

한국선박관리업의 발전모델에 관한 연구

-한일 비교분석을 중심으로-

박준원 · 광규석

* 한국해양대학교 대학원, † 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

Development Model of Ship Management in Korea

- Focused on the comparison of Korea and Japan -

*Jun-Won Park · Kyu-Seok Kwak†

*Graduate school of National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

†Department of Logistics, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 해운업의 성장과 더불어 국내 선박관리업의 시장도 급격히 확대되어 이제 과거의 인력송출이라는 단순한 업무에서 벗어나 선주재산의 관리라는 측면에서 기업다운 기업으로 성장하도록 새롭게 조명해야 할 단계에 이르게 되었고, 그 대상도 국내를 벗어나 국제시장을 대상으로 글로벌화하지 않으면 안 되는 단계가 되었다. 이 논문에서는 우리나라의 선박관리업의 성장에 지대한 영향을 미친 일본이 선박관리업에서 국제적 수준의 독립선박관리회사를 보유할 수 없었던 이유를 분석해 보고, 일본에 있어서 선박관리업의 쇠퇴과정을 모델링하며, 이러한 일본의 쇠퇴모델을 따르지 않고 발전하기 위한 한국의 발전모델을 제시하고, 제시된 발전모델로 전환하기 위한 방안을 제시한다.

핵심용어 : 선박관리업, 선박, 선원관리, 일본 선박관리업, 비교분석

Abstract : Domestic ship management was extended by the growth of the shipping industry. It is time to specialize and globalize ship management not simply deploying seaman but managing ship owners' properties. This paper analyzes the reasons that Japanese ship management, which has been influenced ship management business in Korea, could not own the international level of companies and suggests the decline model of Japanese ship management business. Finally This paper provides the successful model of ship management business in Korea and the way to convert into the model.

Key words : ship management, ship, seaman management, Japanese ship management, comparison analysis

1. 서 론

선박관리업은 서비스업으로서 선박금융, 선박브로커리지, 신조발주 및 건조/인수 그리고 기존 선박의 제반관리에 이르는 광범위한 분야의 업무를 수행하며 100%에 가까운 부가가치를 창출할 수 있는 블루오션 분야이다. 특히, 2000년대에 들어 중국 등 신흥개발국의 발전으로 세계 해상운송량의 증대와 세계 해운업의 호황은 선박관리업에도 새로운 계기를 가져다 주었다. 해상물동량의 증가에 힘입어 전 세계 선박량은 증가하였고 이에 따라 급격히 많은 선원이 필요하게 되었으며 조선관련 산업 전반이 호황을 맞게 되었다. 그 결과 선원부족이 현안 문제로 등장하게 되어 해운업의 호황과는 달리 독립선박관리업의 경우, 세계 1위의 선박 보유국인 일본에서조차 기업다운 기업으로서 성장하지 못하고 최근까지 대부분 영세성을 면치 못하고 오히려 점점 쇠락해 갈 것으로 예측된다.

본 논문의 2장에서는 선박관리업에 대한 선행연구 분석을 통

해 연구의 목적 및 방향을 제시하고, 3장에서는 일본이 선박관리업에서 국제적 수준의 독립선박관리회사를 보유할 수 없었던 이유를 분석하여 일본 선박관리업의 쇠퇴과정을 모델링한다. 4장에서는 지금까지 일본과 유사한 성장과정을 겪고 있는 한국 선박관리업의 발전 모델을 제시하고 제시된 발전모델로 전환하기 위한 방안을 제시하고자 한다. 끝으로 5장에서는 결론 및 향후 연구과제를 제시한다.

2. 선행연구 고찰

선박관리는 해운업에 있어서는 넓은 의미로 선주업무를 일컬으며 선원의 승선, 선용품, 수리부품, 운할유의 공급, 보험의 가입, 수리도크를 포함한 정비 업무를 용선자에게 제공하는 것을 의미한다. 그러나 본 연구에서의 선박관리의 개념은 여러 가지의 선박업무를 종합하여 하나의 사업으로서 취급하는 형태로, 선주와 선박관리계약을 체결하여 선주의 선박업무를 일괄 또는

* 대표저자 : 박준원(정회원), jwpark@pncmarine.com

† 교신저자 : 광규석(중신회원), kskwak@hhu.ac.kr 051)410-4332

(한국해운신문,2007)부분적으로 수탁하여 서비스를 제공하는 형태를 말하며, 특히, 선원승선업무만을 하는 매닝업과도 구분된다.

현재까지 한국과 일본에 있어서 선박관리업의 육성과 시장 확대를 목적으로 하는 학문적 연구는 거의 없는 실정이다. 다만 업계내부의 노력으로 부분적으로 발전방향에 대한 논의는 상당히 있었다고 보이나(해양수산부, 2006; 서, 2006;류·김·신, 2008) 대부분 해운인력의 감소에 대한 대응이 그 주류를 이루고 있다. 또한 개별기업으로서 경쟁력강화에 초점을 둔 경영개선에 대한 연구는 상당히 있다(송, 2007; 조·안·신, 2003). 그러나 일본 선박관리업의 발전과정을 답습하고 있는 한국의 선박관리업에 대한 한일 비교분석 연구는 미흡한 실정이다.

따라서 본 연구에서는 일본 선박관리업에서 국제적 수준의 독립 선박관리회사를 보유할 수 없었던 이유를 분석하고 한국 선박관리업이 일본 선박관리업의 전례를 답습하지 않고 미래 발전동력을 찾기 위한 방법을 제시하고자 한다. 즉 영세성에서 정체해 있는 악순환의 고리를 끊고 발전을 위한 선순환의 고리로 진입하기 위한 방안을 제시하도록 한다.

3. 일본과 한국의 현황 비교 분석

3.1 일본 선박관리업

1) 일본선박관리회사

일본은 2007년 실소유기준 보유선복량은 3,526척, 109백만 GT로, 세계 1위의 규모이다¹⁾. 이중 편의치적선이 95%이고 이를 일본 국내의 독립선박관리회사가 관리하고 있는 것으로 파악된다.

일본의 경우는 선박관리회사의 유형이 다양한 형태를 보이고 있으나 해운기업에 의해 설립된 관리회사는 초기에는 외국인 선원의 승선을 주요 업무로 하였고 회사에 따라서는 정비업무가 부가된 경우도 있었다. 그러나 공무, 해무의 대부분의 일은 관리선박의 실제 선주인 모회사가 담당하였다. 같은 시기에 한국, 대만, 필리핀 등지에는 일본인 소유선박에 대한 매닝을 위한 대리점이 등장하였다. 이는 당시 가격 경쟁력이 떨어지는 선주가 경쟁력을 확보하기 위해 가장 손쉬운 방법인 저임금 국가의 선원 확보에 집중했던 상황을 반영해 주는 것이다.

한편 80년대에 들어 정기선, 부정기선, 탱커선 등 3개 부문의 동시 불황과 85년 가을 이후 엔화 상승에 의한 불황으로 일본 해운계의 경영부진과 일본선의 가격경쟁력 저하가 그 심각성을 더하게 되었고, 그 결과 일본선의 해외유출이 현저히 증가하여, 85년부터 90년까지 일본의 외항선(Maruship; 丸船)은 1,028척에서 449척으로 반감하였고, 일본인 선원도 3만명에서 1만명으로 3분의 1 수준으로 감소하였다. 이로 인하여 일본 상선대 중 일본 국적선의 비중은 3분의 1이하가 되었고, 편의치적선이 급증하여 선박 관리체제, 외국인 선원의 수요증대와 승선관리가

한층 중요시되었다.

80년대 후반에 들어 유럽에서와 같이 편의치적의 방지책으로 Off Shore선적제도, 국제선박등록제도 또는 유사의 효과를 노린 나용선계약(Bare Boat Charter) 등이 보다 폭넓게 이용되었다. 그리고 일본국적선의 선박에 직접적으로 저임금국 선원을 해당국가의 낮은 임금수준으로 고용할 수 있는 정책이 도입되었다. 이후 다시 일본선의 해외유출을 방지하고 가격 경쟁력을 높이기 위하여 일본선적의 외항선에 대하여 90년 3월에 혼승제도(신마루 SHIP방식)가 도입되었다. 그 결과 외국인 선원에 대한 수요 증가가 이루어졌고 이 승선업무를 주로 하는 선박관리 수요가 한층 증가하였다. 이로 인하여 선원관리 중심의 선박관리시장이 급격히 팽창하게 되었고 관리회사를 이용함으로써 선원임금 등 선원관련 비용절감의 이점이 부각되었다.

그러나 양질의 선원부족 문제가 심각하게 대두된 것도 이때로 선주는 물론 관리회사에게도 저임금선원의 안정적인 공급과 확보가 중요한 경영 이슈가 되었고, 그전까지의 비용 우선방침에서 선회하여 선원안정공급의 확보가 주요 현안으로 바뀌게 되었다. 그리하여 선주와 선박관리회사는 필리핀 및 동남아시아의 선원공급 국가와 조인트벤처로 매닝회사를 설립하는 움직임이 크게 부각되었다.

이러한 환경변화에 따라 선주와 별도로 경영되는 독립 선박관리업에 대한 인식도 긍정적으로 바뀌게 되었다. 따라서 선원승선업무를 선두로 하는 선박관리업을 전문업자에게 아웃소싱하는 해운경영상의 이점이 긍정적인 평가를 받게 되었다. 일본의 국내의 매닝회사에 의존하여 열악하게 된 관리성과에 대한 반성으로 해운업계의 인하우스 기능을 가진 자회사의 설립 또는 기존 관리회사의 집약과 통합 내지는 강화 등의 재편성이 일어나게 되었으며, 선주들의 관리업 진출도 눈에 띄게 늘었다.

한편으로 이 영향을 받아 임금이 높은 일본인 선원은 오히려 공급을 초과하여 그 과정에서 이직한 일부의 선장, 기관장 경험자가 선원공급을 전업으로 하는 독립 매닝회사를 설립하였다. 이러한 매닝회사는 현재 일본 국내단체인 국제선원협회(IMMAJ)에 2007년 94개사가 가입하여 있고, 선원승선척수는 1,798척, 소속 승무원은 37,220명에 이른다. 이러한 형태의 회사가 관리하는 선박은 선원승선만을 관리하는 것을 포함하여 10척 미만에서 많게는 30척 정도로서 평균 20척 규모이다.

그 외 국제선원협회에 가입되지 않은 독립 매닝회사와 선박관리회사가 수십 개 있으나, 실제 파악은 불가능하며 대체로 규모 면에서는 협회에 가입된 회사와 유사한 것으로 파악되고 있다.

2) 일본 선원 수급 현황

선박관리비용에서 가장 큰 요인은 선원비이다. 전원 일본인 선원이 승선한 일본국적선의 경우와 전원 동남아 선원으로 승선한 경우를 비교하면 그 차이가 4~5배에 이르고, 선장과 기관장을 일본인으로 하고 나머지 인원을 외국인으로 구성할 경우 약 2배의 차이가 발생한다. 따라서 일본인 선원이 승선요원으로

1) Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics

정착하는 것은 무리이며 질 높은 외국인 선원을 확보하는 것이 주요 관건이라 볼 수 있다.

외국선적의 용선과 함께 저렴한 외국인 선원의 고용이 늘고 일본인 선원의 승선이 감소하여 2008년 기준 일본인 외항상선의 재적 선원수는 육상요원을 포함하여 1,125명에 불과하다.

일본선사가 운항하는 외항선박에 외국인 선원이 승선한 선박은 FOC선, 국제선박, 마루쉽 등이 있으나 대부분이 FOC선이다. 국제선원노동협회에 가입한 선사와 선박관리회사가 운항하는 FOC선은 2007년 기준 약 1,798척이며 고용된 외국인선원은 약 3만7천명, 주요공급국은 필리핀이 전체 70%를 점하고, 중국, 인도, 한국, 미얀마 순으로 이루어져 있다(Fig. 1 참조).

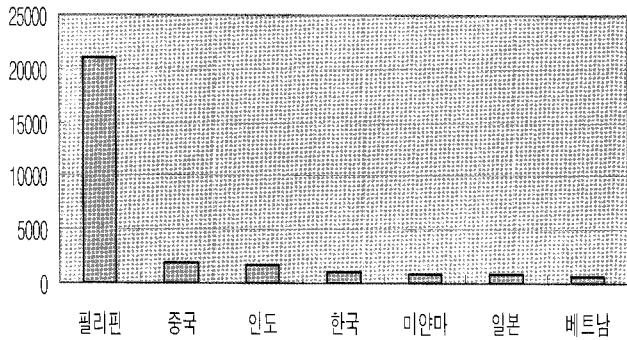


Fig. 1 Distribution of the foreign seaman in the Japanese ships (unit : person)

한편 2005년부터 2010년까지 일본의 실질 외항해운 보유선박은 800척 정도 증가가 예상된다. 따라서 관리수요 특히 선원 확보에 대응하기 어려운 상황이다. 일본 대기업은 인하우스 선박관리회사를 증강하여 선박증가에 대응하려고 하나 대기업 인하우스 선박관리회사보다는 해외 선박관리회사를 이용하는 편이 비용절감면에서 유리할 것으로 평가되고 있다. 이러한 가장 큰 이유는 일본 내 선박관리 인력의 부족으로 선박관리회사 수가 감소하고 있으며 특히 감독(superintendent)의 부족은 심각하다. 800척의 증가에 대한 일본 선원수요는 각 직급별로 최저 1,000명 이상이 필요하며 현재로는 2005년부터 2010년까지 각 직급별 1,000명의 선원을 일본 내에서 육성하는 것은 불가능하다.

3.2 국내 선박관리업

1) 국내 선박관리회사

1963년 선원해외 취업이 시작된 이래 국내 선박관리업은 60-70년대의 외화 획득, 선복량 증가, 선박운항기술 향상, 조선공업 활성화, 해운 경영기술 측면에서 획기적인 발전을 하였다. 80년대 중반에 이르러 국내외 선박 2500척과 약 4만 명 이상의 선원을 관리하여 국가 주요 산업의 위치를 차지하였으나 80년대 후반부터 해외 선원송출은 그 규모가 감소되어 단순 선원관리 기능만을 가진 선박관리회사는 감소되고 종합 선박관리회사는

는 큰 폭으로 증가하고 있다.

2004년 말 국내 선박관리 업체는 300개사로 이중 74개사는 선원관리업체이고 226개사는 종합선박관리업체였다. 2005년 말에는 339개사로 증가하였고 2007년 현재 380개사로 이중 선원관리업체는 41개사, 외국인 선원송입업체가 54개사 종합선박관리업체가 285개사이다. 이중 161개사가 한국선박관리협회에 가입되어 있다²⁾.

Table 1 The number of the Korean ship management co.

항 목	2004년	2005년	2007년
선박관리 종합	226	263	285
선원관리 한정	74	76	95
합 계	300	339	380

자료 : 한국해운신문(2007)

현재 국적선 외항상선대 규모는 2000년 이후 크게 증가하여 1999년 429척에서 2006년도 642척으로 150% 증가하였다 (Fig. 3 참조). 톤수 기준으로는 G/T기준 12,353톤에서 16,621톤으로 35% 증가하였는데 이는 해운 시황이 좋아진 데다 전 세계적인 호황에 의한 것으로 파악된다.

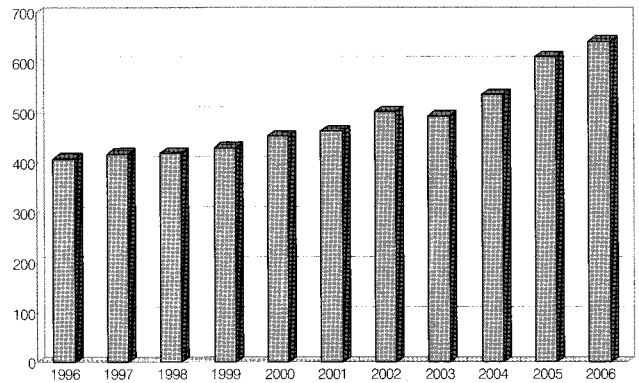


Fig. 2 Development of Korean-flag ocean-going vessels

2) 국내 선원 수급

국내 선원은 점차 감소하고 있다(Fig 4 참조). 한국선원복지고용센터의 통계연보에 의하면 상선에 승선한 선원은 2002년 1만8,579명에서 2006년도에는 1만7,865명으로 4년간 4% 감소하였다. 한편 내항선 및 어선 선원을 제외한 국내 가용선원인력은 2002년 17,252명(해기사 11,022명, 부원 6,230명)에서 2006년 15,878명(해기사 11,190명, 부원4,688명)으로 감소하였다.

이는 육상직에 대한 선원임금의 상대적 하락과 가족과 떨어져 생활해야 하는 직업환경에 영향을 받았다고 판단된다. 국내 전산업 월평균임금은 1981년 17만6000원에서 2006년에는 262만 6000원으로 14.9배가 상승하였으나 외항선 해기사선원임금은

2) 한국해운신문(2007)

41만8000원에서 273만9000원으로 6.5배가 상승하여 대조를 보인다. 2006년도 말 평균 임금현황은 외항선의 경우 3,719,000원, 해외취업선의 경우 4,598,000원이다.

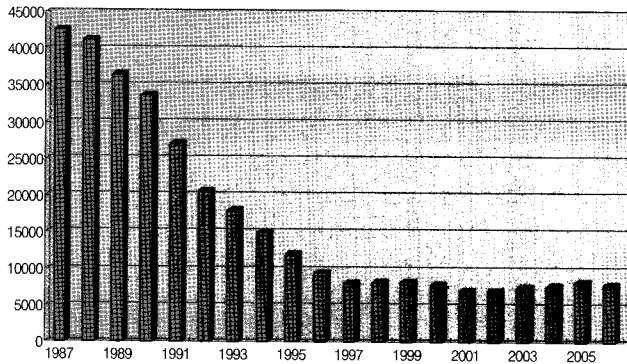


Fig. 3 The number of the Korean seamen on board ships

2006년 말 한국선주협회회원사 79개 국적외항선사에 고용된 선원은 해기사 4,745명 부원 4,992명 총 9,737명이고 예비원은 1,204명(해기사 739명, 부원465명)이다. 그리고 국적선 및 국적 취득조건부 나용선(BBC/HP) 524척에 승선 중인 선원은 총 8,533명(해기사 4,006명, 부원4,527명)이고 이 중 외국인은 해기사 246명, 부원 3,216명으로 부원의 경우 외국인 비율이 71%이다. 한국인 선원의 적당 승선인원은 9.6명이며 외국인 선원은 증가추세에 있어 적당 6.6명이 승선하고 있다.

3.3 한일 선박관리업의 비교분석

선박관리업체 수의 경우, 일본은 2006년 말 기준 약 304개사, 국내는 약 380개사이며, 한국선박관리회사는 증가추세인 반면 일본은 점차 감소하고 있다. 이러한 이유는 해운인력의 노령화로서 일본의 경우 평균 연령층이 60대이고 고임금구조로 경쟁력을 상실한 결과 선박관리회사의 필요인력을 충원할 수 없기 때문이다. 한국 역시 노령화 추세이나 평균연령 40~50대로서 아직 근로 가능한 연령이기는 하나 향후 10년 이후에는 일본의 전철을 밟게 될 것으로 보인다.

선박관리시장의 관점에서 외항상선대의 규모는 일본이 1,770척, 한국이 642척이다. 일본은 현재 한국보다 선원의 급여는 2배 이상 높고 선원은 4분의 1이하로 적으나 외항 상선대 규모는 3배 정도 크므로 현재 선박관리업의 입장에서 보면 국내보다 훨씬 선원부족 및 임금상승으로 어려움을 겪고 있다고 볼 수 있고, 선박관리업의 규모에 있어서 일본은 수년간 증가되지 않고 오히려 감소하는 추세이다. 2006년 말 기준 일본의 관리업체는 총 304개 업체로 외항상선대 1770척을 모두 일본업체가 관리한다고 가정한다면 업체당 평균 5.82척이나 일본선적 중 상당수가 한국 등에서 관리하고 있음을 감안하면 이보다 낮은 수준이 될 것이다.

한편 한국은 선박관리협회의 자료에 따르면 2007년 10월 현재 선원관리업체를 제외한 선박관리업체수는 109개 업체이고

관리선박은 570척으로 업체당 평균 5.23척이다.

Table 2 Comparison of ship management co. between Korea and Japan (end of the year 2006)

	선박관리회사 (개사)	외항 상선대 (척)	외항상선선원 (명)
일본	304	1,770	3,400
한국	380	642	16,000

자료 : 선박관리협회 자료(2007)

또한 한국과 일본 모두 대형 해운회사의 인하우스 중심의 선박관리를 감안하면 독립선박관리업의 경우는 대부분이 영세한 실정이다. Table 4에서 보이는 바와 같이 한국의 선박관리업은 일본과 마찬가지로 관리업체당 관리척수 기준으로 영세성을 면치 못하고 있다.

Table 3 Comparison of the managing ships per company

척수	30~80척 관리	30척 미만 관리	비고
일본	8개 업체	296개 업체	관리회사의 DOC취득현황으로 추정된 데이터
한국	9개 업체	371개 업체	선박관리활성화 방안 연구보고서*
	1개 업체	108개 업체	한국선박관리협회 등록자료** (선원관리를 제외한 종합 선박 관리업체)

주 : * - 국토해양부(2006)

** - 송상규(2007)

본 논문에서 분석한 한국과 일본의 관리회사에 있어서 관리상 특징을 요약하면 다음과 같다.

Table 4 Features of the ship management company

항목	한국	일본
대해운기업의 선박관리	인하우스중심	인하우스중심
독립선박관리 회사 영업대상	중소선주 및 외국중소선주	일본국내중소선주, 국제경쟁력상실
SI인력면	국내인력으로 충원하나 고령화추세(40~50대)	일본 내 인력고갈(60대) 외국인채용증가
선원인력	국내인력감소, 해외아웃소싱	일본 내 인력감소심화, 해외아웃소싱
선박관리	선원승선, 정비/수리	선원승선, 정비/수리
코스트관리	선주와 협의관리	선주와 협의관리

한국과 일본에서 선박관리업을 육성 내지 발전시키기 위한 정책을 요약하면 다음과 같으며 일본의 경우 이미 국내에서 선원을 육성하고자 하는 정책은 포기한 것으로 판단되며 정부정책의 주축은 선주와 해운기업을 중심으로 하고 있다.

Table 5 Policies for development of ship management co.

항목	한국	일본
정부정책방향	-선원인력정책중심 -외국선원혼승 -선원병역면제	-선박의 특별상각제도 등 세제조치 -일본정책투자은행의 장기저리융자지원 -해운관리인력양성(육상관리인력) -해외선원양성 -해외양성거점 설치 지원
관리업체정책	-정부정책에 의존 -관리업 고유의 발전 모델 부재	-경영 및 관리상의 의식개혁을 통한 발전 모델 모색 -Onboard Maintenance -Total Cost Analysis
현상	한국은 일본 해운인력의 노령화, 정부정책, 관리회사 시스템 등을 전철을 밟고 있는 경향임	선박관리업은 영세성을 탈피하지 못한 상황에서 국제경쟁력을 상실하고 공동화되고 있는 실정임

일본의 선박관리업의 현황을 요약 정리하면 선박관리업이 필연의 과정에 의해 쇠퇴하고 있음을 볼 수 있고 이를 도식화하여 일본 선박관리의 쇠퇴사이클을 상징해 보면 Fig. 5와 같다. 즉, 선원부족 및 감독부족 문제로 선박관리업의 서비스가 저하되어 외국 선박관리업에 의존 할 수밖에 없어 세계적인 독립선박관리회사를 양성하지 못하고 있음은 물론이고 국내 선박관리업의 붕괴 및 관련 산업의 공동화가 예상되고 있다.

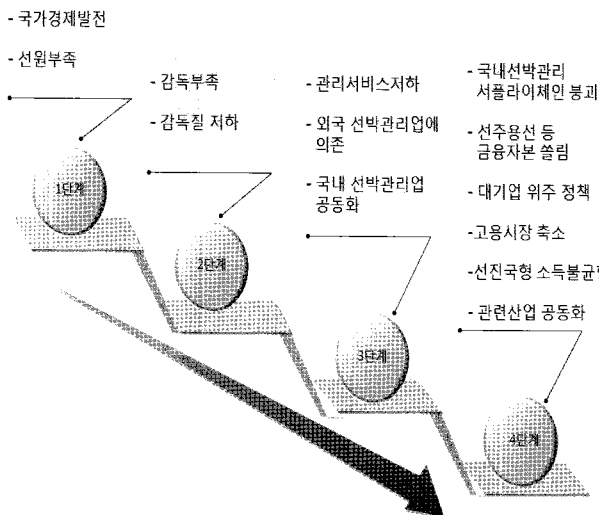


Fig. 4 Degenerating cycle of Japanese ship management

이 사이클에서 현재 국내선박관리업의 단계는 감독 부족 현상이 발생되고 있는 2단계에 있다고 판단되고, 일본의 경우는 외국선박관리업에 의존도가 점점 증가되는 3단계 상태에 있다고 판단된다. 국내 선박 관리업의 발전을 위한 방향에서 선박관리인력 부족에 대한 인력 양성이 이루어지지 않을 경우 일본과 똑같은 전철을 밟을 것으로 보인다.

4. 국내 선박 관리업의 발전모델

일본의 경우를 참고로 하여 국내 선박관리업의 발전방향을 제시하면, 국가 산업 정책적 측면에서 본 발전 방향은 Fig. 6과 같다.

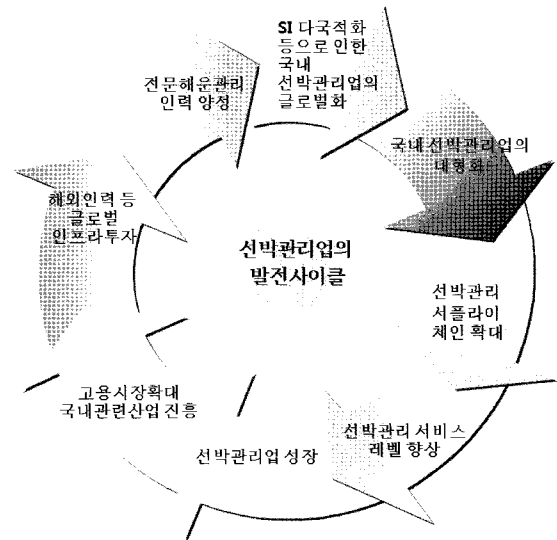


Fig. 5 Development cycle for Korean ship management co.

현재 적정능력을 갖춘 감독이 절대 부족한 현실에서 이를 타개하기 위해서는 해운관리 인력이 양성될 때까지 우수한 외국 감독인력을 채용함과 동시에 전문해운관리 인력 양성에 힘써야 할 것이다. 또한 선박관리의 수준을 향상시키면서 M&A 등에 의한 회사의 대형화 및 글로벌화를 통해 글로벌 네트워크를 구성하여 선박의 사고 및 고장 등 유사시 대처능력을 갖추는 것이 무엇보다 시급하다 할 것이다. 이로 인해 글로벌 네트워크가 형성되면 서비스라이제인 면에서 비용절감이 될 것이고, 비용절감과 네트워크에 의한 서비스레벨이 향상되어 경쟁력이 갖추어지면 발전사이클로 진입할 것이다. 그 후에는 해운관리인력의 양성에 주력하여 관리인력의 레벨업에 주력함으로써 지속적인 성장을 도모할 수 있다.

일본과 한국에 있어서 선원부족현상은 숫자만 조금 다를 뿐 그 원인과 현상은 유사하다. 그러나 일본은 선원 부족현상에 대한 대처에 있어서 우리보다 10년 정도 느린 속도로 경험했고 우리는 같은 현상을 급격히 경험하는 점 때문에 적응에 대한 어려움이 크다고 할 것이다.

선원부족에 대한 정책에 있어서 일본은 매우 소극적이라 할 수 있다. 즉 해운업계의 자율적 해결을 유도하고 있는데 이는 별다른 묘책이 없음을 의미하기도 한다. 가장 설득력 있는 정책은 수익자 부담의 원칙하에서 해외 선원공급을 위한 교육거점을 마련하여 대대적인 투자를 하도록 하는 것이나 이는 어디까지나 대기업 위주의 정책이란 비판을 면치 못하고 있다.

한편, 전문인력교육의 정책에서는 과거 선원 내지 해기사 양성에서 장차 해운기업을 이끌어 갈 관리자 양성이 필요하다는 데 인식을 같이하고 있으며 특히 대학교육에 있어서는 이 점이

중요시될 전망이다. 이 점은 국내에서도 참고해야 할 것인데 앞으로 해양내항의 해기사 양성은 선원으로서보다는 해운업계의 관리자로서의 역할을 할 수 있도록 방향전환이 필요하다. 또한, 해운관련기업의 관리자에 대하여 특히 감독에 대하여 객관적인 자격을 인증할 수 있는 시험제도 등의 도입 또한 검토해 볼 만하다. 유자격자에 대하여 상당한 보수 및 사회적 명예를 가질 수 있도록 하여 우수한 인재를 해운관련 업계에 모일 수 있도록 하는 정책적 지원이 필요하다.

5. 결 론

국내 선박관리업은 일본 선박관리업의 전철을 밟으며 그 규모면이나 운영면에서 크게 발전하지 못했다. 특히 독립 전문선박관리업체의 경우는 더욱 그러하다. 그렇게 된 가장 큰 이유는 첫째, 영세성에 있다. 이는 단기적인 비용절감에 우선 순위가 정해짐에 따라 저렴한 질 낮은 선원과 의식수준이 부적절한 감독에 의해 관리되어 궁극적으로는 선박관리회사의 이미지가 손상되는 악순환의 고리가 계속되는 것이다. 둘째, 기업가적인 정신에서 기업을 일으켜 성장 발전시키기보다는 선주와의 인간관계에 의해 경영되고 선주를 설득하고 교육하여 발전적이고 적극적인 방향에서 관리가 이루어지지 못하고 중소선주의 근시안적인 비용절감에 급급한 점이 많다. 끝으로 선박관리에서 가장 중요한 요인인 선원 및 감독관 확보의 어려움이다. 일본의 경우와 마찬가지로 가까운 미래에 국내의 선원과 감독요원은 거의 고갈상태에 이를 것으로 예상되므로 전 세계를 대상으로 인력 자원을 확보해야 할 것이다.

국내 선박관리업의 악순환을 극복하기 위해서는 단순 선원 송출이라는 한계를 벗어나 선주의 입장에서 선박의 일체를 관리하는 관점이 필요한 시점이다. 이를 위해서 가장 시급한 선원 및 감독 육성과 해외 감독관 채용에 대한 정부의 지원이 적극적으로 뒷받침되어야 한다. 또한 선박관리업체는 전문 기업경영의 마인드와 안정된 자본을 바탕으로 하여 새로운 미래의 성장 동력을 찾아 국제적 선박관리업으로 발돋움하기 위한 자구책을 적극적으로 마련해야 한다.

선박관리업은 고자본의 투입 없이 거의 100%의 부가가치를 창출하는 서비스업으로 국내에 거점을 둘 경우 국내 관련 산업에 대한 파급효과가 대단히 크다. 이제는 선박관리업을 독립적으로 바라보는 관점에서 벗어나 조선업과 금융업 및 전 산업과 연계하여 클러스터의 개념으로 파악해야 한다. 이러한 맥락에서 선박관리업은 관련 사업과의 전체적인 관계를 종합하고 연결하는 역할을 할 수 있도록 경영방향을 바꾸고 국제적으로 수행할 수 있도록 국내선박관리업을 발전시켜야 할 것이다.

본 연구는 제한된 자료 및 서술적 방법의 한계로 명확한 과학적 접근에 의한 분석이 이루어지지 못한 아쉬움이 있다. 향후 연구과제로 본 연구를 바탕으로 일본 선박관리업의 쇠퇴과정 및 한국 선박관리업의 발전과정을 보다 체계적인 과학적 분석 기법 의거한 연구가 진행되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 국제선원노무협회(2005), <http://www.immaj.jp>.
- [2] 류동근, 김종태, 신용준(2008), “우리나라 선박관리업의 발전방안에 관한 연구, 선원관리제도를 중심으로”, 한국항해항만학회지, 제 32권 제 10호 pp.821-827.
- [3] 서양수(2006), “우리나라 선박관리업의 구조 고도화 방안에 관한 연구”, 석사논문, 한국해양대학교 해사산업대학원 해사경영학과.
- [4] 송성규(2007), “IPA를 이용한 우리나라 선박관리업의 경쟁력강화 방안에 대한 실증연구”, 석사논문, 한국해양대학교 해사산업대학원 해사경영학과.
- [5] 조규성, 안기명, 신용준(2003), “한국 선박관리업의 국제경쟁력 실태분석에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 제 27권 제 1호 pp.9-18.
- [6] 한국선박관리업협회(1982), <http://www.ksmca.or.kr>.
- [7] 한국해운신문(2007), 선원부족 어떻게 할 것인가, 창사18주년 기념특집.
- [8] 해양수산부(2006), 선박관리업 활성화 방안 연구.
- [9] KAIUN(2005), 如何に顧客満足を高めるかが船舶管理會社の使命、2005년 12월호, 社団法人 日本海運集會所.
- [10] 運輸白書(2008), 平成元年-12年, 日本國國土交通省, www.nlit.go.jp.
- [11] 織田政夫(1993), “船舶管理業の理論と實際—わが國の實態とその方向—”, 海事産業研究所報, No. 321, pp. 7-23.
- [12] Japan Maritime Public Relations Center(2008), 海運データ ~世界の貿易~ www.kaijipr.or.jp.
- [13] 船員労働統計調査(2008), 日本國國土交通省, www.mlit.go.jp.
- [14] KAIUN(2006), 世界的職員不足の危機に日本海運は対応できるか、2006년7월호, 社団法人 日本海運集會所.
- [15] 栢原信郎(2006), 船舶管理における監督(Superintendent)の役割、日本郵船・ヘイエルダール記念事業・寄附講義 海事産業社會事情“講義ノート”, pp.1-9.
- [16] 日本海事廣報協會(2008), <http://www.kaijipr.or.jp/kaiun>.
- [17] 池上武男(2005), 日本の外航商船の現状から見た危機管理のあり方、日本の海運船舶と危機管理のあり方に關する研究、東京財團研究報告書 2005-3.
- [18] SHIPPINGFACTS(2009), <http://www.marisec.org/shippingfacts/>.

원고접수일 : 2010년 1월 11일

심사완료일 : 2010년 2월 12일

원고채택일 : 2010년 2월 24일