

우리나라 외항상선대 지난 2003년 이후 크게 증가 2007년 8월말 현재 688척, 1,744만G/T로 늘어

우리나라 외항상선대가 지난 2003년 이후 크게 증가한 것으로 나타났다.

국적외항선사들의 보유선박량은 지난 2003년 433척 · 1197만5847톤(이하 총톤수)에서 2007년 8월말 현재 688척, 1744만1,202톤으로 척수로는 255척이 늘었으며, 톤수기준으로는 45.6%가 증가했다.

지난 2006년말 614척 · 1,526만9,182톤에 비해서도 척수는 74척이 늘었으며, 톤수기준으로는 불과 8개월만에 14.2%가 증가하는 등 한국상선대의 증가세가 두드러지고 있다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 늘고 있는 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전된데다 지난 2005년 1월에 시행된 톤세제 등으로 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이와함께 지난 1997년말 IMF의 여파로 정부에서 기업의 부채비율을 200%로 축소하도록 함으로써 국적외항선사들이 1998년부터 2000년까지 선박을 거의 확보하지 못해 서비스 확대와 새로운 시장개척, 그리고 벌크시황의 폭등 등 급변하는 시장변화에 능동적으로 대처하는데 어려움이 있었기 때문에 집중적으로 선박을 매입하고 있기 때문이다.

특히, 지난 2003년 이후 전세계적으로 선박수요

가 크게 늘어난 벌크선대의 증가가 두드러졌는데, 국적외항선사들의 보유선박 중 벌크선대는 2007년 8월말 현재 162척, 523만2,593톤으로 지난 2003년말의 69척, 200만8,769톤에 비해 척수는 93척이 늘었으며, 톤수기준으로는 2.6배 증가했다.

이와함께 유조선은 16척, 201만6,149톤으로 지난 2003년말의 8척 · 115만9,885톤에 비해 73.8% 증가했으며, 일반화물선은 140척 · 113만7,781톤으로 지난 2003년 대비 톤수 기준으로 2배 가량 늘었다.

[국적외항상선대 현황(2007년 8월말 현재)]

선종	척수	총톤수(G/T)
벌크선	162	5,232,593
광탄선	29	2,525,529
핫코일선	6	104,058
철강재운반선	4	14,507
원목선	10	280,953
자동차선	12	463,925
풀컨선	115	2,770,211
세미컨선	7	16,334
원유운반선	16	2,016,149
일반화물선	140	1,137,781
냉동·냉장선	5	25,355
케미칼운반선	44	173,775
케미칼가스운반선	2	6,707
LPG선	22	339,820
LNG선	17	1,700,483
석유제품운반선	24	237,304
석유제품/케미칼겸용	57	347,935
시멘트운반선	4	19,313
예선	7	11,471
부선	5	16,998
합계	688	17,441,202



선협, 해운산업에 대한 외화대출 용도제한 철폐건의 환율변동 위험에 노출되어 해운기업 경영안정 위협

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 한국은행의 외화대출 용도제한 조치와 관련하여 한국은행과 해양수산부에 건의서를 제출하고, 환리스크 회피를 통한 해운산업의 국제경쟁력 제고와 해운기업의 투자활성화 및 국부유출 방지를 위해 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 철폐하여 줄 것을 요청했다.

한국은행은 외환시장 안정화 조치의 일환으로 지난 8월1일 '외국환거래업무 취급세칙' 및 '동 절차'를 개정하여 8월10일부터 시행부터 시행에 들어갔다. 동 세칙의 주요골자를 보면, △외화대출을 해외 사용 실수요 목적 자금과 제조업체에 대한 시설자금으로 제한하고 △제조업의 시설투자를 제외한 모든 국내 거래용 외화대출을 금지한다는 것이다.

그러나 이같은 조치는 선박금융을 은행으로부터 모든 부채를 외화로 차입해 조선소에 지불한 다음 장기간(통상 10~20년 내외) 분할 상환하고 있는 해운업계로서는 엄청난 환리스크를 감수할 수 밖에 없는 처지로 내몰고 있다.

2006년말 기준 해운기업의 외화부채는 147.8억 달러(13조7,247억원)이며, 1995년이후 매년 17억 달러(1조5,879억달러)씩 증가되고 있는 추세다.

해운기업의 부채가 외화로 구성되어 있는 이유는 해운기업의 거래가 전세계적으로 달러화기준으로 거래되기 때문이며, 만약, 해운기업이 원화로 선박금융을 장기 차입할 경우 차입기간 내 환율변동의 리스크에 노출되어 경영의 안정성이 크게 위협받게 될 것으로 우려되고 있다.

해운회사들은 선박가격을 차입당시의 원화에 고정시켜야 하지만, 선사의 수입은 외화이므로 선사

측에서는 외화를 팔아서 원화로 상환해야 하며, 원화의 환율이 하락하면 원화로 매입한 선박가격이 그만큼 오르는 결과를 초래함으로써 선사의 경영불안을 초래하게되는 것이다.

해운기업은 막대한 자본이 투자되는 자본재 산업으로, 해운기업의 부채는 10~20년, 최장 35년의 장기부채로 구성돼 부채의 환변동에 대한 안정성이 중요한 고려사항이지만, 이번 조치로 해운기업들이 환리스크에 노출되는 상황이 빚어질 전망이다.

이로인해 해운업계는 신용등급에도 부정적인 영향을 미치고 이에따른 이자율 상승 등 금융비용 증가가 불가피해져 국제경쟁력을 저하시키는 요인으로 작용할 것으로 우려되고 있다.

이 때문에 이번 한국은행의 조치는 국제선박등록제도, 제주선박등록특구제도, 톤세제도 등을 통해 해운산업을 지원하고 있는 정부의 시책과도 부합하지 않고 있다는 지적이다. 특히, 이번 조치는 국내 조선소와 원화로 거래하더라도 문제가 해결되는 것이 아니라는 점에서 우려를 낳고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 한국상선대의 경쟁력 강화와 우리나라 해운기업들의 경영안정을 위해 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 하루속히 철폐하여 줄 것을 건의했다.

한편, 이번 한국은행의 '외화대출 용도제한' 조치로 모든 거래가 외화로 이루어지고 있는 해운기업의 경우 환율변동의 위험에 노출되어 해운산업의 경영안정을 크게 저하시키는 등 심각한 부작용을 초래할 것으로 우려되고 있으며, 당장 드러나는 문제점은 다음과 같다.

▶ 해운기업, 환-리스크에 노출

국내 해운기업은 선박금융을 은행으로부터 차입하여 조선소에 지불한 다음 장기간(통상 10~20년 내외) 분할 상환하고 있으며, 모든 부채는 외화로 차입하고 있다. 2006년말 기준 해운기업의 외화부채는 147.8억\$(13조7,247억원)이며, 1995년이후 매년 17억\$(1조5,879억\$)씩 증가 추세이다.

이같이 해운기업의 부채가 외화로 구성되어 있는 이유는, 해운기업의 거래가 전세계적으로 달러화 기준으로 거래되기 때문이다. 만약, 해운기업이 원화로 선박금융을 장기 차입할 경우 차입기간 내내 환율변동의 리스크에 노출되어 경영의 안정성이 크게 위협받게 된다.

▶ 해운기업의 경영안정성 저하

해운기업은 막대한 자본이 투자되는 자본재 산업이며 해운기업의 부채는 10~20년, 최장 35년의 장기부채로 구성되며, 이에따라 부채의 환-변동에 대한 안정성이 중요한 고려사항이다.

해운기업은 외부차입시 당해차입금이 투자될 선박의 수입, 투자금 회수기간, 거래화폐, 차입금 이자 등을 우선적으로 고려하며, 은행도 해운기업의 현금흐름, 수익구조, 거래형태(결제화폐) 등을 고려하여 대출여부, 이자율 등을 결정한다.

그러므로, 해운기업의 환-리스크에의 노출은 선사의 신용등급에도 부정적인 영향을 미치고 이에 따른 이자율 상승 등 금융비용 증가는 해운기업의 국제경쟁력을 저하시키는 요인으로 작용한다.

▶ 해운기업의 거래 안정성 훼손

해운기업은 자본비의 대부분을 차지하는 선박의 가격을 기준으로 화주와 장기계약을 하며, 이때 입찰운임의 결정요인은 선박가격이다.

즉, 선박가격이 확정되어야만 20년정도의 장기계

약이 가능하며, 현재 가스공사, 한국전력, POSCO, 현대제철 등과의 장기계약이 모두 이러한 선가의 확정과 연계되어 있다. 2007년 1월 현재 장기계약 선박은 외항선사 전체 선복량 612척, 1,503만 2,278G/T의 43.8%인, 72척, 658만2,295G/T에 달하고 있다.

▶ 건의요지 및 건의사유

한국선주협회는 이같은 문제점들을 고려하여 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 철폐하여 줄 것을 촉구했다.

협회는 해운기업의 모든 거래가 거의 100% 외화 거래이므로 차입금도 이에 맞추어 외화로 차입하여야만 환변동 리스크에서 벗어날 수 있다며, 환-리스크 회피를 통한 해운산업 국제경쟁력 강화차원에서 배려를 요청했다.

협회는 또 해운기업의 투자활성화와 국부유출 방지차원에서 용도제한의 철폐를 요망했다. 국내에서 해운기업에 대한 외화대출이 금지되면, 외국에서 자금을 조달함으로써 국내은행의 거래를 위축시킬 뿐 아니라 국부유출을 초래할 것이라고 강조했다.

특히, 해운산업의 국제경쟁력 약화는 국내 조선·금융 및 각종 부대산업의 침체 뿐만 아니라 육·해상 직원의 고용위축 등으로 청년실업을 악화시키는 물론, 수출입화물의 원활한 수송에 차질이 예상되며, 유사시 국가안보의 문제로까지 비화될 소지가 있다며, 해운산업의 특수성을 감안하여 줄 것을 거듭 요청했다. 이밖에도 협회는 해운산업이 환-리스크에 노출되면, 적정선대 및 관리체제를 유지할 수 없게 될 것이며, 이는 신항로개설 등을 더욱 어렵게 만들어 국제경쟁력 약화는 물론, 해운산업 본연의 기능인 국내 수출입화물의 안정적 수송을 위협함으로써 국가경제에도 심각한 문제를 초래할 것이라며, 정책적인 배려를 요망했다.

외항해운업계 해운수입 원화가치상승으로 소폭 증가

지난해 해운수입 25조565억원으로 전년비 1.2% 늘어

지난 2006년도 우리나라 외항해운업계의 해운수입은 지난 2005년도에 비해 1.2% 증가한 25조565억원으로 나타났다.

2006년에는 부정기건화물선시항 등 전반적인 해운시황이 보험세 내지는 강보합세를 보였는데도 불구하고, 외항해운업계의 해운수입 증가율이 부진한 이유는 미국 달러화에 대한 원화가치가 상승했기 때문이다.

대미달러 기준 원화는 2005년 1달러당 연평균 1024.31원에서 2006년에는 955.51원으로 6.7%가량 하락하는 등 원화가치 상승폭이 예상외로 컸던 것으로 분석되고 있다.

또 2006년 경상이익은 2조901억원으로 지난



2005년의 1조8,467억원에 비해 13.2% 증가했다. 하지만, 영업이익은 1조4,873억원으로 전년도의 1조7,469억원에 비해 14.9% 줄어든 것으로 집계되었다.

이와 함께 세후당기순이익은 1조 8,688억원으로 지난 2005년의 1조 6,349억원에 비해 14.3%가 증가한 것으로 나타났다.

한편, 2006년말 현재 외항해운업계의 총자산은 24조7,795억원으로 지난 2005년의 20조2,475억원에 비해 22.4% 증가했다. 이에 비해 총부채는 14조1,243억원으로 전년도의 12조7,653억원에 비해 10.6% 증가한데 그쳤다.

이에 따라 외항해운업계의 자기자본비율은 43.0%로 전년도의 36.9%에 비해 6.1% 포인트 상승했으며, 부채비율 역시 132.5%로 지난 2005년의 170.6%에 비해 크게 개선된 것으로 분석되었다.

[2005/2006년도 경영실적 비교표]

(단위 : 백만원)

항 목	2005	2006	증감액	증감률(%)
총 자산	20,247,568	24,779,532	4,531,964	22.4
총 부 채	12,765,376	14,124,323	1,358,947	10.6
자기자본	7,482,382	10,655,209	3,172,827	42.4
해운수입	24,766,097	25,056,523	290,426	1.2
해운원가	22,123,102	22,602,932	479,830	2.2
해운총이익	2,642,995	2,453,591	△189,404	△7.2
관리판매비	896,045	966,259	70,214	7.8
영업이익	1,746,950	1,487,332	△259,618	△14.9
영업외수익	1,274,475	2,223,386	948,911	74.5
영업외비용	1,174,680	1,620,640	445,960	38.0
경상이익	1,846,745	2,090,078	243,333	13.2
세전순익	1,840,182	2,100,923	260,741	14.2
법인세등	205,256	232,073	26,817	13.1
세후당기순익	1,634,926	1,868,850	233,924	14.3

(자료) 한국선주협회

올들어 아시아발 유럽항로 물동량 20%대 성장유지 북미항로의 경우는 전년대비 2.7% 증가에 그쳐

올들어 아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량은 20%대의 높은 신장세를 유지하고 있으나, 북미항로의 경우는 전년대비 3% 미만의 증가율을 기록하는 등 양 항로의 수급상황이 큰 격차를 보이고 있다.

아시아발 유럽행 컨테이너물동량은 지난 2006년부터 최근까지 높은 증가율을 기록하고 있으나, 북미항로의 경우는 1/4분기 이후 마이너스 성장을 기록하는 등 시장분위기가 침체되고 있다.

특히, 아시아발 북미항로의 컨테이너물동량은 올 1/4분기중 315만3,997TEU로 전년동기의 296만1,702TEU에 비해 6.5% 증가했으나, 4월에는 105만9,763TEU로 전년동월의 114만819TEU에 비해 7.1%가 감소한 것으로 나타났다.

미국의 통관통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS에서 4월 이후 실적을 발표하지 않아 정확한 수치

는 미지수이나, 시장에서는 6월들어 물동량이 증가하고 있는 것으로 분석하고 있다.

시장분석기관에서는 2007년 북미항로의 컨테이너물동량은 전년대비 소폭 증가한데 그칠 것으로 전망하고 있다.

북미항로에 취항중인 정기선사들은 이같은 시장상황을 고려하여 북미항로의 투입선대를 조정하는 등 대책마련에 부심하고 있다. 태평양항로안정화협정(TSA)에 의하면, TSA 가입선사와 비가입선사들이 7월중 아시아발 북미항로에 제공한 스페이스는 주당 31만6,000TEU로 전년동월에 비해 약 3% 감소한 것으로 분석하고 있다.

TSA 가입선사들이 전년에 비해 파나마운하 경로의 올워터서비스 신규개설 등으로 이 항로에서의 스페이스가 약간 증가했지만, 비가입선사들의 대규모 서비스 개편으로 전체 투입선복량은 축소됐다.

북미 전용으로 활용되고 있던 대형선은 호조인 유럽항로로 배전되고 있다. 중국 선사인 COSCO 컨테이너 라인즈(COSCON)는 7월, 중국 내밀기 북미 서비스의 8000 TEU선 3척과 유럽 서비스의 5500 TEU선을 시즌 기중에 교환해 화제를 불렀다.

이에 반해 유럽항로의 물동량 증가세는 두드러지고 있다. 아시아발 유럽항로의 경우는 유럽경제의 호조에 힘





입어 소비수요가 증가하면서 지난해부터 화물수송 수요가 확대되고 있다. 올 상반기중 동맹선사들이 아시아에서 북유럽과 지중해로 나가는 컨테이너화물 수송실적은 451만8,000TEU로 전년동기대비 21% 증가한 것으로 집계됐다.

이에 따라 북미와 유럽항로에 선박을 취항시키고 있는 정기선사들이 북미항로 보다는 유럽항로에 우선적으로 스페이스를 확대시키고 있다. 그동안 북

미항로에 취항중이던 대형컨테이너선들이 잇따라 유럽항로로 이동하고 있다.

중국국영선사인 COSCO 컨테이너라인즈(COSCON)는 지난 7월 중국발 북미항로 서비스에 투입됐던 8,000TEU급 대형컨테이너선 3척과 유럽항로에 투입됐던 5,500TEU급 3척을 교환하여 투입했다.

유럽항로에서의 중국발 컨테이너물동량은 올 상반기중에 전년동기대비 25% 증가하는 등 유럽항로에서의 중국시장에 대한 스페이스는 계속해서 증가하는 추세에 있다. 그럼에도 불구하고 일본에서는 화주들이 스페이스 확보에 어려움을 겪고 있다.

이와 관련하여 해운업계에서는 동서항로 전체의 주당 스페이스 공급량은 오히려 감소하고 있다고 지적한다. 북미항로에 투입했던 대형컨테이너선을 유럽항로로 전배함으로써 선박의 회전율이 저하되고 있기 때문이다. 유럽항로는 북미항로에 비해 항로가 길기 때문에 스페이스의 회전율이 저하되어 북미와 유럽에서 스페이스를 조정해도 유럽항로의 스페이스는 충분하지 않아 당분간 스페이스 확보난은 지속될 것으로 예상되고 있다.

2006년도 해운연보 및 2007년 해운수첩 발간배포

한국선주협회는 최근 '2006년도 해운연보'를 발간, 회원사와 유관단체, 대학도서관 등에 배포하고 있다.

이번에 발간된 '2006년도 해운연보'는 매년 정례적으로 발간되는 협회 연차보고서로서 제1편 세계경제 및 해운 시장 개황, 제2편 한국해운 개황과 국제활동, 제3편 한국선주협회의 2005년도 활동 등 3편으로 나누어 상세히 기록하고 있다.

특히, 제2편에는 한국경제 동향 및 전망을 시작으로 하여 한국해운 동향, 한국상선대 및 수송활동, 해운경영 환경, 국제해운협력, 선원수급 및 관련업무, 선원선박관련 일반업무, 해상안전 및 환경보전, 항만운영 및 개발 등 모두 9장으로 나누어 구체적으로 기술하였다.

한편, 협회는 회원사 임직원과 전화번호 등을 상세히 기재한 '2007년 해운수첩'을 발간, 회원사에 배포하였다.

선원의 승선 기피 및 해기사 양성인원의 부족문제 심각 선박관리업계, 설문조사결과 고급선원 확보에 어려움

선박관리업체들은 고급선원 확보가 가장 큰 애로점이며, 선박 관리업 경영 전반에 있어 가장 위협적인 요소로는 선원의 승선 기피 및 해기사 양성인원의 부족 문제라고 밝혔다.

한국선박관리업협회는 회원사의 선박 관리업 운영상 애로사항을 파악하고 파악된 자료를 바탕으로 애로사항 및 고충에 대한 해결방안을 모색하기 위해 최근 161개 협회 회원사(회신율: 27.3%, 44개사)를 대상으로 '선박관리업 운영상 애로사항'에 대한 설문조사를 실시한 결과 선박관리업 경영전반에 관한 위협적인 요소들을 평가하는 항목에서는 '선원의 승선 기피'에 완전 동의(1)에 가까운 평균값 1.30을 나타내 가장 큰 위협요소로 느끼고 있으며 '해기사 양성인원의 부족(평균값: 1.64)'을 그다음 위협요소라고 응답했다.

그리고 '저임금급 선원과의 경쟁', '관련법규상 선원 고용권 제한규정', '선사의 수직적 계열화로 인해 선박관리업무가 자체적으로 이루어지고 있음', '해외 대형 선박관리업체(SM) 기업의 한국시장 진출', '관련 법규상 선박관리업의 업무범위 제한', '국제적 압력단체(ITF 등)의 활동증가'도 완전 동의하지는 않으나 평균값이 2 범위안(약간동의)에 있어 어느정도 애로점을 느끼고 있는 것으로 나타났다.

선박관리사업을 행함에 있어 애로사항을 설문조사한 결과에서는 선원 확보 및 선원 자질 저하 문제에 가장 큰 애로를 느끼는 것으로 밝혀졌다. 선원확보중 부원선원 확보보다는 고급선원 확보가 가장 힘들다고 응답했다.

협회에 요구할 사항에 대해서는 고급 선원 확보 및 해기사 양성인원 확대 등 해기사 고용 문제와 관련된



내용과 외국인 선원 고용확대를 가장 많이 요구했다.

한국선원관리업협회 조정현 이사는 "산업기능요원만 보더라도 올해 선박관리업계에 배정된 산업기능요원은 734명이었으나 업체들이 181명을 추가 요청했으며 내년에는 1,000명까지 업계의 수요가 예상돼 선원 부족의 일면을 보여주고 있으며, 매일 국적선사들의 선박 발주가 이루어지는 상황에서 이러한 선원 부족현상은 더욱 심화될 것"이라고 강조했다.

조 이사는 또 "대학교 진학영향으로 해양대학교보다 해사고 졸업생들의 승선기피 현상이 더 심할뿐만 아니라 해사고 졸업생들의 자질이 기대에 못 미치고 있으므로 해사고를 전문대학교로 전환해 승선기피를 조금이라도 줄이고, 자질도 높일 수 있게 하는 것이 좋은 것으로 보인다"고 밝혔다.

한편, 한국선원관리업협회는 이번 설문조사를 바탕으로 앞으로 고급 선원 확보 및 해기사 양성인원 확대를 위해 다각도로 그 대책을 강구하고 동시에 외국인 선원의 고용을 늘릴 수 있도록 관련 법규를 개정하는데 역점을 둘 계획이다.

중국, 중국소유 외국적 국제선박 면세등록정책 시행공고

중국기업 소유 해외치적선 자국등록 장려위해 규정제정

중국 교통부는 지난 6월26일 '중국소유 외국적 국제선박의 면세등록정책 시행에 관한 공고'를 발표, 시행에 들어갔다.

중국 정부가 이같은 규정을 마련한 것은 중국해운산업의 건전한 발전과 중국국제선대의 확충 및 선박의 안전관리 강화, 그리고 선원권익의 보호를 위하여 국무원의 허가를 거쳐 현존 선박등록제도를 바탕으로 특안(特案)별 면세정책을 마련하고, 중국기업이 소유한 해외 치적선의 자국등록을 장려하기 위해서이다.

중국 국무원에서 허가한 특안 면세정책과 재정부에서 확정한 시행방안에 따라 시행된 규정의 주요 골자를 보면, 2007년 7월1일부터 2009년 6월31일까지 수입통관 및 등록하는 국제선박에 한하여 수입관세와 부가가치세를 면제한다는 것이다.

주요대상은 지난 2005년 12월31일 이전에 이미 해외에서 등록한 선박으로서 선령은 △유조선과 산적화물제품운송선은 4-12년 △벌크선과 광석운송선은 6-18년 △컨테이너선, 잡화선, 다용도선, 산적시멘트운송선 등은 9-12년으로 제한했다. 이같은 선령기준은 선박의 건조 완공일로부터 2007년 7월1일까지의 시점을 기준으로 하고 있다.

해외치적된 이들 선박을 중국국적으로 이적하려면, △신청서를 비롯하여 △선박등록증서 △선박검사증서 △선급가입(入級)증서를 교통부에 제출해야 한다.

또한, 선박출자인에 관한 서류의 경우 교통부가 신청서류에 대해 1차 심사를 진행한 후, 재정부에

보고하여 최종 심사 확인을 받는다. 한편, 신청인의 계획적이고 편의적인 신청을 위하여 심사기관은 여러 차례에 걸쳐 집중 처리하는 방식을 채택하며, 신청인은 2007년 9월 1일, 2008년 3월1일, 2008년 9월1일, 2009년 3월1일전까지 신청할 수 있다.

이와함께 중국 교통부는 재정부에서 심사확인한 면세수입 선박리스트를 신청인에게 통보하고, 신청인은 해당세관에서 면세통관 수속을 진행한다.

그리고, 선박소유인은 상하이, 텐진, 다롄을 선적항으로 선택해야 하며, '중국선박등록조례' 및 관련규정에 따라 현지 해사국에서 선박등록수속을 진행해야 한다.

특히, 특안 면세등록 선박은 원칙적으로 계속하여 국제운송에 종사함과 더불어 '중국국제해운조례' 제23조 규정에 따라 운영선박 등록수속을 진행해야 하며, 국내운송수요와 선박안전기술상황에 따라 교통부의 승인을 거쳐 국내운송에 종사할 수 있다.

중국선급사는 관련규정에 따라 특안 면세등록선박의 실제상황에 근거하여 수입검수, 법정검사, 선급가입 혹은 선급전이수속을 진행하며, 국제선급협회 회원선급사의 선박에 대해서는 우선적으로 처리한다.

이밖에도 선박소유인, 경영인은 중국법률 및 법규의 관련규정에 따라 선박안전관리와 선원 노동보장 등의 조치를 성실하게 이행하고 선박의 운영안전과 선원의 합법적 권익을 보호하도록 규정하고 있다.