



한국선주협회 2007년도 정기총회 성료

이진방 대한해운 사장 만장일치로 협회장 추대



한국선주협회는 올해 회원사간 신뢰와 화합을 바탕으로 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 기반 조성에 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

한국선주협회는 1월23일 협회 대회의실에서 2007년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의의결하는 한편, 제25대 신임 협회장에 이진방 대한해운 사장을 만장일치로 추대했다.

또 이날 정기총회에서는 창명해운, 신성해운, 중앙상선을 신규 이사사로 선임하였으며, 사무국 임원은 현행 체제를 유지하기로 의결했다.

외항해운업계 대표와 해양부 관계자 등이 참석한

가운데 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2006년도 주요업무 추진실적 및 수지 결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편, 2007년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 심의한 후 이를 통과시켰다.

특히 이날 정기총회에서 장두찬 회장은 개회사를 통해 『과거 수년 동안 우리해운업계는 선종과 항로에 따라 차이는 있었지만 전체적으로는 호황을 누려왔으며, 이에 힘입어 과거 어느 때보다도 괄목할 만한 성장을 시현하여 왔으나, 올해도 작년과 마찬가지로 너무나 많은 불확실성과의 대결이 불가피할 것』이라고 강조하고, 우리 모두 신뢰와 화합으로



우리해운의 지속적인 발전과 세계5대 해운국가로 도약하기 위한 결의를 다지고 국민의 신뢰와 사랑을 받는 해운업계가 되도록 다 같이 노력하자고 당부했다.

이어 김성진 해양수산부 장관은 치사(신평식 해운물류국장 대독)를 통해 『올해 해운시황의 전반적인 약세가 우려되는 만큼, 여러분들께서는 불황에 대비하는 지혜와 각오를 새롭게 다지고 원가절감에 의한 생산성 향상으로 기업의 체질을 강화하여야 할 것』이라고 강조하고, 정부도 지속적인 제도개선 등으로 우리 해운기업의 경쟁력을 강화하여 해운산업을 국가경제를 견인하는 전략적 서비스산업으로 육성하겠다고 밝혔다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 톤세제도의 안정적인 정착과 선원선박제도 개선 등 선진해운 인프라 구축을 통한 해운산업의 국제경쟁력 강화에 주력키로 했다.

특히, 협회는 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력하는 한편, 해운시

황 모니터링 시스템 구축과 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 통해 정보공유를 활성화시키는 등 우리 해운산업의 지속적인 발전을 도모해 나가기로 했다.

협회는 또 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 국적선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하고, 선박금융의 다양화와 항만의 생산성 향상을 위해

적극 노력키로 했다.

선원비 경쟁력 제고를 위해 국가필수국제선박제도의 개선 및 확대시행을 통해 해기전송의 토대를 마련하고, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진하는 한편, 선원의 소득세 면제 등 선원관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 추진키로 했다.

또 해상보안 및 해양환경관련 국제규제의 강화에 능동적으로 대처하고, 해상안전 및 해양오염방지에 주력하는 한편, UN 해상물건운송협약 제정작업을 비롯, WTO DDA, IMO, ILO, APEC 등 국제기구 해운관련 협상과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 이익을 도모하고, 한국해운의 위상을 제고시켜 나가기로 했다.

이밖에 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선에 박차를 가하고, 세계 5위의 해운국으로 도약하기 위해서는 해운산업에 대한 국민적 지지기반 확보가 절대적으로 필요한 만큼, 사회기여사업의 발굴추진과 함께 해운홍보와 조사분석 기능을 강화하기로 했다.

협회 제25대 회장에 이진방 사장 취임



이진방 대한해운 사장이 1월23일 열린 한국선주협회 2007년도 정기총회에서 만장일치로 제25대 협회장으로 추대되어 이날 정식으로 취임했다.

이진방 신임회장은 이날 취임인사를 통해 『이제 우리

나라의 해운관련세제는 선진해운국과 비교해도 손색이 없을 정도로 선진화가 이루어졌지만, 선박금융이나 선원고용 등에 있어서는 아직도 개선해야 될 부분이 많은 것 같다』고 밝히고, 미력하나마, 협회장 임기중에 우리 업계가 직면한 현안들을 해소하는데 주력하여 우리나라가 명실상부한 세계 5대 해운강국으로 도약할 수 있는 기반을 다지는데 최선을 다하겠다고 말했다.

이진방 신임회장은 지난 1971년 서울대학교 경영학과를 졸업한 직후 삼성에 입사하여 1991년 8월까지 20년간 삼성물산 부장과 삼성코닝 이사 등을 역임하였으며, 1991년 8월 대한컴퓨터랜드 사장에 취임했다.

그리고, 1992년 10월에 대한해운 이사를 시작으로 상무와 전무를 거쳐 1996년 12월에 대표이사 부사장에 선임됐으며, 2003년 3월에 대표이사 사장으로 취임하였다.

이 신임회장은 또 2004년 1월에 한국선주협회 부회장과 해무위원장에 선임되었으며, 현재 UK P&I CLUB 이사, 한국선급 이사, 한국가스연맹 이사, 대한민국 해양연맹 부총재직을 맡고 있다.

이밖에도 이 회장은 2005년 대한민국 최고기업대상(운수창고 부문)을 비롯하여 2005년 대한민국 서비스브랜드 대상, 2005년 대한민국 CEO 경영대상을 수상한데 이어 2006년에는 6억불 수출의 탑과 대한민국 가장 신뢰받는 기업상을 수상한 바 있다.

[이진방 신임회장 약력]

(학 력)

1964-1967 경북고등학교
1967-1971 서울대학교 경영학 학사
1971-1974 서울대 경영대학원 재무관리학 석사

(주요경력)

1971. 1-1988.12 : 삼성물산(주) 부장
1989. 1-1991. 8 : 삼성코닝(주) 이사
1991. 8-1992. 9 : 대한컴퓨터랜드(주) 사장
1992.10-1996.12 : 대한해운(주) 이사, 상무, 전무
1996.12-2003. 3 : 대한해운(주) 대표이사 부사장
1998.10-현 재 : UK P&I CLUB 이사

2003. 3-현 재 : 대한해운(주) 대표이사 사장
2004. 1-2007. 1 : 한국선주협회 부회장, 해무위원장
2004. 2-현 재 : 한국선급 이사
2006. 2-현 재 : 한국가스연맹 이사
2006. 3-현 재 : 대한민국 해양연맹 부총재
2007. 1 : 한국선주협회 회장

(포상)

2005. 9 : 대한민국 최고기업대상(운수창고 부문)
2005. 11 : 2005년 대한민국 서비스브랜드 대상
2005. 12 : 2005년 대한민국 CEO 경영대상
2006. 11 : 6억불 수출의 탑(무역의 날)
2006. 12 : 2006년 대한민국 가장 신뢰받는 기업상

한국선주협회, 수출입은행 자금지원 확대 추진 국적선사 외국조선소에서 선박건조시 지원 등

한국선주협회는 국적선사들이 국내조선소에 발주할 경우에만 지원되는 한국수출입은행 자금이 외국조선소에서 건조되는 경우에도 지원할 수 있도록 한국수출입은행과 협의하고 있다.

또한 국내조선업체가 외국에 설립한 조선소에 발주하는 경우도 수출입자금이 지원되는 방안과 국적선사가 수입하는 중고선에 대한 수출입은행 자금 지원 등의 방안이 동시에 검토되고 있다.

이같은 방안이 확정될 경우 우리나라 선사들은 국내조선소들이 건조하기를 꺼리는 벌커 등을 중국, 일본 등 제3국에서 건조할 수 있는 길이 열리게 돼 국적선대 증강 및 한국해운 경쟁력제고에 크게 기여할 것으로 기대된다.

한국수출입은행은 1월22일 해운회사 선박금융관련 임원 및 실무책임자들을 초청해 간담회를 가졌는데 이 자리에서 한국선주협회는 수출입은행자금의 확대지원방안을 요청했고, 이를 수출입은행이 적극 검토하기로 했다.

한국선주협회가 이같은 방안을 제시하게 된 배경은 최근 국내 조선소들이 컨테이너, LNG선, 탱커 등 고부가 가치 선박의 건조에 주력하고 있어 석탄, 철광석 등 대량화물 수송선박은 국내조선소에서 건조야드를 확보하지 못해 중국, 일본 등에서 건조하고 있는데 따른 것이다.

그러나 수출입은행 선박금융은 국내 조선소 건조선박에만 지원되고 있어 국가경제에 중요한 전략화물인 대량화물을 수송하기 위해 국적선사가 건조하는 선박은 이 자금을 사용할 수 없어 자금조달에 어려움을 겪고 있는 실정이다.



또한, 국내 시중은행 또는 외국계 자금을 이용할 경우 수출입은행 자금보다 금리가 높고 고정금리인 수출입은행 자금에 비해 변동금리에 따른 리스크에 노출되는 등 국적선사의 경쟁력 저하요인으로 작용하고 있다.

국적선사들은 향후 5년간 90여척의 벌커와 일반 화물선의 신조선을 도입할 예정으로 있어 이들 선박에 대한 자금지원 규모의 확대가 불가피한 실정이다.

특히, 2007년-2016년도까지 한전, 현대제철, POSCO 등의 전용선 신규도입 또는 계약만료에 따른 신조선 수요는 47척에 달해 이들 선박에 대한 막대한 자금조달 방안이 대국적으로 강구돼야한다는 의견이 지배적이었다.

이와관련, 한국선주협회는 “수출입은행은 2003년도에 해운기업에 대한 자금지원을 결정하면서 해운기업의 사업장은 선박이며, 선박은 국제항해를 하면서 외국에서 사업을 하므로 '대한민국 국민이 외국에서 영위하는 사업에 대한 대한민국 국민에 대한 대출' 규정을 활용할 수 있다”고 내부적으로 결론 내

린 바 있어 국적선사에 대한 지원은 선박의 국내건조여부와 관계없이, 또한 신조선/중고선 여부에 관계없이 지원이 가능할 것으로 예상하고 있다.

한편 수출입은행법 관련 규정은 다음과 같다.

제18조(업무) ①수출입은행은 제1조의 규정에 의한 목적을 달성하기 위하여 다음 각호의 업무를 행한다

1. 상품의 수출을 촉진하기 위하여 필요한 자금의 대한민국 국민(대한민국의 법률에 의하여 설립된 법인을 포함한다.)에 대한 대출 또는 이로 인하여 발행된 어음의 다른 금융기관에 대한 할인

3. 대한민국으로부터 상품의 수입 또는 기술의 도입을 촉진하기 위하여 그에 필요한 자금의 외국정부(외국정부기관과 외국의 지방공공단체를 포함한다) 또는 외국인(외국의 법률에 의하여 설립된 법인을 포함한다.)에 대한 대출



5. 대한민국 국민이 외국에서 영위하는 사업의 설비(선박과 차량을 포함한다.)를 신설 또는 확충하거나 이를 운영함에 필요한 자금의 대한민국 국민에 대한 대출

7의2. 대한민국 국민이 출자한 외국법인이 외국에서 행하는 사업에 필요한 장기자금의 당해 외국법인에 대한 대출

국제선 선박승무원의 공항 출국납부금 면제 문화관광부, 선협 건의 수용 1월15일부터

문화관광부에서는 금년 1월1일 한국선주협회의 건의를 수용하여 관광진흥개발기금법시행령을 일부개정, 국제선 선박승무원에 대한 출국납부금을 1월15일부터 면제하도록 했다.

면제방법 및 절차를 보면, 국제선 선박승무원이 소지한 선원수첩 중 '근로계약관계'란에 기재된 출국내용 및 지방해양수산청장의 직인을 확인하여 출국시 환급하는 방식으로 면제된다.

출국자는 반드시 선원수첩의 '근로계약관계'란 사본 2장을 미리 준비하여 지정환급 대행기관(은행

등)에 제출해야 한다. 출국납부금 징수위탁대행기관의 업무적용 등 시일소요로 2007년 1월15일부터 면제된다.

국제선 선박승무원의 관광진흥개발기금(출국납부금) 환급대상은 국제선 선박에 승무교대를 목적으로 출국하는 승무원으로서 인천공항의 경우 글로벌리펀드 데스크(28번 Gate, 보세구역), 김해공항은 부산은행 김해공항지점(대합실), 김포공항은 외환은행 김포공항지점(대합실)에서 환급받을 수 있다.

우리나라와 이탈리아, 해운회담 주요내용에 합의 항비 및 시설사용료 납부시 내국민대우 부여키로

우리나라와 이탈리아는 지난해 12월21일 로마 외교부 회의실에서 한-이탈리아 정부간 해운회담을 갖고, 양국 국적선 및 해운기업이 용선한 모든 선박(제삼국적 선박 포함)에 대해 당사국 및 삼국간 교역 참여시 내국민대우를 부여 키로 합의했다.

우리측에서 외교통상부 박노원 경제안보 과장과 한국선주협회 정해용 상무 등이, 이탈리아측에서 외교부 Min. Plen. Cristina Ravaglia 아태지역 담당부국장 등이 참석한 가운데 열린 해운회담에서 주요사항에 대해 대부분 합의함으로써 금년 상반기중에 체결될 것으로 예상된다.

이번 회담에서 합의한 주요내용을 보면, 양국 국적선 및 해운기업이 용선한 모든 선박(제삼국적 선박 포함)에 대해 항만시설 접근 및 이용과 항비 및 시설사용료 납부에 있어 내국민대우(정박료 및 등대사용 등의 경우는 제삼국적 용선선박은 제외)를 부여하기로 했다.

또 양국 해운기업의 상대국내 지사설치를 보장하고 영업활동의 자유보장과 함께 타방당사국 선박에 승무중인 선원들의 고용계약과 관련된 분쟁에 대해 일방국은 민사소송관할권을 행사하지 않기로 합의(당해국 외교/영사당국이 승인할 경우는 행사)했다.

이와함께 무분별한 소송지 선택(Forum Shopping)행위를 막기로 하고, 양국의 형사관할권 행사 범위와 관련해서는 양국이 모두 계약당사국으로 되어 있는 유엔해양법협약의 관련규정을 따르기로 합의했다.



대부분의 주요사항에 대해 당초 우리측 입장대로 합의가 이루어졌으나, 대상선박의 범위 및 계약당사국 해운기업 등 정의규정, ILO 협약에 근거한 선원신분증명 제도의 명문화 등 일부 조문에 있어 양국간에 이견이 있었다.

그러나, 양측간 입장차가 존재하는 부분은 미미한 것이므로 금년 상반기 중 타결되어 양국간 해운 협력을 견인할 제도적 틀인 해운협정으로 성립되어 질 것으로 전망된다.

이탈리아는 G7에 소속된 경제규모가 매우 큰 국가이며 아울러 지중해 중심축에 소재한 국가로 유럽은 물론 북아프리카시장 진입차원에서 매우 중요한 국가이다. 따라서 협회는 동 협정이 당해국 해운시장은 물론 우리 해운기업의 환지중해권 시장 진출에 있어 제도적 장치로 기능할 수 있도록 정부와 필요한 후속조치를 추진할 계획이다.

아프리카해역의 해적단 최신 중화기로 선박 공격 미사일, 로켓추진수류탄, 무장헬기, 등으로 중무장

아프리카해역에서 활동하는 해적들이 미사일 등 중화기로 무장하여 선박을 무차별적으로 공격하고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다. 특히, 이들 해적단은 최근에 활동무대를 남아프리카공화국 해역으로 확대할 움직임을 보이고 있어 세심한 주의가 요망되고 있다.

주남아프리카공화국대사관이 해양수산부를 통하여 한국선주협회에 알려 온 자료에 따르면, 아프리카해역에서 활동하는 해적단들이 남아공해역으로 진출할 가능성이 높다는 것이다.

특히, 유엔안전위원회와 국제해양안전기구들은 아프리카 해역에서 활동을 하는 해적들이 남아공해역으로 그 활동범위를 옮기고 있으므로 중무장 해적단에 대한 강력한 대응책이 필요하다는 경고를 남아프리카개발공동체(SADS) 국가들에게 통보하였다.

이에 대해 남아공 정보부장관(Ronnie Kasrils)은 해적활동을 저지하기 위해 정보공유를 위한 네트워크 구성이 필요하다고 주장했다.

국제통계에 의하면, 지난해 1월부터 11월 사이에 48척의 선박이 아프리카해역에서 지대지 미사일, 로켓추진수류탄, 무장헬기, 중구경기관총 등으로 무장한 해적단에 의해 공격을 받았으며, 이들 해적들 대부분은 남아공의 주요항구인 Richards Bay, Durban, Port Elizabeth, Cape Town 등에 조난을 가장한 위장선박을 정박시키고 다른 선박들의 향해 횡수, 목적지, 항로, 화물, 선원수 등의 정보를 취득하고 있다.

국제해양국(International Maritime Bureau)과

국제해양기구들이 발표한 통계에 따르면, 전세계적으로 174건(11건의 납치, 163건의 선원 인질)의 해적공격이 있었다. 남부아프리카 해역에서 가장 최근의 해적공격은 지난해 10월 하순에 15명의 해적들이 탄자니아 Dares Salaam항에 정박하기 위해 기다리던 컨테이너선박을 공격했으며, 이 사건 이를 전에는 Richards Bay에서 아랍 에미리트로 항해하던 화물선을 납치했다.

남아공 츠웨인대학 안전보안학과 교수 Henri Fouche는 최근의 이러한 해적활동들을 보면, 이들 해적들이 남아공을 공격목표로 삼는 것은 시간문제이며, 이들 해적들은 남아공해역에서 해군들의 활동이 거의 없다는 것을 알고 있으므로 남아공해역으로의 진출은 당연한 것이라고 분석했다.

또한, 해적들이 남아공해역으로 진출하는 또 다른 이유는 탄자니아해안에서 석유와 가스가 발견되었으며 매달 6백만톤의 석유가 남아공 서해안 주변에서 수송되고 있다는 사실이다. 따라서 해적들이 남아공해역으로 진출하기 전에 이들의 공격을 막기 위한 정보네트워크 구성 및 활용을 서둘러야 하며, 이웃국가들을 원조해야 한다고 주장했다.

국제해양국장 Pottengal Mukundan은 해적문제가 심각하지만 아프리카 국가들의 해군력과 범집행기관이 부족하여 해적 대처에 어려움이 많으며 우려를 표명했다.

이에따라 협회는 이같은 내용을 국적외항선사에 통보하고, 아프리카 인근해역을 항행하는 선박에 대한 해적사고 예방조치 강화 등 만전을 기할 것을 당부했다.

미국, 외국선사들에게 적정금액의 ICB 요구 입항전 세관 등에 전자식 화물명세서 제출



미국은 자국항만에 입항하는 외국선박에 대해 보험사에서 담보하는 ICB(International Carrier Bond)를 요구하고 있다.

미국은 9.11테러 이후 해상을 통한 수출입화물 등의 보안강화를 주요내용으로 'US Maritime Transportation Security Act'를 발효시켜 미국에 기항하는 선박에 대해 사전 화물명세서 등의 보고를 강제화하였다.

이에 따라 미국항 화물에 대해 입항전 세관(관세청) 등에 전자식 화물명세서의 제출을 의무화하는 AMS(Automated Manifest System)가 2004년 4월2일에 발효되었고, 선원 및 승객에 대해서도 입항전 전자식 선원 및 승객 목록의 제출을 의무화하는 APIS(Advanced Passenger Information System)도 2005년 6월6일 발효되었다.

이같은 규정과 관련하여 만약 상기 통지의 실기 및 오기 등의 이유로 발생된 Penalties, Duties, Tax 또는 Any other charge에 대해 미국 당국은

보험사가 선사를 대신하여 담보하는 내용으로 선사에게 적정금액의 유효한 ICB의 발급을 요구하고 있다.

관련정보에 따르면 미국 입항시 Third Party(대리점 등)에 의해 전자식 화물명세서 등은 제출될 수 있으나, 선사는 SCAC(Standard Carrier Alpha Code : 동 코드는 National Motor Freight Traffic Association에 신청서를 제출하면 쉽게 얻을 수 있음) 및 ICB를 가져야 하며, 외국선사들은 동 Bond 발급을 위해 미국세관에 'Tax identification number'를 신청해야 한다.

관계자에 따르면 지역세관은 현지대리점과 밀접하게 업무를 하고 있는 만큼, 미국에 입항하는 선박의 선사는 현지대리점을 통하여 사전에 관련정보를 입수하는 것이 바람직하다는 것이다.

ICB(International Carrier Bond)는 Preapproved bonding company(미국내 별도 인정보험사)는 미국 세관당국에서 요구하는 보증액을 선사를 대신하여 담보하는 것으로 ICB의 적정금액은 최소 5만달러이나, 각 주의 세관마다 상이하며 미국 전역에서 유효한 것으로 알려졌다.

한국선주협회 직원 정기승진인사 단행

한국선주협회(회장 이진방)는 1월1일부로 국제팀 조봉기 차장을 부장으로 승진발령하는 등 직원 정기승진인사를 단행했다.

△부장 : 조봉기(국제팀)

△대리 : 곽승훈(업무팀), 김호성(국제팀), 김경훈(해무팀)

한국선주협회, '한국해운 60년사' 출판기념회 성료

광복이후 현재까지 우리 해운산업 성장과정 정리



한국선주협회는 1월17일 롯데호텔 3층 사파이어 볼룸에서 광복이후 현재까지 우리나라 해운산업의 성장과정을 정리한 '한국해운 60년사' 출판기념회를 가졌다.

이 날 출판기념회에는 김성진 해양수산부 장관을 비롯, 초대 해양수산부 장관을 지낸 신상우 KBO 총재, 조정재 전 해양수산부 장관, 서양원 해운참모 차장, 박희태 의원 등 내빈들과 해운, 항만업계 대표 등 약 300여명이 참석한 가운데 진행되었다.

장두찬 한국선주협회장은 이날 인사말을 통해 "우리나라 모든 분야의 사업이 그러하듯이 우리해운의 역사 역시 순탄하지않은 않았다"며, "그러나 광복 후 무에서 출발하여 오늘날 세계 8위권의 해운국으로 도약하기까지에는 많은 분들의 고귀한 희생

이 있었으며 또한 이 자리에 계신 모든 분들의 결단과 지도, 편달이 있었기에 가능했다"고 강조했다.

장 회장은 "우리 해운인은 20여년전의 해운산업 합리화 같은 불행한 역사가 되풀이 되지 않도록 최선의 노력을 경주할 것이며, 이번에 발간한 이 책한 권이 나름대로 학습효과를 올려 보다 발전적인 미래를 설계하는데 조금이라도 보탬이 되기를 바란다"며 발간소감을 밝혔다.

이어 김성진 장관은 축사를 통해 "지난 1948년 8월 정부수립과 함께 교통부 해운국에서 시작한 해운업은 해방이후 수출입 물량이 2만톤을 밑도는 등 보잘것 없었으나 이후 눈부신 성장을 이룩하여 10년 이내에 5대 해양강국으로 발전하기 위한 기틀을 마련하게 됐다"고 밝혔다.



또 신상우 초대 해양수산부 장관은 축사를 통해 “35년전 우리나라는 수출 1억불탑을 세워 성대한 행사를 치른바 있으나 얼마 전에는 3200억불을 달성했다”며 “열악한 환경에서 이러한 성과를 이룬 것은 바로 해운이 있었기에 가능했으며, 해운인 여러분들의 피와 땀의 결정체라 할 수 있다”고 강조했다.

또 이날 행사에서는 ‘한국해운 60년사’ 편찬에 기여한 한국해사문제연구소 최재수 소장과 이원철 연구위원이 한국선주협회로부터 감사패를 받았다.

한편, 우리나라 해운산업의 발자취를 집대성한 해운사는 이번에 발간된 ‘한국해운 60년사’가 처음으로, 외항해운의 태동에서부터 세계 8위의 해운국으로 성장한 최근까지의 족적이 정리되어 있다.

이 사사에 따르면, 태극기를 단 우리 선박으로 외국과의 교역물자를 수송해 온 외항해운의 역사는 60년이 채 되지 않을 정도로 일천하기 그지 없다. 광복 직후인 1945년말 현재 우리나라에 있던 총톤수 1000 톤급 이상 외항선박은 선령 25년된 1,625 톤급의 ‘부산호’ 한 척뿐이었다.

그리고 광복 이듬해인 1946년 7월 미군정 산하의 해상운수국은 우리나라에서 처음으로 국적선박의 일제등록을 실시했는데, 당시 선대규모는 313척, 1만7,170총톤으로 선박 1척당 평균 톤수가 55톤에 불과할 정도로 소형선박 일색이었다. 이들 선박의

대부분은 어선으로서 선박이 없는 관계로 도서지방에서 여객수송에 투입, 상선으로 등록했다. (※ 뒤에 서술 : 2006년말 현재 한국상선대는 609척에 1,520여 만톤으로 1척당 평균 톤수는 2만 4960만톤)

이 때문에 가까운 외국과의 교역물자 수송에 투입할만 한 규모의 외항선박은 다섯 손가락으로

헤아릴 정도로 외항해운은 그야말로 황무지나 다름 없었다. 우리나라 국기를 달고 외국과의 교역물자 수송에 나선 최초의 국적외항선은 1948년 2월에 한국-홍콩항로에 투입된 ‘앵도호’ (櫻島號, 1,281총톤)로서 이 선박의 처녀항해가 외항해운의 효시로 기록되고 있다.

그러나, 이 선박은 홍콩과의 처녀항해를 무사히 마치고 그 해 12월 남북 교역차 홍남에 갔다가 북한에 억류되어 다시 돌아오지 못하는 비운의 선박이 되고 말았다.

3면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 지난 1948년 8월 정부수립과 함께 교통부에 해운행정을 전담하는 해운국이 신설되면서 해운입국을 향한 정부의 정책적인 의지가 본격적으로 표출되기 시작하였다.

이어 정부는 대한해운공사법을 제정, 1950년 1월 대한해운공사를 발족시키면서 해운산업 발전의 획기적인 계기를 마련하였으며, 오늘날 우리나라 해운산업의 큰 뿌리는 여기에서 비롯되었다.

더구나, 1950년 6.25 동란으로 인해 항만시설은 물론이고 많은 선박이 피폭됨으로써 우리 해운산업이 좌초되는 듯 했으나, 남과 북의 분단은 해운의 중요성을 일깨워주는 계기가 되었다.

이에 정부는 1955년 2월 정부 조직법 개정을 통하여 해사행정을 총괄하는 해무청을 신설하여 체계

적인 해운정책을 수립하기에 이르렀으며, 특히, 1967년에는 해운산업의 획기적인 발전을 도모할 수 있는 해운진흥법이 제정 공포되면서 우리나라 해운산업은 눈부신 성장을 지속하였다.

그 결과, 해방 이후 2만여톤에도 못미치던 한국상선대 규모는 1960년대 이후 정부의 적극적인 지원과 해운인들의 노력에 힘입어 1974년 선박보유량이 100만톤을 넘어섰으며, 1995년에는 1,000만톤을 돌파하는 쾌거를 이루어 냈다.

특히, 2006년말 현재 한국상선대는 모두 609척에 1,520여만톤에 달하고 있으며, 해외에 치적한 선박을 포함한 1,000톤 이상의 선박은 모두 1,900여만톤으로 반세기가 조금 지난 지금 세계 8위의 해운국으로 발돋움하였다.

더구나 용선선박을 포함하여 우리 외항해운기업들이 운항중인 선대규모는 6,700여만톤으로 세계 전체상선대의 10%에 달할 정도로 해운강국으로 성장하였다.

우리나라 외항해운의 비약적인 발전을 나타내는 지표는 이뿐만이 아니다. 외항해운업계의 해운수입은 1970년 초반까지만 해도 1억달러를 밑돌았으나, 1970년대 후반에 10억달러를 돌파한데 이어 15년 뒤인 1995년에는 100억달러를 넘어섰다.

그리고 2004년에는 최초로 200억달러를 돌파했으며, 2006년에는 280억달러에 달할 것으로 추정되는 등 반도체와 자동차에 이어 외화가득 효자산업으로서 국가경제에 크게 기여하고 있다.

이제 우리나라 해운산업은 재도약을 위한 전환기를 맞고 있다. 제주선박등록특구제도를 비롯하여 선박투자회사제도, 톤세제도 등 선진해운제도를 잇따라 도입함으로써 재도약의 토대를 마련하였으며, 오는 2010년 세계 5대 해운대국을 향해 힘차게 전진하고 있다.

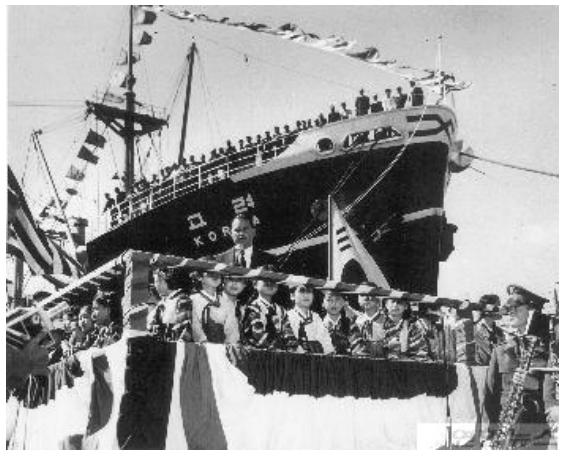
한편, '한국해운 60년사'에 서술된 내용 중 우리

외항해운산업의 중대사를 요약하면 다음과 같다.

한국외항해운의 효시 한국해운 외항해운의 효시는 앞에 서술한 '앵도호로 기록되어 있다. 특히, 이 앵도호의 처녀 취항에는 화신무역상사의 부사장, 상무, 과장 등 여러 사람이 동승하였다. 홍콩 당국도 한국선박의 첫 번째 홍콩입항이라고 해서 크게 환영했다. 일행은 3일간 홍콩에 머물면서 직접 사과 및 오징어 등의 잡화를 처분하고 무역상들과 상담을 벌이면서 시장개척에 노력하였다.(80P 참고)

대한해운공사 설립 정부는 1949년 9월 20일 국회 본회의에서 의결된 대한해운공사법을 1949년 10월8일 법률 제56호로 공포하였다. 이에 따라 교통부 주도로 설립된 대한해운공사는 1949년 12월 20일 창립총회를 거쳐 1950년 1월1일 우리나라 최초의 국책회사인 '대한해운공사'를 출범시켰다. 이 회사는 설립이후 한국해운의 성장을 견인하였으며, 1968년 11월에 민영화되었다. 이후 대한선주로 사명이 바뀌었으며, 한진해운에 흡수합병되었다.(97P 참고)

최초의 북미항로 개척 1952년 10월21일 부산항에서 이승만 대통령이 임석한 가운데 고철을 만재한 극동해운(주)의 고려호(M/S Korea, 총톤수



6,800톤, 중량톤수 1만680톤)가 출항식을 갖고 미국 포틀랜드(Portland)로 출항, 미주항로를 최초로 개척했다. 이는 국책회사인 대한해운공사도 시도하지 못한 태평양 횡단항해에 과감하게 도전한 첫 번째 선박이라는 점에서 우리 해운사의 한 사건으로 기록되고 있다. 특히, 극동해운 남궁련 사장은 당시 대형선을 운항할 선방을 구하지 못해 선장에 박옥규 현역 해군준장, 기관장에 권태춘 현역해군 대령, 그리고 2등 항해사에 이진주 현역해군 중령, 그리고 2등 기관사와 3등 기관사에 각각 채수항 중령과 이학출 소령 등 현역해군 5명을 핵심요원으로 선발하였는데 이 또한 획기적인 일로 기록되고 있다. 고려호는 원래 부산항에서 기뢰에 부딪혀 침몰된 것을 인양하여 수리한 선박이다.(113P 참고)

이승만 대통령과 해운산업 이승만 대통령은 1952년 1월18일에 제2차 세계대전 직후에 나온 미국 대통령 트루먼의 선언을 모방, '인접해양에 대한 주권선언'을 선포하여 일본을 대상으로 어업 및 어선에 대한 규제뿐만 아니라, 이승만 라인 안쪽에 독도가 포함되어 있어 이때부터 공식적인 독도분쟁이 시작되었다. 그리고 그해 11월10일에는 해상안전을 강구하기 위한 조치로 대통령 직속의 심의기구로 해사위원회를 설치하였다. 이승만 대통령은 평화선을 지키기 위한 기구로서 1953년에 내무부 산하에 해양경찰대를 설립한데 이어 대통령의 선언으로 독도의 영유권을 정식으로 선포했다. 1955년 2월에는 해무청을 창설, 이 때부터 체계적인 해사행정이 펼쳐지는 등 이승만 대통령의 바다에 대한 애정은 남달랐던 것으로 서술되어 있다.(133P 참고)

해운진흥법의 제정공포 정부는 우리나라 해운산업의 육성발전을 위해 1967년 2월28일야야 해운진흥법을 제정공포했다. 이 법에는 해운진흥을 위하여 필요한 거의 모든 보조 및 조장정책이 총망라되어 있다. 이 법에 근거하여 정기항로 결손보조금

과 외화획득 장려금이 몇 년간 지급되었다. 특히, 이 법은 우리나라 해운산업 발전기반을 조성하는데 결정적으로 기여하였다.(260P 참고)

산업자본의 해운업 참여 1970년대 초반에는 산업자본, 특히 재벌그룹들의 해운업 참여가 두드러졌다. 산업자본이 해운에 참여하기 시작하였다는 것은 해운이 기업으로서 이윤을 창출할 수 있는 산업으로 인식되기 시작되었다는 뜻이다. 1972년 5월 국제상사 그룹이 산하 해운기업으로 국제상선을 설립한 것으로 필두로 대우그룹, 동양고속, 삼익주택, 현대그룹, 한진그룹, 동아그룹 및 한라그룹들이 산하에 해운기업을 설립하는 형태로 속속 해운업에 참여하였다. 하지만, 현대그룹과 한진그룹을 제외한 대다수 그룹의 해운기업들은 해운시황의 장기불황이 시작되던 1970년대 후반에 좌초되고 말았다.(215P 참고)

박정희 대통령과 해운산업 박정희 대통령의 해운산업에 대한 애정은 이승만 대통령에 못지않았다. 박정희 대통령이 1962년부터 1976년까지 추진한 제1~3차 경제개발 5개년계획은 해운산업 발전의 원동력이 되었다. 특히 박정희 대통령은 1973년 4월 김신(金信) 교통부장관에게 공문이 아닌 메모 형태의 사신을 보내 4대 국영 기업을 불하할 때 가장 경영상태와 재무구조가 나빴던 대한항공은 불하 받은 분이 열심히 하여, 지금은 세계적인 항공사가 되었다. 그런데 대한해운공사는 왜 잘 안되는지 알 수가 없다. 교통부장관은 그 이유를 조사해서 그 원인을 고치는 안과 동시에 획기적인 해운발전 방안을 마련하라고 지시했다. 이때부터 국무총리 주재로 수차례의 회의끝에 주요화물별 및 수입선별로 국적선에 의한 운송방안이 수립됨은 물론, 대단위 해운회사(메가캐리어) 육성방안이 수립되어 추진되는 등 해운산업 육성기반이 구축되었다. (263P 참고)

최초로 풀컨테이너선 도입

우리나라는 컨테이너 전용 정기선시장에 뒤늦게 뛰어들었다. 1960년대 하반기부터 미국과 일본, 유럽 해운기업들이 본격적으로 시작한 컨테이너운송은 노하우뿐만 아니라 막대한 자금이 필요한 관계로 우리 해운기업들이 참여할 수 없었다. 단지 외국 컨테이너선박의 적재공간을 일부 임대하여 참여하는게 고작이었다. 이에 따라 대한해운공사는 1975년 10월 정부의 지원아래 5개 시중은행



과 외환은행의 공동보증에 의한 차관의 도입으로, 총톤수 2만3,930 톤급의 '코리안 리더(Korean Leader)호' (722TEU)를 홍콩의 OOCL로부터 인수, 최초의 풀컨테이너선을 보유하게 되었다. 이후 한진해운과 현대상선이 컨테이너수송시장에 참여하면서 컨테이너선대가 크게 늘어 30여년이 지난 지금 세계 5위권의 컨테이너선대 보유국가로 성장하였다.(527P 참고)

해운항만청의 설립 1976년 3월13일 교통부의 해운국과 건설부의 항만건설국을 통합하여 해운항만청이 창설되었다. 창설과 함께 해운조선종합육성방안이 확정 발표되어 계획조선제도가 확대 시행되기에 이르러 한국해운이 도약할 수 있는 새로운 전기가 마련되었다. 해운항만청이 창설됨으로써 1961년 10월에 해무청이 해체된 이후 분산되었던 해운 및 항만 관련 해사행정이 일원화되어 모처럼 일관성 있는 해운항만정책의 수립이 가능하게 되었다. 초대 청장으로는 강창성 전 보안사령관이 취임하였다. (212P 참고)

외항해운산업 구조개편 : 해운산업 합리화

1973년 중동전쟁이 석유전쟁으로 발전하면서 제1차 오일쇼크가 세계경제를 뒤흔쳤다. 이 여파로 유조선시장은 서서히 붕괴되기 시작했다. 유조선 시장에서 시작된 해운불황은 해운시장 전체로 확산되지 않고 1970년대 하반기들어 안정을 되찾았다. 그러나, 1970년대 하반기 이후 일본 등 선진 해운국들이 선원비를 비롯한 해운업 원가의 상승을 견디지 못하여 많은 선박, 특히 벌크선을 매각하였으며, 우리 해운업체들이 앞 다투어 이 선박들을 도입하였다. 우리나라는 1979년 이후 1981년까지 약 400만 중량톤에 이르는 대형 중고화물선들을 외국으로부터 도입하였다. 그러나 이것이 화근이 되었다. 이같은 대규모 선박을 도입한 직후인 1982년들어 해운시황이 급격히 하락했다. 재무구조가 취약한 중소 해운기업들이 도산하기 시작했다. 이에 정부는 특단의 대책을 마련하기에 이르렀다. 정부의 해운산업 합리화시책은 1984년에 시작되어 1년뒤에 마무리되었다. 정부 주도로 외항해운기업 111개사를 33개사, 20개 그룹선사로 집약정비하는 대수술을 단행했던 것이다. (572P 참고)