

2018

제8호

발간년월 2018년 11월

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 하동우

발행처 한국해양수산개발원

발행인 양창호

홈페이지 www.kmi.re.kr

선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구

최영석 해운정책연구실 전문연구원
(yschoe@kmi.re.kr /051-797-4617)
윤희성 해운빅데이터연구센터 센터장
(heesung@kmi.re.kr/051-797-4637)
정인회 해운정책연구실 연구인턴
(inhoe@kmi.re.kr/051-797-4630)

세계 선박량이 지난 15년간 약 2배 가량 늘어나면서 전문화된 선박관리에 대한 니즈가 크게 증가하고 있다. 선박에 대한 관리 경험이 없는 새로운 선주의 참여 확대와 제3자 전문 선박관리 업체의 전문성과 기술력에 대한 신뢰 상승으로 선박관리산업은 지속적으로 성장할 것으로 보인다.

선박관리산업은 글로벌화, 대형화, 융복합화, 지능화가 빠른 속도로 진행되고 있다. 또한 세계 선주 및 선원 분포의 비대칭에 따라 선원관리의 글로벌화가 촉진되고, 친환경선박, 무인선박 등 차세대 선박의 등장과 4차 산업혁명 등 혁신에 따라 서비스가 다변화되는 등 글로벌 선박관리 시장의 규모 및 사업 영역에 변화가 심화되고 있다. 글로벌 선박량의 지속적인 증가와 독립된 제3자 선박관리 위탁 서비스 비즈니스의 증가로 선박관리산업은 향후 지속적으로 성장할 것으로 전망된다.

현재 우리나라의 선박관리업은 선진 해운국에 비해 그 규모가 영세하고, 사업영역의 다변화와 국제화가 미흡한 실정이다. 우리나라 선박관리 업체의 약 40%가 5척 미만의 선박을 관리하고 있으며, 20척 이상 관리하는 업체는 17% 정도에 불과하다. 또한 우리나라는 자사 선박 위주로 직접 관리하는 체제가 대부분으로 업무영역도 제한적이다. 그러나 세계 7대 해운국, 세계 제1위 조선국인 우리나라는 선박관리산업이 성장·발전할 수 있는 유리한 환경과 조건을 충분히 갖추고 있다. 특히 선박관리산업은 해운 및 조선산업과의 연관효과가 크고, 고부가가치 및 고급 일자리 창출이 가능한 분야이다. 예를 들어 1척의 외국선박을 관리하는 경우 25명의 선원 및 육상 5개 일자리 창출과 함께 20억 원의 부가가치생산이 가능하다.

이에 본 연구보고서는 글로벌 선박관리산업의 환경 변화에 따른 우리나라 선박관리산업의 발전 방향을 제시하고, 선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안을 모색하였다. 세계적 추세에 맞춰 토털 서비스를 제공하는 종합선박관리산업의 육성을 위해서는 제3자 선박관리업의 활성화를 통해 고부가가치 서비스 제공과 대형화가 이루어져야 한다. 외국선박의 관리 유치를 위한 조선·해양플랜트 등과 연계된 새로운 형태의 선박관리 비즈니스 모델의 발굴도 필요하다. 선박관리 서비스 수준의 향상 및 경쟁력 제고를 위해 선박관리업 인증제도의 도입, 4차 산업혁명을 활용한

선박관리 비즈니스 시스템 구축, 환경규제 강화에 따른 전문성 확보에 노력해야 한다.

또한 선박관리산업의 해외시장 진출과 양질의 일자리 창출을 위해 다양한 분야에서 경쟁력을 갖춘 글로벌 선박관리 전문인력 양성의 필요성에 대해 분석하였다. 종합적인 선박관리 업무가 가능한 선박관리 전문가 육성을 위한 선박관리 인력의 글로벌 역량강화 프로그램의 도입과 함께 글로벌 선박관리자 전문 자격제도 등의 도입을 검토할 필요가 있다. 해운 및 선박관리 전문인력 공급원 유지를 위해 해기사 양성 대학의 정원 확대와 선원의 재취업을 위한 교육프로그램 지원 등도 필요하다. 선박관리 전문인력 양성, 고급 일자리 창출 지원, 선박관리업의 전문화 및 대형화 추진을 위한 (가칭)선박관리산업진흥센터의 설립도 추진되어야 할 것이다.

세계 선박관리산업은 대형화, 글로벌화, 융복합화, 지능화 등 환경 변화

■ 선박관리산업의 성장과 글로벌화 가속화

- 세계 선박량이 지난 15년간 약 2배 가량 늘어나면서 전문화된 선박관리에 대한 니즈가 크게 증가하고 있음
- 선박에 대한 관리 경험이 없는 새로운 선주의 참여 확대와 제3자 전문 선박관리업체의 전문성과 기술력에 대한 신뢰 상승으로 선박관리산업은 지속적으로 성장할 것으로 보임
- 전 세계 선주, 선원 및 해기역량 분포의 불일치에 따라 선원관리를 포함한 선박관리산업의 글로벌화가 촉진되고 있음
- 글로벌 선박관리기업은 대부분 40~100년 이상의 역사를 가지고 있으며 전 세계 주요 해운 중심지에 사무소를 운영하며 영업을 하고 있음
- 대부분의 주요 기업들은 아시아 시장의 성장을 주목하며 싱가포르, 홍콩 등을 중심으로 거점 사무소를 운영함
- 또한 이들은 효율적인 선원관리를 위해 직접 선원교육 아카데미, 훈련원 등을 필리핀, 인도 등의 지역에서 운영하고 있음
- 이와 같이 선박관리산업은 구조적 특성과 시장 변화로 인해 향후 지속적 성장과 함께 글로벌화가 더욱 가속화 될 것으로 보임

■ 제3자 선박관리 및 종합서비스 증대

- 선박확보 및 운항에 대한 복잡성 증대로 전문 선박관리업체의 역할이 강조되고 있음
- 또한 선박에 대한 관리 경험이 없는 새로운 선주(투자자, 금융기관, 화주기업, 트레이딩 업체 등)의 참여 확대도 제3자 전문 선박관리 서비스 수요의 증대 요인이 되고 있음
- 선주들은 제3자 전문 선박관리업체의 전문성과 기술력을 신뢰하며 이들 업체의 이용을 늘리고 있는 추세임
- 글로벌 선박관리기업은 선원관리, 선박 운항, 재무 및 보험, 선박 매매 등 통합적 선박관리 서비스를 제공함

우리나라 선박관리산업은 상대적으로 영세하고 국제화에 미흡

■ 우리나라 선박관리산업은 유리한 환경과 조건을 갖췄지만 선진 해운국에 비해 규모, 사업 영역이 영세하며 국제화에 미흡한 실정

- 우리나라는 세계 7대 해운국·세계 제1위 조선국이지만, 선박관리 분야는 상대적으로 영세한 규모임
- 우리나라의 경우 전반적으로 영세한 선박관리회사가 대부분이며, 업무영역도 매우 제한되어, 실질적인 종합 선박관리 업체는 많지 않음
- 우리나라 선박관리 업체의 약 40%가 5척 미만의 선박을 관리하고 있으며, 20척 이상 관리하는 업체는 17% 정도에 불과함
- 글로벌 선박량의 지속적인 증가와 독립된 제3자 선박관리 위탁 서비스 니즈의 증가 등으로 선박관리 산업은 지속적으로 성장하고 있으나 새로운 영역 진출에 제한적이며, 글로벌 연계성이 부족한 실정임

■ 해기사 기피 현상 심화로 선박관리 인력풀 축소

- 세계적으로 선박량은 증가함에도 선원업무에 대한 두려움과 사회적 인식 악화에 따라 내국선원 구인난이 심각한 실정임
- 선원의 장기승선기피로 해기사의 연령별 분포가 불균형을 이루고 있어 10년 후 선원의 직책별 해기 전승이 불가능할 것으로 예상됨
- 이와 같이 우리나라는 해기역량, 해사기술, 조선 등 다양한 해운 및 선박관리 분야의 장점을 살리지 못하고 있음
- 우리나라는 우수한 해기인력, 선박 관리 경험 및 기술축적 등으로 선박관리업 성장 잠재력이 매우 높다고 평가할 수 있음
- 향후 우리나라 선박관리업의 선박 관리시장 규모와 역량이 강화된다면 해양에너지 시추선, 해양플랜트, 크루즈선 등 특수선 관리시장 진출도 탄력을 받을 수 있을 것임

선박관리산업의 고부가가치 및 일자리 창출 가능

■ 대부분의 글로벌 선박관리기업은 전문성에 바탕한 유연한 개방형 고용 추진

- 인턴을 비롯하여 신입 및 경력 직원을 수시 또는 연간 단위로 고용함
- 신입직의 경우 V-ships, Thome, Wilhelmsen 등이 대졸자를 대상으로 공식적인 프로그램을 통해 공채하고 있음
- 순환 근무 및 교육을 통해 업무능력과 경험 습득 후 정식 직원으로 고용됨

■ 국내 선박관리산업의 영세한 규모에 비해 적지 않은 일자리 창출

- 우리나라 선박관리기업(한국선박관리산업협회 가입 회원사 기준)은 32개국 301개사 선주로부터 1,087척에 3,225명의 선원 일자리를 창출함
- 2017년 외국선주로부터 8,700억 원, 국내선주로부터 4,015억 원 총 1조 2,715억 원의 매출을 달성함
- 외국선박 1척 선박관리 시 25명의 선원과 육상 5개 일자리 창출 등 20억 부가가치생산이 가능함

선박관리산업 육성을 위한 전략 방향

■ 우리나라 선박관리산업의 글로벌화 및 대형화 필요

- 선박관리산업은 해운 비즈니스의 고유 성격인 국제적인 업무가 기본임
- 또한 전 세계적으로 친환경 선박 등의 도입 확대에 따른 새로운 기술영역의 서비스 수요가 증가하고 있음
- 우리나라 선박관리산업 역시 국제적인 선박관리 능력 확대로 해외시장 진출과 고부가가치 서비스 수요에 대응하여야 함
- 글로벌 선박관리기업들은 인수합병(M&A), 전략적 제휴 등을 통한 규모화를 지속적으로 추구하며, 규모의 경제를 실현하고 경쟁력을 제고함
- 고부가가치 서비스 제공과 대형화를 위해서는 제3자 선박관리업이 활성화되어야 하며, 선박관리업의 업무영역 확대와 해외 진출이 중요함

■ 글로벌 경쟁력 확보를 위해 외국 관리선박 유치 확대

- 선박관리산업은 일자리 및 부가가치 창출이 매우 높으며, 투자대비 효과 발생기간이 짧고, 적은 비용으로 많은 효과를 볼 수 있음
- 외국 관리선박 유치 및 선박관리업 해외진출을 위한 대외홍보 및 네트워크 구축 차원에서 해외로드쇼 또는 설명회를 지속적으로 추진할 필요가 있음
- 일본, 그리스 등의 전통 시장 및 중국 등 신흥 시장을 겨냥하여 우리나라 선박관리의 효율성 및 서비스 품질을 알릴 수 있어야 함
- 또한 국내 조선소에 발주된 외국선주의 선박에 대한 서비스를 시작으로 특수 분야의 전문성과 경험을 축적하여 중장기적으로 해외시장 등으로 진출하여 외국적 선박의 관리를 확대함

선박관리산업 일자리 창출을 위한 정책 제언

■ 글로벌 선박관리자 전문 자격제도 등 도입

- 종합적인 선박관리 업무가 가능한 선박관리 전문가 육성을 위해 선박관리 인력의 글로벌 역량강화 프로그램 등 도입과 함께 글로벌 선박관리자 전문 자격제도 등을 도입할 필요가 있음
- 선박관리산업을 새로운 해운·해사산업 성장엔진으로 육성하여 우리나라 해운산업의 지속가능한 성장 촉진을 바탕으로 청년 일자리 창출, 산업 경쟁력 강화 등을 모색함
- 전문 선박관리자 인증제도 등의 도입으로 선박관리기업의 경쟁력 제고 및 서비스 품질 개선과 해외 시장 진출을 위한 인지도 및 가치 제고 등이 가능함

■ (가칭)선박관리산업진흥센터 설립

- 선박관리업의 전문화 및 대형화 추진을 위한 전문기관이 필요함
- 전문인력 양성 및 청년 일자리 창출을 지원하고 선박관리사업자 경영능력 및 기술 향상에 대한 우수 사업장 인증제도 활성화를 전담하는 기관을 설립함
- 미래 세대인 선박관리 청년인력의 글로벌 역량 강화를 목적으로 중대형 업체를 위한 글로벌 역량 지원센터 운영과 융복합 인력 육성지원, 영세업체를 위한 공동마케팅, 공용 IT 플랫폼 등 지원함
- 일종의 공동플랫폼 제공으로 공동구매, 공동사업 등도 수행하고, 관련 교육기관과 협력하여 특성화 대학원 개설 및 등록지원을 통해 해운, 보험, 법률, 선박금융 등의 융복합 인력 확보도 검토함

■ 해기사 역량 강화 및 해기전승 정책 추진

- 해기사의 고령화와 장기승선기피 문제 등은 국가경제 차원에서 안정된 해상수송 서비스 유지에 매우 심각한 상황을 초래할 수 있음
- 또한 국내에서 양성되는 해기사 대부분이 국적 대형선사 근무를 희망하고 있어 글로벌 비즈니스 수행을 위한 역량 습득에 제약이 발생함
- 향후 해운 및 선박관리 전문인력 공급원 유지를 위해 해기사 양성 대학의 정원 확대와 선원의 재취업을 위한 교육프로그램 지원 등이 필요함
- 양질의 우수한 해기사 출신 선박관리 인력의 확보가 선박관리산업의 국제 경쟁력 차원에서 매우 중요함
- 전후방 산업과 상호 밀접한 관계에 있는 선박관리산업의 경쟁력을 확보하여 선박관리업 성장과 새로운 일자리 창출이 가능함
- 해운 및 선박관리산업에 고급인력이 유입될 수 있도록 다양한 유인책과 정책적 고려가 체계적으로 이루어져야 함

KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
제2호	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	2018.10.12.
제3호	청년일자리 창출과 국가경쟁력 제고를 위해 국제물류인력 양성 서둘러야	2018.10.13.
제4호	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	2018.10.18.
제5호	자율운항선박으로 스마트 디지털 해상물류체계 실현	2018.10.18.
제6호	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC 인증제를 중심으로-	2018.10.25.
제7호	표준계약서 및 장기 계약 제도 도입으로 컨테이너 화물 해상 운송 계약 관행 개선	2018.10.25.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>