

“해운업 육성의 당위성에 대한 범국민적 공감대 형성에 역할을”

정태순 한국해운협회 회장

한국해사문제연구소 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

아울러 어려운 여건 속에서도 우리나라 해운산업 발전을 위해 지속적인 해운교육과 연구 및 저술 활동, 그리고 해운산업의 중요성에 대한 전파와 함께 바람직한 해운정책 방향을 제시하는 등 해운산업 육성의 당위성에 대한 여론을 선도해오신 해사문제연구소 관계자 여러분들의 노고에 대해서도 깊은 감사와 격려의 말씀을 드립니다.

모두 아시는 바와 같이, 해사문제연구소가 출범한 지난 1971년 우리나라 외항상선대는 100여척, 120여만톤(DWT)으로 해운산업 규모는 그야말로 초라하기 그지 없었습니다.

그러나 해사문제연구소 출범 이후 1978년 2차 오일쇼크에 이어 1985년 해운산업 합리화와 1997년 IMF 외환위기, 2008년 글로벌 금융위기, 2017년 한진해운 파산 등으로 여러 차례의 위기를 맞았으나, 이를 슬기롭게 극복하고 눈부신 성장을 거듭하여 오늘날 외항상선대 1,030척, 7,100만톤(DWT)으로 세계 7위의 해운국으로 도약하였습니다.

우리 해운산업의 이같은 발전은 해운업계의 화합과 단결을 이끌어내고, 해양입국의 원대한 꿈을 실현하기 위한 조타수 역할을 마다하지 않았던 한국해사문제연구소가 있었기에 가능했습니다.

한국해사문제연구소는 지난 1971년 4월 해운산업에 대한 조사·연구, 청소년을 대상으로 한 해양사상 고취 등을 통해 해운산업의 진흥 및 발전에 기여하기 위해 설립된 이후 오늘까지 반세기 동안 우리 해운업계와 생사고락을 같이 하면서 고통을 분담하고, 어려움을 함께 풀어나가는 동반자로서의 역할과 기능을 충실히 수행해왔습니다.

한국해사문제연구소의 활동은 여기에 그치지 않고 앞으로도 우리나라 해사문화를 선도함은 물론 급변하는 세계해운시장 환경변화에 능동적으로 대응할 수 있는 방안을 제시하고, 해운업계의 화합과 결속을 이끌어내는 매개체로서 해운산업 발전에 크게 기여할 것으로 믿어 의심치 않습니다. 이와 더불어 해운산업 육성의 당위성에 대한 범국민적 공감대가 두텁게 형성될 수 있도록 한국해사문제연구소의 주도적인 역할을 기대하며, 이제 장년기에 접어든 한국해사문제연구소의 앞날에 무궁한 발전이 있기를 기원하는 바입니다.

다시 한번 한국해사문제연구소의 창립 50주년을 진심으로 축하드리며, 우리나라 해운산업이 국민적 지지 기반 위에서 다시 한번 힘차게 도약할 수 있는 전기를 마련할 수 있도록 배전의 협조를 당부드립니다.

끝으로 코로나19로 고통받고 있는 우리 모두가 하루속히 코로나 위기를 극복하고 다시 일상으로 돌아갈 수 있기를 간절히 기원합니다.



“우리해운의 위기극복과 세계해운 주도할수 있도록 힘써주길..”

강무현 한국해양소년단연맹 총재

한국해사문제연구소의 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

창립이래 오늘에 이르기까지 50년간 민간연구기관으로서 단계적으로 도약과 성장을 거듭하면서 한국해양발전에 기여한 한국해사문제연구소의 임직원 여러분들에게 아낌 없는 찬사와 격려를 보냅니다.

한국해사문제연구소는 50년이란 반세기 동안 월간지 해양한국을 통하여 우리나라 해운, 항만산업 발전을 위한 다양한 정책 아이디어와 최신 정보를 정확하게 제공하여 국내외 해운산업 발전은 물론, 일반 국민들에게도 다양한 해양 관련 정보를 제공하는 등, 해양에 관한 관심과 이미지 제고에 크게 기여하였을 뿐만 아니라 해운 관련 업무에 종사하는 모든 분들의 든든한 동반자가 되어주었습니다.

특히 한국해사문제연구소는 해운산업의 발전을 위한 조사와 연구는 물론 비해운계 출신자와 승선 경험이 없는 종사자들을 대상으로 하는 해운물류실무의 재교육기관으로 해양인력 양성에도 크게 기여하였습니다.

그간 민간연구기관으로써 50년간 해운산업 발전을 위해 노력해오셨던 것처럼, 명실상부한 우리나라 해운사의 산증인으로서 우리나라 해운이 조기에 위기를 극복하고, 세계 해운을 주도해나갈 수 있도록 그간 쌓아 올린 경험을 바탕으로 끝까지 힘써 주시기 바랍니다.

다시 한번 창립 50주년을 한국해양소년단연맹 전국 단원들과 함께 진심으로 축하드리며, 한국해사문제연구소가 지난 50년의 역사만큼이나 자랑스러운 역사를 앞으로도 계속해 갈 것으로 믿습니다.

월간 해양한국과 함께 한국해사문제연구소의 더 큰 발전을 기원합니다.

감사합니다.



“해사업계의 미래 방향 제시하는 나침반이 되어 주길..”

이형철 한국선급(KR) 회장

한국해사문제연구소의 창사 50주년을 진심으로 축하합니다.

1971년에 설립된 한국해사문제연구소는 대한민국 최초의 해사관련 민간연구소로서 50년간 해운물류 현장을 생생하게 전달하며 대한민국 해사산업의 양적, 질적 향상을 이끌어왔다고 생각합니다.

한국해사문제연구소는 설립 당시의 취지를 잘 유지하면서 급변하는 시대적 환경에도 잘 적응하는 명실공이 대한민국 해사분야의 전문연구소로 계속 발전해 나갈 것이라 확신합니다.

지금 해사업계는 이른바 ‘2D(Decarbonization & Digitalization) 기술’로 일컬어지는 탈탄소, 디지털선박 시대로의 여정 한가운데 있습니다.

한국선급도 급변하는 패러다임에 기술주도권을 확보하고 고객의 요구에 부응하기 위해 EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index)/CII(Carbon Intensity Indicator)와 같은 친환경 규제 대응 기술서비스와 수소·암모니아 등 친환경 연료추진선박 및 자율운항선박에 관한 미래 선박 기술을 개발하기 위해 해사업계와 함께 부단한 노력을 기울이고 있습니다.

무엇보다 이러한 변혁의 시기에 지식의 총아이자 미래를 밝히는 연구소와 언론의 역할은 더욱 중요하다고 생각합니다. 때문에 해사업계의 동반자인 한국해사문제연구가 계속해서 우리 해사업계의 미래 방향을 제시하는 나침반이 되어 주시길 바랍니다.

그간 한국해사문제연구소를 슬기롭게 이끌어주신 박현규 이사장님 이하 연구소 임직원 분들의 노고에 감사드리며, 계속해서 해사인들과 국민들의 사랑과 신뢰를 받는 연구소로 해사클러스터의 중심에 자리해주시길 기원합니다.

감사합니다.



“해기사 관련이슈, ‘해기전승(海技傳承)’에도 집중해주길”

이권희 한국해기사협회 회장

한국해사문제연구소의 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

1971년 민간 연구소로 설립된 한국해사문제연구소는 해운 연구기관이자 해사 정론지 ‘해양한국’을 발행하며 지난 50년간 해운산업의 발전과 그 역사를 함께 해왔습니다.

한국해사문제연구소의 설립자인 故 윤상송 박사님은 해운산업 및 해양문화 창달에 헌신한 공으로 2013년 본 협회 <해기사 명예의 전당>의 헌정 인물로 선정되시기도 하였습니다. 현재는 박현규 이사장님이 윤상송 박사님의 후임으로 연구소의 설립 정신을 이어받아 해사 발전을 위해 헌신하고 계십니다.

해운산업의 태동기, 해운·물류·조선 전반을 아우르며 전인미답(前人未踏)의 길을 개척해온 한국해사문제연구소의 노고에 깊은 감사의 말씀을 전합니다.

한국해사문제연구소는 해운물류 리서치센터로서 연구 활동, 해운정책 및 경영을 위한 컨설팅, 해운물류아카데미 운영 등 연구 및 교육 분야에서 그 역할을 다하고 있습니다.

또한 월간 ‘해양한국’을 발행하며 다양한 의제를 제시해 업계의 앞날을 밝혀주고 있습니다.

대학 시절, 마도로스를 꿈꾸며 ‘해양한국’을 즐겨 읽던 기억이 생생합니다. 전 세계 해운 동향과 각종 해사 지식, 전문가 기고문은 해기사로써 그리고 개인으로서의 성장에 큰 자양분이 되었습니다. 지금까지도 매일 발간되는 ‘해양한국’을 잘 보관해두고 유익하게 읽고 있습니다.

앞으로도 업계 종사자들의 눈과 귀가 되어 유용한 정보를 전해주시길 부탁드립니다.

코로나19의 창궐로 전 세계가 유례없는 변화를 맞고 있습니다. 우리 해운업계도 과거 경험해보지 못한 환경의 변화들을 겪고 있습니다. 한국해사문제연구소의 안목과 통찰로 코로나19 이후 업계가 맞을 뉴노멀(New Normal) 시대를 진단하고 전망한다면, 위기를 기회로 재도약의 길이 열릴 것을 믿어 의심치 않습니다.

더불어 해기사와 관련한 이슈, 특히 ‘해기전승(海技傳承)’에도 집중해주시기를 바랍니다.

향후 10년 후 국적선 승선 해기사의 수는 2,900명 정도로 전망됩니다. 직급별 우리나라 해기사의 분포는 역삼각형으로 변했고 이에 해기사의 수요와 공급 시장 불균형이 심화되고 있습니다. 승선 해기사의 감소 추세가 지속되면 육상 관리 해기 인력을 확보할 수 없어 중국에는 선박과 육상 해사사회의 생태계 붕괴가 우려됩니다.

이에 우리 협회는 해기 단절 방지와 해기 전승을 위해 노·사·정·학과 컨센서스를 이루고 중장기 로드맵을 수립해 활동을 전개하고 있습니다.

우리나라가 해기 인력을 지켜나갈 수 있도록 ‘해양한국’의 많은 관심과 동참을 부탁드립니다.

다시 한번 해기사를 대표해 한국해사문제연구소의 50주년을 축하드립니다. 앞으로도 업계의 든든한 동반자로서 활동 영역을 넓히며 새로운 역사를 써 내려가기를 기원드립니다.

감사합니다.



“해사업계 주춧돌 50년, 그 노고에 감사드립니다”

정태길 전국해상선원노동조합연맹 위원장

한국 해사산업계의 선구자인 한국해사문제연구소의 창사 50주년을 진심으로 축하드립니다!

한국의 해양산업이 토대를 마련해나가는 이른 시절부터 한국해사문제연구소가 펴내는 월간 해양한국을 통해 국내외 해사산업 뉴스는 독자들에게 빠르고 정확한 그리고 풍부한 정보를 전하며 쉽 없이 달려온 대한민국 선원들의 동반자입니다.

국내 최초 최대 선원노동조합 연합단체인 선원노련 역시 75년 역사와 전통을 계승 발전시켜오며 한국해사문제연구소와 함께 성장해왔습니다.

매달 쉽지 않은 여건이었겠지만 해양한국이 전해주는 갖가지 기획과 특집기사, 인터뷰, 세미나 중계, 칼럼, 국내외 뉴스는 눈이 부셨으며 선원들의 정보 축적과 지식 함양의 보고였습니다. 긴 세월 동안, 월간 해양한국이 전해준 알찬 정보와 참신한 소식은 해사산업을 넘어 항만, 물류, 조선 등 연관 산업을 아우르며 명실상부 최상의 위치를 이어오고 있습니다. 또한 한국해사문제연구소가 연구·발행한 각종 연구보고서와 서적, 사전은 학생이 선원이 되고, 선원이 보다 높은 숙련도와 전문성을 지닐 수 있도록 하는 나침반이자 엔진이었습니다.

지금까지 걸어온 50년의 피와 땀으로 기록한 해사산업 전문언론으로서의 위상과 역할에 깊은 감사와 존경을 표합니다. 지금 우리가 겪고 있는 긴 해운경기불황, 침체된 해사산업과 유입인재의 감소, AI로 대표되는 4차산업혁명으로 인한 산업의 대전환 등 또 다른 도전을 마주하고 있습니다. 그러나 50년이란 시간의 축적을 바탕으로 다가올 50년도 능히 헤쳐갈 수 있다고 믿습니다. 한국해사문제연구소가 품은 뜻을 월간 해양한국을 통해 발현하며 더욱더 우리 선원들의 소통과 정보 교류의 장이 되도록 힘써주시길 당부드립니다.

선원노련도 선원의 목소리를 대변하는 역할을 충실히 해온 믿음직한 언론매체인 월간 해양한국과 손을 맞잡고 함께 전진하도록 노력하겠습니다.

오늘이 있기까지 혼신의 노력을 다해오신 한국해사문제연구소 박현규 이사장님과 임직원 여러분께 감사드립니다. 그리고 유용한 정보, 심도 있는 분석으로 뉴스 제작을 위해 최선의 노력을 기울여 오신 월간 해양한국 이인애 편집국장님과 기자분들의 노고를 치하하며 앞으로도 해사업계의 주춧돌로서 한국해사문제연구소의 무궁한 발전과 독자에게 신뢰받는 언론으로 승승장구해나가기길 기원드립니다.

대단히 감사합니다.



“역사와 해안을 가진 민간해사전문연구소, 시대 변화에 맞춰 발 빠른 보도·연구·공유 기대”

조용화 한국도선사협회 회장

전국의 도선사 및 협회·지회 임직원과 함께 ‘한국해사문제연구소(이사장 박현규) 창립 50주년’을 진심으로 축하드립니다!

1971년 창립한 이래 지금까지 국내 해사·해운물류 산업의 각종 현안을 분석하고 다양한 방안을 제시하는 민간연구기관으로 활약해온 한국해사문제연구소는 특히, 1973년부터 해사전문지 ‘해양한국’을 간행하면서 현존하는 다양한 해사매체 가운데서도 손꼽히는 역사를 가진 영향력 있는 매체로서 크게 활약해왔습니다.

기획/포커스/현장중계/지상중계/지구촌해사소식 등 의미 있는 소식을 어느 하나 빼놓지 않고 온전히 담아내기 위한 노력 덕분에, 오늘날 이 책 한권이면 한국해사산업 전반을 이해하는데 무리가 없다는 강한 믿음을 갖게 되었습니다.

이러한 평가는 그 무엇보다도 열정을 갖고 활약해온 한국해사문제연구소 박현규 이사장님을 위시한 임직원 여러분들의 노력 덕분일 것입니다. 그간의 노고에 감사드립니다.

과거 우리 협회는 국내 유일의 도선정보 전달 매체인 ‘도선지’를 창간(1988년)했으며, 박현규 이사장님은 축사를 통해 도선사의 지휘자적 역할에 책임을 다하는 품위 있는 행동과 도선사와 도선제도에 대한 참된 인식 확산을 위한 노력, 그리고 이해관계자에 대한 이해와 경청 등을 요청했습니다.

약 30여년이 지난 지금, 도선발전을 위한 해안 가득한 제언에 우리는 과연 어느 정도 충실했는지 다시금 돌아보며 여전히 더 많은 노력이 필요함을 느낍니다.

앞으로도 항만안전, 항만효율을 드높여 대한민국 해사발전에 도선사가 크게 이바지할 수 있도록 많은 제언을 요청드리며, 도선사 활동에도 많은 관심과 애정 어린 시선을 부탁드립니다.

변화의 속도가 너무나 빠른 요즘, 신속하게 방향성을 모색할 수 있도록 새로운 해사활동에 대한 소개와 연구가 더욱 절실하며, 디지털을 기반으로 출판·교육·연구 등 다양한 방식으로 해사인 전반에 활발하게 공유되어야 의미 있는 결과를 도출할 수 있을 것입니다. 특히 해사업계에 국한되지 않고 다양한 분야와 융합할 수 있도록 해안을 가진 제언이 필요하며, 이러한 시대에 발맞춰 한국해사문제연구소의 역할이 더욱 기대됩니다.

다시 한번, 한국해사문제연구소의 창립 50주년을 진심으로 축하드리며, 해사인의 영원한 동반자로서 앞으로도 늘 함께하기를 바랍니다!

감사합니다.



“해운업 변화와 미래 선도하는 연구단체 자리 지키기를”

임병규 한국해운조합(KSA) 이사장

한국해사문제연구소의 50주년을 진심으로 축하드립니다.

1971년 비영리 사단법인으로 출발하여 반백년 세월을 이르기까지 해사문제연구소는 우리나라 해운산업의 역사를 함께 하며 그 희로애락을 함께 하는 산증인으로 자리매김해왔습니다.

특히 이번 4월호로 통권 571호에 달하는 월간 해양한국은 해사문제연구소의 가장 뜻깊은 업적으로 해운업계의 의견을 대변하는 대표 해사전문지로서 공정하고 객관적인 정보를 부단히 제공해온 바 있습니다.

요즘처럼 정보와 지식수집의 채널이 많지 않던 시절, 해사문제연구소에서 발간하는 해양한국은 국내 독보적인 해사전문지로서 해운실무자들은 물론 현장근무자에게도 많은 영향을 미치며 해운계의 현황과 해상보험, 해상법, 세계해운정보까지 알 수 있는 창구로 역할 해주었습니다.

이처럼 오십년 세월을 한결같이 우리나라 해운업계의 중심에 자리하며 민간연구기관으로서의 역할을 다해온 해사문제연구소에 저희 한국해운조합(KSA) 또한 깊은 감사와 박수를 보내며, 해사문제연구소의 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다. 아울러 짧지 않은 해운산업 격동의 시간 속에서 많은 어려움을 극복하고 해사문제연구소를 이끌어 오신 박현규 이사장님 이하 모든 직원분들께도 존경의 마음을 보냅니다.

앞으로도 해운업계의 다양한 관계자들의 입장을 대변하고 다양한 시각과 목소리를 담아내며, 우리 해운산업의 변화와 더욱 발전적인 미래를 선도하는 연구단체로 자리를 지켜주시길 당부드립니다.

그간 해사문제연구소를 비롯한 많은 해운 가족들의 노력과 관심으로 우리 해운업계는 국가발전을 주도하며 국내 물류의 중심이자 중요 기간산업으로 그 역할을 충실히 해왔습니다.

하지만 코로나19로 인한 경기침체 등의 상황과 함께 해운업계의 현실이 그리 밝지만은 않은 것 또한 사실입니다. 조선·해운업계의 경기 침체, 각종 환경규제 강화 등으로 높아진 선박 운항원가, 내항선의 선원인력 수급문제 등 크고 작은 어려움과 우려는 여전히 계속되고 있습니다.

우리 해운업계에 다시 희망의 싹을 틔우기 위해서는 정부의 정책 및 제도가 뒷받침되어야 하는 것은 물론, 업계의 서로 상반된 입장을 이해하고 서로 간의 간극을 좁혀나가는 소통창구로서의 언론의 역할이 매우 크다고 생각합니다.

앞으로도 해사문제연구소가 우리 해운업계 현장의 여러 이야기들을 널리 알리고 더욱 발전적인 의견을 제시하는 정론직필의 기관이 되기를 바라며, 우리 조합 또한 그 여정을 관심과 애정으로 함께 하겠습니다.

다시 한번 한국해사문제연구소가 지금에 이르기까지 묵묵히 걸어오신 50년길과 어려운 상황 속에서도 사명감으로 자리를 지켜오신 임직원 여러분께 감사의 말씀을 전하며, 앞으로도 꾸준히 성장하는 연구소가 되기를 기원합니다. 감사합니다.



“국제물류산업 발전 기여, 소중하고 유익한 정보제공을”

원제철 한국국제물류협회(KIFFA) 회장

올해 50주년을 맞이하는 귀 연구소 창사를 축하드리며 그동안 물류업계 및 무역업계간 가교로서 업선되고 다양한 정보 제공과 더불어 해운·물류산업 발전의 디딤돌로 그간 우리나라 국제물류산업 발전에 기여하신 노고에 국제물류업계를 대표하여 감사드립니다.

정보와 물류산업이 융합되고 IT를 기반으로 플랫폼을 활용한 글로벌 기업들의 등장으로 물류유통의 새로운 패러다임으로 진입하면서 글로벌 물류시장과 산업은 진일보하였으며, 기존의 전통 운영·거래 방식에서 벗어나 IT기업과 제조기업, 유통기업들의 물류시장 진입이 이미 일상화된 요즘입니다.

새로운 형태의 물류시장과 플랫폼을 구축한 거대 물류기업들이 산업 리더로서 활동하고 있는 요즘, 특히 한국해사문제연구소의 오랜 역사와 정보 취합 및 분석력, 정책 평가와 대안 제시와 같은 역할이 우리나라 물류산업과 기업들에게는 더욱 절실하며, 현장의 목소리를 생생하게 듣고 이를 대다수 업계를 위해 정부에 제시하는 가교 역할을 해운·항공·국제물류업계에 꼭 필요한 것임을 자명합니다.

그러나 지난해 1월부터 전 세계를 잠식한 코로나19 바이러스의 거대한 파급효과는 누구도 예상하지 못한 미증유의 것입니다. 우리나라 GDP 대비 70% 이상이 수출입에 의존할 만큼 절대적인 비중임을 감안하면 특히나 이번 코로나19 바이러스의 팬데믹으로 인해 지난해 우리나라 경제지표들이 모두 큰 폭의 하락을 보였습니다. 다행히 IMF는 올해 전 세계 경제성장률을 5.5%로 예견하고 있고, 우리나라 경제성장률 또한 3.1%로 상향조정해 예측하여 지난해 K-방역과 적극적 정책 대응 등 우리나라의 대응을 높게 평가하고 있습니다.

우리 협회의 2020 FIATA 부산 세계총회 또한 코로나19 확산으로 전 세계 국가의 Lock-down 영향으로 국가간 이동이 전면 금지되어 국제행사 개최가 사실상 어려워졌고, 이를 감안한 FIATA 이사회 결의에 따라 2022년으로 개최년도가 변경되어 앞으로 1년 6개월 남짓 남은 기간동안 성공적 개최를 위해 적극적인 홍보활동이 필요한 시기입니다.

다시 한번 50주년을 맞은 ‘한국해사문제연구소 창사’를 물류업계를 대표하여 진심으로 축하드리며, 앞으로도 소중하고 유익한 정보 제공과 함께 우리 협회의 2022년 FIATA 부산총회의 성공적 개최를 위한 홍보 지원에 많은 협조를 부탁드립니다.



“해운·항만물류업계 나아갈 방향 제시하는 나침판 역할을..”

김종성 (사)한국항만물류협회 회장

한국해사문제연구소 창사 50주년을 진심으로 축하드립니다.

1971년 창사되어 올해로 50주년을 맞은 해사문제연구소는 어려운 여건 속에도 한국 해운·항만물류업계의 동반자적인 기관으로서 우리나라가 세계 최고 수준의 해운·항만물류강국으로 자리매김하는데 큰 역할을 해온 점에 대해 항만물류업계를 대표하여 감사드립니다.

한국해사문제연구소는 그동안 민간연구단체로서 역할과 함께 해운물류교육원을 통해 해운항만 전문인력을 양성해왔으며, 해양수산전문지 월간 해양한국을 결호없이 지금까지 발간해오는 등 해운·항만물류업계 발전에 큰 공헌을 하였습니다.

해운·항만물류업계는 산적되어 있는 문제들로 인해 매년 새로운 도전에 직면해 있지만 전 세계적인 코로나19 사태로 인해 내수부진 및 수출경기 둔화 등의 악재가 겹쳐 그 어느때보다 어려운 시기를 겪고 있습니다. 하지만 각자의 자리에서 맡은 일을 성실히 수행해 나아간다면 곧 이 어려움을 끝내고 희망의 등불을 밝힐 수 있을 것입니다.

이를 위해서 우리 협회에서도 항만하역시장 안정화를 위한 제도개선 추진업무 및 항만물류분야 관련 회원사 애로사항 해소 업무 등을 원활히 수행하여 회원사들의 경영환경이 개선되고 항만물류산업이 국가경제발전의 중요 기간산업으로서 제 역할을 다 할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

한국해사문제연구소의 지난 50년을 돌이켜보면 고(故) 윤상송 박사에 의해 설립되어 해운 및 해운관련 산업의 진흥개발과 운영합리화에 관한 조사연구 등 다양한 연구를 수행하였으며 한국 해운의 오피니언 리더들의 모임인 ‘콤파스’를 1992년 10월 발족시켜 관련업계의 현안에 대한 강연과 논의를 통해 올바른 해운·항만물류 여론 형성에 일조하였습니다.

지난 50년처럼 앞으로도 우리나라 해운·항만물류업계를 위해 한국해사문제연구소가 그 기능과 역할을 확대하고 우리가 나아갈 방향을 제시하는 나침판의 역할을 수행해주시리라 기대합니다.

다시 한번 창사 50주년을 진심으로 축하드리며 한국해사문제연구소의 무궁한 발전을 기원합니다.

감사합니다.



“대리점 종사자들의 코로나19 백신 우선접종에 역할을..”

이재훈 한국국제해운대리점협회 회장

전 세계가 코로나19 팬데믹의 파고를 맞아가며 대항하고 있는 어려운 시기에 창립 50주년(4월 1일)을 맞이한 한국해사문제연구소에 우리 협회 회원사와 함께 진심으로 축하 인사를 드리며, 무궁한 발전을 기원합니다.

코로나19 중앙재난안전대책본부는 코로나19 3차 유행이 끈질기게 이어지는 가운데, 재확산을 걱정해야 할 정도로 여러 지표가 좋지 못하여 현재의 불씨를 끄지 못하면 4차 유행이 현실화될 수 있다고 경고하고 있습니다. 이러한 가운데 어려운 백신개발과 접종이 시작되어 예전의 일상을 되찾을 수 있다는 기대감을 가져보지만 코로나19는 현재 진행형이고 많은 사회적 변화를 가져왔습니다. 코로나19가 장기화되면서 겪는 우울감과 무기력이라는 ‘코로나 블루’에 시달리고 있으며, 언택트를 넘어 온라인을 통해 외부 활동을 이어가는 온택트라는 시대의 흐름 속에 놓여있습니다. 우리나라 최초의 해사관련 민간연구소로 창립된 지 50년이라는 세월, 수많은 연구원님들이 국내외 물류의 중추기능으로 해운업 발전에 이바지했다고 생각하니 감회가 깊습니다.



돌이켜 생각해보면 우리나라의 산업화가 태동될 때, 컨테이너정기선으로 화물을 수송하기 시작될 무렵 민간해사연구소로서 해운, 항만, 물류, 조선 등 해사산업 전반에 관한 연구와 조사, 분석을 통하여 해운발전에 선구적인 역할을 담당함은 우리나라가 세계 해양강국으로 설 수 있는 초석을 다지는데 크게 기여하였다고 생각합니다. 특히 1973년도에는 해운전문지 ‘해양한국’을 창간하여 해운물류현장을 생동감 있게 다양한 정보를 제공해주며, 심도 있는 분석을 통하여 이용자들에게 방향을 제시하는 등 해운업계의 애로사항을 풀어주고, 국민들에게 해운의 중요성을 일깨워줌으로써 항해하는 선박의 나침반 역할을 감당하였다고 볼 수 있습니다. 또한 2005년도에는 해운물류교육원을 설립하여 해운물류업계의 우수한 전문 인력을 양성하는 계기가 되었으며, 각종 세미나와 해운종사자들의 승선견학을 통해 해운항만의 견문을 넓히는 기회를 제공하여 글로벌 시대에 맞는 해운물류 인재양성에 크게 기여하였다고 생각합니다.

지난해 창립 50주년을 맞이한 우리 협회는 코로나19라는 엄중한 상황에서 그동안의 발자취를 돌아보고자 한국국제해운대리점 50년사를 발간하여 어려웠던 해운업 역사를 초창기부터 살펴보고 국제해운대리점들이 담당했던 역할들을 정리했습니다. 우리 협회만 보더라도 정부의 규제완화 이후 실패파악 등 사후관리 부재, 유럽독점금지법 시행 후 운임·수수료 담합행위 금지 등의 사유로 협회 활동이 많은 제한을 받고 위축되어가고 있습니다. 협회가 정부와 회원사 간의 가교 역할을 감당함으로써 업계의 시장질서가 확립되고 공정하고 선의의 경쟁을 통해 업계 모두가 건전한 발전을 이루어 나갈 수 있도록 해운관련업계의 비정상적인 관행과 제도 관련규정들이 원칙대로 지켜지고 있는지 살펴보고 도와주시기를 바랍니다.

여기에 정기선사들의 공동행위를 공정거래위원회가 ‘독점규제 및 공정거래에 관한 법률’ 위반여부 조사를 하고, 수출기업을 지원하기 위해 항만의 혼잡 해소와 컨테이너 부족 해결, 임시선박 투입 등으로 선박 공간 확보를 위해 노력하고 있지만 ‘외항운송사업자 운임 및 요금의 공표 등에 관한 규정’의 공표한 운임이 10분의 1을 초과하여 변경되는 경우 15일 전에 공표하여야 한다는 규정으로 한국화주들의 더 많은 선박 요청에도 즉각적인 대응에 많은 어려움을 겪고 있으며, 단순히 터미널을 경유하는 환적화물에 안전운임을 적용하여 선사들의 운임 부담을 가중시킴에도 대처를 못하고 있습니다.

한국해사산업계와 50년 역사를 함께 해온 한국해사문제연구소가 앞으로도 우리 협회의 업무에도 많은 관심과 배려를 통한 상호 발전을 기할 수 있도록 부탁드립니다. 민간연구소로서 해운, 물류, 항만 등 해운업계의 발전 도모는 물론 최근 코로나19와 관련 국제여객선, 선원 교대 등의 문제에도 적극적인 관심과 우리 협회를 비롯하여 해운업계에서 주장하는 항만하역업 및 대리점 종사자들의 우선 백신 접종에 대해서도 역할을 부탁드립니다.

해사관련 민간연구소로서 해운, 물류, 항만 등에서 간간 쌓아올린 경륜과 정보, 연구실적을 바탕으로 더욱 더 큰 발전을 기원하며, 다시 한번 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

“소외돼있는 부정기분야 발전으로 한국해운 도약에 역할을”

염정호 한국해운중개업협회 회장

한국해사산업계와 역사를 함께해온 한국해사문제연구소가 창사 50주년을 맞이하게 되는데 대하여 진심으로 축하드립니다. 창사 50주년이라 함은 쉽게 말할 수도 있겠지만, 하루하루의 지나간 시간을 되돌아보면 쏟아온 열정과 노고없이 이루어질 수 없었을 것입니다. 한국해사산업계가 어려움을 헤쳐나가고 번창하는데 귀사는 한국해사산업계의 동반자로서 많은 노고와 역할을 하셨습니다.

한국해사문제연구소 설립 이후 해운산업의 호황기도 있었지만 몇 차례의 세계 경기 침체로 인한 해운해사산업은 어려움을 경험하였습니다.

이러한 위기를 극복하기 위한 1984년 한국해운산업 합리화 그리고 최근 금융위기로 인한 10년이 넘게 지속된 해운경기 침체 등으로 인하여 한국해운산업이 위기에 처하였을 때마다 한국해사문제연구소와 해양한국은 해운산업의 대변자로서 그리고 해결사로서의 역할에 최선을 다하여 준 데 감사드립니다.

해운산업은 크게 컨테이너 화물의 운송에 주력하는 정기선 분야와 철광석, 석탄, 원유 등의 전략화물 운송과 용대선을 하는 부정기 분야로 나눌 수 있습니다. 다행하게도 최근 정기선 분야는 운임의 상승으로 나름대로 불황의 늪에서 벗어난 것으로 보이나 부정기선 분야는 아직도 어려움에 처하여있습니다.

우리나라의 부정기선 용선영업의 시작은 1970년 이전에 활발하지는 않아도 소형선 위주로 용선영업의 흔적이 보이기는 하지만 1970년대에 와서 이루어진 것으로 보입니다. 그 근간이 되는 화물로는 포항제철 그리고 한국전력이 수입하는 철광석과 석탄, 이외에 일본 종합상사 그리고 프랑스 LDC 등의 곡물, 중동으로 수출되는 포스코 철강제품 그리고 한국으로 수입되는 철강스크랩 등의 화물을 운송하기 위하여 선박을 용선한 것으로부터 용선영업이 시작되었습니다.

1980년에 들어 순수한 의미의 용선영업이 시작되었고 1980년 후반 1990년대 초반에 선박을 1년이상 장기용선하는 용선영업이 본격적으로 시작되었습니다.

2008년도 기준 해운업을 통한 외화가득액은 \$367억으로, 조선 \$431억, 석유제품 \$376억, 기계 \$373억에 이어 4위에 위치하였습니다. 2003~2008년 해운 호황시 해



운산업이 한국 외화가득 산업 순위에서 5위 이내에 들어있었던 큰 이유는 부정기 영업의 활성화였습니다.

외화가득 산업 4위까지 기록한 해운업에서 용선영업을 도외시해서는 안될 것입니다. 세계 용선시장은 완전경쟁시장으로 우수한 인적자원이 있으면 활성화시킬 가치가 있는 분야입니다.

우리나라 해운업의 발전도 단지 우리나라 기존 수입되고 수출되는 물량만을 근간으로 하는 것은 아닙니다. 우리나라 물동량은 물론 전 세계에서 삼국간 운송되는 주요 제철소, 전력회사 그리고 곡물업자 등의 화물을 국내선주가 운송을 하면서 우리나라 해운업의 발전을 도모할 수 있습니다.

예를 들어 브라질에서 선적하여 중국에서 양하하는 3국간 운송 전용선 계약을 국내선사가 운송함으로써 해운업을 발전시킬 수 있습니다. 3국간 화물의 운송을 국내선사가 수행하면서 우리나라 조선소에서 선박을 건조하고 국내 금융을 이용하고, 한국선급에 가입하고, 국내 보험회사에 가입하는 등 용선을 통하여 부정기영업을 활성화 함으로써 한국해운산업이 발전될 수 있다고 확신합니다.

금융위기로 해운업이 침체되기 이전에 한국은행 2008년 기업경영분석 자료에 의하면 그 당시 외화 획득의 주요 역할을 담당했던 국내선사가 사라졌거나 해운전문 경영인이 아닌 PEF로의 소유권 이전 등으로 현재 부정기 선박의 확보 및 용선영업에 대한 국내선사의 관심도가 떨어져 있어 훌륭한 해운인력 자원을 보유하고 있는 한국해운이 도약할 수 있는 부정기 분야가 소외되어 있는 현실입니다.

한국해사문제연구소가 이제까지 반세기 동안 한국해운의 위기극복과 발전에 훌륭한 역할을 해왔듯이 앞으로도 계속하여 한국해운 정기선 분야는 물론 현재 소외되어 있는 부정기 분야가 발전하여 한국해운이 도약할 수 있도록 역할을 하여줄 것을 기대합니다.

이제까지의 발전을 기반으로 앞으로 더욱 번영할 것을 믿어마지않으며, 다시 한번 한국해사문제연구소의 창사 50주년을 축하드립니다.

“변함없이 해운·물류업계의 동반자로 큰 힘 되어주길”

장영태 한국해양수산개발원(KMI) 원장

‘한국해사문제연구소’의 창사 50주년을 진심으로 축하드립니다.

1971년 해운이 어려웠던 시기에 창립한 귀사는 ‘월간 해양한국’을 창간하여 해운물류 현장의 목소리를 대변하였으며, 해운물류전문인력 양성사업 등 업계가 필요로 하는 일을 도맡아 하는 등 해사산업계의 동반자 역할을 충실히 해주셨습니다.

지난 몇 년간 우리 해운업계에는 글로벌 금융위기, 한진해운 파산과 같은 수많은 위기와 역경을 이겨내 왔습니다.

하지만 전 세계를 휩쓴 코로나19 팬데믹은 전례없는 국경 봉쇄조치와 세계적인 경제활동 침체를 가져왔습니다. 세계 교역량은 전년 대비 9.6% 감소하였고, 세계 경제성장률은 -3.5%로 급락하는 등 작년은 1930년대 대공황기에 비견되는 한 해였다고 생각합니다.

그러나 우리 정부와 해운물류업계는 해운재건의 본격화와 함께, 5G 지능형 항만 구축, 친환경 선박 수주 우위 확보, 자율운항선박 기술 개발 등 해운물류·항만 산업의 경쟁력을 강화하는 등 위기 속에서 새로운 미래를 준비하기 위한 치열한 노력을 계속 해왔습니다.

이에 HMM사는 10년 만의 첫 연간흑자를 달성하였고, 조선 수주량은 3년 연속 세계 1위 자리를 굳건히 지키는 등 국가 기간산업인 해운조선업은 다시 한번 우리나라 경제를 지켜주었습니다.

우리 한국해양수산개발원도 국내 유일의 해양수산 싱크탱크로서 항만 인프라를 강화하고 해상물류망 스마트화를 촉진하기 위한 전략을 마련하겠습니다.

또한 친환경 스마트 항만(Eco-Smart Port) 달성을 위한 전략 및 기반 마련에 힘쓰는 등 새로운 도전을 준비하도록 하겠습니다.

귀사가 제공하는 다양하고 시의적절한 정보와 현장의 목소리는 현재 최전방에서 어려움을 겪고 있는 업계에 큰 힘이 될 것입니다. 앞으로도 변함없이 해운·물류업계의 동반자로서 큰 힘이 되어 주시길 바랍니다. 다시 한번 창사 50주년을 축하드리며, 임직원분들의 노고와 헌신에 감사의 말씀을 전합니다.



“특유의 네트워크 활용해 세계해사사회와 연계 더욱 강화하길”

오오야마 타카아키 일본해사신문 회장

한국해사문제연구소 설립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

한국해사문제연구소는 연구·교육·출판 활동을 통해 해양 경제의 건전한 발전을 위하여 노력해 오늘날의 번영에 큰 역할을 하셨습니다.

특히 국가의 테두리를 넘어 한일협력 사업에 적극적으로 노력해 일본의 각 방면에서 높은 평가를 얻고 있습니다. 이는 전적으로 존경하는 박현규 이사장을 비롯한 연구소 임직원 여러분의 오랜 세월에 걸친 노력의 산물이라고 생각하며, 경의를 표합니다.

일본해사신문은 1942년 일본정부 외곽 단체의 기관지로 창간되었다가 1946년에 민간기업인 일본 해사신문사가 발행하는 종합 물류일간지로 새로 출범을 했습니다.

이후 70여년에 걸쳐 해운을 비롯한 해양 산업 및 육해공 물류 산업에 관련된 최신 동향에 대해 공정·신속·정확한 뉴스 보도를 위해 노력함과 동시에 해양과 물류 산업이 안고 있는 과제와 향후 전망에 대해 적시에 적절한 분석·해설 기사를 게재하는 등 시대를 앞서가는 보도와 논평 활동을 통해 산업 활동과 국민 생활의 발전에 기여해 왔습니다.

일본 최대의 발행 부수를 자랑하는 종합 물류일간지(일본신문협회 회원)로 외항·내항해운, 물류, 조선·해양, 항만, 창고, 화주, 금융·보험, 크루즈 각 기업, 관계 관공서·단체, 교육·연구 기관 등 다양한 독자로부터 지지를 얻고 있으며, 해양 물류 산업의 퀄리티 페이퍼로 평가받고 있습니다.

한국과 일본의 교류의 역사는 고대로 거슬러 올라갑니다. 일본해사신문과 한국해사문제연구소는 서울과 도쿄를 왕래하면서 해양 분야의 국제 협력을 진흥하기 위해 ‘한일해양 포럼’을 공동으로 개최해왔습니다.

글로벌 팬데믹으로 세계를 잇는 해양 분야의 국제 협력은 새로운 도전에 직면하고 있습니다. 앞으로 한일 양국을 넘어 더 큰 차원의 국제 협력의 틀을 만들어 갈 필요가 있다고 생각합니다.

마지막으로 50주년을 계기로 한국해사문제연구소 여러분이 특유의 강력한 네트워크를 활용하여 일본을 비롯한 세계해사사회와의 연계를 더욱 강화하고, 기존보다도 활발한 사업 활동을 전개할 것을 진심으로 기대하고 있습니다.



“정부출연연구기관과 ‘다른 시선’의 정책제언·개발하는 연구기관으로..”

한종길 한국해운항만학술단체연합회(KASPS) 회장

존경하는 박현규 이사장님, 그리고 강영민 전무님을 비롯한 한국해사문제연구소 임직원 여러분, 한국해운항만학술단체총연합회(KASPS) 회원들과 더불어 한국해사문제연구소 창립 50주년을 진심으로 축하합니다.

한국해사문제연구소는 1971년 고 윤상송박사님의 해안에 따라 설립되고 박현규 현 이사장님의 지도아래, 해운산업합리화와 세계금융위기 같은 격동기에 그 누구도 해운 산업을 돌보기 어렵던 시기에 우리나라에 민간해사문제연구기관이라는 새로운 영역을 개척하며 당당하게 출발하였습니다. 지난 50년 동안 주변부 해운국가에서 세계 10대 해운국으로 발전한 대한민국 해운 옆에는 항상 한국해사문제연구소가 있었습니다. 이 모든 것은 오직 나라의 장래를 걱정하고 해운업을 통한 보국이라는 일념이 없었다면 쌓아 올리지 못했을 금자탑일 것입니다. 특히 월간 해양한국은 40년 이상의 기간 동안 해운, 항만, 조선, 법규 등 관련분야에서 심층보도를 통해 우리나라의 해운관련 정론형성을 선도해왔습니다.

우리 한국해운항만학술단체연합회는 해운항만 관련 학술단체를 유기적으로 연합해 해운항만산업 분야의 발전을 도모할 목적으로 지난해 4월 4일 해수부 해운정책과 산하 사단법인으로 인가받았고, 한국해운물류학회, 한국항만경제학회, 한국국제상학회, 한국해사법학회 등 10개 학회가 참여하고 있으며, 해운항만 정책 건의, 해운항만 정책과 산업에 대한 학회 등의 육성·지원과 관련한 조사연구 등을 주요 사업으로 하고 있습니다.

또한 최근에는 글로벌 팬데믹 하에서 해운항만분야를 학술적인 차원에서 대변하기 위해 국제학술대회를 개최하는 등 역할을 확대해나가고 있습니다. 앞으로도 해운항만산업의 건전한 발전을 위한 열린 소통과 상생 협력 등을 통해 소속학회가 일심동체가 되어 나아가겠습니다.

한국해사문제연구소에 앞으로 50년을 위해 바라는 것은 정부출연연구기관과는 ‘다른 시선’입니다. 해양한국 출판부문과 교육연수부문에 비하여 연구부문은 상대적으로 부족했다고 생각합니다. 장기적이고 객관적인 입장에서 해운항만산업의 발전을 위한 정책제언, 산업계의 입장에 선 정책개발 등을 할 수 있는 연구기관으로 업그레이드될 수 있도록 가일층 노력하여 주실 것을 기대합니다.

다시 한번 한국해사문제연구소 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.



“해사산업의 발전을 위한 이정표 역할을 주도하길..”

최용석 한국해운물류학회 회장

한국해사문제연구소 창립 50주년을 축하하면서 우리나라 해사산업을 되돌아보면, 우리나라는 지난 50여년간 사회적 및 제도적 변화를 겪으면서 과거와 현재의 해사산업은 많은 변화를 경험하였고 지금의 우리나라 해사산업 변화상을 보면서 미래 우리나라의 진취적인 모습을 그리게 됩니다.

지금은 전 세계적으로 코로나19의 유행에 따른 감염확산으로 인류가 살아가는 모든 분야에 있어서 엄청난 일상의 변화를 가져왔습니다. 인류가 직면한 코로나시대에 어떻게 살아가야 하는가의 문제는 이제 우리만의 문제가 아니라 새로운 미래를 살아갈 후손에게도 큰 과제를 남기고 있습니다.

삼면이 바다인 우리나라는 세계 5대 해양강국을 목표로 해사산업을 부흥시키고 지원하기 위한 체질 개선이 지속적으로 필요합니다. 세계 경제가 변동되거나 국내 경제환경이 불안정적일 때일수록 정부에서 주도적으로 기술개발 투자 확대와 정책적인 지원이 절실히 필요하다고 강조하고 있습니다.

해사산업의 경쟁력 확보가 강조되는 시점마다 미래를 선도하는 정책적 방향 제시가 필요하고 경제적 파급효과에 대한 분석결과의 제안이 요구됩니다. 이러한 정책연구 및 정보의 결과를 바탕으로 우리는 새로운 정부정책의 개발 및 관련 연관산업의 발전을 수차례 경험하였습니다. 이에 지난 50년간 한국해사문제연구소는 해사산업의 발전을 위한 이정표 역할을 해왔으며, 향후에도 그 역할을 주도할 것입니다.

글로벌 팬데믹이 뉴노멀로 자리하는 온택트 시대이지만 우리나라 해사산업의 새로운 도전은 해양한국과 함께하며, 4차산업혁명 시대를 선도하는 미래지향적인 패러다임 제시를 해 나갈 수 있도록 열심히 응원하겠습니다.

감사합니다.



“국외 해운연구소와 교류로 외연 확장, 한국해사산업 세계로 전파에 역할을..”

손점열 한국해법학회 회장

맥킨지는 2020년 기준 기업의 평균수명을 10년 수준으로 예상한다고 합니다. 한국 해사문제연구소를 기업의 잣대로 견줄 수는 없지만, 반세기를 맞은 한국해사문제연구소에는 뭔가 남다른 것이 있을 것으로 생각합니다.

우선, 해양산업전문지 ‘해양한국’이 떠오른다.

1970년대 초 국내 최초의 해운물류전문지로 출발한 해양한국! 그 역사가 한국해사문제연구소의 나이와 비슷하다고 하니 가히 그간 연구소와 동고동락을 함께 했다고 할 수 있겠습니다.

50여 년의 역사를 향해 향해 중인 해양한국! 작금에도 읽을 거리로 가득합니다. 인사동정이나 소식란을 통해 한달 동안의 해상사(海上事)를 빠짐없이 확인시켜 줍니다. 그런가 하면, FOCUS, 현장중계, 포럼 등을 통해 해사기술, 해사법률과 국제조약의 흐름, 환경분야나 새롭게 회자되는 이슈 등 산업 전체의 흐름을 발빠르게 전해주고 대응책까지 안내합니다. 특히, 연재물인 해양사고재결이나 해사판례연구, 기고문 등 깊이 있는 논단은 업계 실무진에게 일정 교과서 역할을 하기에 부족함이 없습니다.

개인적으로도 해양한국과 필자는 인연이 있습니다. 바다 한가운데서 만나는 해양한국의 진가는 바다 생활을 경험한 뱃사람만 알 수 있습니다. 바다 위 종합소식지인 해양한국은 당시 해운인을 꿈꾸고 있었던 필자에게 그야말로 가뭄의 단비였습니다. 이러한 인연으로 필자는 짧은 바다생활을 뒤로하고 해운회사 육상근무를 시작하게 되었고, 우연의 일치인지는 모르나 법무·보험 분야를 오랫동안 맡은 바 있습니다. 말하자면, 해양한국은 훗날 필자로 하여금 새롭게 법학공부를 시작하게 만든 하나의 원인(遠因)으로 치부합니다.

이뿐 아니라, 해사산업의 종합정보지로 자리매김한 해운편람과 PORT TARIFF 그리고 발간되는 각종 전문서적은 해양한국과 함께 한국해사산업의 발전에 큰 기동 역할을 톡톡히 해내고 있습니다.

다음으로 해운물류교육원에서 이루어지는 해운물류와 선박금융의 평생교육 프로그램을 손꼽을 수 있을 것입니다. 요즘은 코로나 19 사태로 교육환경이 이전과 같지 못하겠지만, 이를 통해 배출된 전문인력은 미래의 한국해사산업을 이끌어갈 주역으로 자리매김할 것임에 틀림이 없습니다.

콤포스클럽 운영도 한국해사문제연구소의 유별난 자랑거리의 하나입니다. 해사산업



전반의 주제에 대해 전문 강연과 좌객들의 깊이 있는 토론을 통해 건설한 해운여론을 형성하고 해운정책의 기초를 제시하고 있는 싱크탱크입니다.

특히 원로 해운인의 연륜에서 나오는 경험과 지식은 필자 같은 후배 해운인에게는 경외감마저 들게 합니다. 콤팩스 회합을 강제로 중단시킨 코로나19가 야속하지만 속히 재개되기를 손꼽아 봅니다.

끝으로, 해사산업의 선각자 박현규 이사장님을 빼고는 한국해사문제연구소를 논할 수 없을 것입니다.

선생님은 일찍부터 해상법에 대한 학구열로 가득 차 있었고 승선 생활 중에서도 ‘상법전(해상) 심의에 대한 제언’을 당시 해상법개정위원회에 보내 해상법학자를 놀라게 했다고 합니다. 이러한 선생님의 열정과 열심이 한국해사문제연구소의 탄생을 가져왔고, 상수(上壽) 가까운 오늘날까지도 여전히 활동을 멈추지 않고 계십니다.

또한 선생님은 1978년 한국해법학회의 창립발기인의 한 분으로 학회의 태동에 지대한 영향을 끼치셨고 40여 년 학회 역사의 산증인이십니다. 어찌 보면 지난해 수상하신 금탑산업훈장은 이사장님의 이러한 공적에 비하면 만사지탄이리라.

학자들은 장수기업의 조건으로 미래를 선도할 기술력의 보유가 으뜸이라고 합니다.

50년의 유구한 역사를 자랑하는 한국해사문제연구소는 앞으로도 한국해사산업의 미래를 선도하는 으뜸 연구소가 될 것으로 믿어 의심치 않습니다.

연구소의 얼굴 격인 해양한국이 시의성을 확보하면서도 전문성을 좀 더 보태어 깊이를 더하면 어떨까 하고 감히 제언해 봅니다. 이를 위해 한국해법학회 등 학술단체의 학술발표회의 현장을 중계하거나, 우수 논문을 간추려서 알기 쉽게 독자들에게 제공하는 것도 한 방법이라고 생각합니다. 아울러 50년의 역사와 업적을 발판으로 국외 해운연구소와 활발한 교류를 통해 외연을 확장하고 한국해사산업을 세계로 전파할 수 있다면 이 또한 의미 있는 한 걸음이 되지 않을까 생각합니다.

한편, 코로나19 사태로 미래 교육환경도 많이 달라질 것으로 생각됩니다. 시대의 흐름에 부합하는 교육의 장으로 거듭나게 되면, 해운물류교육원은 여전히 해운전문인 양성의 산실로의 위치가 더욱 공고해질 것으로 확신합니다.

해양한국의 실현을 위해 분주히 달려온 한국해사문제연구소! 또 다른 50년을 위해 큰 응원과 박수를 보냅니다.

“70-80년대와 같이 연구기능 다시 부활되기를..”

김인현 고려대 법학전문대학원 교수(선장)

한국해사문제연구소는 우리나라 해운업의 발달과 함께해온 연구기관입니다. 연구소는 연구기능과 해양한국의 발간배포 기능을 가지고 있습니다. 한국해운의 선각자이신 윤상송 박사님이 사재를 털어서 재단법인을 만들었고 그 재단이 여러 사람의 도움을 받아 번창했습니다.

저는 한국해양대학에 입학한 1978년 선배들로부터 한국해양대학교에 설치되는 학생들이 운영하는 해사문제연구회에 가입하라는 권유를 받았습니다. 그때 선배들은 서울에 윤상송 박사라는 분이 해사문제연구소를 만들었고, 해양대학생들도 해사문제연구회를 만들어 연구를 하자는 취지에서 이런 모임을 만든다는 것이었습니다. 저는 법률팀에 들어가서 1년을 활동했습니다.

그 후 1982년부터 승선하여 선박에 한호의 결호도 없이 비치되어있는 해양한국을 보았습니다. 학교에서 배우지 못한 실무의 내용들이 해양한국 안에 즐비했습니다. 정기선 운항, P&I보험 등에 대한 글들이 아직도 깊은 인상에 남습니다. 해양한국의 존재를 알게 된 나는 언제 그들 필자와 같이 나의 글을 실을 수 있을까 생각해보기도 했습니다. 저는 그런 기회를 잡는 것은 불가능한 줄 알았습니다.

그런데 난데없이 해난사고를 당한 저는 선장을 그만두고 법학공부를 해서 저와 같은 불행한 사람을 도와주기 위하여 고려대 대학원 법학과 석사과정에 들어와서 공부를 시작했습니다. 해난사고의 충격에서 벗어나지 못한 저는 좀 더 당당해지고 싶었습니다. 책임을 맡았던 선박과 화물을 모두 바다에 버리고 온 선장으로서의 항해를 완성하지 못한 점이 부끄러웠습니다. 고려대 일반대학원에 입학한 다음 저는 정신을 차리고 이제는 당당하게 살고 싶었습니다.

한가지 아이디어가 생각났습니다. 선장의 국제소송체험기를 발표하자고 생각했습니다. 1994년 여름이었습니다. 해사문제연구소에서 발간하는 해양한국에 글을 발표했습니다. 사고의 경위와 대학원에 진학한 이유를 기술하게 되었습니다. 이제 제가 사고를 당한 선장이라는 것을 해운계가 다 알게 되었으니 그렇게 부끄럽게 생각하여 소극적인 생활을 할 필요가 없다고 생각한 나는 이를 계기로 자신감을 회복하게 되었습니다. 이렇게 저와 해양한국과의 첫 만남은 극적인 효과를 가져왔습니다.

그 후 특별한 기회가 저에게 왔습니다. 해사문제연구소에서 발간하는 해운물류 큰사전을 만드는 데에 법률분야에 필자로 초빙되었습니다. 그래서 4년에 걸쳐서 여름방학과 겨울방학에 해사문제연구소에서 수배하는 강원도 평창에서 합숙을 1주일 정도하면



서 큰 사전을 발간하게 된 것입니다. 이 과정에서 이준수 학장님, 배병태 교수님, 허일 교수님, 민성규 교수님, 최재수 교수님, 오세영 교수님, 이원철 전무님 등 기라성같은 선배님들로부터 해운, 항해, 해상법, 물류에 대하여 배우게 되었습니다. 초학자인 저에게는 학자로서 제대로 성장할 좋은 기회가 되었던 것입니다. 그 기회를 해사문제연구소가 제공한 것입니다.

그 후 저는 해양한국과 친구와 같은 사이가 되었습니다. 기회가 닿을 때마다 해양한국에 글을 발표했습니다. 100여편의 논문을 해양한국에 기고했습니다.

1999년 목포해양대학에 교수로 간 다음에 저는 본격적으로 한국해법학회 활동을 시작하게 되었습니다. 한국해법학회는 사무소를 해사문제연구소에 두고 있었습니다. 학회는 모임을 학회사무소인 보승빌딩 10층에 있는 해사문제연구소에서 열었습니다. 2000년대 배병태 박사님, 임동철 교수님, 박길준 교수님, 채이식 교수님, 유록상 변호사님, 최준선 교수님, 정병석 변호사님, 최종현 변호사님, 정완용 교수님 등 학회의 원로들과 회의를 하던 기억들이 눈에 선합니다. 그런 자리를 해사문제연구소가 제공한 것입니다.

선각자 윤상송 박사님의 유지를 받들어 해사문제연구소는 지난 50년간 크게 성장하여 한국해운산업에 없어서는 아니될 동반자가 되었습니다. 특히 월간지 해양한국을 한호의 결호도 없이 발간한 점은 높이 평가되어야 합니다.

그렇지만, 아쉬운 점도 있습니다. 1970년대와 1980년대까지만 해도 해사문제연구소는 해운산업에 대한 깊이 있는 연구를 통하여 해운산업의 길잡이 역할을 했습니다. 해운산업연구원이 1984년 발족된 이후로 연구기관으로서의 해사문제연구소의 기능은 점차 쇠퇴하여왔습니다. 해운산업연구원은 KMI로 발전되어오면서 연구기능을 충실히 수행하고 있습니다. 그렇다고 하여 해사문제연구소의 연구기능이 더 이상 필요없어진 것은 아닙니다. KMI는 국책 연구기관이지만 해사문제연구소는 민간연구기관입니다. 민간이 탄력적으로 해야 할 연구도 많은 것입니다. 더구나 KMI는 부산에 소재하고 해사문제연구소는 서울에 소재하고 있기 때문에 그 역할이 충분히 있다고 저는 생각합니다.

창립 50주년을 맞이하는 해사문제연구소에 축하의 말씀을 드리면서 연구기능도 다시 부활시키길 바랍니다. 창립자 윤상송 박사를 비롯하여 2대 이사장으로 연구소를 이끌어오신 박현규 이사장님이하 강영민 전무님, 이인에 국장님, 김해두 이사님을 비롯한 관련자들에게 깊은 감사의 말씀을 전합니다. 해사문제연구소는 자체인력으로만으로는 기능할 수 없는 것이니 저도 필자로서 혹은 연구자로서 해사문제연구소의 사업에 충실히 노력할 것을 다짐해봅니다.

“변화하는 해운시장에서 맞춰 세밀한 선원정책 마련돼야”

박성현 목포해양대학교 총장

한국해사산업계의 성장과 발전에 앞장서고 있는 한국해사문제연구소의 창사 50주년을 애독자의 한사람으로서 그리고 목포해양대학교 전 구성원을 대표하여 진심으로 축하드립니다.

한국해사문제연구소는 해사언론을 선도하는 해양한국의 국제화 및 해운정보 제공을 위해 노력하고 있으며, 또한 해양물류 리서치센터로서 연구부분, 해운물류교육, 전문인력의 양성을 위해 노력하고 있음을 해양인이라면 누구나 알고 있을 것입니다.

다도해의 푸른 바다와 해양 노을을 품고 있는 아름다운 항구도시 목포에 개나리와 벚꽃이 만개하는 즈음인 4월 1일이면 한국해사문제연구소가 문을 연지도 50년이 되는 뜻깊은 날입니다.

한국해사산업계와 50년 역사를 같이하며 한국 해운경제 및 현안과제에 대하여 정책 및 기획기사 등을 통하여 모든 해사인들에게 생생한 정보를 제공하는 ‘해양한국’의 노력으로 한국해사산업계가 더욱 성장할 수 있었습니다.

목포해양대학교는 목포에 소재하는 유일한 4년제 국립대학으로 전국 국·공립대학교 취업률 전국 1위를 3년 연속 유지하고 있는 해양인력의 보고로 자리매김하고 있습니다. 학령 인구감소에 따른 대학의 위기와 4차산업혁명 대응을 위한 대학교육의 변화가 요구되는 현 시점에서 ‘글로벌 해양IN(人) 특성화 대학’을 교육 목표로 맞춤형 인재양성을 통한 취업이 잘되는 대학, 해외 유학생 유치 및 영어캠프 등의 다양한 프로그램 및 사업 추진을 통해 국제적인 해양대학으로서 작지만 강한 대학으로 도약하고 있습니다.

현재 한국 해운은 한진해운의 파산 및 전 세계 해운·조선산업의 불황, 코로나라는 팬데믹으로 크나큰 어려움을 겪고 있습니다. 삼면이 바다로 둘러싸인 지리적 영향으로 해운물류, 산업의 중요성은 날로 커지고 있지만 아직도 글로벌 경제불황으로 인한 해운산업의 재건은 어려움에 처해있습니다. 대형 선사를 중심으로 지난해 기대 이상의 호실적을 기록하고는 있지만 아시아 역내 항로를 주 무대로 삼고 있는 중소형 해운사들은 여전히 힘든 시기를 보내고 있습니다.

선박은 특성상 크나큰 신조 비용이 예상되기에 개별 선사에서 필요에 따라 선박을 확보하기에는 금전적, 시간적 제약이 있습니다. 이에 대한 대책으로 국가가 주도하는



장기적인 선박의 공급 및 지원을 통해 해운사에 대한 대책이 절실한 상황입니다. 더불어 선박은 하나의 해상운송이라는 일차적 역할을 담당하지만 선박의 건조, 육상집안 시설, 육해상 연계 물류산업, 대리점, 수리산업 등 산업계 전반에 크나큰 영향을 미치고 있습니다.

또한 해양 산업을 담당하고 있는 해양 인력의 확충을 위해 수해양계 출신 해기사들의 취업과 장기승선을 위한 대책이 마련되어야 할 것입니다. 코로나로 인한 선원교대 차질로 인한 근무환경은 점점 열악해지고 있으며, 선박의 감소 및 자율운항 선박의 출현 등으로 선원들 특히 초급사관들의 장기승선을 유도하고 인적자원을 개발하는데 한계를 맞이하고 있습니다.

이에 따라 변화하는 해운시장에서 선종별, 근무 직급별로 수급 및 양성의 문제가 다른 만큼 세밀한 선원정책을 마련해나가야 할 것입니다.

시대가 급격하게 변화하는 4차산업혁명 시기에 자율운항선박과 최첨단화된 선박의 출현은 우리나라 및 한국 선원들에게 새로운 기회를 가져다줄 것이라는 긍정적인 전망도 있습니다. 최첨단 선박에 승선할 승선 선원의 교육 및 취업 그리고 육상 운용인력 수요의 증가로 승선경험과 IT 능력을 겸비한 한국 해양인들은 다시 한번 크게 주목을 받을 수 있을 것이라는 기회를 통해 재도약의 발판으로 삼아야 할 것입니다.

전 세계 무역은 점차 디지털, 스마트화, 인공지능으로 변화를 추구하고 있습니다. 이에 따른 해상무역 및 선박의 이동은 갈수록 늘어날 것으로 예상되어집니다. 최근의 경제, 정치, 코로나로 인한 사회운영 전반의 여건을 생각한다면 더욱 가속화되어질 것이며, 이는 한국 해사산업계가 더욱더 노력하여 해운강국으로 도약해야만 할 것입니다.

지금까지는 육상에 있는 자원의 개발 및 소비를 추구하였다면 이제는 해양개발이라는 중차대한 시기를 앞두고 있습니다. 넓은 지구를 차지하고 있는 해양의 무궁무진한 자원을 보호하고 개발할 수 있느냐에 따라 전 세계 무역과 개발 선도국으로서의 역할을 차지할 수 있을 것입니다. 우리는 할 수 있습니다. 짧은 시기 이렇게 위대한 개발도약이라는 역사를 써왔고 다시 한번 해양개발 및 중추적 역할 수행을 통해 우리 후손들에게 빛나는 역사를 물려줄 수 있을 것입니다.

마지막으로 한국해사문제연구소의 창사 50주년을 축하드리며, 앞날의 무한한 영광과 발전이 함께하시길 기원합니다.

“해양 인식제고 · 관련산업 발전기반 마련에 역할을”

도덕희 한국해양대학교 총장

올해로 창사 50주년을 맞이한 한국해사문제연구소에 진심으로 축하의 인사를 전합니다.

지금처럼 신뢰받는 해사관련 민간연구소가 되기까지 그동안 차별화된 서비스와 도전정신으로 연구소를 이끌어오신 박현규 이사장님을 비롯한 임직원 여러분의 노고에도 경의를 드립니다.

한국해사문제연구소는 1971년 창립 이래 해사산업의 진흥을 위한 조사 및 연구를 충실히 수행해왔습니다.

특히 비해운계 출신자 및 승선경험이 없는 교육생들을 위한 해운물류 실무의 재교육기관으로서의 역할을 해왔을 뿐만 아니라, 해운물류업계의 발전에 크게 기여해 왔습니다.

코로나19로 인해 세계경제가 불확실해지고 국가적 위기를 맞았지만 해양인들의 역량을 결집하여 해양관련 산업의 활로를 모색해나가야 하는 시기입니다.

앞으로도 우리나라가 해양 전반에 걸친 분야에서 번영을 지속적으로 누릴 수 있도록 한국해사문제연구소가 해양에 대한 인식제고 및 관련산업의 발전기반 마련에 지대한 역할을 해주실 것이라 믿어 의심치 않습니다.

우리 한국해양대학교도 한국해사문제연구소가 추구하고 있는 방향과의 동조를 통해, 장차 대한민국 해사산업이 세계의 중추적 역할을 할 수 있도록 최선을 다해갈 것입니다. 물론, 한국해사문제연구소와의 꾸준한 자문과 협조를 강구해나가도록 하겠습니다.

뜻깊은 50주년을 거듭 축하드립니다.

