

국내 최초로 선박펀드 회사 출범

현대상선 VLCC 3월 중순 투자자 모집

우리나라 해운 역사상 최초로 선박펀드 회사가 탄생했다. 해양수산부 정상호 해운물류국장은 2월 2일 해양수산부 기자실에서 가진 첫 선박펀드 회사 출범에 대한 브리핑에서 “오늘 해양수산부는 동북아 제1호 선박투자회사(이하 동북아 제1호)의 선박투자사업을 인가했으며 이 회사는 유가증권 발행 신고 후 3월 중순경 본 상품을 주식 시장에 내놓아 개인투자자로부터 161억원을 모집하게 된다”고 밝혔다.

‘동북아 제1호 선박투자회사’가 건조할 예정인 선박은 현대상선이 이미 현대중공업에 발주한 초대형 탱커선인 VLCC(30만 9000dwt 급) 1척이다. 선박펀드 회사인 동북아 제1호사는 유가증권 발행 신고 후 3월 중순경에 이 선박펀드를 주식 시장에 내놓아 선가의 20%에 해당하는 161억원을 개인투자자로부터 모집을 하고 나머지 선가의 70%를 수출입은행과 기업은행으로부터 대출을 받으며 나머지 10%는 용선주라고 할 수 있는 현대상선이 직접 투자하게 할 계획이다. 투자대상 선박인 VLCC 1척의 가격은 약 6,693만달러로 개인투자자들은 선가의 20%인 1340만달러, 수출입은행은 선가의 60%인 4,015만달러, 기업은행과 현대상선은 각각 선가의 10%인 669만달러를 조달하여 동북아 제1호사에 투자하게 된다.

‘동북아 제1호’사는 이미 지난 1월16일 대표이사를 김연신씨(한국선박운용 주식회사 사장), 이사를 전준형씨(한국선박운용 주식회사 팀장)로 하여 주식회사로서 부산시에서 등기를 마쳤으며

현재의 자본금은 5000만원이나 개인투자자들에게서 모집하는 자본금 161억원을 유상증자 형태로 자본금에 산입, 3월말 이후에는 161억 5000만원 자본금의 견실한 선박펀드 회사로 변신하게 된다.

이 선박펀드 회사가 일반인들을 대상으로 하는 펀드 모집의 주관사 회사는 대우증권이 맡았으며 대우증권은 7년간 6.5%의 고정 수익을 보장하게 될 예정이라고 관계자들은 설명했다. 이 선박펀드 회사에 투자하는 개인투자자들은 지난해 말 조세특례제한법이 개정됨에 따라 투자금액 3억원까지는 비과세 혜택을 받고 3억원 초과할 경우는 분리과세 혜택을 받게 된다.

동북아 제1호는 3월 중순에 대우증권을 통해 선박펀드를 판매하게 되며 3월말까지 개인투자자금 161억원의 모집을 마칠 예정이다. 동북아 제1호는 현대상선으로부터는 선가의 10%인 80억원에 대한 투자금을 미리 인수한 상태이며 수출입은행과 기업은행으로부터도 향후 선박건조자금을 유치, 선박 건조에 들어갈 예정이다.

VLCC 1척이 완성되어 조선표를 나오는 시점은 오는 2006년 1월이 될 전망이다. 이 때 선박의 소유권은 동북아 제1호사에 있으나 동북아 제1호사는 파나마에 다시 페이퍼 컴퍼니를 설립하여 이 파나마선사가 VLCC의 소유권을 갖도록 변환시키게 된다. 따라서 VLCC의 국적은 파나마로 지적되게 되며 외국인 승선도 가능하고 각종 세금 규제에서 해방되게 된다.

기준미달선 운항통제 더 강화된다

외국선 PSC점검을 35% 달성목표

기준미달선박에 대한 정부의 운항통제가 더욱 강화된다.

해양수산부는 국제기준 미달선박에 대한 운항통제를 강화해 해양사고 발생요인을 사전에 제거함으로써 해양안전을 확보하는 한편, 국적선의 안전관리 강화를 통해 외국항에서의 출항정지율을 낮추고 해양안전 분야에서 한국의 위상을 제고하기 위해 올해 기준미달선박 운항통제를 더욱 강화할 계획이라고 발표했다.

이에따라 해양부는 지역 MOU별 출항정지율 저감 목표를 구체적으로 설정하고 외국항 항만국 통제(PSC)에 취약한 선사와 선박을 중점적으로 관리할 계획이다.

아·태지역의 경우 평균출항정지율 지역평균 이하를 유지한다는 목표아래 평균 출항정지율 5%이하를 추진할 계획이며, 미국지역은 연간 출항정지율을 1척 이내로 줄여 2005년부터 Listed Flag State에서 탈피하며, 유럽지역에서는 연간 출항정지율 '제로'를 실현해 2005년부터 화이트 리스트에 진입한다는 계획을 세워놓았다.

2003년 우리나라 선박이 미국지역내에서 출항정지 받은 선박은 한척도 없었으며, 유럽지역에서는 2척의 선박이 출항정지 명령을 받았으며, 아태지역 출항정지율은 2.1%(16척)이었던 것으로 집계됐다.

우리나라선박이 외국항의 PSC에서 출항정지를 당한 내용을 살펴보면 홍콩에서 7척으로 가장 많았고 다음은 일본(5척), 호주(2척), 캐나다(1) 순으로 나타나 홍콩과 일본의 PSC 검사가 까다로운 것으로 드러나 이에대한 국적선사의 대비가

요구되고 있다.

선령별로는 16년-20년된 선박이 출항정지선박 전체의 37.2%를 차지하는 8척이었으며 21년이상 선박이 3척으로 4.9%, 16년 이상된 노후선이 11척, 57.9%를 점하고 있다

이같은 목표를 실현하기 위해 정부는 외국항 PSC 취약선박 및 중점관리 대상선박에 대해 특별안전점검을 실시할 예정이다. 점검대상과 주기는 중점관리대상선박의 경우 분기에 1회 점검하며 PSC 취약선박에 대해서는 반기에 1회, 모든 외항선은 연 1회, 본부에서 특별점검이 지시된 선박은 수시로 점검한다는 방침이다.

국적외항선 외국항서 선박보안심사 가능

해양부, 한국선급이 대행토록 협정체결

국적외항선들은 오는 7월1일부터 시행되는 국제선박및항만시설보안규칙(ISPS Code)에 의한 보안심사를 국내에 기항하지 않고 외국항에서 받을 수 있게 된다.

해양수산부는 외국에서 운항하는 국적외항선의 편의를 위해 사단법인 한국선급이 대행할 수 있도록 1월27일 협정을 체결하고 현지 외국항에서 보안심사를 받을 수 있도록 했다고 이날 밝혔다.

ISPS Code는 국제해사기구(IMO)에서 국제항해에 취항하는 여객선 및 500톤 이상 화물선을 대상으로 해상에서의 테러를 미연에 방지하기 위해 선박과 항만의 보안체계 수립·시행을 의무화한 국제협약으로서 지난 2002년 12월 제정됐다.

ISPS Code의 국내시행규정에는 선박보안계획서 승인 및 보안심사업무를 정부에서 수행하도록 규정하고 있으며, 이중 일부를 정부가 지정한 기관에 보안심사를 대행하게 할 수 있도록 하

고 있다.

이에 따라 해양부는 주로 외국항에서 운항하는 선박에 대한 보안심사업무의 효율성을 제고하기 위해 해외 지부 및 유자격 보안심사원을 확보해 선박보안업무 수행능력을 갖춘 (사)한국선급을 보안심사대행기관으로 지정했다.

해양부 관계자는 “우리나라 선박이 외국항에서 입항거부 등 불이익을 받지 않도록 ISPS Code의 국제적 발효일인 오는 7월1일 이전에 국제선박보안증서 발급 등을 차질없이 수행하고 있다”고 말했다.

해양사고 99년이후 지속 감소

연평균 11.1%의 감소율 기록

해양사고가 지난 1999년이후 지속적으로 감소하고 있다.

중앙해양안전심판원에 따르면, 2003년 해양사고 발생건수는 531건(767척)으로 최근 10년간 가장 많은 해양사고가 발생한 지난 1999년(849건) 이후 연평균 11.1%의 감소율을 기록했다.

이는 어선사고가 1997년~1999년 사이에 큰 폭으로 증가한 이래 2000년 이후 꾸준히 감소한 데 기인한 것으로 분석되고 있다.

최근 5년간(1999~2003년) 해양사고 발생건수는 모두 3,181건으로 비어선사고가 24.9%(791건), 어선사고가 약 75.1%(2,390건)를 차지했다. 유형별로는 화재폭발 및 좌초에 의한 해양사고가 증가한 반면, 기관손상, 침몰, 충돌사고는 감소했다.

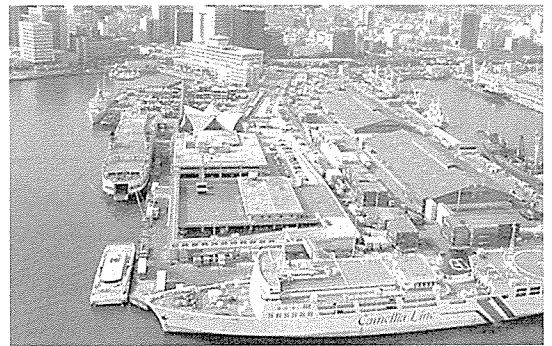
지난해 외국적 선박은 중국 및 파나마 국적선박의 해양사고 선박은 52척으로 전년도 80척에 비해 35.0%(28척)가 감소했다.

부산항 국제여객수송 80만 돌파

고쿠라 등 신규 항로 개설로

작년 한해 급성호흡기증후군(SARS), 이라크전쟁 및 국내 실업 증가 등 국내외 경기침체 속에서도 부산항의 국제여객선 수송실적이 크게 증가한 것으로 나타났다.

부산지방해양수산청(청장 이재균)은 부산항을 기점으로 운항하고 있는 국제여객선의 2003년 수송실적이 여객의 경우 전년 대비 11% 증가한 81만 1,165명, 화물의 경우 7% 증가한 159만4,614톤이라고 밝혔다.



국제여객선의 이와 같은 여객수송실적은 1970년 국제여객항로 개설 이후 최초로 80만돌파라는 기록을 달성한 것으로 2002년 이후 오사카, 히로시마, 고쿠라 3개의 신규항로 개설과 하카다 항로 쾌속선 3척 증선 등 항로다변화 및 증선으로 인한 여객의 선택폭 확대가 신규여객수요창출로 이어진 데 따른 것으로 보인다.

국제여객선의 수송실적 증가추세는 주5일 근무제의 확산, 국제여객선의 비용·소요시간 및 서비스 측면에서 항공에 대한 경쟁력 확보, 경부고속철도의 개통으로 인한 중부권 여객 흡수 및 연계 상품개발 등으로 당분간 지속될 것으로 부산지방해양수산청은 예상하고 있다.

항만물동량 전년비 3.5% 증가 환적화물 증가율은 25%에 달해

지난해 전국의 항만물동량은 9억6776만톤으로 2002년 9억3513만톤에 비해 3.5% 증가에 그쳐 국내경기 침체가 항만 물동량 증가를 둔화에 영향을 미친 것으로 조사되었다.

그 중 수출화물은 반도체, 자동차, 조선 등 주력 상품의 수출호조에 힘입어 2002년 1억5273만톤보다 7.9% 증가한 1억6485만톤, 환적화물은 25% 증가한 8793만톤을 기록했다.

주요 항만별 물동량으로는 부산항이 1억8627만톤으로 2002년 대비 12.4% 증가하였고, 광양항은 1억7771만톤으로 15.8% 증가, 울산항은 1억4688만톤으로 1% 감소, 인천항은 1억3097만톤으로 10.4% 각각 감소한 것으로 나타났다.

PORT-MIS 검역업무 변경

부산검역소에서는 감천지소 신설에 따라 2월1일부터 감천항에 입항하는 선박에 대한 검역 수속을 감천지소에서 담당한다.

이에 따라 2월1일 00:00시 이후 감천항에 입항하는 선박은 입항보고서의 검역소 코드를 감천지소(KCQ)로 입력해야 한다.

☎ 문의 : 부산검역소 463-3501(김영서), 부산지방해양수산청 609-6485(김영채)

평택 컨부두운영 투자규모 하향조정

평택항 컨테이너 부두 운영회사 선정을 위한 2차 설명회가 1월29일 열렸다.

이번 2차 설명회는 1차때 업체들이 제기한 의

견에 대한 변경부분을 알리기 위해 마련됐으며 하역업체의 재무구조 상태와 항만운영의 경쟁력 확보에 큰 비중을 두었다.

우선 해양청은 당초 최고 배점 600억원 이상이었던 타부두 국가귀속시설 투자규모를 300억원 이상으로 낮췄으며 13점이었던 점수도 10점으로 내려 업체의 부담을 줄여주었다.

또한 해양청은 60만TEU(2개선석 기준)였던 5~6만 부두의 신규 하역확보물량(10점)을 45만 TEU로, 1조원 이상이었던 참여선사의 규모(매출 실적)는 5천억원 이상으로 낮췄다.

부산항 항만공사 1월16일 공식 출범 사용료별 징수기관 달라 주의요망

우리나라 대표항만인 부산항이 1월16일 부산항만공사가 공식 출범함으로써 개항 이래 120여년간 지속된 정부관리체제를 벗어나 본격적인 민간 운영시대를 맞았다.

부산항만공사(Busan Port Authority ; BPA)는 이날 노무현 대통령과 장승우 해양수산부 장관, 장두찬 한국선주협회장, 오거돈 부산시장 권한대행, 추준석 부산항만공사 사장 등 국내외 주요 인사 및 공사 임직원 50여명이 참가한 가운데 부산시 중앙동 풍고빌딩에서 현판 제막식을 갖고 힘차게 출발을 다짐했다.

이날 출범식은 현판 제막식에 이어 부대행사로 코모도호텔에서 '부산항의 동북아중심항만 도약을 위한 발전전략 보고회'가 개최돼 부산항만공사 출범을 축하하고, 부산항 발전을 기원하는 자리도 마련됐다.

이로써 지난 99년 3월 국무회의에서 정부조직 경영진단결과 재정자립도가 높은 부산항을 항만

공사화하기로 결정한 이래 5년여만인 2004년 1월, 부산항만공사가 추준석 사장을 중심으로 3개 본부, 9개팀, 77명 직원체제로 본격 출범하게 된 것이다.

부산항만공사는 기업회계방식에 의해 항만을 관리 운영하게 됨으로써 항만의 생산성을 향상시키고 항만부가가치를 창출할 수 있을 것으로 기대되며 전문인력을 수시로 확보할 수 있어 항만 운영의 효율성 또한 제고할 수 있게 됐다. 따라서 부산항이 부산항만공사 체제로 재편됨으로써 참여정부의 국정과제중 하나인 동북아의 물류중심기지 구축과 중심항만으로 도약에 결정적인 전기가 마련될 것으로 예상된다.

항만공사제는 지난 1999년 3월 국무회의에서 도입이 결정된 이후 세부 추진방안에 대해 중앙정부와 부산광역시, 경남도 등 관계기관의 이해관계 조정에 상당한 시일이 소요되었으나, 참여정부가 출범하면서 '항만공사법' 제정작업이 급속히 진행돼 지난해 5월 29일에 제정 공포됐다.

한편, 해양부는 BPA가 출범함으로써 부산항이 지난 1876년 개항이래 기업운영체제로의 전환해 치열하게 전개되고 있는 주변항만들과의 경쟁에 적극 대응할 수 있는 선진적인 항만운영시스템을 갖추게 되어 앞으로 제2의 도약을 맞이하게 될 것으로 전망하고 있다.

◎ BPA 출범 후 항만업무 어떻게 바뀌나

이날 부산항만공사가 공식출범함에 따라 항만 관련 민원업무 처리절차가 달라진다. 대부분 민원업무가 부산항만공사로 통합돼 처리되기는 하지만 민원업무의 성격에 따라서는 부산지방해양수산청과 부산항만공사로 이원화돼 처리되기 때문에 민원인의 주의가 요구된다. 달라지는 민원

업무 처리절차를 알아본다.

▣ 사용료별 징수기관 달라 주의요망

▲항만운영 관련 신고방법=오는 16일부터 선박의 입출항신고, 화물반출입신고, 컨테이너신고, 항만시설(선석)신청, 항만시설사용(화물료)신고의 민원처리기관은 부산항만공사이다.

그러나 위험물 반입신고는 종전대로 부산지방해양수산청에 한다.

신고방법은 종전과 같이 전자문서(EDI 온라인)를 활용하면 된다. 신고 업무에 대한 민원인 인?허가 관련 질의는 해당 업무별로 이들 기관을 이용해야 한다.

▣ 입출항·정박료 해양수산청 담당

▲항만시설사용료 납부 방법=부산항만공사 출범을 계기로 항만시설사용료가 국가재정 징수와 항만공사 징수부분으로 이원화된다. 이에따라 선박입출항료와 정박료, 수역점용료 등은 부산지방해양수산청에서, 접안료와 화물입출항료, 전용사용료 등은 부산항만공사에서 각각 징수함에 따라 민원인은 이들 기관으로부터 각각 납입고지서를 수령해야 한다.

그러나 부산해양청과 부산항만공사는 이들 두 기관으로부터 각각 납입고지서를 수령해야 하는 민원인의 불편을 줄이기 위해 부산 중구 중앙동 부산항만공사 2층에 민원실을 마련, 원-스톱 서비스를 제공키로 했기 때문에 민원인의 이같은 불편은 덜게 됐다. 부산해양청 공무원이 이곳에 파견나와 근무하기 때문에 민원인은 국가 재정 징수 부분 항만시설사용료 납입고지서도 부산항만

공사 민원실에서 수령하면 된다.

▲기타 민원관련 문의=선박제원 관련 문의는 부산항만공사 민원실에, 항만관련 업체 민원 문의는 부산항만공사 민원실과 부산해양청 전산실로

하면 된다. 항만공사 사무실은 부산 중구 중앙6가 14번지 풍고빌딩(옛 MBC-TV 건물 옆)에 위치해 있다.

부산항만공사 출범에 따른 화물입항료 부가가치세 징수체계 관련 한국선주협회 검토의견

1. 현 황

- 부가가치세는 「재화 또는 용역의 공급」또는「재화의 수입」에 부과되는 간접국세임(공급가격의 10%)
- 국가에서 화물입출항료를 부과할 때는 부가가치세가 면제되었으나, 부산항만공사가 화물입출항료 부과시 부가가치세를 납부해야 함
- 2004.1.16, 부산항만공사 출범이후 공사는 선사를 통해 화주에게 부가가치세를 부과하고 있으나, 선사의 협조거부로 2004.2.27이후 부가가치세 고지서 발급을 보류하고 있음

2. 문제점

- 선사에서 화주로부터 부가가치세를 징수하고 세금계산서를 수령·전달하게 되면, 선사의 업무가 가중되고 인원 보강이 필요함

3. 검토의견 (해운업계의 의견)

- 선사는 부가가치세를 징수하고 세금계산서를 수령·전달할 의무가 없고 공사의 의뢰가 있더라도 그러한 일을 할 뜻이 전혀 없음
- 공사는 화주에게 직접 부가가치세를 부과하고 세금계산서를 전달해야 함
- 선사에서 하주 B/L 목록을 별도 작성하여 항만공사에 주는 정도의 협조는 할 수 있으나, 공사에서 용역업체를 이용하여 그 업무를 수행함이 좋다고 조언하고 있음

※ 공사의 부가가치세 납부대상 여부

- 부가가치세법은 「국가·지방자치단체 또는 지방자치단체조합이 공급하는 재화 또는 용역에 대해 부가가치세를 면제」하고 있음(법 제12조 제1항 제17호)
- 그러나, 부산항만공사는 항만공사법에 의해 설립된 특수법인이므로 부가가치세 면세대상이 아닌 것으로 판단됨