

해외 선박중개회사의 국내 진출로 인한 국내 해운 중개시장의 영향

박종복* · † 윤대근 · 금중수**

*목포해양대학교 대학원생, † 목포해양대학교 해상운송학부 교수, **목포해양대학교 해상운송학부교수,

요 약 : 중개 시장의 이해와 해외 해운 중개업체의 국내 시장 직접 진출에 따른 영향을 분석하고, 국내 해운중개 시장에서 경쟁력 있는 전문 중개인을 육성하고 국내 중개업의 경쟁력을 향상 시켜 국내 중개산업의 발전을 도모하는 데 그 목적을 둠.

핵심용어 : 선박, 용선, 매매, 자격, 중개, 교육, 고용

서론

목적 : 국내 해운중개업 시장 실태 및 해외 중개업체의 한국 직접 진출로 인해 국내 해운 중개 시장에 미치는 영향에 대해 분석하고 대응 방안의 필요성 제기

해운중개업 개요
 화물운송, 선박 용선, 신조선계약, 중고선매매, 선박해체 및 선박금융으로 이루어진 해운 시장에서 전문지식을 바탕으로 수요자와 공급자의 거래를 주선하는 서비스업이자, 거래정보 및 트렌드를 파악하여 시장 판단에 필요한 정보를 생산하고 해운, 조선, 해운투자자 등에게 제공하는 **지식산업**

해운중개업의 중요성

- 지식산업화 가능
 - 정보제공 과정에서 4차 산업혁명 부가가치 창출
- 생산된 지식이 전파되어 업계 및 투자자 의사결정에 증대한 영향
 - 해운 및 선박투자 선도로 **해운업 수익구조 다각화**

⇒ 해운중개기업이 생산한 지식의 객관성과 신뢰성이 매우 중요

2) 국내 해운중개업 현황

1963년 ~ 1983년까지는 해운중개업이 면허제로 운영되었으나 1983년 등록제로 전환한 뒤 지속적으로 **기준을 완화**, 2019년 현재 '상법상의 회사' 이면 가능

해운중개업 규제 변화 *

- '63 면허제
- '83~84 등록제로 변경
 상법상 주식회사, 자본금 1억원, 해무사 2인, 등록금 2대, 사무실 130㎡
- '91 등록기준 완화
 상법상 주식회사, 자본금 1억원, 해무사 1인
- '99 등록기준 대폭 완화
 상법상 주식회사

해운중개업 등록업체수 변화 추이

1998년 967개, 2000년 214개, 2009년 854개, 2018년 9417개

대한민국 해운중개업은 제도변화로 양적 성장을 이루었으나 **지식생산능력이 부족하여 그 기능이 거래주선에서 벗어나지 못할 → 경쟁력 부족**

2) 국내 해운중개업 현황

최근 글로벌 대형 해운중개업체들이 한국시장 진출에 적극적이고 매출 세계 1위 업체인 Clarkson을 비롯하여 Amov, Maersk Broker 등이 한국에 사무소를 두고 방대한 인력과 네트워크를 바탕으로 국내 영업 본격화

해운 중개산업 내 국부유출 추정 현황

국부유출 계량화 고려요소 *

해운산업시장 내 산출 범위	신조 및 중고선 매매
국내 연평균 중고선박 거래 건수	42척
10년 연식 선가 평균	US\$ 14.9 M
중고선 거래 시 해외 중개업체 직접 이용 비율	약 50%
국내조선소 신조 계약 시 해외 중개업체 이용 비율	최소 50%
국적선사 보유선 크기 평균	약 38,000 GT

연도별 중개수수료 해외유출 추정액

평균 중개수수료 해외 직접 유출 추정액 **최소 2,500 억원**

1) 해운중개산업 현황

해운중개업은 런던에서 가장 발달했고 이외 유럽, 미국, 싱가포르 등에 글로벌 대형 해운중개업체들이 포진

해운중개업 매출 분석

영국 vs 한국 매출 비교 * (단위: 억원)

영국	19,159
한국	4,261

글로벌 해운중개업체 매출 비교 ** (단위: 억원)

Clarksons	4,977
Braemar ACM	1,306
국립위원회	25

국내 해운중개산업이 직면한 문제점

- 영세성
- 해외 해운 중개업체의 국내진출

✓ 해외 업체의 발표자료에 의존하는 제한적인 Research 기능
 ✓ 글로벌 대형 업체의 국내 진출로 국부유출
 ✓ 국내 중개인의 중개 참여율 감소
 ✓ 정보관리 능력 부족 및 지식생산 능력 부족
 ✓ 교육 프로그램 부재

† dyoon@mmu.ac.kr
 * 정희원. jbpark@visionmaritime.kr
 ** jskeum@mmu.ac.kr

3) 국내 해운중개업 교육 및 투자 실태

세계 1위 조선강국이자 세계 5위의 해운강국임에도 불구하고 해운업 및 해운중개업 종사자의 전문성 검증이나 인력 양성을 위한 시스템은 전무

국내 해운중개업 교육 실태

- ▶ 현재 국내 해운중개업의 한계
 - ✓ 전문성 검증 방안이 없어 경력위주의 검증
 - ✓ 업무 투입이 즉시 가능한 경력자 선호
→ 젊은 층의 유입이 어려움
 - ✓ 규모와 인력이 크지 않아 훈련 과정 없음
 - ✓ 현재 해운중개업협회에서 교육을 실시하고 있으나 단기간 일회성에 그침
- 해운중개업에 대한 체계적 접근이 부족하여 지속적인 관리체계를 마련하여 전문 인력 교육 및 양성이 필요함

- 해양수산부 소관법률 하 국가자격 현황
- 감정사, 경량사, 검사사, 기관사, 도선사 등
- 물류, 무역 관련 국가자격
- 물류관리사, 관세사 등
- 물류, 무역 관련 국가공인 민간자격
- 외원전문역(한국검증연수원)
- * 유사직종인 여선중개업은 선박안전기술공단 교육 이수와 시험 응시 및 합격 필수(자격 제도는 아님)
- * 해운중개 자격에 대한 검증 과정 없음

결론

해운중개업 자격증 제도를 도입하여 지식검증 및 자질과 역량 검증으로 국내 중개업의 신뢰도 회복 및 경쟁력을 강화하고 해운산업 내 국부순환 최소화 및 국내 해운 중개업을 활성화의 계기 마련

국부유출 방지 및 고용 창출 및 유지

계량화 고려요소

해운산업시장 내 산출 범위	신조 및 중고선 매매
연간 국부 유출	2500억원 순유출
해운중개업 업체의 매출대 비 인건비 비중	70%
해운중개업 업체 평균연봉	약 7,500 만원*

연간 고용 유지 효과
 약 최소 **2,000명 이상**
 해운 산업 내 잉여 인력 흡수 효과 기대

- ✓ 해외 대형 중개업체의 한국 직접진출 제한하여 국부유출 최소화
- ✓ 고용 창출 및 유지 효과
- ✓ 전문성 및 경쟁력 향상
- ✓ 지식산업화 가능
- ✓ 해양수산부 해운산업 장기발전계획 중 해운중개업 전문인력양성 목표 달성
- ✓ 해운중개업에 대한 인식 변화

참고문헌

참고문헌 출처

- 해운산업 성장잠재력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 (2011, KMI)
- 우리나라 해운중개업 발전전략 (2010.02.10 KMI)
- 해운중개업 국가자격증 제도 도입을 위한 연구 (2018, KMI)
- 3단계 진입규제 개선방안 마련을 위한 연구윤석고용, 해운보이 (2010. 한국해운물류학회)
- 해양수산부 통계자료
- Clarksons Research