

한국의 해기전승 추진현황과 전망

2019. 11. 8.

선장 김 영 모



한국선장포럼

목 차

1. 세계 선원시장 현황
2. 한국 해기인력 현황
3. 한국 선원지원 정책
4. 한국의 해기전승 추진방안

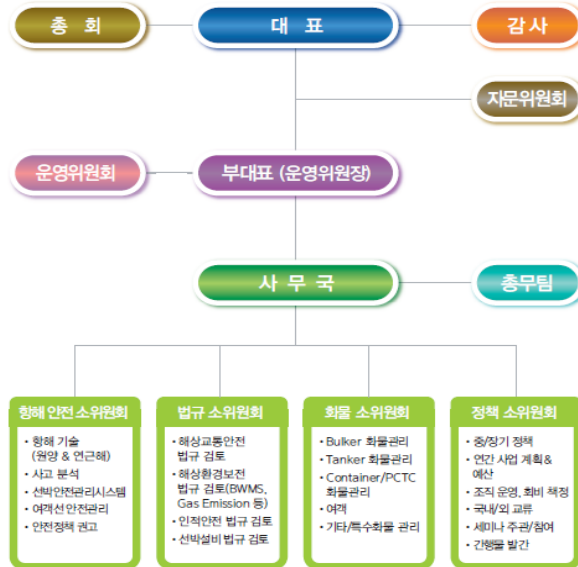
「한국선장포럼」 은?

1. 설립 목적

- 선박운항을 포함한 제반 해사(海事)기술을 조사 및 연구하여 대내외에 공유·자문함으로써 한국 해운과 해사발전 및 공익 증진에 이바지

2. 조직

- 운영위원: 29명
- 기관자문위원: 19명
- 기술자문위원: 21명



- 검토 주제에 따라 소위원회간 TF 구성 또는 특별소위원회 구성

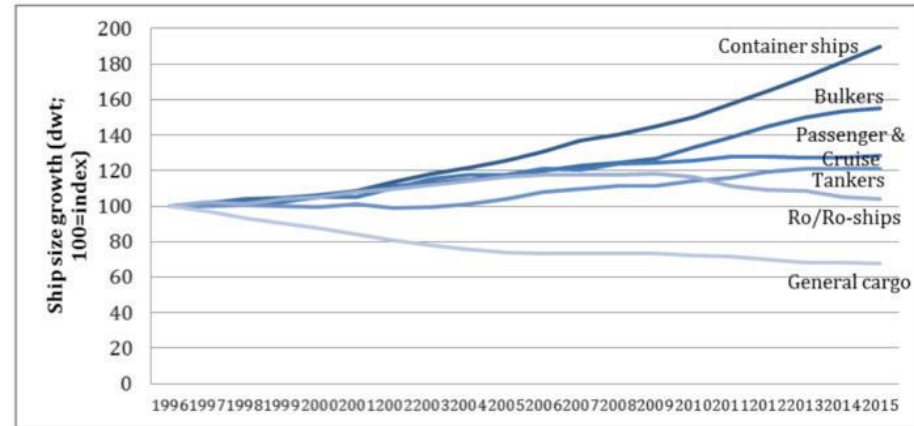
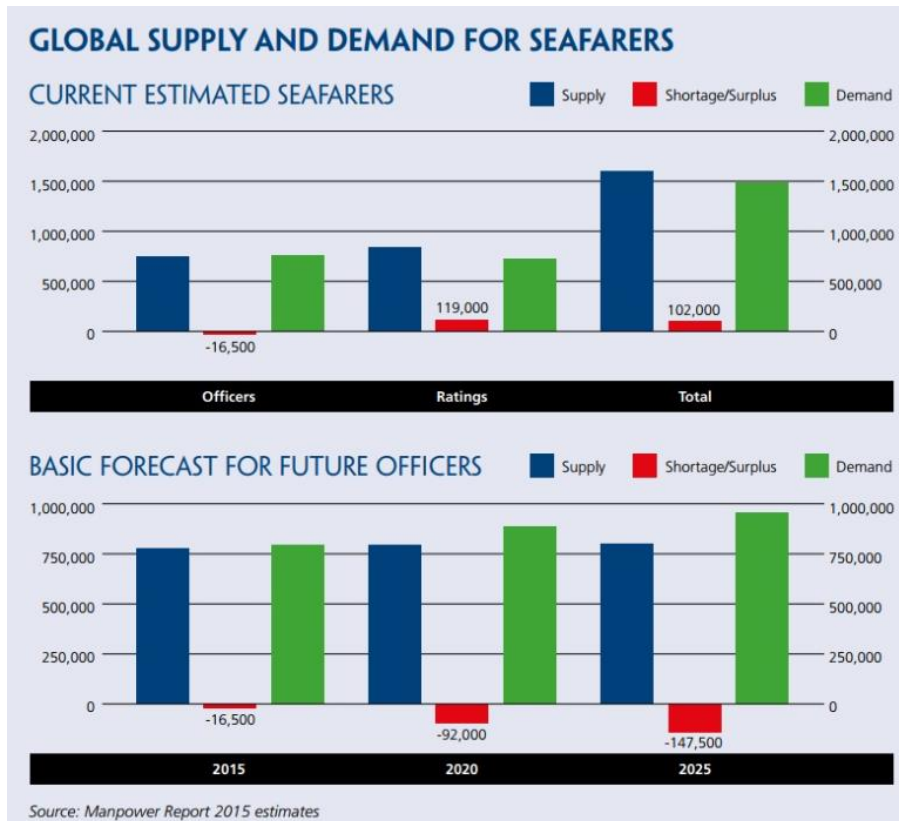
3. 주요 사업

- 현장 선박 안전과 운항기술의 조사 및 연구
- 해가 기술 전문가 자문 제공
- 해사 지식 축적 및 전파

1. 세계 선원시장 현황

1.1 세계 선원 수급 전망

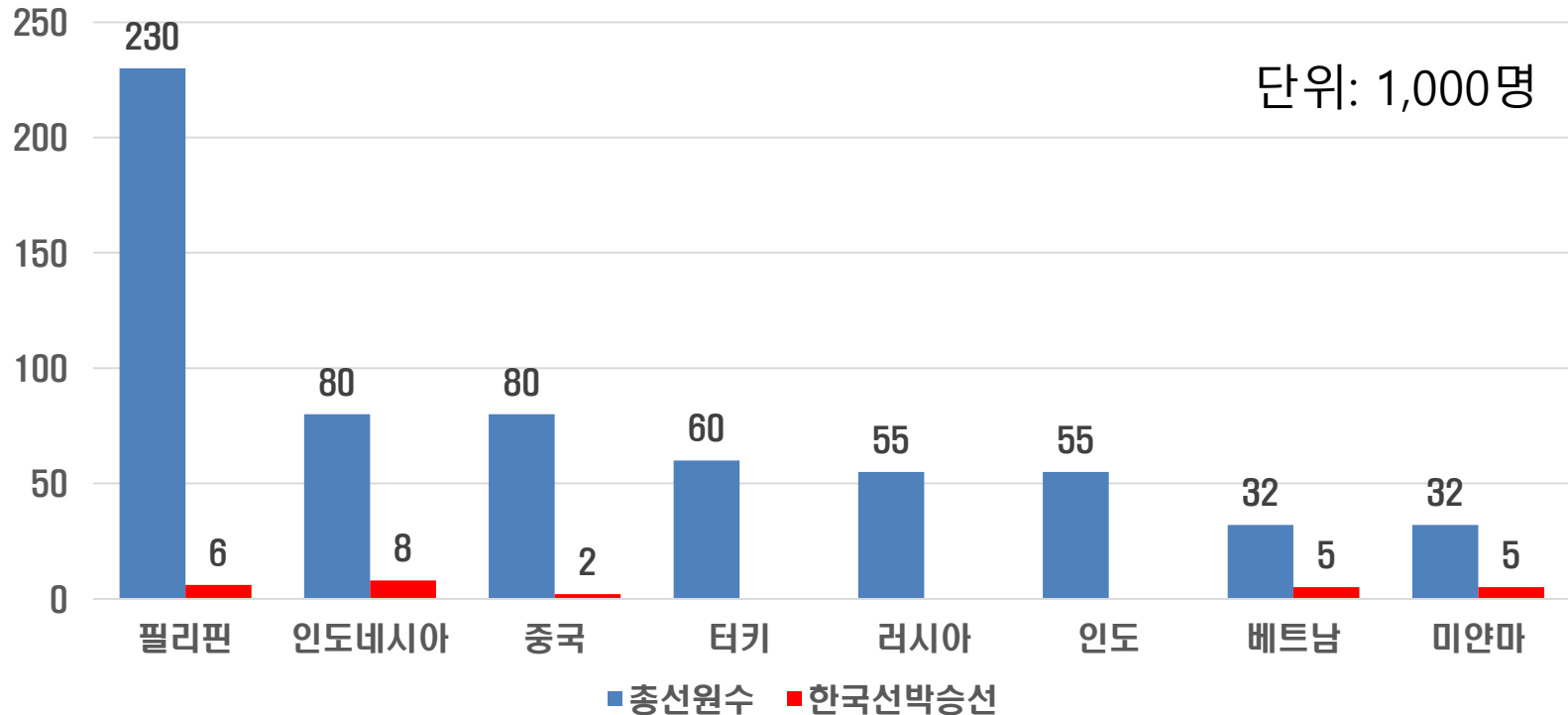
- 2015년 전세계 선원은 102,000명 잉여이나 해기사는 16,500명 부족
- 2020년에는 해기사 92,000명, 2025년에는 147,500명 부족



- 최근 20년동안 선박 대형화 추세
- 컨테이너(90%), 벌커(55%), 탱커 [21%] 대형화

1. 세계 선원시장 현황

1.2 주요 선원공급국 선원수

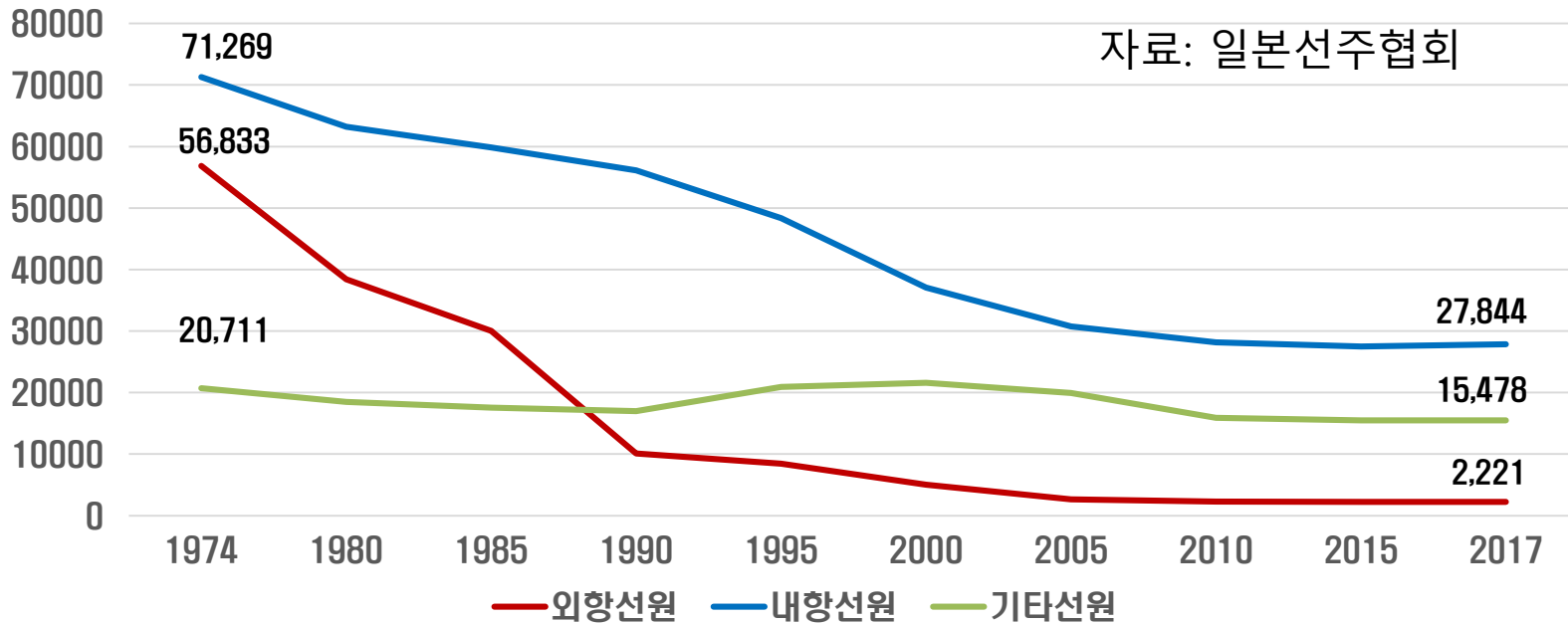


자료: 각 연구보고서에서 발췌

- 전세계 120만명의 선원이 근무중
- 필리핀 선원이 19%를 차지

1. 세계 선원시장 현황

1.3 일본 선원 및 해기사 증감 추이

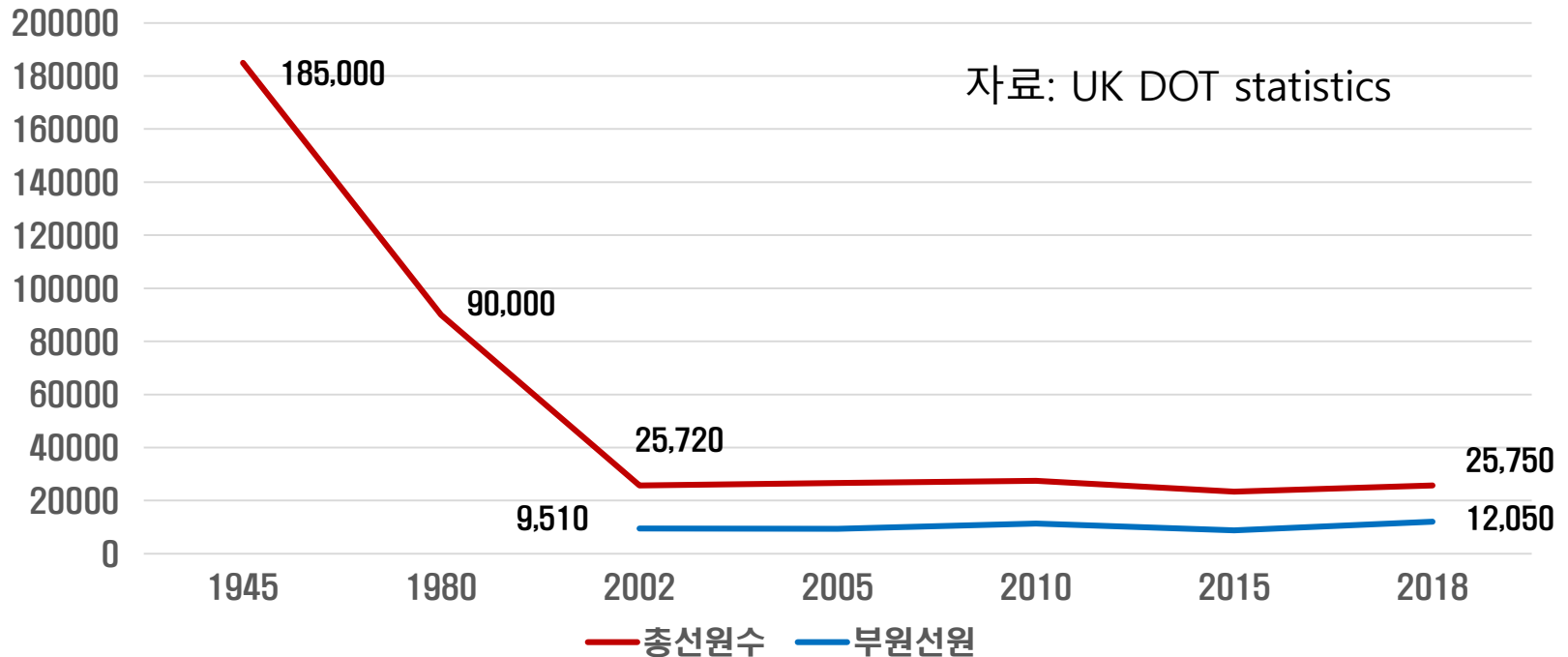


주: 기타선은 예인선, 도선, 관공선에 승선하는 선원을 의미

- 외항선원은 43년동안 1/25 수준으로 감소
- 내항선원도 2/5 수준으로 감소하였으나 외항대비 13배 유지
 - Cabotage 및 원양과 유사한 수준 임금

1. 세계 선원시장 현황

1.4 영국 선원 증감 추이

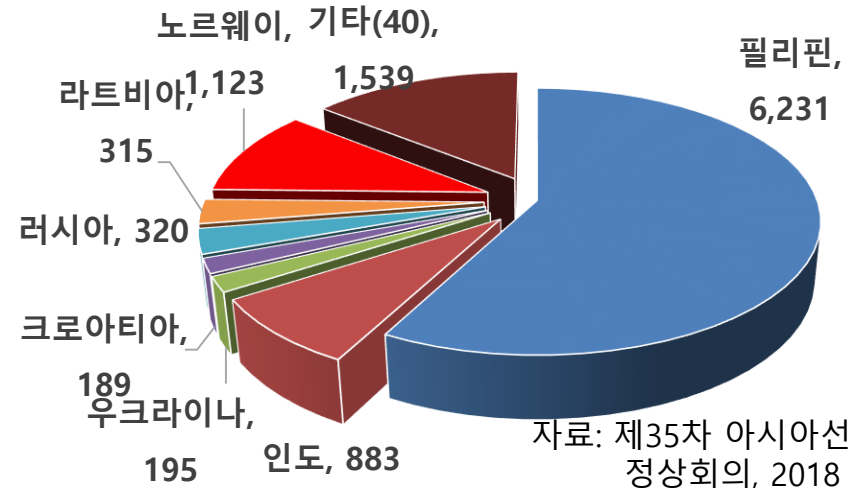
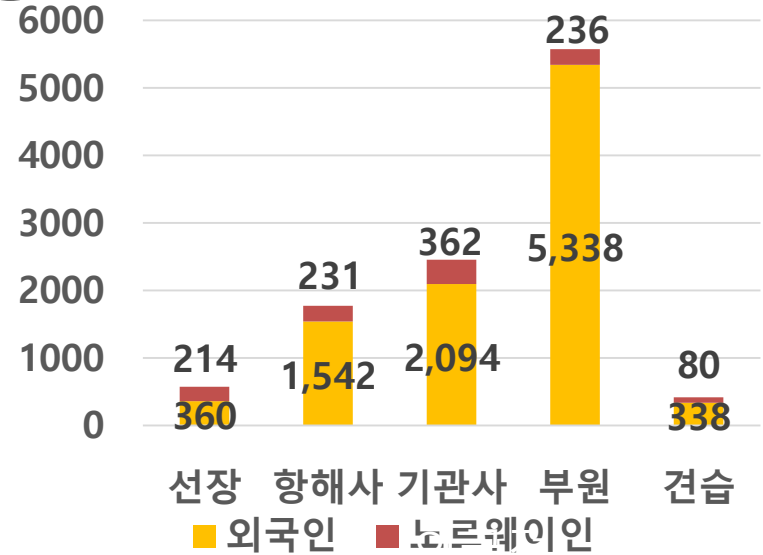
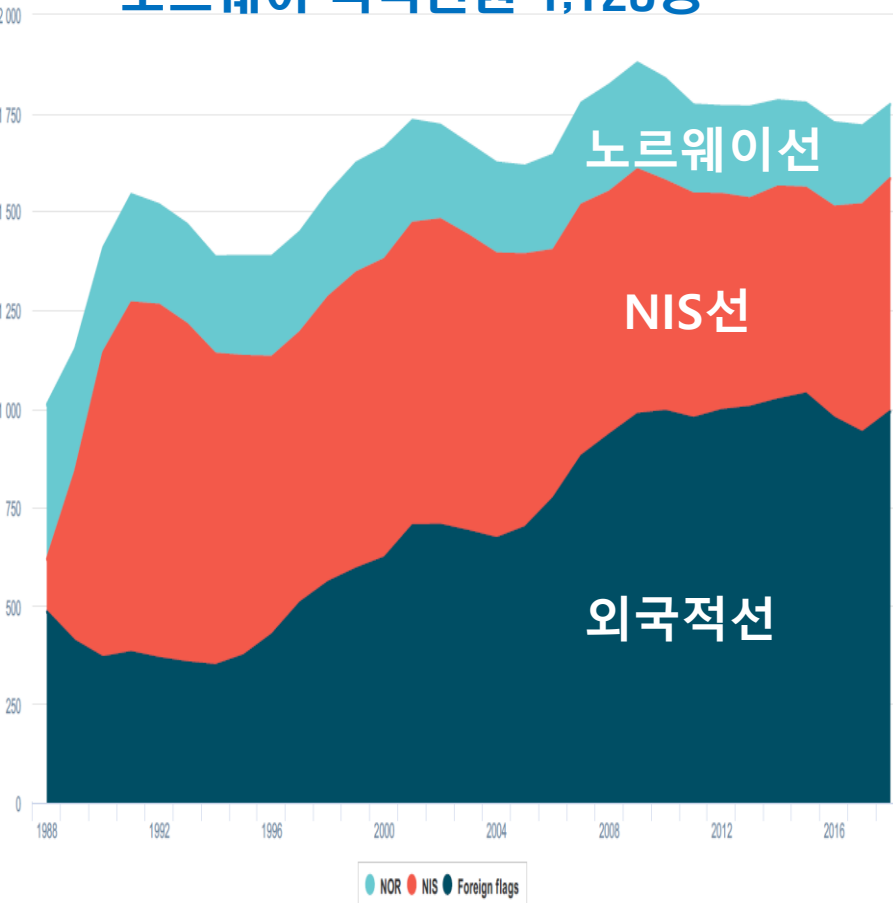


- 2차대전 중 선원수 대비 1/9 수준으로 감소
- 최근 16년동안 안정된 선원수 유지
- 전체 선원중 부원의 비율이 47% 차지
 - 크루즈 여객선 증가 이유

1. 세계 선원시장 현황

1.5 노르웨이 선박 및 선원 현황

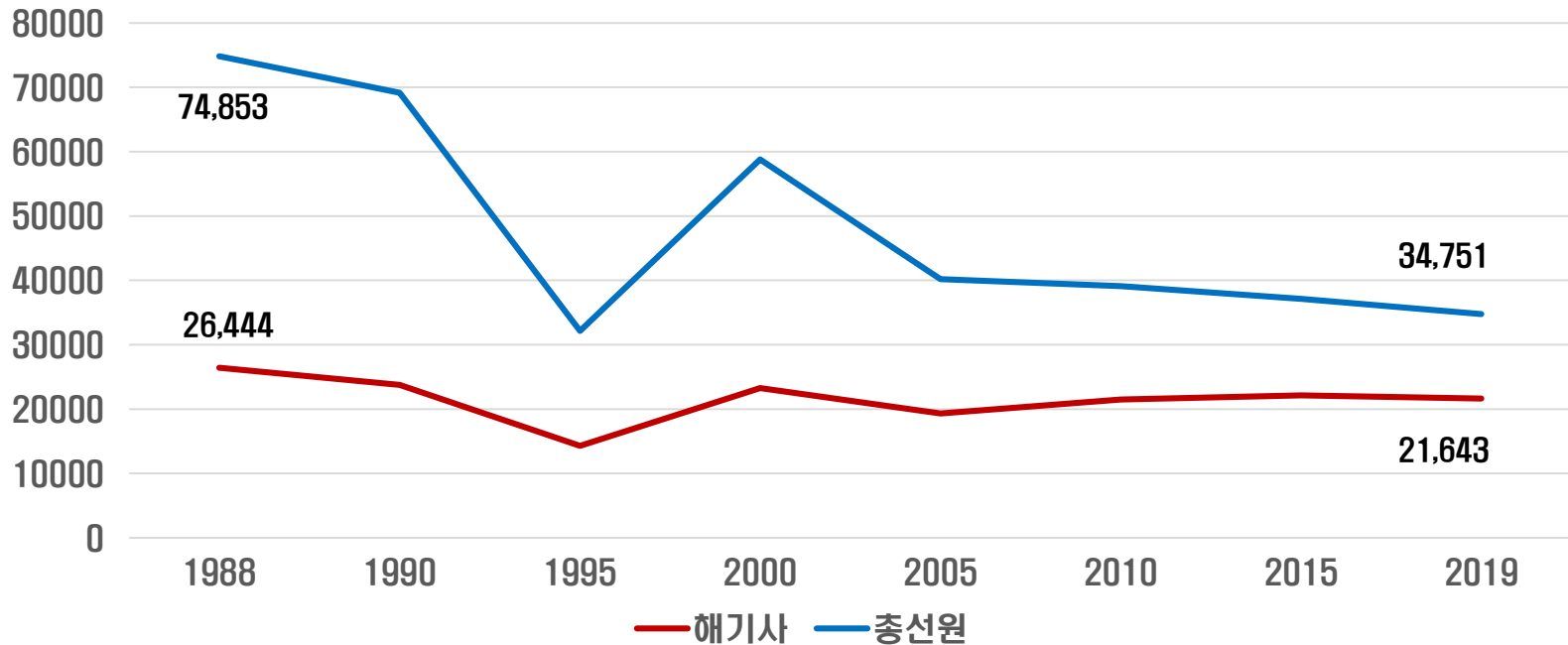
- 노르웨이 선박: 1,771척
- 노르웨이 선박 전체 선원: 10,795명
- 노르웨이 국적선원 1,123명



자료: 제35차 아시아선원 정상회의, 2018

2. 한국 해기인력 현황

2.1 한국 선원 및 해기사 증감 추이



자료: 한국선원복지고용센터 통계연보 각년도

- 1987년을 정점으로 지속적 감소추세
- 해기사 수는 일정 규모 유지

2. 한국 해기인력 현황

2.2 한국 해기사의 직급별 분포 추이



자료: 2002~2019년 한국선원통계연보 정리

- 운항급 해기사 보다 관리급 해기사가 많은 분포
- 승급을 통해 관리급 해기사의 지속적 공급 체계 유지

2. 한국 해기인력 현황

2.3 한국 해기직업 SWOT 분석

S	W
<ul style="list-style-type: none"> - 풍부한 해기 인력 - 적극적이고 지속적인 양성 공급체계 - 조선 강국 - 무역량 증가로 수송기회 확대 	<ul style="list-style-type: none"> - 이가정성으로 장기승선 기피 - 워라벨로 해상근무 기피 - 영어 구사능력 등 경쟁력 부족 - 내항해운 경영열악으로 처우불량
O	T
<ul style="list-style-type: none"> - 세계적인 고급해기사 부족 현상 - 고급해기사의 내외국인 임금격차 축소 - 해사분야 신산업 육성(스마트쉽, 선박 관리산업 등) - IMO 환경규제 강화로 전문 기술인력 필요 - 육상 직업 취업 애로 	<ul style="list-style-type: none"> - 학령인구 감소, 승선근무예비역제도 축소로 승선 기피 - 인건비 지속적 증가 - 선주의 외국인 해기사 고용확대 요구 증가 - 안전·환경·보안 규제강화로 승선 기피

- 한국 해기사의 강점을 살리고 약점을 보완하여 신해운산업 직업기회 포착

3. 한국 선원지원 정책

3.1 국가 주도 해기사 양성

1) 해기교육기관 졸업생 수 (2018)

구분	교육기관	졸업생 수/년
해양계 교육기관	대학(2개교)	845명
	고등학교(2개교)	271명
수산계 교육기관	대학(6개교)	355명
	고등학교(7개교)	358명
해양수산연수원	연수원(1개소)	102명
합계	18개교	1,931명

주: 수산계 교육기관 졸업생 중 274명은 어업학과 졸업생임

2) 실습선 수

종류	상선 실습선	어선 실습선	계
척수	6척	8척	14척
실습생 수	1,072명	525명	1,597명

자료: 각 교육기관 자료 참조

주: 해사고 1척(실습생 100명) 건조추진중

3. 한국 선원지원 정책

3.2 승선근무예비역 제도 운영

- 「비상대비자원관리법」 또는 「국제선박등록법」에 따라 전시·사변 또는 이에 준하는 비상시에 국민경제에 긴요한 물자와 군수물자를 수송하기 위한 업무를 수행하는 해기사를 말함
- 500톤 이상의 상선 또는 100톤 이상의 어선에 3년간 승선 필요
- 1,000명/년 배정(2019년)

직급	3항해/기관사	2항해/기관사	1항해/기관사	선장/기관장
승진연한	1년	2년	6~7년	-
비고	승선근무예비역 복무기간		매년 32% 이상 관리급 해기사로 승진	

3. 한국 선원지원 정책

3.3 선원 임금 · 복지정책 추진

1) 국가필수국제선박 선원 인건비 지원

- 국가필수국제선박: 전시사변 또는 이에 준하는 비상 시에 국민경제에 긴급(緊要)한 물자와 군수물자를 수송하기 위한 국제선박
- 2010년까지 88척 지정(2018년 현재 75척)
- 국제선박에 승무하는 한국인 선원을 안정적으로 고용하기 위하여 선원능력개발 지원사업 등에 지원

2) 원양선박 선원 소득세 감면

- 외항선원은 300만원/년, 내항선원은 20만원/년 선원소득 공제

3. 한국 선원지원 정책

3.4 장기 승선 유도

1) 도선사 응시경력 하향 조정

- 도선사면허 경력기준을 기존 5년에서 3년 이상으로 하향 조정
[도선법 개정 2018.9.18]
- 장기승선 매력화 요인으로 작용

2) 선원근로계약 개선

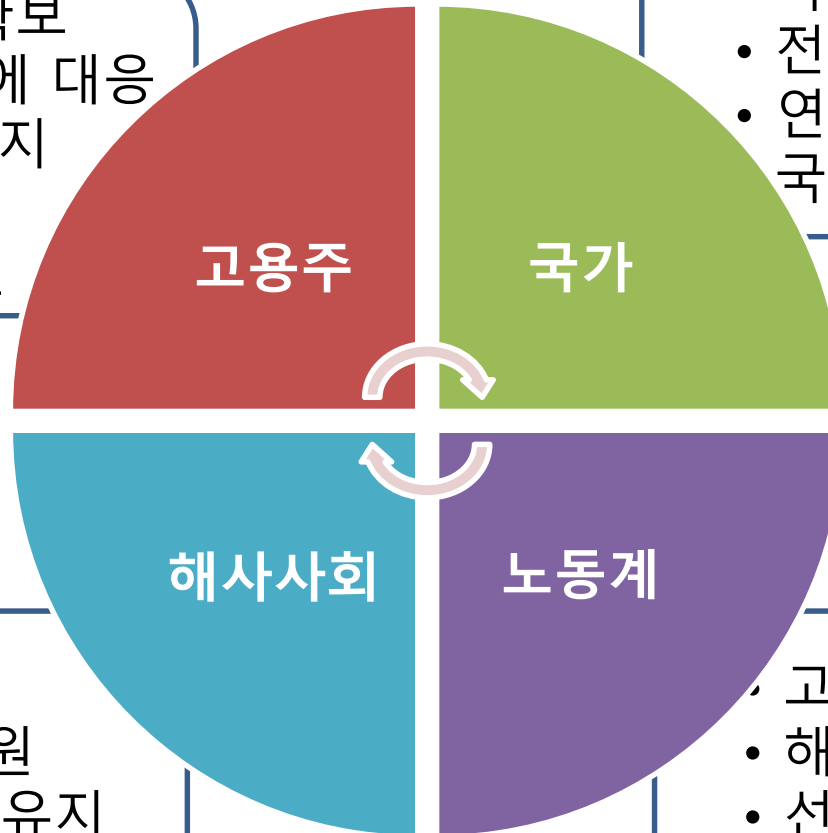
- 선원 고용 안정을 위하여 현행 승하선 기준 선원근로계약을 정규 직화로 변경 추진

4. 한국의 해기전승 추진방안

4.1 해기전승의 필요성

- 미래임금 경쟁력 확보
- 해사기술환경변화에 대응
- 양성코스트 저감유지
- 우수해기인력 유입
- 내항해운 유지,발전

- 해로안보 유지
- 국제수지 개선
- 전시동원 인력유지
- 연안해운 보호
- 국가해양력 유지,발전

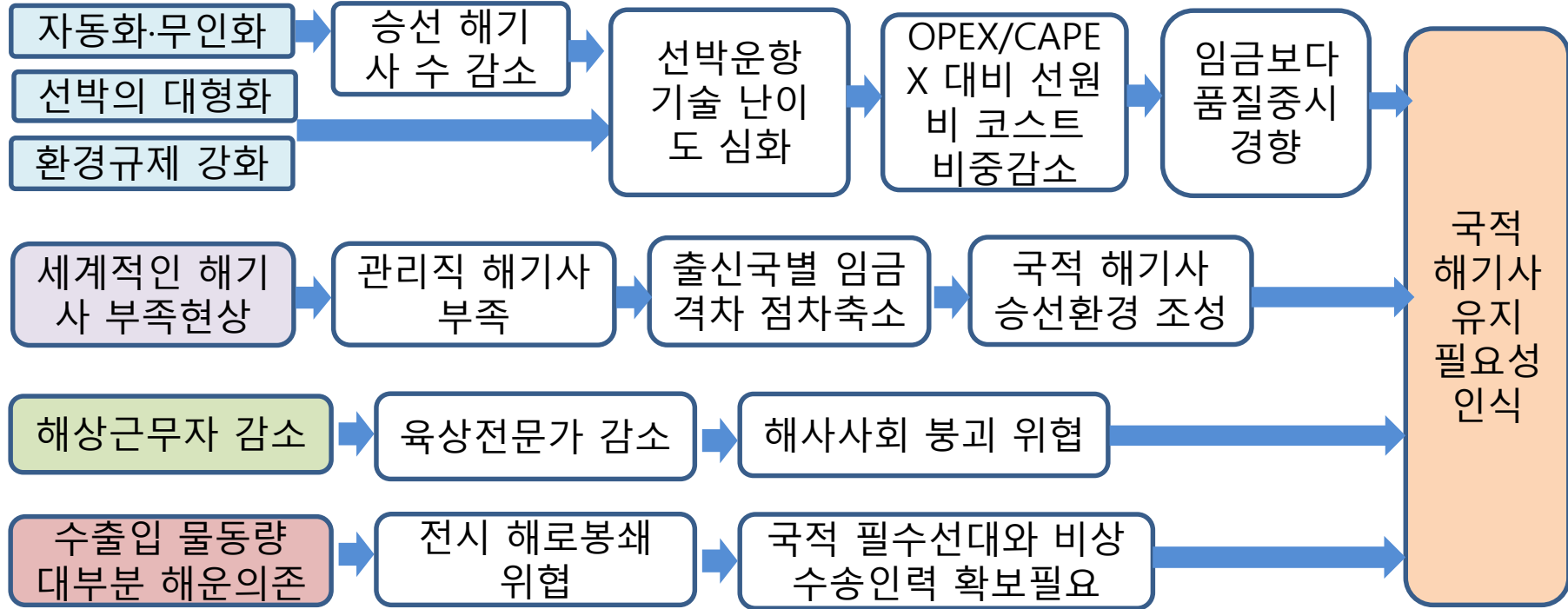


- 전문인력 확보
- 관련기술 개발지원
- 해사산업 생태계 유지

- 고부가가치 직업진출
- 해외직업 진출
- 선진해운기술 습득

4. 한국의 해기전승 추진방안

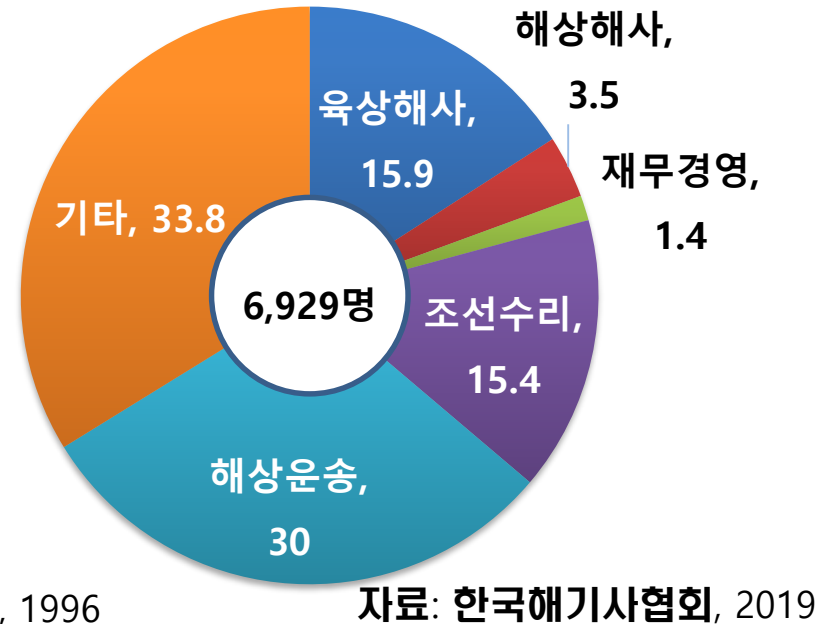
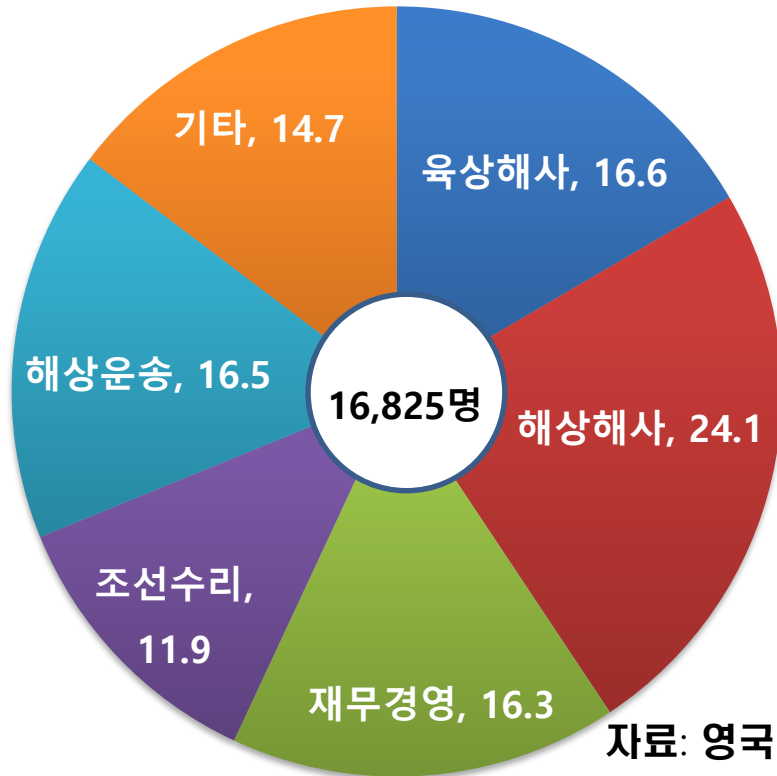
4.2 국적 해기사 유지 필요성



- 국적 해기사의 유지 필요성 인식을 통한 해기전승 논리 개발
- 정부의 현행 정책 유지에 부가하여 추가 지원정책 개발 · 유도

4. 한국의 해기전승 추진방안

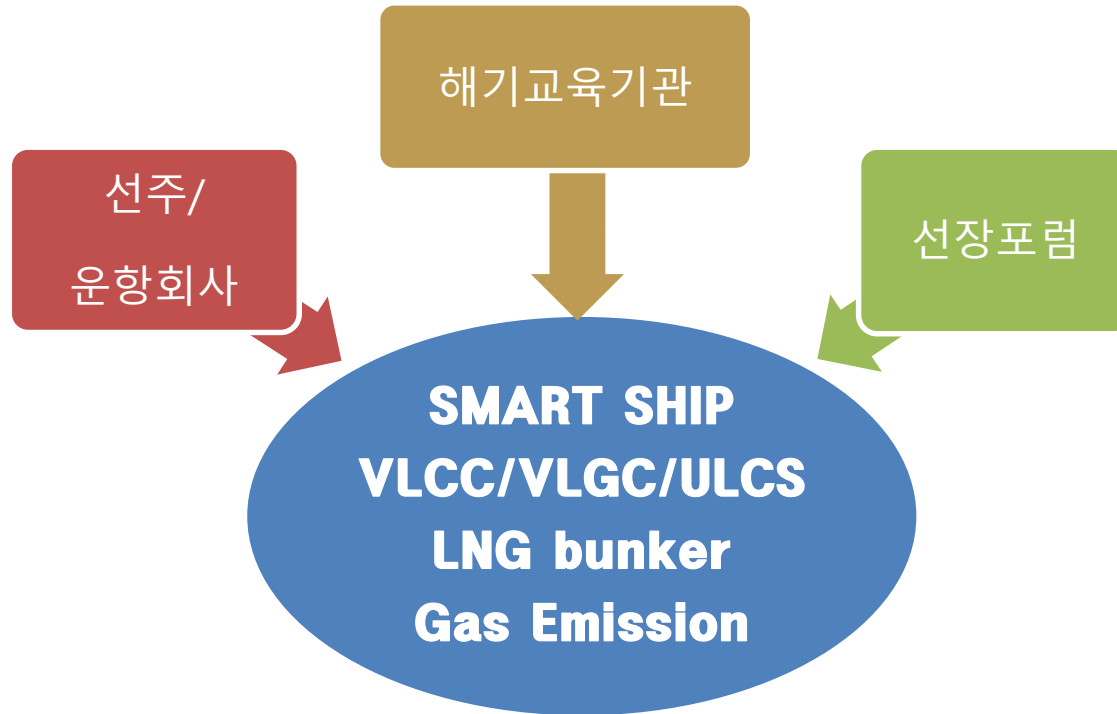
4.3 육상 해기직역 확대 추진



- 영국은 육상의 다양한 해사분야에 종사하고 있는 반면 한국은 특정 분야(해운기업, 공무원 등)에 치중
- 영국 해사산업 육근자의 65.3%가 전직 해기사 출신

4. 한국의 해기전승 추진방안

4.4 특화된 해기 기술교육 시행



- 선박의 대형화, 자동화, 환경규제 운항에 적합한 해기사를 교육기관/선주(운항회사)/한국선장포럼이 유기적으로 협력하여 전문기술교육 실시

4. 한국의 해기전승 추진방안

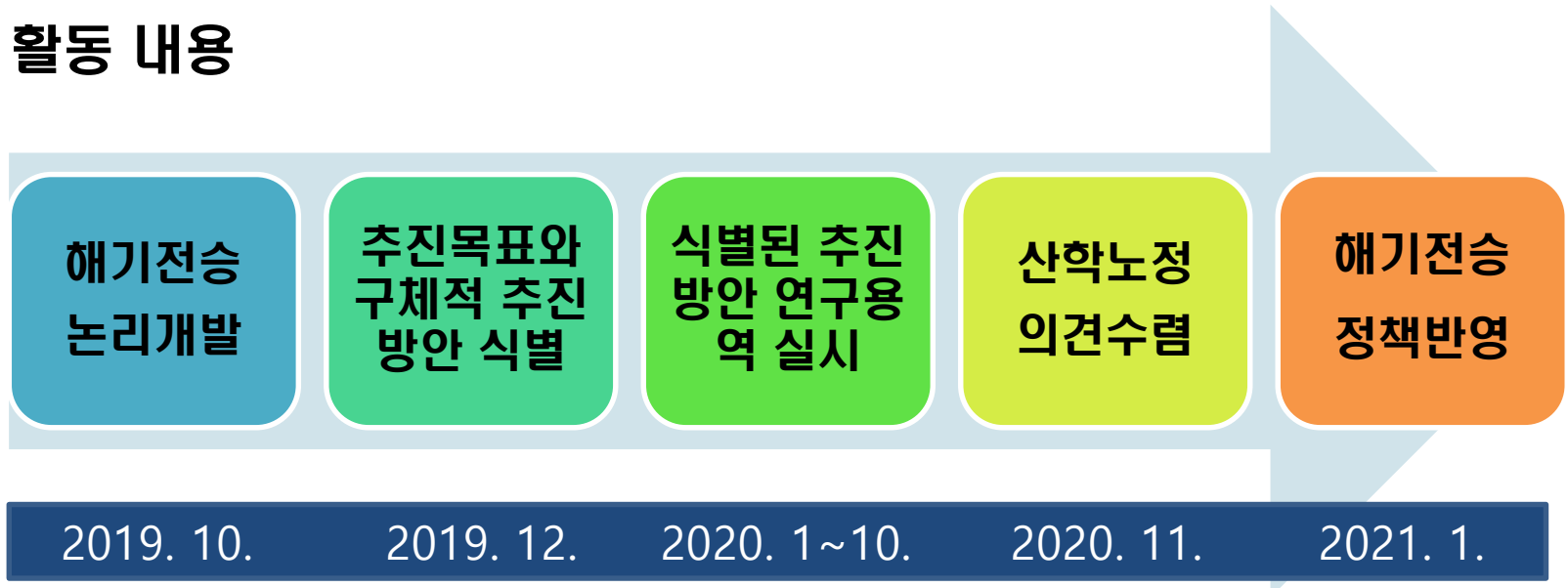
4.5 해기전승 전문가포럼 구성 및 활동

1) 전문가포럼 구성

- 해사산업계 8개 기관이 참여

[한국해기사협회, 한국선장포럼, 한국해양대학교, 한국선주협회, 한국해운조합, 선박관리산업협회, 현대해양서비스, 범진상운]

2) 활동 내용



감사합니다!



한국선장포럼