

## 제6장 세계 선원 수급시장 동향

### 1. 세계 선원 수급시장 분석

#### 1) 세계 선원 수급구조

##### □ 세계 선원공급 현황

- 2000년 전세계 해기사 공급수는 40만 4,000명이고, 부원 선원은 82만 3,000명으로 추산됨(<표 VI-1> 참조).
- 해기사의 주요공급국가는 OECD 국가를 비롯하여 (동)유럽각국, 일본 등 전통적 해운국이지만 최근에는 극동이 중요한 공급지가 되었음. 전세계 해기사 중 OECD 국가가 공급하는 비율은 36.4%이고, 극동지역은 31.7%임.
- 부원 선원 공급국은 극동지역 국가들로 전세계 부원 선원의 40.3%를 공급하고 있음.
- 현재 극동지역은 해기사 및 부원 공급규모가 계속적으로 증대하면서 세계 최대 선원 공급원으로 등장함.

<표 VI-1> 전세계 지역별 선원공급 규모(2000년)

단위 : 1,000명

구 분	OECD	동유럽	아프리카·남미	극동	인도·중동	계
해기사	147	62	35	128	32	404
부 원	191	107	89	332	104	823
계	338	169	124	460	136	1,227

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

##### □ 세계 선원수요 현황

- 2000년 전세계 선원 수요는 해기사 42만명, 부원선원 54만 9,000명으로 추산됨(<표 VI-2> 참조).

- 전세계적으로 해기사를 가장 많이 필요로 하는 국가는 OECD 회원국으로 15만 7,000명이 수요되고, 다음은 아프리카·남미지역 국가임.
- 부원 수요국은 OECD 회원국을 필두로 아프리카·남미지역, 극동지역 국가들임.

&lt;표 VI-2&gt;

전세계 지역별 선원수요 규모(2000년)

단위 : 1,000명

구 분	OECD	동유럽	아프리카·남미	극동	인도·중동	계
해기사	157	35	127	87	15	420
부 원	228	41	156	148	26	599
계	385	76	283	235	41	1,019

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## □ 세계 선원수급 비교

- 현재 전세계적으로 해기사는 1만 6,000명 정도 부족하고, 부원은 약 22만 4,000명이 남아도는 불균형 상태가 지속되고 있음(<표 VI-3> 참조).
- OECD 회원국의 경우 해기사와 부원이 각각 9,000명, 3만 7,000명 부족하고, 아프리카·남미지역도 해기사와 부원이 동시에 부족한 상황임.
- 반면 개발도상국이 많은 극동, 동유럽, 인도·중동지역은 해기사와 부원이 공히 남아도는 상태임.

&lt;표 VI-3&gt;

전세계 지역별 선원수급 비교(2000년)

단위 : 1,000명

구 분	OECD	동유럽	아프리카·남미	극동	인도·중동	계
해기사	-9	27	-92	42	17	-16
부 원	-37	67	-68	184	78	224

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## 2) 세계 선원 수급전망

## □ 세계 선대 전망

- 1990년대 후반 전세계적으로 무역이 지속적으로 확대하고 산업이 발전함에도 불구하고 세계 선대는 매년 1% 수준으로 증가하였음.

- 세계선대는 1990년에 4만 1,457척에서 2000년에 4만 6,518척으로 연평균 1.3% 증가하고, 2010년에 5만 1,384척으로 증가할 전망이다(<표 VI-4> 참조).
- 그러나 선박 척수의 증가에 따라 발생하는 해기사 수요는 승무원 배승인원이 많은 노후 선박이 사라지면서 1995년 BIMCO/ISF 보고서에서 예상한 만큼 그렇게 많이 증가하지는 않았음.
- 즉 1975년 이전에 건조된 노후선박이 1990년의 1만 9,471척에서 2000년에 1만 2,710척으로 감소하고, 2010년에는 8,134척만 남을 것으로 전망되기 때문에 선대 증가에 따른 선원수요 증가는 미미할 것으로 분석됨.

&lt;표 VI-4&gt;

전세계 선대 전망

단위 : 척, %

구 분	1990		1995		2000		2005		2010	
건조년도	척수	비중(%)	척수	비중(%)	척수	비중(%)	척수	비중(%)	척수	비중(%)
1975년 이전	19,471	47.0	15,653	35.9	12,710	27.3	10,168	20.8	8,134	15.8
1975~1990	21,986	53.0	27,903	64.1	-	-	-	-	-	-
1975~1995	-	-	-	-	33,808	72.7	33,132	67.8	31,103	60.5
1975~2000	-	-	-	-	-	-	5,591	11.4	5,535	10.8
2000~2005	-	-	-	-	-	-	-	-	6,611	12.9
2005~2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	41,457	100.0	43,556	100.0	46,518	100.0	48,891	100.0	51,384	100.0

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## □ 세계 선원수요 기본전망 도출

- BIMCO/ISF는 세계 선원수요에 영향을 주는 요인 중에서 전세계적으로 영향을 미치는 국제협약과 선박의 운항을 위해 절대적으로 필요한 선원규모 등을 중심으로 선원수요 기본전망을 도출함(<표 VI-5> 참조).
- 현재 전세계 선원수요에 영향을 주는 국제협약은 IMO의 STCW 협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, 선원의 훈련과 자격증명 및 당직기준에 관한 협약), ILO의 협약 180호(선원의 근로시간과 정원에 관한 협약) 등이 있음.

&lt;표 VI-5&gt;

## 세계 선원수요 기본전망

단위 : 1,000명

구 분	2000		2005		2010	
	해기사	부원	해기사	부원	해기사	부원
OECD 국가	157	228	162	231	166	233
동유럽	35	41	36	40	37	40
아프리카·남미	127	156	131	157	134	156
극동	87	148	89	148	91	147
인도	15	26	15	26	15	26
계	420	599	432	602	443	603

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## □ 세계 선원수요 대안별 전망

- 세계 선원수요 기본전망 자료를 토대로 향후 예측되는 선대 전망, 배송규모 등을 고려한 전망 제시(<표 VI-6> 참조).
- 세계 선대가 거의 성장하지 않거나 극히 미약한 증강이 이루어질 경우 세계 선원수요는 2010년에 해기사는 40만 9,000명, 부원은 56만명이 소요될 전망이다.
- 그러나 세계 선대가 지난 5년 동안의 관측치보다 많이 증가할 경우 2010년에 해기사는 48만 6,000명, 부원은 64만 8,000명의 수요가 예상된다.
- 예비원 비율이 선원단체 등에 요구에 의해 현재(해기사 1.7%, 부원 1.6)보다 10% 증가할 경우 2010년 해기사 수요는 47만 8,000명, 부원은 67만 1,000명이 될 전망이다.
- 신조선에 대한 선원 배송인원이 2010년까지 변하지 않을 경우 2010년의 해기사 수요는 46만명, 부원은 65만명 수준이 될 전망이다.

&lt;표 VI-6&gt;

## 세계 대안별 선원수요전망

단위 : 1,000명

구 분	2005		2010	
	해기사	부원	해기사	부원
기본전망자료	432	602	443	603
선대 저성장	415	581	409	560
선대 고성장	450	621	486	648
배송인원불변	439	623	460	650
예비원 10% 증가	457	644	478	671

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## □ 세계 선원공급 기본전망 도출

- BIMCO/ISF는 현재 수준의 선원양성과 노동력 이탈을 전제로 2010년까지의 세계 선원공급규모를 도출함.
- 이에 따라 2010년에 해기사는 39만 7,000명, 부원은 85만 8,000명이 공급될 것으로 전망함(<표 VI-7> 참조).
- 극동지역의 경우 2005년에 해기사 공급인원이 OECD 회원국 공급인원을 초과하고 2010년에 세계 최대 선원 공급국으로 부상함.

&lt;표 VI-7&gt;

세계 선원공급 기본전망

단위 : 1,000명

구 분	2000		2005		2010	
	해기사	부원	해기사	부원	해기사	부원
OECD 국가	147	191	129	169	113	150
동유럽	62	107	62	122	62	138
아프리카·남미	35	89	39	95	44	102
극동	128	332	134	332	140	342
인도	32	104	35	115	39	127
계	404	823	399	832	398	859

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

## □ 세계 선원공급 대안별 전망

- BIMCO/ISF는 선원공급 기본전망 자료를 활용하여 노동력 손실이 현재보다 1% 이상 높을 경우와 선원양성규모가 33% 이상 증가할 경우를 구분하여 2010년까지 공급규모를 전망함(<표 VI-8> 참조).
- 이에 따라, 선원의 노동력 손실이 현재보다 1% 이상 발생하면 2010년에 해기사는 기본 전망치보다 4만명이 감소하고 부원은 8만명이 감소함.

&lt;표 VI-8&gt;

세계 대안별 선원공급전망

단위 : 1,000명

구 분	2005		2010	
	해기사	부원	해기사	부원
기본전망자료	399	832	397	858
높은 노동력 손실(1% 이상)	378	791	357	778
선원양성증가(33%이상)	447	929	498	1,062

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

- 반면 선원양성규모가 현재보다 월등히 많은 경우 2010년에 해기사는 기본 전망치보다 10만 1,000명, 부원은 20만 4,000명이 증가함.

#### □ 2010년 세계 선원 수급예측

- 2010년 전세계 선원은 해기사는 절대 부족한 반면 부원은 절대 다수가 남아도는 불균형이 더욱 심화됨. 즉 해기사는 4만 6,000명 부족하고, 부원은 25만 6,000명이 일자리를 찾지 못하는 상황이 발생할 것으로 예측됨(<표 VI-9> 참조).
- 이러한 해기사의 부족현상은 현재 OECD 국가에서 해기사가 많이 승선하고 있는데, 이들 중 50세 이상 40%, 55세 이상이 18%로 노령화가 가속화되어 향후 10년 내 해기사의 부족현상이 심화될 것으로 예상함.
- 지역별로 보면, OECD 회원국과 아프리카·남미지역 국가에서는 해기사와 부원이 동시적으로 부족하고, 동유럽, 극동지역 국가에서는 해기사와 부원의 과잉상태가 발생함.

<표 VI-9>

2010년 권역별 선원수급 예측

단위 : 1,000명

구 분	공급		수요		차이	
	해기사	부원	해기사	부원	해기사	부원
OECD 국가	113	150	166	233	-54	-83
동유럽	62	138	37	40	25	97
아프리카·남미	44	102	134	156	-90	-54
극동	140	342	91	147	49	195
인도	39	127	15	26	24	101
계	397	858	443	603	-46	256

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 2000.

### 3) 국적별 선원 경쟁력 비교

#### □ 해운과 선원의 관계

- 해운에서 선원의 중요성은 'No Crew, No Shipping'이라는 말에서 단적으로 나타나듯이, 선원을 필요인원만큼 확보하는 일은 해운기업의 경영뿐만 아니라 한 국가의 해운산업 발전에도 매우 중요한 문제임.

- 선원은 거대자본이 투입된 선박을 실질적으로 운영하는 인적자원일 뿐만 아니라 해양환경을 지키는 파수꾼의 역할을 담당하고 있음.
- 그럼에도 불구하고 그 동안 선원은 해운기업에서 인적자원으로서 대우받기보다는 비용의 한 요소로 인식되었음.

#### □ 현대해운기업 경영과 선원

- 현대해운기업의 경영방식이 국제화·세계화되면서 개별기업의 원가경쟁력은 국내 비용(national costs)에 의해 결정됨.
- 국내비용이란 각국 선주가 속한 특정국가의 고유한 여건과 선박 국적차이로 인하여 각국의 해운기업이 서로 다른 가격을 지불하는 비용을 뜻하는데, 해상운송 원가구성요소 중 국내비용에 해당하는 것은 선비, 자본비 등을 열거할 수 있음.
- 특히 선비는 선박의 국적에 따라 상당한 차이가 발생하는데, 우리나라와 같이 국적선 승선기준이 엄격하여 외국인 선원을 자유롭게 승선시킬 수 없는 경우에는 선비의 중요성이 더욱 강조됨.
- 실제로 지난 5년간 우리나라 외항해운업체의 원가 중 국적에 따라 결정되는 고정비에 속하는 선비의 비중이 총원가 중에서 16~30% 내외를 차지하고 있음. 특히 선비항목에 있어서 선원비의 비중은 20% 내외를 차지하고 있으며, 1999년에는 선비에서 차지하는 비중이 22.2%로 선비 구성항목 중 상각비를 제외하고는 가장 큰 비중을 나타내고 있음.
- 결과적으로 현대해운기업 경영에서는 선원비가 선사의 대외경쟁력을 결정하는 중요한 요소로 등장하였고, 해운기업은 선원비를 절감하기 위해 저임금의 선원을 고용하기 위한 다양한 노력을 강구하고 있음.

#### □ 주요국 선원의 평균임금 비교

- 세계 해운시장에서 선원의 임금은 국가별로 많은 차이를 나타내고 있음.
- 그러나 세계 해운시장에서 선원의 임금은 해기능력이나 자질에 의해서 결정되는 것이 아니라 대체로 선원 송출국가의 국민소득, 물가 등에 의해 결정됨. 그 결과 선진국의 선원임금은 개발도상국 및 후진국 선원임금보다 2~3배 높음(<표 VI-10> 참조).
- 단적으로 미국의 선장은 월 5,000달러(약 650만원) 수준인 반면, 방글라데시 선장은 월 2,000달러(약 260만원)에 불과함(<표 VI-11>, <표 VI-12> 참조).

- 그리고 같은 국가내에서도 선장과 부원의 임금 격차는 보통 3~5배에 달함. 즉 홍콩의 경우 선장은 월 4,500달러(약 585만원)인 반면, 부원(직장급)은 월 1,000달러(약 130만원) 수준임(미화 1달러=1,300원 기준).

&lt;표 VI-10&gt;

주요국 선원의 평균임금실태

단위 : 달러/월

선 원 국 적	직 급	파나마 선적	사이프 러스 선적	선원 국적	직 급	파나마 선적	사이프러 스선적
미 국	선 장	5,000	5,000	홍 콩	선장	4,500	4,500
	기관장	4,800	4,800		기관장	4,300	4,300
	1항사	4,000	4,000		1항사	3,200	3,200
	AbleSeaman	800	800		AbleSeaman	1,000	1,000
그리스	선 장	3,500	3,500	남아프리카 공화국	선장	5,000	5,200
	기관장	3,500	3,500		기관장	4,750	5,000
	1항사	2,500	2,200		1항사	4,500	4,800
	AbleSeaman	1,200	850		AbleSeaman	1,000	900
크로아티아	선 장	6,000	5,500	몰 디 브	선장	1,500	1,500
	기관장	5,800	5,200		기관장	900	800
	1항사	5,500	4,200		1항사	700	800
	AbleSeaman	1,200	1,100		AbleSeaman	300	300
방글라데시	선 장	2,000	3,000	리투아니아	선장	3,500	-
	기관장	1,800	3,000		기관장	2,200	
	1항사	1,500	2,500		1항사	2,200	
	AbleSeaman	500	500		AbleSeaman	1,200	

자료 : Lloyd's Shipping Economist.

&lt;표 VI-11&gt;

주요국 선장의 임금수준 비교

단위 : 달러/월

구분	러시아	중국	우크라이나	루마니아	인도	필리핀	캐나다
임금	1,500	2,500	3,200	3,468	3,878	3,900	5,000

자료 : Lloyd's Shipping Economist, September 2000.



## □ 세계 부원 선원(직장급)의 임금추이 및 전망

- ITF에서는 부원 선원의 임금을 다음과 같이 전망함.
- 이에 따르면 2000년에 부원 선원 임금은 월 1,200달러(약 156만원)이고, 2004년에는 월 1,400달러(약 182만원)가 될 것으로 전망함.

&lt;표 VI-12&gt; 부원 선원(직장급) 임금추이 및 전망(ITF)

단위 : 달러/월

구 분	1979	1981	1983	1898	1996	2000	2004
임 금	250	831	850	875	991	1,200	1,400

자료 : Lloyd's Shipping Economist, September 2000.

## 2. 세계 주요국의 선원정책

## 1) 선원수요국 : 일본

## □ 일본 선원정책 기본방향과 전담조직

- 일본의 선원정책은 주로 선원의 보호·양성·지원 정책에 중점을 두고 있음. 즉 선원의 수급조절보다는 복지정책에 역점을 두고 있음.
- 그 결과 최근에는 일본 전체 선원 중 30세미만 젊은 층의 비중이 높아지고 선원 감소 추세가 완화되는 등 가시적 성과가 나타나고 있음.
- 일본의 선원정책은 국토교통성(구. 운수성)과 후생성에서 담당함. 후생성은 선원 보험업무만 전담하고 일반적인 선원복지업무는 국토교통성에서 전담하고 있음.

## □ 일본의 선원규모

- 현재 일본의 선원은 총 10만 9,625명으로 지난 1980년의 23만 3,770명에 비해 연평균 3.9%씩 감소하였음(<표 VI-13> 참조).
- 외항선원은 5,992명으로 지난 1980년의 38,425명에 비해 연평균 9.3%씩 감소하여 다른 직종보다 감소율이 높게 나타남.
- 한편 일본은 세계적인 선원감소 추세에도 불구하고 30대 미만의 젊은 층이 새롭게 유입되고 있어 우리에게 많은 시사점을 주고 있음(<그림 VI-1> 참조).

&lt;표 VI-13&gt;

## 일본의 선원인력 추이

단위 : 명

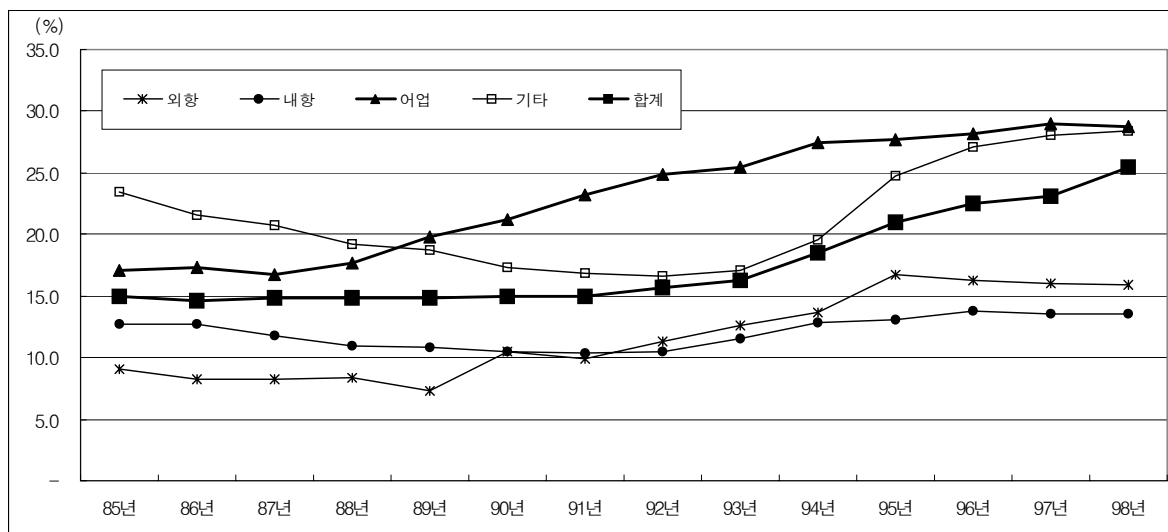
구 분	외항	내항	소계	어선	기타	합 계
1980	38,425	63,208	101,623	113,630	18,507	233,770
1985	30,013	59,834	89,847	93,278	17,542	200,667
1990	10,084	56,100	66,184	69,486	16,973	152,643
1995	9,090	48,337	57,427	48,318	20,942	126,687
1996	9,018	46,288	54,306	47,320	22,130	123,756
1997	7,192	44,959	52,151	47,394	22,021	121,566
1998	6,539	40,817	47,356	44,388	22,645	114,389
1999	5,992	39,534	44,526	43,127	20,972	109,625
연평균 '80-99	-9.3	-2.4	-4.3	-5.0	0.7	-3.9

자료 : 1. 일본 운수성, 선원통계 및 선원수급조사.

2. 한국해양수산개발원, 『지구촌해운물류』 제4집, 2001. p. 526쪽에서 재인용.

&lt;그림 VI-1&gt;

## 일본 선원 중 30세 미만의 구성비 추이



자료 : 1. 일본 운수성, 선원통계 및 선원수급조사.

2. 한국해양수산개발원, 『지구촌해운물류』 제2집, 2000. p. 543쪽에서 재인용.

## □ 일본인 선원의 직책 구성

- 현재 일본적 상선에 승선하는 일본인 선원은 대부분 사관(해기사)들이고, 부원은 14.6%에 불과함(<표 VI-14> 참조).

- 선장이 20.0%로 가장 많고, 그 다음은 기관장(17.9%), 1등항해사(13.6%), 1등기관사(12.6%) 등의 순서임.

<표 VI-14> 일본 상선대 승선 일본인 선원의 직책구성

단위 : 명, %

직	책	인원수	구성비율	비 고
선	장	511	20.0	
기	관 장	459	17.9	
1	등 항 해 사	350	13.6	
1	등 기 관 사	324	12.6	
2	등 항 해 사	209	8.1	
2	등 기 관 사	127	4.9	
3	등 항 해 사	66	2.6	
3	등 기 관 사	57	2.2	
통	신 장 · 사	88	3.4	
부	원	379	14.6	
합	계	2,570	100.0	

자료 : 1. 日本海運集會所, 『海運』, 2000. 5. p. 27. 日本財團 調査資料.

2. 한국해양수산개발원, 『지구촌해운물류』 제3집, 2000. p. 553쪽에서 재인용.

#### □ 일본의 외국인 선원고용 실태

- 현재 일본적 상선에 승선하는 자국 선원은 2,570명으로 일본 상선대 전체 선원의 10% 수준임(<표 VI-15> 참조).
- 일본 상선대에 승선하는 외국인 선원의 국적은 필리핀(67.7%), 한국(4.8%), 인도(4.7%), 중국(3.5%), 인도네시아(2.0%), 미얀마(1.8%) 등임.
- 한편 일본은 선장이나 기관장도 부족한 부분에 대해서는 외국인 선원을 고용하고 있음. 일본 상선대 중 일본인이 선장을 하는 경우는 43.2%이고, 나머지 56.8%는 외국인이 선장을 하고 있음(<표 VI-16> 참조).

&lt;표 VI-15&gt; 일본 상선대의 국적별 선원수 추이

단위 : 명, %

국 적	전 선 원 수	구성비율	비 고
필 리 핀	16,877	67.7	
일 본	2,570	10.3	
한 국	1,200	4.8	
인 도	1,179	4.7	
중 국	863	3.5	
인 도 네 시 아	474	1.9	
미 얀 마	457	1.8	
기 타	1,305	5.2	
합 계	24,925	100.0	

자료 : 1. 日本海運集會所, 『海運』, 2000. 5. p. 27. 日本財團 調査資料.

2. 한국해양수산개발원, 『지구촌해운물류』 제3집, 2000. p. 551쪽에서 재인용.

&lt;표 VI-16&gt; 일본 상선대의 국적별 선·기장 인원구성

단위 : 명, %

국 적	선 장		기 관 장	
	인원	(구성비율)	인원	(구성비율)
일 본	511	(43.2)	459	(38.8)
필 리 핀	254	(21.5)	292	(24.7)
한 국	186	(15.7)	193	(16.3)
인 도	102	(8.6)	103	(8.7)
기 타	130	(11.0)	136	(11.5)
합 계	1,183	(100.0)	1,183	(100.0)

자료 : 1. 日本海運集會所, 『海運』, 2000. 5. p. 27. 日本財團 調査資料.

2. 한국해양수산개발원, 『지구촌해운물류』 제3집, 2000. p. 553쪽에서 재인용.

## □ 일본 선원정책의 특징

- 일본의 선원정책은 철저히 사회보험제도와 연계하여 실시함.
  - 현재 일본의 선원보험제도는 선원의 직업적 특성이 법률에 잘 반영되어 있고, 제도적으로도 완성도가 높은 것으로 평가되고 있음.
  - 선원사회보험제도의 정책 기반이 되는 선원보험법은 선원을 대상으로 하는 종합 보험적 내용을 담보하고 있음.
  - 따라서 선원법의 적용을 받는 선원에 대해 의료보험, 실업보험, 연금, 산업재해 보상보험 등을 의무적으로 가입시키고 보상하는 체제가 구축되어 있어 별도의 정책이나 지원이 없어도 일본 선원들은 수준 높은 사회복지서비스를 제공받고 있음.

- 선원복지 및 사회보험제도 시행을 위한 일본 정부 및 관련단체의 지원이 풍부하고 폭 넓은 활동이 전개되고 있음.
  - 일본 정부는 선원보험법의 시행을 위해 질병부문에 연간 30억엔, 실업부문에는 구직자 급부지급총비용의 1/5, 고용계속급부총비용의 7/100을 부담할 뿐만 아니라 사무비 전액을 국고에서 부담하고 있음.
  - 또한 일본선원복지고용촉진센터(SECOJ)의 사업추진을 위해 정부보조가 이루어 지는데, 매년 국토교통성과 후생성에서 각각 5,500만엔과 5억 8,827억엔을 지원 하였음.
  - 그리고 일본해운진흥회, 일본선원후생협회, 일본선박진흥회, 일본해양진흥회 등 해운·조선·항만 관련단체는 선원들의 복지증진과 지원확대를 위해 장학사업, 후원회 사업 등 다양한 사업을 전개하고 있음.
- 일본의 선원정책은 장기승선자 위주의 정책을 전개함.
  - 일본에서 선원정책의 근거가 되고 있는 선원관련 법률이나 선원보험법은 법률 지원 대상을 가입기간이나 선원재취업을 기본조건으로 제시하고 있음.
  - 즉 선원연금을 규정하고 있는 일본의 선원보험법은 연금도 담보하고 있는데 가입기간이 25년 이상이면 자동으로 노령기초연금이 지급되고 적어도 15년 이상이 되어야 연금수혜 자격이 발생함.
  - 그리고 선원보험법은 실업보험금의 지급일수를 보험가입연한, 즉 취업연한에 따라 그 기간을 달리 적용하고 있음.
  - 이와 같이 일본은 장기 승선자 위주의 정책을 전개한 결과 선원의 정년퇴직 비율이 여타 국가보다 높게 나타남(1998년 선원 퇴직자 8,462명 중 정년퇴직자는 1,648명으로 전체의 19.5%에 달함. 참고로 같은 시기 우리나라의 퇴직자 21,084명 중 정년퇴직자는 203명으로 불과 1%가 되지 않음).
- 일본은 해운업과 수산업을 둘러싼 환경변화에 대비하기 위해 구체적이면서도 실질적인 정책을 개발하고 추진함.
  - 예를 들면 일본은 도서를 연결하는 교량 건설시에도 이직선원 대책을 수립하는 등 상당히 구체적인 선원지원정책을 개발하고 있음.
  - 즉 1981년에 제정된 ‘本州四國連絡橋建設에 따른 일반정기항로여객사업 등에 관한 특별조치법’은 오오사카 지역과 시코쿠섬을 연결하는 ‘明石海峽大橋’ 건설시

이직하게 되는 1,758명의 선원에 대한 지원근거를 마련한 것임.

- 그 후 이 법률은 다른 지역의 교량 건설시에도 이직하는 선원에 대한 지원 근거가 되고 있음.
- 이 밖에도 국가간 협정이나 국제조약에 따라 발생하는 이직자 발생에 대비하기 위한 법률도 이미 1978년에 제정했는데, '국제협정의 체결 등에 관한 어업이직자에 관한 특별조치법'이 여기에 해당함.
- 일본에서는 이미 수립된 정책을 지속적으로 개선하고 집행함.
  - 대표적인 예는 일본선원보험제도인데, 일본의 선원보험제도는 제2차 세계대전당시 참전하는 선원들에 대해 보상하기 위해 1940년에 제정된 것으로 오늘날까지 119회의 개정을 거치면서 발전해왔음.
  - 그리고 앞에서 언급한 교량건설에 따른 이직자 특별대책법률이나 국제협약대책 법률도 계속 시행하고 있음.

## 2) 선원공급국

### □ 일반적 동향

- 선주들의 경비절감노력과 일반 국민들의 선원직 기피현상이 결합되어 선원공급은 계속적으로 후진국의 몫으로 전환되고 있음.
- 외화가 필요로 하는 대부분의 선원공급국들은 선원수급을 예측한 BIMCO/ISF의 보고서를 바탕으로 향후 부족할 것으로 예상되는 4만 6,000명의 해기사 수요에 대비해서 공급 인원수를 증대시키려고 국가적 차원에서 노력을 경주하고 있음.

### □ 서유럽 지역

- 서유럽의 여러 국가에서 신규채용 인원을 감축하게 되면서 선원부족 현상이 극심하게 일어났음. 아직 소수의 초급해기사 채용은 가능하지만, 전문직 상급해기사의 공급은 거의 소진상태에 이르렀고, 가용인원은 50대 이상의 고령층이 주류를 이룸.
- 지난 몇 년 사이에 노르웨이와 영국 두 나라에서는 신규채용이 서서히 회복 기세를 보이면서 증가 추세에 있음.

- 유럽에서는 선원의 양성과 고용문제에 관한 연구가 지속적으로 수행되고 있는데, 선원 직업의 매력 창출에 초점을 맞추고 있음. '유럽출신 선원의 사양화는 저지할 수 있다'는 기대를 아직 버리지 않고 있음.

#### □ 필리핀

- 필리핀은 현재 약 30만명의 해기사와 부원을 120개 이상의 국가에 공급하고 있는데, 세계 총선원수 약 120만명의 25%를 차지하고 있음(<표 VI-17> 참조).
- 필리핀은 'Manning Capital of the World'라고 자처하고 있듯이 선원 주요 공급국의 자리를 굳히고 있음.
- 그러나 선원의 자질문제와 관련해서 우려되는 점이 많기 때문에 국제해사기구가 발간 예정인 'White List'에 순조롭게 등재될 것인지 아직 불확실한 상태임.

<표 VI-17>

필리핀의 송출 선원수 추이

연 도	송출선원수(해기사+부원선원)	비 고
1982	64,109명	
1988	95,872명	
1993	145,758명	
1995	165,401명	
1996	181,000명	
1998	194,664명	
1999	196,918명	
2000	300,000명	추정

자료 : 1. Augusto U. Escolano, NMP, Establishment of Regional Maritime Academy in the BIMF-EAGA Region, 1996.

2. 이재우, 『해기』, 한국해기사협회, 2000. 7월호에서 재인용.

3. Lloyd List.

- 한편 필리핀은 세계 해운시장에서 국제적인 인정을 받을 수 있는 우수한 선원인력을 계속적으로 공급하기 위해 아시아 태평양 상선대학(The Maritime Academy of Asia and the Pacific)을 자국내에 설립함. 상선대학 부지는 1997년 필리핀 해원노조(조합원:55000여명, 세계 최대규모 해원노조)가 구입한 것인데, 리조트 호텔을 선원훈련대학으로 개조한 것임. 이 상선대는 23개 교실과 5개 실습실 그리고 부속 도서관으로 구성됨. 특히 필리핀은 교육내용을 IMO 기준에 충족시키기 위하여 미국 상선대학(US Merchant Marine Academy) 간부를 교과과정 개발에 참여시킴.

## □ 인도

- 인도는 일본과 그리스의 선주들이 인도출신 선원을 고용하기 시작하면서 중·단기 해기사 수급에 심각한 위협을 받고 있음. 배승인원의 부족 현상은 항시 선원수급 악순환을 보이고 있음.
- 한편 인도의 국영해운기업인 SCI(Shipping Corp of India, 인도해운공사)는 사관선원 부족으로 8척의 정기선 및 벌크선을 선박관리회사에 민영화함. 선박관리계약은 선원공급과 기술관리분야로 1년 단위로 체결하며, 계약만료시 상호협의로 연장 가능함. 과거에는 벌크선에 대한 선원공급 부문을 민영화한 바 있음. SCI의 민영화 동기는 SCI의 선원규정이 선박당 35~40명으로 세계 선원승선 기준인 20~25명을 훨씬 초과하고 있는 문제를 해결하기 위한 것임.

## □ 동유럽과 중부유럽지역

- 동유럽과 중부유럽 지역 출신 선원에 대한 구인요청이 증대하고 있음. 특히 폴란드와 크로아티아는 그 좋은 예가 되고 있음.
- 불가리아, 우크라이나, 라트비아, 러시아와 같은 동유럽 여러나라가 세계의 해운업계 점진적으로 진출하고 있음.
- 현재 동유럽 및 중부유럽 지역에서는 세계 해운시장에 선원을 공급하고 해운산업을 육성하기 위해 독자적 또는 공동의 교육기관을 운영하고 있음(<표 VI-18> 참조).

&lt;표 VI-18&gt;

동유럽권 국가의 해기사 교육기관수 · 소재지

국가별	교육기관수	소재지
1. 불가리아	1	바르나(Varna)
2. 체코슬로바키아	-	(폴란드 교육기관에서 실시)
3. 헝가리	1	부다페스트(Budapest)
4. 폴란드	2	그다니아(Gdynia), 시체친(Szczecin)
5. 루마니아	1	콘스탄스(Constance)
6. 독립국가 공동체(CIS)	4	페테르스부르크(St. Petersburg)(러시아) 오데사(Odessa)(우크라이나) 블라디보스토크(Vladivostack)(러시아) 노보르시스크(Novorosyjna)(러시아)

자료 : 이재우, 『해기』, 한국해기사협회, 2000. 7월호에서 재인용.



## □ 중국

- 장래의 주요 선원공급 중심지로 부상하고 있음. 최근 조사통계에 따르면, 승선중인 선원수만 33만명(해기사 11만 7,800명, 부원선원 21만 2,200명)임. 이 중에서 전체 선원의 24%에 해당하는 8만명이 국적 외항선에 취업중이며, 나머지는 연안과 하천을 항행하는 선박에 취업하고 있음.
- 중국은 현재 연간 해기사 5,000명, 부원선원 2만명을 18개의 대학·전문학교와 80개의 훈련기관에서 양성 배출하고 있음.
- 현재 중국의 선박에는 외국인 선원의 승선을 금지하고 있음.
- 1979년 29명의 선원이 일본선박에 취업한 이래 1998년 기준 연인원 25만명의 선원이 외국선에 취업했는데, 이와 같은 선원을 외국선주들은 “waipai seafarers”라고 부르고 있음.
- 한편 영국소재 선원국제연구센터(The Seafarers International Research Centre)는 1999년 11월에 개최된 제3차 LSM 아시아 태평양지역 선원교육훈련회의에서 국제선원노동시장에 대한 중국선원의 공급이 지금보다 크게 늘지 않을 것이라고 주장함.
- 그 근거로 선원국제연구센터 Minghua 박사는 중국선원의 해외취업을 담당하는 주무부서가 향후 12년간 중국의 해외취업선원 공급증가율이 4% 수준에 머물 것으로 예측한 것을 지적. Minghua 박사는 상기 증가율을 기초로 2000년에 3만 2,448명을 그리고 2005년에는 3만 9,474명의 중국선원이 국제선원노동시장에 공급될 것으로 예측함. 그런데 이 숫자는 BIMCO/ISF가 예측한 2000년의 8만 9,167명과 2005년의 10만 4,543명의 1/3 수준에 지나지 않음. 이와 같이 국제시장에 대한 중국의 선원공급이 예상보다 줄어들고 있는 원인을 Minghua 박사는 중국정부의 탓으로 돌리고 있음. 즉 중국정부는 국영선사의 선원이 대량으로 남아도는 데도 사회적 불안을 초래할 염려 때문에 해고를 못함으로써 선원공급이 위축되고 있다고 주장.
- 참고로 BIMCO/ISF 조사보고서(1995)에서는 1995년에 7만 6,482명, 2000년 8만 9,617명, 2005년에 10만 4,543명의 중국선원이 외국선에 공급될 것으로 예측하였음.
- 그러나 중국은 BIMCO/ISF 예측인원수의 약 1/3 수준만 공급하고 있음. 즉 2000년에 3만 2,448명, 2005년에 3만 9,474명, 2010년에 4만 8,024명의 선원 송출을 목표로 삼고 있는데, 더 많은 선원 송출 계획도 수립하고 있음(<표 VI-19> 참조).

&lt;표 VI-19&gt; 2000년대 중국의 송출 선원공급예측 비교

연도별 인원수	BIMCO/ISF보고서(1995)의 예측			중국의 목표
	해기사	부원선원	합 계	해기사+부원선원
1995	29,009	47,473	76,482	-
2000	30,570	58,597	89,167	32,448
2005	32,215	72,328	104,543	39,474
2010	-	-	-	48,024

자료 : BIMCO/ISF Manpower Update 1995, SIRC Report on Chinese seafarers at the end of the 20th century.

#### □ 기타 지역

- 중동, 극동 : 제한된 인원이지만, 유경험 해기사의 공급이 가능한 중심지로 스리랑카, 파키스탄, 태국, 방글라데시, 인도네시아, 미얀마, 그리고 새로이 조명을 받기 시작한 베트남 등이 있음
- 스페인, 남미 : 대서양 교역에서 주로 건화물 수송선에 이 지역의 선원이 채용됨.
- 캐나다, 호주 : 가용 해기사 공급이 가능한 지역인데, 캐나다 출신 해기사는 국제 해상수송의 경험이 부족하다는 평을 받고 있음.