 지적하는 부적합 사항은 없었으며 운영상 경미한 부분에 대해서 3건의 관찰사항(Observation)만이 지적됐다고 밝혔다.

이번 IMO 감사는 4월9일부터 16일까지 싱가포르의 후아시옹(Hua Siong Ong)을 팀장으로 스리랑카의 레슬리 헤마찬드라, 호주의 로버트 맥케이 등 3명의 감사관으로 구성된 감사팀에 의해 해양안전 관리 전반에 대해 평가 받았다.

감사팀은 특히 우리나라의 해양안전체제가 전반적으로 IMO의 A그룹 이사국으로서 국제협약 이행을 위한 분명한 의지를 가지고 있으며 지속적인 평가 체계 등이 인상적이었다고 밝혔다.

구체적으로는 자발적인 회원국감사 수감의지를 비롯한 수색·구조, 선박관제시스템, 사고조사, 항로표지, 수로업무, 오염방지·대응업무 등 안전관리 지원업무의 수준과 전문성을 높이 평가했다.

하지만 감사팀은 국제협약을 국내 규정으로 수용되는 과정에서 여러 단계의 법령에 산재돼 있다고 지적하고 보다 쉽게 찾을 수 있도록 법령 정비작업이 필요하다고 권고했다. 또한 선박검사관 등 자격기준에 대해서 국제협약과 국내기준이 서로 체계가 달라 적용상의 불일치가 발생할 수 있다는 점, 외국항에 출항 정지된 국적선에 대한 관리가 미비한 일부사례가 있다는 점 등에 대해 개선토록 권고했다.

이번 관찰사항에 대해 해양부는 개선 계획을 마련해 90일 이내에 IMO에 통보할 예정이다. 감사는 해양부의 안전관리관실 및 해운물류본부, 중앙해양안전심판원, 인천 및 부산지방해양수산청, 해양조사원, 해양경찰청 등을 대상으로 해양안전체제 전반에 걸쳐 실시됐다.

싱가포르의 웅 후아 시옹(Ong, Hua Siong)을 팀장으로 스리랑카의 레슬리 헤마찬드라(Leslie Hemachandra), 호주의 로버트 맥케이(Robert McKay)로 구성된 감사팀은 주로 IMO 강제협약인 '74 해상인명안전협약(SOLAS)'을 비롯한 6개 주요 국제협약의 국내법 이행체계 등에 주안점을 두고 감사를 벌였다.

감사대상부서는 해양부의 안전관리관실 및 해운물류본부, 중앙해양안전심판원, 인천 및 부산지방해양수산청, 해양조사원, 해양경찰청 등이다.

주요 대상업무는 해양안전 전략, 선박검사, 항만국통제(PSC), 해기사자격기준, 해양사고조사, 해양오염방지, 선박관제시스템, 수색구조 등 해양안전관리 체계 전반에 걸쳐 진행됐다. 해양부는 이를 위해 지난 2005년부터 IMO 평가대응팀을 가동해 철저한 감사준비를 해 왔다.

그동안 IMO는 해양사고를 줄이기 위해 해양안전과 해양환경에 관한 국제협약을 지속적으로 강화해왔으나 회원국 정부의 협약 이행의지 부족과 능력부족으로 대형 해양사고가 끊이지 않았다.

이에 따라 IMO는 지난 2005년 12월 제24차 총회에서 국제민간항공기구(ICAO)의 감사제도에 착안해 회원국 정부의 해상안전관리행정에 대한 감사를 실시기로 결정했었다.





## 제15대 해양수산부 장관에 강무현 전차관 임명

차관 재직시 항운노조 상용화, 선박톤세 도입



강무현 신임 해양수산부장관

노무현(盧武鉉) 대통령은 4월19일 해양수산부 장관에 강무현(姜武賢) 전 해양수산부차관을 임명했다.

강무현(56) 신임 해양수산부 장관은 1951년 강원도 원주 출신으로 원주

대성고등학교와 연세대 영문학과를 졸업하고 행시 22회로 공직사회에 입문했다.

이후 부산지방해운항만청 항무과장과 항만유통과장, 해수부 기획예산담당관, 공보관, 수산정책국장, 해운물류국장 등 해수부 주요 요직을 두루 거쳤다. 2003년에 국립수산물과학원장을 지낸 뒤 2004년 10월부터 지난해 8월까지 해수부 차관을 지냈다.

청와대는 강 장관 발탁 배경에 대해 “1979년 공직에 입문한 뒤 지난 30여년간 해양수산부 주요 보직을 두루 역임하면서 업무 전반에 걸친 전문성과 경륜을 축적해 온 정통관료”라며, 기획력, 업무추진력, 대외협상력 등이 탁월하다고 설명했다.

강 장관은 해양수산부 차관 시절 항운노조 상용화, 선박투자회사 제도의 활성화, 선박 톤세제 도입 등 해수부 주요 현안을 주도적으로 처리해왔다.

청와대는 “그간의 전문성과 탁월한 경륜을 바탕으로 2012년 세계박람회 유치, 부산 및 광양 등 동북아 물류허브 인프라 구축, 한미 자유무역협상(FTA) 타결에 따른 후속 대책 마련 등 해수부 주요 현안을 잘 처리할 것으로 기대한다”고 밝혔다.

[강무현 장관 프로필] △1951년 강원도 원주 출신 △원주 대성고등학교, 연세대 영문학과, 웨일즈대 해운경영학 석사 △행시 22회 △부산지방해운항만청 항무과장, 항만유통과장 △해양수산부 기획예산담당관 △해양수산부 공보관, 수산정책국장, 해운물류국장 △국립수산물과학원장 △해양수산부 차관

### 국내 수출입컨테이너화물 연안해송 감소

도로 정체는 갈수록 심해지고 연안 항만은 텅텅 비어 있는데도 국내 수출입 컨테이너 화물 수송에서 도로운송이 차지하는 비중은 오히려 높아지고 해상운송은 급감하고 있는 것으로 조사됐다.

한국무역협회가 최근 발표한 ‘2006년도 수출입 컨테이너화물 국내 수송현황’ 보고서에 따르면 지난해 수출입 컨테이너 화물의 연안 해송 물동량은 정기 컨테이너선 운항 서비스 중단으로 급격히 줄었다. 정기 컨테이너선 운항 서비스가 중단될 정도로 물동량이 줄어든 것이다. 반면 도로 및 철도 수송 물동량은 꾸준히 늘어난 것으로 나타났다.

무역협회에 따르면 지난해 도로와 철도 수송 컨테이너 물동량은 전년에 비해 각각 7.0%, 11.7% 늘어난 904만TEU와 107만TEU에 달한 반면, 연안해송 물동량은 전년에 비해 38.3% 감소한 16만 8000TEU에 그쳤다.

이에 따라 도로수송 부담률은 2005년 87.3%에서 2006년 88.0%로 높아졌다. 철도수송 부담률은 9.9%에서 10.4%로 높아졌다. 반면 연안해송 부담률은 2.8%에서 1.6%로 크게 떨어졌다.



# 한국의 수출화물 중국 수송에 연간 400억 누수

한·중 물류 장애비용 총 물류비의 6%에 달해

한국의 수출업자가 중국으로 화물을 수송하는 과정에서 발생하는 물류 장애비용이 연간 400억 원에 달하는 것으로 조사됐다. 또 부산항이 영남권 화물을 독점 처리하고 있지만 수도권 화물에 대해서는 갈수록 영향력이 줄어들고 있는 것으로 나타났다.

해양수산부와 한국해양대에 따르면, 지난 2004년 기준으로 국내 화물이 부산·인천·광양항 등을 통해 중국으로 수출되는 데 들어가는 수송비용이 연간 6,533억1,700만원에 이르는 것으로 조사됐다.

세부내역을 살펴보면 △국내 공로운송에서 1,319억6,800만원 △하역비와 해상운송비용 2,824억8,300만원 △중국내 공로운송비용 2,388억6,600만원 등이다.

특히 국내 물류기업들이 중국에서 사업을 하면서 접하는 물류 장애로 인해 발생하는 비용이 388억9,600만원에 달하는 것으로 조사됐다. 이러한 한·중 물류 장애비용은 △국내 포워더(운송주선인)가 개별 화주에게 발행하는 하우스 B/L(선하증권)을 선사가 포워더에게 발행하는 마스터 B/L로 교체하는데 들어가는 비용 261억원 △서류오류 관련비용 86억700만원 △만송관련비용 41억6,200만원 등으로 구성돼있다.

이같은 물류 장애비용은 총물류비의 6%를 차지하고 있으며, 하역비와 해운수송비에 비교하면 무려 14%에 이르는 것이다.

이에 따라 한·중 물류를 활성화하기 위해서는 장애비용을 낮추는 양국의 노력이 시급한 것으로 지적됐다.

한국해양대 류동근 해운경영학부 교수는 “국내 기업들이 중국에서 물류관련 업무를 수행하면서 느끼는 대표적인 어려움은 운송의 안정성과 정확성인 것으로 나타났다”면서 이를 개선하는 노력과 함께 운송차량과 도로를 정비하고 다양한 피더 서비스를 개발해야 한다고 지적했다.

이와 함께 수출화물의 출발지와 목적지 분포비를 분석한 결과, 부산과 경남·북을 아우르는 영남권에서 26만4,356TEU의 수출화물이 나왔으며, 부산항이 이중 99.1%인 26만1,880TEU를 처리한 것으로 나타났다.

또 다음으로 중국으로 수출되는 화물을 가장 많이 내보내는 지역은 수도권으로 20만450TEU가 나왔으며, 이중 부산항에서 55%, 인천항에서 43%, 광양항에서 2%를 처리하고 있는 것으로 나타났다.

항만 전문가는 “부산항이 과거 수도권에서 나온 화물의 대부분을 처리했으나 이제는 인천과 나눠 갖는 상황이 됐다”고 말했다.

부산항은 전북권, 충청권, 강원권에서도 40%~70%에 이르는 고른 처리실적을 기록했다. 6만8,415TEU를 수출하고 있는 전남권에서는 광양항이 82.7%를 처리한 반면, 부산항은 16.8%를 처리했다.

# 정부 '해양크루즈 관광산업 활성화방안' 마련

## 부산항에 국제크루즈선 전용터미널 개장

우리나라를 동북아 크루즈시장의 대표 기항지로 자리매김시켜 고부가 해양관광 서비스시장을 창출해 나가기 위해 해양수산부와 문화관광부는 '해양크루즈 관광산업 활성화 방안'을 공동 수립, 4월2일 부산항 국제 크루즈 전용 터미널 개장식에 맞추어 발표했다.

방안에 따르면 외국의 국제 크루즈선 유치 확대를 위해 우선 크루즈 기항여건 및 수용태세를 개선하고 해외 홍보 및 판촉활동을 강화하는 한편, 크루즈 관광 협의 및 정보 교류 활성화를 추진해 나가기로 했다.

우선, 크루즈 기항여건 및 수용태세 개선을 위해 경쟁국인 싱가포르, 홍콩, 일본 보다 크게 부족한 전용부두를 확충하기 위해 부산, 제주항 등 6개 무역항에 2020년까지 약 3,136억원을 투입해 크루즈부두 8개 선석을 건설할 계획이다.

이와 함께 신규 크루즈선 기항 유치 및 크루즈 여행객의 하선율을 높이기 위해 단기 템플스테이, 다도체험, 전통요리 체험 등 한국 전통 문화 콘텐츠와 연계한 고부가가치형 크루즈 전용 관광 상품을 개발하고, 선상홍보 프로그램도 개발할 계획이다.

그리고 선박입출항료, 접안료 및 정박료 등 항만시설 사용료 50% 감면제도도 연장 시행하고 감면규모도 확대하는 방안을 검토할 방침이다.

아울러 크루즈 관광객에 대해서는 통과여객(TWOV, Transit Without Visa)으로 인정해 무비자 입국이 가능하도록 하고, 크루즈 승객들이 선상 내에서 간략한 절차에 의해 출입국 심사를 받을 수 있도록 하는 방안을 추진기로 했다.

해외 홍보 및 판촉활동 강화와 정보 교류 활성

화를 위한 방안으로는 금년 하반기 중 '크루즈진흥협의회'를 통해 해외 크루즈 유치 7대 중점지역을 선정하고 크루즈관련 세계 컨벤션에 참가하여 해외 홍보 네트워크를 구축하는 한편, 크루즈 본사를 대상으로 국내 기항 확대를 위한 홍보 활동 등을 추진해 나가기로 했다.

또한 정부·지자체·업계간 '크루즈 관광 진흥협의회'를 정례화해 크루즈 사업추진 및 정보교류 등 유기적인 협조체제를 구축할 계획이다.

아울러 한·중·일 국제협력을 통해 동북아 지역의 해외 공동 마케팅 및 신규 노선을 유치하고, 역외 크루즈 박람회 공동 참가 및 선사대상 공동 홍보 등 크루즈 기항지로서의 동북아의 공동이미지를 형성해 나갈 계획이다.

정부는 크루즈산업의 저변확대를 위해서는 우리 국민들의 이용이 편리한 국적 크루즈선사의 육성이 필요하다고 보고 있으나, 현재 우리나라 국민의 소득수준 및 여가생활의 양태나 외국과의 경쟁여건을 고려할 때 중장기적인 관점에서 국적 크루즈선사의 육성기반을 조성해 나갈 계획이다.

이에 따라, 내국인의 크루즈관광 수요 증가 및 국제 크루즈선의 국내 기항 확대 등 여건이 성숙되면 국적 크루즈선사가 출현할 수 있도록 선박확보를 용이하게 할 수 있는 지원대책을 강구해 나갈 계획이다.

또한 국적 크루즈선사가 외국선사와 대등한 경쟁을 할 수 있도록 노사간 협의를 통해 크루즈 승무원에 대해서는 외국인 선원고용범위를 완화하는 방안을 추진기로 했다.



## 중국의 원자재 수입량 지속적으로 증가할 듯 항만인프라 확충 및 터미널 개발 투자 가속화

중국 경제가 고성장을 지속하면서 원자재 수입량이 계속해서 큰 폭으로 증가할 것으로 전망되고 있다.

중국은 올해 원자바오 총리가 과열경기를 진정시키기 위해 성장률을 약 8%대로 정하였지만, 2006년을 포함해 최근 3년동안 10%대의 초고속 성장을 기록해 왔다.

이러한 경제성장으로 중국은 국제 원자재 수입 시장의 최대 고객으로 등장하였으며, 국제 원자재 가격 및 물량은 중국의 행보에 촉각을 곤두세우고 있는 실정이다. 중국은 2004년에 철광석을 해상을 통해서만 약 1억9,000만톤을 수입했으며, 원유는 2005년에 1억2,700만톤을 수입했다.

중국의 원자재 수입은 경제성장을 조정에 들어간 금년에도 증가세가 크게 둔화되지 않을 것으로 예상되고 있다. 전문가들은 중국의 철광석 수입량은 2006년에 3억2,500만톤으로 2년전에 비해 71% 늘었으며, 금년에는 3억5,500만톤에 이를 것으로 전망하고 있다.

또한, 중국의 원유수입량은 금년에 1억3,000만톤을 웃돌고 2010년까지 2억톤에 이를 것으로 예상하고 있다.

중국의 경제성장과 원자재 수입급증은 중국내 항만인프라 시설확충 및 터미널 개발에 대한 투자를 가속화시키고 있다. 중국은 철광석, 원유 및 석탄등 원자재 수입의 급증에 따라 중국 장기 발전 계획인 11차 5개년 계획(2006-2010년) 기간동안 5대지역을 중심으로 항만 효율성을 제고할 수 있

는 집약적인 항만 개발 계획을 추진하고 있다.

중국 항만의 전체물동량은 2005년 기준으로 33억8,000톤이었으며, 특히 10차 5개년 계획(2000-2005) 기간 동안에는 연평균 증가율이 19%에 달했는데, 이는 지난 5년 동안의 증가율(9.6%)과 비교할 때 약 2배 가까이 늘어난 것이다.

특히 상하이를 중심으로 한 창창 삼각주 지역에 대한 투자 및 개발이 집중적으로 이뤄지고 있으며, 이 지역에서 철광석 수입의 55%, 원유 수입의 48% 및 석탄 수입의 35% 정도가 처리되고 있다.

중국의 경제성장 및 원자재 수입 증가의 여파가 아시아·태평양지역의 다른 항만정책에도 적지 않은 영향을 미치고 있다. 호주와 인도 등 중국에 원자재를 수출하는 대표적인 국가와 중국진출의 교두보로서 동반성장하고 있는 베트남 등이 이같은 영향권에 들어 있다.

중국에 철광석을 수출국인 호주는 현재 철광석 수출물동량 급증으로 야기된 항만 적체현상을 타개하기 위한 정책마련에 고심하고 있다. 댐피어(Dampier)항, 월코트(Walcott)항 및 허드랜드(Hedland)항의 경우 매년 총 2억8,000톤이 넘는 철광석을 수출하고 있는데, 중국의 수입량 증가에 따라 향후 2-3년간 항만적체 문제를 해결하기 위해서는 상당한 항만개발이 필요하다는 판단이다.

특히 인도 당국이 최근 모든 수출 철광석에 대해 톤당 6달러74센트씩 수출세를 부과하기로 하는 등 변수가 많아 앞으로 호주로부터의 원자재 수입이 더욱 증가할 것으로 예상되고 있다.

# 올들어 아시아-유럽행 컨테이너물동량 크게 증가

금년 1-2월 142만9,000TEU로 전년비 31% 늘어

올들어 아시아에서 북유럽, 지중해로 수출되는 컨테이너화물이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

금년 1-2월중 아시아에서 북유럽과 지중해로 수출된 컨테이너물동량은 142만9,000TEU로 전년동기에 비해 31% 증가했다.

도착지 기준으로는 북유럽이 전년동기대비 29% 증가한 93만8,000TEU, 지중해지역이 35% 증가한 49만1,000TEU를 기록했다. 올들어 아시아지역의 대유럽 수출컨테이너물동량이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 중국권의 구정월이 예년보다 늦었기 때문에 2월 중순까지의 물동량 증가세가 유지됐기 때문으로 분석되고 있다.

북유럽으로 수출된 컨테이너화물의 선적지별 증감현황을 보면, 중국이 전년동기대비 37% 증가한 54만6,000TEU로 전체물량의 58%를 차지했

으며, 홍콩은 6만5,000TEU로 12% 늘었다.

또한, 한국은 4만TEU로 전년동기대비 41% 늘었으며, 베트남은 30% 증가한 5만 5,000TEU, 태국은 25% 증가한 4만TEU, 일본은 8% 증가한 7만TEU 등으로 각각 집계됐다.

이와함께 유럽서항 및 북유럽 양하지 기준으로 는 독일과 영국이 전년동기대비 각각 31%와 27% 증가한 20여만TEU씩으로 집계됐으며, 러시아와 폴란드는 각각 80%와 60% 가량이 늘었다.

아시아지역에서 지중해지역으로 수출된 컨테이너화물의 선적국별 물동량 증감현황을 보면, 중국이 45% 증가한 32만TEU로 이 항로 전체화물의 66%를 차지했으며, 이어 한국이 9% 증가한 3만 5,000TEU를 기록하는 등 대부분의 지역에서 높은 증가세를 보였다

## 인도 · 파키스탄 컨테이너물동량 큰 폭으로 증가

인도와 파키스탄의 대외무역이 활기를 띠면서 일본 등 동아시아 국가들과의 교역규모가 급격히 증가하고 있다. 특히, 동아시아지역에서 수입하는 컨테이너물동량이 크게 늘고 있다.

인도항로에 취항중인 선사들이 집계한 자료에 따르면, 2006년 동아시아에서 인도 서해안과 파키스탄에 수출된 컨테이너물동량은 54만6,000TEU로 전년대비 30% 증가했다.

이 중 일본에서 수출된 컨테이너화물은 전년대비 28% 증가한 6만4,000TEU에 달했다. 그동안 인도에 수출되는 일본발 컨테이너화물의 경우 CKD가 주종을 이루었지만, 작년말부터 오토파트 등 자동차 관련부품으로 확대되고 있다. 인도의 대외무역은 최근에 와서 급속도로 확대되는 추세에 있는데, 금액 기준으로는 2002-2004년의 기간중 수출은 각각 전년대비 20%, 수입은 20-37% 증가한 것으로 나타났다.

한편, JOC-PIERS가 정리한 인도발 미국항 컨테이너물동량은 2006년에 전년대비 10% 증가한 37만5,000TEU로 3년 연속으로 두자리수의 증가율을 보이고 있다. 또한, 2006년 홍콩을 포함한 중국발 서인도 · 파키스탄항 컨테이너물동량은 약 20만TEU로 전년대비 무려 52% 증가한 것으로 집계됐다.

인도의 컨테이너물동량이 이같이 큰 폭으로 증가하고 있는 것은 지속적인 경제성장에 기인한 것으로 분석되고 있다. 그리고 종전에 재래선으로 수송하던 종이나 코일 등 소재 관련 화물의 컨테이너화가 빠르게 진전되고 있는 것도 컨테이너물동량 증가에 기여하고 있다.





# 일본 해양기본법안 중의원 본회의에서 가결

## 효율적이고 안정적인 해상운송 확보 법제화

일본의 종합적·계획적인 해양정책을 추진하는 해양기본법안이 이번 국회에서 통과되어 오는 7월에 시행될 것으로 예상되고 있다.

이 법안은 4월3일에 열린 중의원 본회의에서 자민, 공명, 민주의 각당의지지 등의 찬성다수로 해양관련 안전수역법안(해양구조물 등에 걸리는 안전수역의 설정에 관한 법률안)과 함께 가결됐다.

양법안은 자민, 공명, 민주 3당의 의원입법이지만, 공산, 국민의 양당도 찬성하고 있어 4월 중순 이후의 참의원 본회의에서 성립될 가능성이 높은 것으로 분석되고 있다.

이들 법안은 의회 성립후 3개월 이내에 시행되기 때문에 국민적인 경축일인 '바다의 날' (7월16일)이 있는 7월에 시행될 가능성이 높다.

해양기본법안에는 효율적이고 안정적인 해상운송 확보 등 기본시책을 위한 법제·재정·금융상의 조치가 명기되어 있어 동법안이 성립될 경우 톤세제 도입이 순조로울 것으로 예상된다.

특히, 해양기본법안에는 안정적인 해상운송의 확보를 도모하기 위해 일본 선박의 확보, 선원의 육성 및 확보가 명시되어 있다.

본회의에 출석한 일본 국토교통성 해사국 관계자에 의하면 4월3일 중의원 국토교통위원회에서는 복수의 국회의원으로로부터 일본선적이나 일본인 선원의 수, 일본선적의 증가, 일본인 선원확보 및 육성을 위한 대책에 가세해 톤수표준세제 등 해운 진흥책에 관한 질문이 있었다.

이에 대해 이 관계자는 일본 선적 증가, 일본인 선원의 확보 및 육성, 톤세제 등은 현재 진행되고 있는 교통정책심의회 해사분과회에서 심의하고

있어 6월중에 해사분과회의 중간보고서를 내 관계법정비를 진행시킨다는 설명을 한 것으로 알려졌다.

### MSC, 태평양항로안정화협정에 가입

태평양항로안정화협정(TSA)은 최근 스위스선사의 MSC가 동협정에 정식으로 가입한다고 발표했다. 미 연방해사위원회(FMC)에 의한 고지 기간을 거치고 5월 중순에도 정식 가입한다.

금년 3월에는 운항선복량이 세계 3위인 프랑스선사 CMA-CGM이 1년만에 복귀한데 이어 세계 2위의 MSC가 TSA에 가입함으로써 아시아-북미간 해운시장에 많은 영향을 미칠 것으로 전망되고 있다. 동사의 가입으로 TSA 가입선사는 13사로 늘어난다.

미국 조사회사 JOC-PIERS의 자료에 따르면, MSC의 아시아의 대북미 수출항로의 점유율은 2006년 연평균 4.4%로서 현재 3개 루트에 취항중이다.

TSA는 금년부터 일부의 운영체제를 개편, 최고 의사결정기관이 되는 CEO 회의 외에 회원사의 CEO 4사에서 구성하는 경영진·위원회를 마련하는 등 체제를 강화했다.

먼저 TSA에 복귀한 CMA-CGM은 이러한 체제 강화가 복귀의 계기가 되었다고 보는 시각이 강하다. 이와함께 MSC의 이번 가입으로 태평양항로에서의 TSA의 역할이 증대될 것으로 예상되고 있다.

MSC의 TSA 가입에 대해 선사 관계자는 "정기항로의 점유율 확대에 따른 영향력을 근거로 하여 대화주 협상력을 강화하고 보다 내실있는 경영을 위한 조치"로 분석했다.

# 중국 전항만 컨테이너물동량 1분기중 24% 증가

상해항 588만TEU로 전년동기대비 28% 늘어

지난해에 이어 올 들어서도 중국 전항만에서 취급한 컨테이너물동량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

중국 교통부가 정리한 2007년 1-3월의 중국 전항만 컨테이너화물 취급량은 전년동기대비 24% 증가한 2,434만9,000TEU로 집계되었다.

이 중 주요 연해항은 24%증가한 2,268만 5,500TEU, 주요 하천항이 27% 증가한 166만 3,500TEU였다.

항만별로는 1위가 상해항으로 이 기간중 588만 2,400TEU를 처리, 전년동기대비 28% 증가했으며, 이어 심천항이 426만2,900TEU로 8% 증가했다.

3월 한달간 중국 항만의 컨테이너취급량은 803만5,700TEU로 전년동월대비 14% 증가한 것으로 나타났다. 상하이항은 전년동월대비 21% 증가한 202만5,000TEU, 정도항이 26% 증가한 78만 3,800TEU, 4위 영파-단산항이 33% 증가한 70만8,000TEU, 광주항이 19% 증가한 64만 9,600TEU 등을 각각 기록했으나, 심천항의 경우는 119만6,800TEU로 11% 감소했다.

한편 올 1-3월중의 중국 전항만의 수출입화물 취급량은 전년동기대비 17% 증가한 4억2,573만 톤으로 집계됐으며, 연해항이 17%증가한 3억 9,632만 톤, 하천항이 8% 증가한 2,941만톤이다.

## 미국과 EU 재계 컨테이너화물 검색 재고촉구

미국 국토안보부의 화물검색 강화계획 철회

미국과 유럽연합(EU)의 재계가 미국 국토안보부의 컨테이너화물 정밀검색 계획을 의회가 나서서 막아줄 것을 촉구했다.

미 상공회의소와 비즈니스유럽은 4월12일(현지시간) 상원 국토안보위원회와 하원 국토안보 정부문제 위원회에 각각 서한을 보내 컨테이너화물에 대한 국토안보부의 예외없는 검색 계획이 철회될 수 있도록 의회가 영향력을 행사할 것을 촉구했다.

이들은 “대서양에서 수송되는 컨테이너화물을 모두 검색하려는 계획은 안보에 별다른 효과를 주지 못할 것”이라며, 오히려 전세계 무역을 저해하는 역효과만 낼 것이라고 주장했다.

또 “화물을 일일이 검색하고 봉인하는 비용과 노력은 엄청난 것”이며, 결국 그 비용은 모두 소비자에게 전가될 수 밖에 없다고 지적했다. 현재 유럽에서 미국으로 보내지는 컨테이너는 약 1,100만~1,200만TEU에 달한다.

이들은 이어 미국이 이것을 강행할 경우 교역 상대국들의 유사 보복조치가 예상된다고 경고했다.

양 대륙 재계를 각각 대표하는 두 기관은 모두 1,400만명을 고용하고 있는 몇백만개 기업을 회원사로 두고 있다. 미국과 EU간 대서양을 통한 해상교역량은 하루 평균 17억유로(미화 23억달러 가량) 규모에 달한다.

미국 의회는 지난 2001년 9.11 테러가 발생한 후 안보검색 강화안을 모색하기 위한 초당적 위원회를 발족시켰으며 여기서 지난 2004년 7월 해운화물 100% 검색이 필요하다는 등의 내용이 담긴 건의안을 마련한 바 있다.



- 부산지방해양수산청, 중국, 일본 운항 국적  
예부선 특별안전점검 실시(3/1~5/30)

- 해양수산부, 포트 얼라이언스 추진을  
위한 현지 실태조사(3/5~8)

- 해양수산부, 해운금융공사 설립 추진 관련 전  
문가회의, 한·중·일 물류장관회의 한·일  
과장급 실무회의, 부산항 신항 공동배후단지  
1단계 사업추진방안 관련 실무회의 개최, 물  
동량 창출을 위한 합동투자유치단 구성

- 한국선주협회, 2007년도 맞춤형 해기사 양성교  
육과정 개선을 위한 수요조사 착수
- 해양수산부, 선박정보의 공동활용체제 구축시행,  
중국 동북성 지역 화물의 신규 물류루트 개발 추  
진 현장 실태조사(3/12~16)

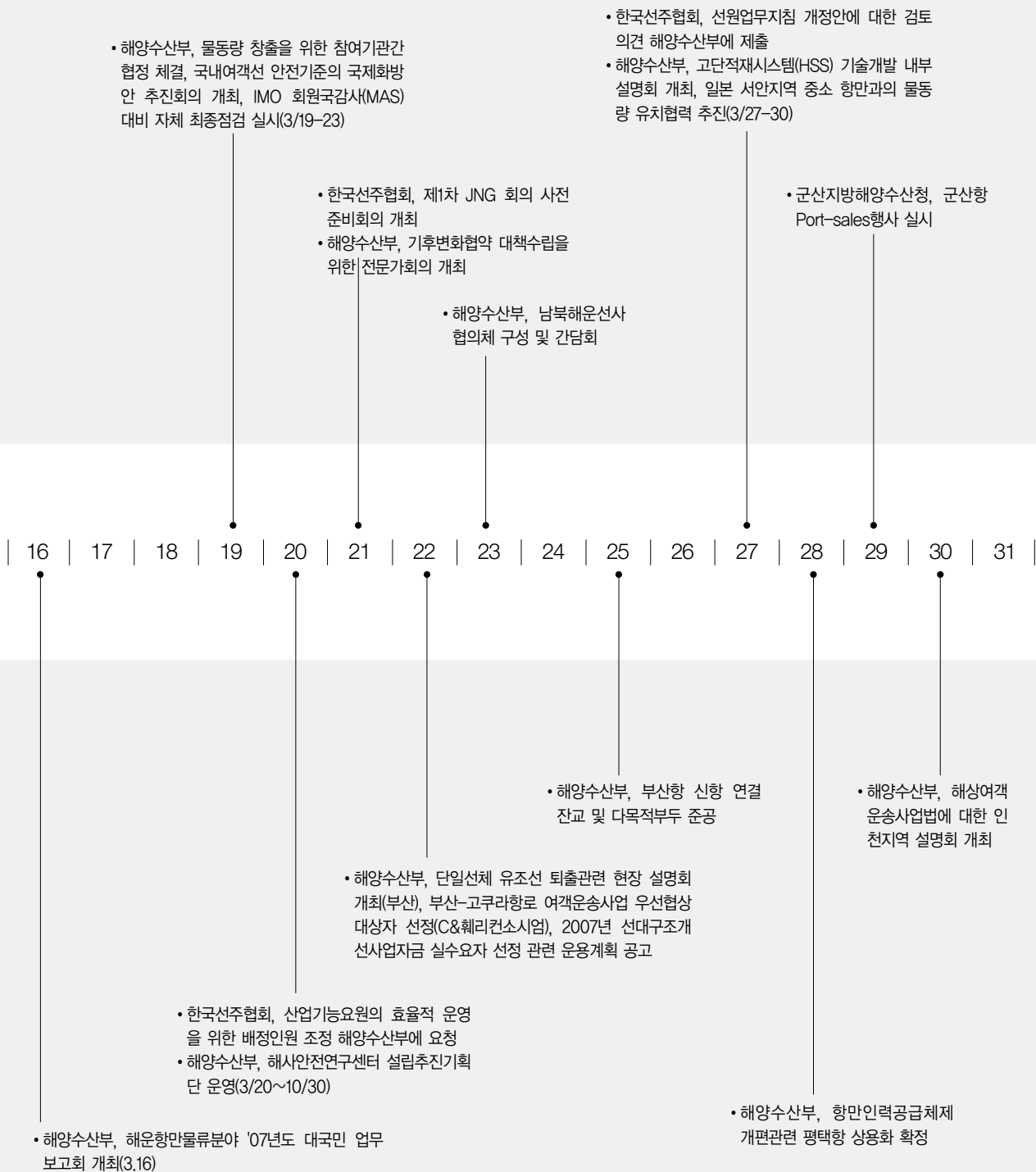
- 한국선주협회·전국해상산업노동  
조합연맹, 노사대표 상견례 및 현  
안협의
- 한국개발연구원, 신항만 개발사업  
타당성 재검증 관련 협의회 개최

- 한국선주협회, 대체복무제  
도(산업기능요원) 폐지에  
따른 대체제도 마련 대책  
회의 개최
- 해양수산부, ISO 9001 내  
부심사원 교육 실시

- 해양수산부, 해양안전종합정보시스템  
(GICOMS) 전문가포럼 개설

- 국회 상임위, 항만과 그 주변 지역의  
개발 및 이용에 관한 법률 의결

- 해양수산부, 해양레저스포츠 관련 업·단  
체 간담회 개최, 특수신호표지 운영실태  
등 안전점검 실시(3/13~16)



## 고려해운

22년 연속 흑자 대기록 달성

고려해운(대표 최영후)은 3월30일 오전 본사 회의실에서 임원 및 주주가 참석한 가운데 2006년도를 결산하는 제22기 정기 주주총회를 개최했다. 이날 주주총회에서는 2006년도 재무제표 및 이익잉여금처분안의 승인의 건 등이 의결되었다.

고려해운은 지난해 고유가 지속, 원화환율 강세 등 어려운 사업환경에도 불구하고 고객 만족을 위한 서비스 확충에 매진한 결과 매출액 4,520억원, 영업이익 88억원, 경상이익 86억원, 당기순이익은 91억원을 기록하였다.

지난 1985년 이후 22년 연속 흑자라는 놀라운 기록으로 전설한 성장을 지속하고 있는 고려해운은, 업계에서 내실 경영의 모범기업으로 평가받고 있다.

## 남성해운

부산신항만 기항



남성해운(대표 김영치)이 부산 신항만 기항을 본격화하고 있다.

남성해운의 962TEU급 스타아팩스호가 지난 2

월과 3월에 이어 MSC 선사의 일본과 중국행 환적 화물 운송을 위해 4월18일 부산신항에 기항했다.

이 선박은 이날 오전 9시 부산신항만 3번 선석에 기항, UASC 선사의 아시르(ASIR)호에서 양하한 일본행 환적 화물 40피트 컨테이너 105개, 총 210TEU의 컨테이너를 선적했다.

부산신항 관계자는 “지난 2월 최초 피더서비스 선박의 기항 이후 연이어 남성해운의 피더서비스 선박을 유치하게 돼 진정한 환적화물 중심 허브항만으로 발전할 가능성을 열었다”고 말했다.

이 관계자는 “피더 서비스 선박의 신항 직기항이 부산 도심내 교통 체증을 줄여, 대기오염 완화에 기여할 수 있다”고 덧붙였다.

## 보고해운

창립10주년 기념식 거행

선박대리점업과 선박대여업을 시작한 후 국적선사로 변신을 성공한 보고라인(대표 최재주)이 3월 20일 저녁 롯데호텔에서 창립 10주년 기념식을 개최했다.

국내외 선사, 보험업계, 금융계 대표 90여명이 참석한 가운데 개최된 10주년 기념식에서 최재주 대표는 “장보고와 해양강국을 기리며 창립한 보고라인이 97년 IMF 경제위기를 극복하고 10주년에 이르게 되었다”며, 참석자들에게 감사의 표시를 전함은 물론 “지난 10주년이 물을 주는 시기였다면 향후 10년은 여러분들과 서로 윈윈할 수 있도록 생산하는 시기가 되길 노력하겠다”고 말했다.

또한 창립 10주년을 기념해 최재주 대표는 신한은행 한상철 광화문 지점장 등 3명에게 감사패를 전달했다.





이날 자리에서는 장우 대표이사의 축사와 Seamaster Insurance & Claim Services 이석행 대표이사의 축하 건배제의도 있었다.

한편 최재주 대표이사는 해양대학교 항해과(38기)를 졸업한 정통 해운인으로 장우, 씨프러스 등 해운대리점 및 해운중개업체에서 경력을 쌓은 뒤 지난 1997년 3월 (주)보고라인을 설립했다.

보고라인은 2003년 4,800톤급 Polygo호를 통해 극동, 동남아시아와 인도에 고객의 프로젝트 화물과 일반화물, 목재, 철재 등을 운송을 시작했으며, 현재 6,925DWT Glengo호와 1만 3,537DWT의 Susango호를 사선으로 보유하는 등 선대를 확충시켜 왔다. 보고라인은 정시운송을 위해 선박확대에 계속적으로 노력할 것이라고 밝혔다.

## STX그룹

회사별로 사외이사 1-2명 추가선임



STX그룹 주요 계열회사는 3월 주주총회를 개최하고, '매출 10조원, 수출 70억 달러' 달성의 경영목표에 걸맞는 선진 경영시스템을 도입하기 위해 사외이사를 회사별로 1-2명씩 추가 선임했다.

지주회사적인 (주)STX는 상근이사로 배대관

조선영업본부 부사장과 정남수 전략기획본부 상무를, 사외이사에는 운영섭 고려대 경영학과 교수, 백운재 법무법인 한얼 대표 변호사, 김화진 서울대 법과 대학 교수를 신규로 선임했다.

이로써 (주)STX는 상근이사 및 사외이사를 지난해 각각 3명에서 올해 5명으로 대폭 보강하고 사내와 사외이사진을 동일 수로 구성함으로써 경영의 투명성을 한층 강화했다.

STX Pan Ocean은 상근이사로 유천일 전략기획본부 전무를, 사외이사에는 왕성치(Wong Seng Chee) 前 싱가포르 항만청 전무를 신규 선임하여 사내와 사외이사를 각각 5명으로 구성했다.

STX 조선은 윤연 前해군사관학교장, 이만우 고려대 경영학과 교수, 남익현 서울대 경영학과 교수를 사외이사로 신규 선임해 지난해 보다 1명 늘어난 5명의 사외이사진을 구성했다.

이밖에 STX엔진도 이진명 前 쌍용화재 사장을 사외이사로 신규 선임하고 사외이사진을 기존 3명에서 4명으로 늘렸다.

## 장금상선

한-일정기항로 서비스 대폭 강화

장금상선(대표 정태순)은 4월17일부터 광양-하카다항로를 확대해 일본에서 三島川之江(미시마 카와노에)·시모노세키를 추가하는 것과 동시에 부산 기항을 개시하는 등 한-일항로의 서비스를 강화했다.

시모노세키는 부산·마산 항로에서 기항하고 있지만, 이번 개편으로 광양항로에서도 기항을 개시했다.

이 서비스는 SS Ulsan(116TEU급)를 투입하는 정요일 위클리 서비스로, 새로운 기항지는 부산



(수)/광양(목)/三島川之江(금)/부산(토)/광양(일)/시모노세키(월)/하카타(월)/히비키(화)/부산(화) 순이다.

장금상선은 또 4월 중순이후 일본 케이힌지역(도쿄·요코하마)에서 평택을 잇는 서비스를 개설했다. 이 서비스는 케이힌발 화물을 부산에서 평택전용의 서비스에 접속해 케이힌과 평택항간의 수송시간을 7일로 묶는다.

이는 서울착 화물을 부산에서 평택 경유로 전환하는 것으로, 내륙수송 코스트를 줄일 수 있는 화물을 중심으로 집하고 있다.

## 팬스타라인닷컴

오사카노선 주1항차 운항

팬스타라인닷컴(대표 김현겸)은 '팬스타드림' 호에 이어 4월5일부터 '팬스타씨니' 호가 부산-오사카 노선에 투입하여 주7항차 운항하는 등 서비스를 대폭 강화했다. 이로써 매일 오후 4시에 부산과 오사카에서 출항하는 팬스타크루즈페리를 승선할 수 있게 됐다.

이번에 새로 추가투입된 '팬스타씨니' 호는 선체길이 186m, 폭 25.5m, 총톤수 2만6,847톤, 화물적재량 270TEU, 승용차 100대, 여객정원 683명의 초대형 선박이다.

팬스타라인닷컴은 초대형 선박의 위용만큼이나 내부 시설들도 새롭게 정비하여 각종 편의시설 및 부대시설을 신설하였고, 선내 인테리어도 깔끔히 단장했다.

선내에는 기본적으로 대형레스토랑과 이벤트공연장, 그리고 사우나 시설이 있으며 특히 여성고객을 위한 파우더룸을 신설하였고, 비즈니스 고객



을 위한 비즈니스 라운지도 준비중에 있다. 지금은 출항후 일정 시간동안 인터넷이 가능하며 가을부터는 선내에서 항상 인터넷이 가능하게 함으로써 선상 이동중에도 필요할때 언제든지 인터넷을 통한 교신 및 업무가 가능하도록 준비중이다.

한편, 팬스타라인닷컴은 '팬스타씨니' 호의 추가 투입에 따른 데일리 서비스를 기념하기 위해 4월18일 '부산-오사카 운항 5주년 및 팬스타씨니호 취항기념식'과 축하행사를 가졌다. 팬스타씨니호 선상 및 부산 그랜드 호텔에서 열린 이날 행사에는 오거돈 전 해양수산부 장관, 곽인섭 부산지방해양수산청장, 한국선주협회 박찬재 전무, 재부산일본영사관 나카가와 부영사 등 관계인사 500여명이 참석했다.

## 한진해운

글로벌 경영전략 회의 개최

한진해운(대표 박정원)이 4월30, 31일 그랜드 힐튼호텔에서 박정원 사장 주재로 '글로벌 경영전략 회의'를 개최했다.

이번 회의는 창립 30주년을 맞아 해외 전 지점장 및 그룹장, 본사 전 임원 및 팀장 등 약 120여명이 참석하여 대규모로 진행될 예정이며, 단순한 영업전략 회의에서 탈피하여, 회사의 '중장기 경



영전략' 수립을 위한 아이디어를 수렴하고, 물류 연계 사업 분야에서 향후 '신 성장 동력' 발판을 모색하는, 대단히 중요한 의미를 지닌 행사이다.

참석자들은 모두 12개 그룹으로 나뉘어 사업 다각화와 선대 확충, 책임경영, 터미널 및 벌크 사업 발전 등 각 그룹별 주제에 대한 전사적인 브레인 스토밍(Corporate-wide Brain Storming)을 실시할 계획이다.

또한, 올 5월부터 본격적으로 도입되는 경영혁신(PI, Process Innovation) 시스템에 대한 설명회도 진행된다.

박정원 사장은 인사말에서 “경영 혁신 프로젝트의 성공적인 완수와 중장기 경영 전략의 빈틈 없는 수립을 통해 한진해운이 세계 초일류 종합물류 기업으로 거듭날 수 있도록 더욱 노력해 달라”고 당부했다.

한진해운은 앞으로 컨테이너 및 벌크 사업의 핵심 역량을 더욱 강화하고, 물류 관련 연계 사업 다각화를 추진하여, 고객으로부터 신뢰받는 최고의 종합물류기업으로 지속 성장해 나갈 것이다.

한편, 한진해운은 미국 오웬스 코닝사(Owens Corning)가 선정한 ‘올해의 선사상(Ocean Carrier of the Year Awards)’을 5년 연속 수상했다.

우리 섬유 및 건축 자재 분야에서 세계적인 선두기업인 오웬스 코닝사는 매년 자신들이 이용하고 있는 전 세계 선사들을 대상으로 △컨테이너 장비 △선복 제공의 안정성 △운송의 정시성 △서비스 신뢰도 △협력관계 등을 종합 평가해 시상하고 있다.

이에 따라 한진해운은 △고객서비스 △안정적 상비/선복 공급 △합리적인 운임 책정 등에서 우수한 평가를 받아 5년 연속 ‘올해의 선사’로 선정됐다.

오웬스 코닝사 물류부분 총책임자 제리 얼름(Jerry Ulm)은 “한진해운이 안정적인 해상운송 서비스를 제공하여 오웬스 코닝사의 발전에 기여했다”며 감사를 표했다.

한진해운은 “오랜 기간 오웬스 코닝사로부터 최고의 선사로 인정받아 감사하다”며 “앞으로도 지속적으로 안정적인 서비스를 제공하도록 더욱 노력하겠다”고 수상 소감을 밝혔다.

한진해운은 지난해 오웬스 코닝사는 물론 미국 라이더(Ryder System Inc.)사와 레이오니(Rayonier Inc.)사가 선정한 ‘올해의 선사상’을 수상한 바 있다.

## 현대상선

아시아-유럽항로 선대증강

현대상선(대표 노정익, [www.hmm21.com](http://www.hmm21.com))이 초대형 컨테이너선을 투입하여 물동량이 증가하고 있는 아시아-유럽항로의 수송능력을 대폭 증대시켰다.

현대상선은 4월9일 20피트 컨테이너 6,800여 개를 동시에 수송할 수 있는 6,800TEU급 초대형 컨테이너선 ‘현대자카르타’ 호를 인도받아 아



시아-유럽항로에 투입시켰다고 이 날 밝혔다.

이로써 현대상선은 지난해 4월 '현대상하이' 호 취항을 시작으로 이번 '현대자카르타' 호까지 총 8척의 6,800TEU급 신조선을 아시아-유럽항로에 투입했다. 기존에 5,500TEU급 컨테이너선 8척이 운항하던 이 항로의 수송능력은 이번 개편으로 24%정도 증대됐다.

현대상선은 이번 유럽항로 재편으로 기존 아시아-유럽구간을 운항하던 5,500TEU급 컨테이너선을 아시아-북미간 항로에 투입하여 아시아-북미 항로의 수송능력도 자연스럽게 늘어나는 이중효과를 얻게 되었다.

한편, 컨테이너 시황이 전년도에 비해 회복세를 보이고 있는 가운데 특히 올해 아시아-유럽간 항로는 주요 유럽국가의 구매력 상승, 동유럽 국가의 급격한 경제성장 등으로 물동량이 20%정도 증가할 것으로 예상되고 있다.

이 때문에 해운업계에서는 아시아-유럽항로에 6,800TEU급 초대형선을 투입해 수송능력을 증대시켜온 현대상선의 선박투자전략이 주효했다는 분석이 나오고 있다.

이밖에도 현대상선은 2010년까지 8,600TEU급 초대형 컨테이너선 8척과 6,400TEU급 컨테이너선 5척, 4,600TEU급 컨테이너선 8척을 추가로 투입시키는 등 주요 구간의 수송능력을 대폭 늘릴 계획이다.

현대상선 측은 "아시아-유럽구간을 중심으로 물동량 증가세가 두드러지는 등 최근 컨테이너 해운시황이 전반적으로 회복세를 보이고 있으며, 현대상선은 정확한 시황 예측에 의한 과감한 투자와 글로벌 영업망 확대를 통해 국제무대에서 경쟁력을 더욱 강화해 나갈 것"이라고 말했다.

[현대자카르타' 호 선박소개]

△ '현대자카르타' 호는 길이 294.12미터, 폭

40미터, 깊이 20.17미터의 크기에 총톤수(G/T) 7만5천톤에 달하는 초대형 선박이다. 선박의 길이는 축구장 3개와 비슷하며, 세워놓으면 63빌딩(246미터)보다 48미터가 크다.

△ '현대자카르타' 호가 한번에 선적할 수 있는 6,800여개의 20피트 컨테이너(길이 약 6미터)를 한줄로 늘어놓으면 40.8km에 달하는데, 이는 서울기점에서 경부고속도로를 따라 오산IC 근처에 이르는 엄청난 길이다.

△운항구간 AEX (Asia-Europe Express) : 부산→카오슝(대만)→홍콩→싱가포르→로테르담(네덜란드)→함부르크(독일)→템스포트(영국)→르하브르(프랑스)→싱가포르→홍콩→카오슝→광양→부산 (6,800TEU급 컨테이너선 X 8척 주1회 기항)

## 홍아해운

### 한-일항로 서비스 확대

홍아해운(대표 김태균)은 4월16일부터 부산-일본 동북지역간 피더서비스인 저팬도호쿠서비스(JTH)에서 오후나토(大船渡)항을 신규 기항한다고 밝혔다.

부산항과 일본 간토(關東)지방 센다이(仙臺)항 및 오나하마(小名浜)항을 연결해 온 이 서비스는 이번 오후나토 취항에 따라 일본지역 기항지는 3곳으로 늘어났다.

변경된 노선은 부산(월)-오나하마(목)-센다이(금)-오후나토(토)-부산(월)의 순으로 주 1회 정요일 서비스가 이뤄지며, 개편 노선의 첫 항차는 14GT 컨테이너기존 적재능력 530TEU급의 '홍아자카르타' (Heung-A Jakarta)호가 4월16일 부산을 출항함으로써 시작됐다. 홍아해운은 현재



한일항로에서 JTH를 비롯한 11개의 노선 서비스를 제공하고 있다.

## 목포해양대학교

보직교수 등 인사발령



목포해양대학교(신철호 총장)는 2007년 4월1일자로 교육공무원(보직교수 및 승진인사)에 대한 인사발령을 단행하였다.

[보직교수 인사발령] △교무처장 崔民善 교수(기관시스템공학부) △학생처장 崔朝天 교수(해양전자통신공학부) △산학협력처장 琴宗洙 교수(해상운송시스템학부) △기획실장 金俊孝 교수(기관시스템공학부) △도서관장 朴重淳 교수(기관시스템공학부) △기계전자기술연구소장 金甲基 교수(해양전자통신공학부) △기숙사사감장 崔益暢 교수(해양시스템공학부) △산학협력단장 任政彬 교수(해상운송시스템학부) △Sea Grant 사업단장 安榮燮 교수(해상운송시스템학부)

[교수승진(정년보장)] △金光壽 교수(해상운송시스템학부) △申相賢 교수(기관시스템공학부) △安秉元 교수(기관시스템공학부)

[조교수승진] △林南均 교수(해상운송시스템학부) △李永鐵 교수(해양전자·통신공학부) △李美羅 교수(해양전자·통신공학부) △李京善 교수(해양시스템공학부)

## 부산항만공사

일본 물류기업 타깃 마케팅

부산항만공사(BPA, 사장 이갑숙)가 신항 배후 물류부지에 입주하는 일본의 물류기업과 선사 등을 상대로 타깃 마케팅에 나섰다.

BPA는 4월12일 부산진해경제자유구역청과 공동으로 일본 도쿄 뉴오타니 호텔에서 한-일 물류기업간 만남의 장을 마련했다고 최근 밝혔다.

BPA 이갑숙 사장은 이 자리에서 일본 코마츠, 일본육운산업 등 200여개 업체 관계자를 상대로 부산 신항 및 배후물류단지 개발계획과 투자여건 등에 대해 중점적으로 설명했다.

특히 이날 만남의 장에서는 신항 배후물류부지에 입주하는 미쓰이물산 관계자가 '부산항을 이용한 물류비 절감사례 및 전략'을 주제로 발표했다.

이어 이날 오후에는 동부익스프레스, 세방(주), 대한통운(주) 등 신항 배후물류부지에 입주하는 국내기업과 일본의 60여개사가 참여하는 양국 물류기업간 상담회도 가졌다.

한편 BPA는 이날 오후와 4월13일 NYK, MOL, K-Line 등 일본의 주요선사를 잇따라 방문, 환적화물 인센티브제와 생산성 향상을 위한 부산항의 노력 등을 설명한 뒤 부산항을 지속적으로 이용해 주도록 당부했다.

BPA 강부원 마케팅팀장은 "국내외 물류기업간 이 같은 만남을 통해 신항 배후물류단지의 조기 활성화를 도모하고 향후 개발예정단지에 대한 일본 기업들의 관심도 이끌어 낼 수 있을 것으로 기대한다"고 밝혔다.





## 인천항만공사

제1회 해운항만 아카데미 개설



인천항만공사(IPA, 사장 서정호)가 마련한 제1회 해운 항만 아카데미가 4월7일 토요일 오전 9시 인천항운노조회관 4층 대강당에서 항만업계 종사자 150여명이 참석한 가운데 성황리에 개최됐다.

인천항만공사가 항만 관련 종사자들의 요청으로 개설한 제1회 해운 항만 아카데미는 4월 한 달간 매주 토요일마다 해운항만 분야 전문가들이 직접 강사로 나와 실무 지식을 강의하게 된다.

당초 제1회 해운 항만 아카데미는 인천항만연수원에서 열릴 예정이었으나, 참가 의사를 밝힌 종사자들이 늘어나면서 장소를 보다 넓은 노조회관 대강당으로 옮겨야 할 정도로 성황을 이뤘다.

서정호 인천항만공사 사장은 인사말을 통해 “인천항이 발전하기 위해서는 항만 종사자들의 업무 능력도 함께 높아져야 한다. 이번 해운항만 아카데미를 통해 항만서비스의 질을 높일 수 있는 계기가 되기를 바란다”고 밝혔다.

인천항만공사는 이날 교육 참가생들을 위한 김밥과 음료, 다과 등을 제공해 이른 아침 강의에 참가한 교육생들의 큰 호응을 얻었다.

## 한국선급

임시총회 개최, 임원진 선임

한국선급(회장 오공균)은 4월3일 전경련회관에서 임시총회를 개최하고 상무이사, 고문 및 감사 등 새로운 임원진을 선임했다.

새로운 임원진으로 경영지원본부장에 김종철 상무이사, 검사지원본부장에 임삼택 상무이사, 기술지원본부장에 전영기 상무이사, 사업본부장에 김광수 상무이사가 각각 선임됐고, 2008년 IACS 의장직 수행에 대비하여 국제업무를 총괄할 김태우 현 자문위원이 상근 고문으로 추대됐다.

김종철 경영지원본부장은 목포지부장을, 임삼택 검사지원본부장은 장생포지부장을, 전영기 기술지원본부장은 기술연구소장을, 김광수 사업본부장은 울산지부장을 각각 역임했다.

또한, 이날 비상근 감사에는 김태균 흥아해운 사장과 박영규 신성해운 사장이 각각 선임됐으며, 중동지역 진출과 영업활성화를 위하여 김영종 KONES 경영관리본부장이 비상근 고문으로 추대됐다.

## 한국컨테이너부두공단

컨테이너 자가 하역차량(ALV) 제작

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)에서 운영하는 광양항 U-Port 시험연구센터가 세계 최초로 자가 상·하차가 기능이 탑재된 컨테이너 하역차량의 시제품을 제작·완료하여 시운전에 착수하였다.

광양항 U-Port 시험연구센터의 한국해양수산개발원(KMI)과 서호전기(주)에서 개발한 자가 하역차량(Automated Lifting Vehicle)은 컨테이

너크레인으로부터 컨테이너를 받는 기능(Passive Loading)과 이송차량에 실려 있는 컨테이너를 집어갈 수 있는 기능(Passive Unloading)뿐만 아니라 바닥에 있는 컨테이너를 집을 수 있는 기능(Self Loading), 실려있는 컨테이너를 바닥에 내려놓을 수 있는 기능(Self Unloading)을 가지고 있어 기존 컨테이너 이송차량인 야드트랙터와 스트레들캐리어의 기능을 결합한 차세대 컨테이너 이송차량이다.

이는 컨테이너 하역장비의 대기시간을 획기적으로 감소시켜 컨테이너터미널의 생산성 향상을 가져옴과 동시에 초대형 컨테이너 선박시대에 국내 항만 기술의 경쟁력을 한층 강화시킬 것으로 기대된다.

또한 ALV는 차세대 무인 자동화 컨테이너 터미널 적용을 위한 고정밀 혼합 네비게이션 시스템(Navigation System)을 내장하고 정밀제어를 위하여 전기 직접 4륜 구동방식 및 조향장치와 충돌방지를 위한 레이저 스캐너 등 최첨단 기술을 적용하여 안정적인 무인화가 가능하도록 설계되어 있다.

## 한국해기사협회

### 제27대 신임회장에 추형호씨 선출

한국해기사협회는 4월12일 오전 11시 부산마린센터 3층 국제회의장에서 제53차 정기총회를 개최했다. 이날 총회에는 육해상에서 근무하는 회원들의 투표로 선출된 대의원을 비롯, 전현직 협회 임원들과 부산지방해양수산청, 한국선주협회, 한국해양수산연수원 등의 관계자 150여 명이 참석했다.

이날 총회에서는 제26대 박찬조 회장의 사임



에 따른 회장 보궐선거를 실시했다. 추영호씨와 민홍기씨 등 2명이 회장후보로 출마한 가운데 치러진 이날 투표결과, 추형호 후보 39표, 민홍기 후보 35표, 무효 1표로 4표가 많은 추형호 후보자가 신임회장으로 선출됐다.

추형호 신임회장은 1944년생으로 목포해양대학교(12기)를 졸업했고 현대상선 공무감독, 한홍선박 대표이사를 거쳐 현재 정호선박 대표이사로 활동하고 있다. 특히 협회 창립이후 최연소 임원으로 협회 경영에 30년간 참여한 경험을 가지고 있으며 부회장으로서 그간 회장직무대행을 수행해 왔다.

추형호 회장은 당선 인사말을 통해 “오랜 협회 임원으로써 봉사에 대한 유종의 미를 거두라는 뜻으로 가슴속 깊이 새기며 이제 영원한 해기인으로 기록되길 원하며 혼신의 힘을 다해 전임회장들의 공로를 이어서 올해 협회의 중대한 사업을 착실히 수행 하겠다”라고 말했다. 이에 따라 추형호 신임회장은 앞으로 박찬조 전회장의 잔여 임기인 11개월동안 협회장직을 수행하게 된다.

[추영호 회장 약력] △1944년 9월 전남 여수 출생 △목포해양대학교 졸업(12기) △신한해운 부산사무소 부소장 △현대상선 공무감독 △한홍선박 대표이사 △정호선박 대표이사 회장(현재)



## 한국해법학회

2007년 봄철 학술발표회

한국해법학회는 5월4일 한국선주협회 대회의실에서 해상운송인의 책임을 강화하는 최근의 판례경향을 중심으로 2007년도 봄철학술발표회를 개최한다.

이날 발표회에 앞서 한국해법학회 사업계획 설명과 감사보고, 그리고 문광명 변호사에 대한 우수논문상 시상이가 있을 예정이다.

이날 발표회는 3개의 주제를 놓고 발표와 토론 순으로 진행된다.

제1주제인 운송인의 책임제한 배제사유 시간에는 숙명여대대학교 법과대학 원용수 교수의 사회로 법무법인 세경 대표인 김창준 변호사의 발표에 이어 토론이 있을 예정이다.

제2주제에서는 법무법인 세창 대표인 김현 변호사의 사회로 목포해양대학교 김인현 교수가 한국과 미국의 해상사건에서의 법인격부인론(1545-1645)에 대한 주제의 연구결과를 발표한다.

제3주제에서는 연세대학교 법과대학 최종현 교수의 사회로 한국해양대학교 법학부 정영석 교수가 캐나다 해상보험법(1645-1745)을 소개한다.

## 한국해사위험물검사원

사무실 이전 및 중부지부 개설

한국해사위험물검사원(원장 서상범)은 한 단계 도약된 위험물검사 서비스 제공을 위하여 3월12일자로 서울본부 사무실을 확장이전하고, 천안지역에 중부지부를 신설하여 운영에 들어갔다.

[본부사무실] 서울시 종로구 연지동 136-56,

한국기독교연합회관 1301호(전화 및 팩스번호는 변동없음)

[중부지부 사무실] 충남 천안시 신부동 494-1 삼부르네상스 3층 302호, 전화 : 041- 522-4935/7, FAX. 041-522-4938

한편, 한국해사위험물검사원은 5월14일부터 16일까지 3일간 서울시 종로구 경운동 89-4, SK 허브빌딩 B동 402호에서 IMDG Code(국제 해상위험물규칙) 교육을 실시한다.

## 한국해양대학교

LNG 전문인력 강사양성

한국해양대학교 산하에 설립된 '아시아 LNG 교육훈련센터'가 세계 최초로 LNG 전문인력 강사양성과정을 실시하고 있다.

아시아 LNG 교육훈련센터(ALETC)는 지난 2005년도 국제해사대학연합(IAMU)의 설립인가를 받은 뒤 약 2년에 동안 준비 마치고, 지난 4월 2일부터 교육에 들어갔다고 최근 밝혔다.

LNG선은 고도의 안정성과 전문성이 요구되는 최첨단 과학기술의 결정체로, 현재는 약 220여척이 운항 중이며, 오는 2010년에는 350척 이상으로 늘어날 것으로 예상된다. 때문에 LNG 해운 및 관련 산업계의 전문인력 양성이 시급한 상황이다.

한국해양대 관계자는 "ALETC에서는 LNG선 전문인력 부족을 단기간에 해소하기 위해 전세계 해양대학의 LNG 교육담당 교수요원을 대상으로 하는 교육과정을 최우선적으로 실시한다"고 말했다.

우리나라는 전세계 LNG 선박 발주량의 76%를 건조하고 있으며, 세계 최대의 LNG 수입회사

인 한국가스공사를 비롯해 10년 이상 무사고 운항을 이어오고 있는 현대상선과 한진해운 등이 있어 LNG 전문인력 양성을 위한 최적의 환경을 갖고 있다.

박진수 교수(ALETC 소장)는 “이번 교육은 이 같은 해운, 조선, 가스공사로부터 전면적인 관심과 협력에 의해 가능하게 됐다”고 말했다.

이번 교육과정에는 IAMU 회원대학 중에서, 미국 유일의 연방해사대학인 USMMA 교수와 중국 상해해양대학 교수 각 1인이 수강생으로 참여하고 있다. 이 과정은 1주간의 기초교육과 1주간의 현장실습(조선소 및 가스 터미널) 및 4주간의 LNG선 승선실습 등 총 6주로 구성돼 있다.

제2회 교육은 오는 7월에 있을 예정이며, 미국, 중국, 베트남 등으로부터 해양대학 교수요원들이 참가할 예정이다.

## 한국해양수산개발원

창립 10주년 기념 토론회 개최

한국해양수산개발원(KMI) 설립 10주년을 기념하는 토론회가 4월17일 오후 서울시 중구 소공동 소재 롯데호텔 크리스탈 볼룸에서 '미래국가 해양전략'을 주제로 열렸다.

양창호 KMI 선임연구원의 사회로 진행된 이날 토론회에선 △해운·항만정책(전준수 서강대 경영대학장) △수산·어촌정책(박성쾌 부경대 교수) △해양·환경정책(최중기 인하대 교수) 등 3개 분야의 주제발표에 이어 분야별 토론이 있었다.

이어 이정환 KIM원장 주재로 진행되는 종합토론회에선 최장현 해양수산부 미래해양전략기획단장과 전준수 서강대 경영대학장 등 3명의 주제 발표자들이 나서 토론을 벌였다.

이와 함께 이날 롯데호텔 크리스탈 볼룸 로비에선 '아름다운 섬, 독도'를 주제로 한국비경관영단 김종권 단장의 독도사진 30점을 전시하고, 무료로 독도사진첩을 배포했다.

아울러 KMI는 연구원 설립 10주년을 기념해 그 동안의 대표적인 연구성과물을 담은 'KMI 연구 100'도 무료로 나눠줬다.

## 한국해양수산연수원

제13기 외항상선 간부선원 졸업

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 4월6일 제13기 외항상선 간부선원 양성과정 졸업생 42명을 배출하였다. 이번에 배출된 간부선원 3, 4급 해기사는 지난 2006년 4월11일 입교하여 6개월간의 이론교육을 통해 관련분야의 전문지식을 습득하고, 연이어 6개월간의 승선실습을 통해 실무적 능력을 고루 갖추었다.

한국해양수산연수원은 외항상선, 내항상선, 원양어선 등 3분야로 현장 맞춤형 해기사 양성교육 과정을 운영하고 있으며, 맞춤형 교육과정 수료 후 해기사 면허시험과 6개월간의추가 승선실습을 통해 해기사면허를 취득한다.

국비지원 간부선원 양성 과정은 일선 산업현장의 필요에 따라 맞춤형으로 해기사를 양성하는 제도로, 비 해양 수산계 학교 졸업자를 대상으로 해양 수산분야를 이끌어 나갈 우수한 인재를 육성하기 위한 프로그램이다.

이번에 연수원에서 교육을 이수한 제13기 외항상선 간부선원 양성과정 졸업생은 한진해운, STX 등 선사에 100% 채용되어 승선 중에 있으며, 앞으로 우수한 해기사로서 그 활동이 기대되고 있다.