

발 간 사

본 연구보고서는 영국교통부에서 2015. 9월 발표한 것으로, 현 런던금융 특구의 시장(Lord Mayor)으로 재임중인 로드마운티반스 (Lord Mountevans)가 영국해양협회(해운, 항만, 해양포괄) 회장으로 재임시 동자료 작성을 주도하였다.

영국해양산업의 현황과 문제점을 분석하고, 글로벌시장에서의 경쟁력 유지를 위해 정부 및 업계가 해야 할 일, 인력양성 및 마케팅방안, 혁신 · 클러스터링 · 안정성 강화방안, 그리고 실천방안 등을 제시하고 있다.

현재 해양금융 특화금융 중심지 육성을 위해 다양한 노력을 기울이고 있는 부산에도 많은 시사점을 던져주고 있어, 이를 번역하여 업무 참고자료로 발간하였다.

2015. 12.

부산국제금융도시추진센터장 황 삼 진



Department
for Transport

해양산업 성장 연구 :

영국의 국제경쟁력 유지방안

영국 교통부



2015. 09.

교통부는 본 문서에 액세스하는 맹인과 시각 장애인들의 요구사항을 적극적으로 고려하고 있습니다. 본 텍스트는 교통부 웹 사이트에서 제공됩니다. 텍스트는 자유롭게 다운로드 가능하며, 개인이나 단체의 경우, 다른 형태로 번역이 가능합니다. 따라서, 이와 관련하여 요청이 있는 경우, 아래 부서로 문의하시기 바랍니다.

Department for Transport
Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
Telephone 0300 330 3000
General enquiries <https://forms.dft.gov.uk>
Website www.gov.uk/dft



© 크라운 저작권 2015
인쇄배치 저작권은 크라운사에 있음을 알려드립니다.

본 정보는 열린 정부 라이선스 버전 3.0에 의거, 매체에 관계없이 무료로 (로고 또는 제3자 자료를 포함하지 않고) 재사용할 수 있습니다. 해당 라이선스관련, 다음 사이트를 방문하시기 바랍니다.

<http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3> 또는 우편의 경우:
the Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU; 전자 메일의 경우:
psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

우리가 제3자의 저작권 정보를 확인한 경우, 해당 저작권 소유자의 허가를 받아야 합니다.

목차

서문	3
내용 요약	5
서론	5
영국경제 지원	5
성장가능 산업	7
비전	7
성장 추진	8
리더십 권고사항	9
기술 권고사항	10
마케팅 권고사항	11
실행	12
1. 서론	13
해양산업: 영국을 중심으로 한 글로벌 비즈니스	13
연구의 필요성	19
연구 범위 및 개요	24
운영 거버넌스	24
2. 자료 기반 구축	26
자료수집	26
조사결과	28
3. 업계의 리더십	30
영국의 해양산업	30
해양 비즈니스 지원	35
변화의 필요성	36
권고사항	38
4. 정부의 리더십	40
영국정부의 해양 행정 구조	40
국제적인 비교	45
변화의 필요성	54
권고사항	56

5. 숙련된 인력	62
영국의 우수성	62
훈련제공	64
해양관련 직업에 대한 인식	67
변화의 필요성	68
권고사항	70
6. 마케팅	76
영국 선박등록 홍보	76
해양산업 홍보	77
런던국제해운위크	78
변화의 필요성	78
권고사항	80
7. 혁신, 클러스터링 및 안정성	82
혁신	82
클러스터링	87
안정성	90
8. 결론	95
업계의 리더십	95
정부의 리더십	96
숙련된 인력	97
마케팅	99
혁신, 클러스터링 및 안정성	100
비전	101
9. 권고사항	103
업계의 리더십	103
정부의 리더십	104
숙련된 인력	106
마케팅	107
실행	108
용어해설	109
부록서 A: 해양분야의 규모 추정	113
부록서 B: 연구의 개요 (Study terms of reference)	117
부속서C: 영국 정부 내의 해양 분야 담당기관	120
부록서 D: 해양 행정 지도	123

서문

본 해양산업 성장 연구 보고서 (Maritime Growth Study: keeping the UK competitive in a global market)는 수 개월 동안의 광범위한 참여 및 자세한 연구작업의 결과물이다. 결론적으로, 국가가 일상적으로 의존하고 있으며, 경제에 크게 기여하는 중요한 분야를 적극적으로 지원하고, 이미지를 높이도록 업계와 정부에 요구하고 있다.

평생 해운중개 전문가로 살아온 본인으로서, 섬나라 무역 국가인 영국에 있어서 해양분야의 중요성에 대해 오랫동안 숙지하고 있다. 또한, 우리의 다양한 해양 클러스터는 전 세계의 신뢰를 받고 있다. 하지만, 영국의 해양서비스의 경우, 세계 해상 무역을 지키고, 슈퍼마켓 선반을 채우지만, 대대적인 축하를 받거나 언론의 관심을 끌지 못하면서, 가끔은 정책 입안자 및 일반 대중들에게 인식되지 못하고 있는 것 같다. 본 연구는 이러한 상황의 반전을 꾀하고, 경제구조 조정, 생산성 향상, 수출 증대, 영국의 위상 제고라는 정부정책의 우선 순위를 충족시킬 수 있는 다양한 성공적인 산업을 포함하고 있는 역동적인 글로벌 분야를 다시 부각시키는 기회가 될 것이다.

대규모 상선 제조업을 우리의 해변에서 떠나 보내면서, 영국의 해양산업은 해양 관련 비즈니스 서비스뿐 아니라 해양 관련 제조, 엔지니어링 및 기술 분야에서 최고의 전문지식을 축적하는 방향으로 진화하였다. 더 이상 대규모 상선을 건조할 수는 없지만, 용선, 보험, 매매 서비스를 전 세계에 제공하고 있다. 또한, 상선의 운항에 필요한 중요한 부품들을 설계하고, 공급하고 있다. 민간주도 항만은 성공적이며, 해양 관련 교육, 훈련 및 연구에서, 영국은 타의 추종을 불허한다. 이러한 '원-스톱-샵' 해양서비스는 세계에 수출되고 있으며, 선주들을 포함한 기업들의 영국 내 유치와 투자를 촉진시키고 있다.

하지만, 세계 최고의 해양 중심지를 유지하려면, 다시 진화해야 한다. 즉, 우리는 글로벌 시장에서의 영국의 위상이나, 국내외에서의 영국 해운 및 선주 감소현상을 이대로 방치할 수 없다. 유럽과 극동에서 우리의 성공을 모방하려는 여러 해양 국가들이 있다.

따라서, 본인은 본 보고서의 권고를 추진하여, 협력관계를 구축하도록 업계와 정부에 촉구한다. 본 연구보고서를 '런던국제해양워크 2015' 에서 발표하는 것은 결코 우연이 아니다. 즉, 영국이 이 분야를 심각하게 생각한다는 사실을 경쟁자 및 잠재 고객들에게 분명한 메시지로서 보내려고 하는 것이다. 이것은 영국경제에 대한 영국해양 클러스터의 기여도를 제고하고, 향후 예상되는 세계무역확대를 활용하여 영국의 일자리 창출, 해양서비스 수출증대 및 해양 관련 투자를 촉진시킬 수 있는 평생 한번의 기회가 될 것이다. 해양 분야는 중소 기업 및 혁신이 풍부하여, 적절한 조건이 주어지면, 영국의 기업, 생산성, 국가 및 지역 모두의 성장에 기여할 수 있는 분야이다.

하지만, 본인이 권고하는 사항들은 도전 없이는 가능하지 않다. 특히, 업계는 진정으로 영국을 대표하고 해운업을 홍보할 단체를 만들도록, 전체가 가장 중요한 이 문제에 초점을 맞출 필요가 있을 것이다. 이것이 달성되지 않을 경우, 해양분야가 정부의 경제계획에서 정당한 입지를 구축할 20 년만의 큰 기회를 활용하지 못할 것이다.

본인은 특히, 의장 마이클 파커(Michael Parker) 씨 및 해양산업 성장 연구 자문그룹 구성원들의 지원에 매우 감사한다. 마이클 및 다른 멤버들은 바쁜 일정에도 불구하고 본 프로젝트에 자발적으로 참여하여 귀중한 시간을 제공하였다. 본 연구는 이들의 건설적인 의견 및 전문 지식의 혜택을 보았다.

또한 본 연구를 위탁하고, 프로젝트를 위해, 우수한 자원 및 사무국을 제공한 교통부 및 교통장관님께 감사를 드린다.

마지막으로, 자료를 제출하고, 워크샵에 참여하며, 본인 및 사무국을 방문하기 위해 시간을 내어준 많은 분들께 감사를 드린다. 이 분들의 중요한 기여는 정보제공, 연구 결론 및 권고사항 도출에 도움이 되었다.

본 연구는 자세하고, 광범위하다. 연구 출범식에서 본인은 열정적으로 철저하게 파헤치라는 주문을 받았다. 본인은 이를 염두에 두면서도, 실용적이고 실행 가능한 것을 찾으려고 애썼다. 영국 해양 분야의 성장 및 영국이 세계 최고의 해양중심지로 성장할 수 있도록, 정부와 업계가 지원할 수 있는 실행방안을 마련했기를 바란다.



로드 마운티반스 (Lord Mountevans)

내용 요약

서론

- 1 “해양산업 성장 연구: 영국의 국제경쟁력 유지방안” (Maritime Growth Study: keeping the UK Competitive in a global market) 연구는 2014년 11월에 시작되었다. 본 연구는 해양업계 의장, 로드 마운티반스(Lord Mountevans)가 주도했으며 교통부 사무국의 지원으로 이루어 졌다.
- 2 영국 해양업계의 기업, 단체 및 개인에 대한 증거자료 요구에 153개의 서면 응답이 회신되었다. 이것은 이해 관계자들과의 워크숍 및 업계 저명 인사들과의 인터뷰에서 수집한 자료에 추가되었다.
- 3 영국 해양 분야의 국제 경쟁력에 관한 연구 보고서 및 이들 자료의 신중한 검토 후, 권고 사항이 개발되었다.¹ 또한 영국 선박등록 현황을 검토하기 위해, 해양해안경비대 (MCA: the Maritime and Coastguard Agency)의 의뢰로 독립적인 해운업계 전문가 패널인 영국선박 등록자문단(UK Ship Register Advisory Panel)의 결론을 통보 받았다. 의장은 연구 지침과 방향을 제공한 업계 고위 리더들로 구성된 업계자문그룹의 지원을 받았다.

영국 경제 지원

- 4 연구의 일부로 수집된 증거자료는 해운 및 항만 외에 교육, 비즈니스 서비스, 엔지니어링, 제조, 연구개발 등을 포함하는 해양산업의 경제적 중요성을 뒷받침하고 있다. 또한, 이러한 모든 영역들은 상호 보완적으로 세계 최고의 해양클러스터를 구축한다는 점에서 함께 성장이 촉진되어야 함은 명백하다. 따라서, 본 연구에서 해양 분야에 대한 언급은 항만, 해운 및 비즈니스 서비스 뿐 아니라 해양 관련 제조 및 엔지니어링을 포함하는 것으로 간주한다.
- 5 이러한 광범위한 클러스터는 영국의 인바운드 투자를 유치한다. 예를 들어, 영국에 소재하는 국제적인 해운회사의 경우, 새로운 항만 시설에 대한 상당한 투자와 일자리 창출을 하고 있으며세계 최고의 해양 훈련기관은 전 세계의 학생들을 유치하고 있다. 또한, 이들 국내 클러스터의 경우, 상당한 수출 관련 소득을 창출하고 있다. 즉, 세계 수준의 해양 비즈니스 서비스 업체들은 국제 해운회사들에게 서비스를 제공하고 있으며, 영국은 세계적 수준의 전문지식과 고가의 복잡한 해양기술, 시스템 및 선박을 전 세계에 수출하고 있다.

¹ Oxera Consulting LLP (2015) ‘영국 해양부분의 국제 경쟁력’, 교통부 <https://www.gov.uk/governmentpublications/uk-maritime-sector-international-competitiveness>

- 6 영국의 해양 제조업 분야는 대부분의 세계 주요 시장에 해양 관련 제품을 수출하고 있다; 복잡한 상선 및 군함 건조에서, 선용품 및 나노기술에 이르기까지, 해양산업 분야는 글로벌 해양업계가 공급 체인의 모든 단계에서 사용하는 고품질 제품을 생산하고 있다.
- 7 2013년의 경우, 영국 해운업은 무역수지에 약 £ 18 억 (파운드)² 를 직접적으로 기여했으며, 이는 영국 전체 서비스 무역 흑자의 2 %를 차지했다.
- 8 이 분야는 영국 경제의 균형발전에 도움이 되는 지역 차원의 산업이기도 하다. 전국 각지에 중요하면서도 성장하는 해양관련 클러스터들이 산재해 있다. 펠릭스토우와 이밍햄 등 성공적인 항만 외에 리버풀, 플리머스, 사우샘프턴, 애버딘 및 글래스고 등의 도시들 역시 국가 및 지역 경제에 기여하고 있다.
- 9 해양 분야의 연구개발은 세계적 수준의 영국대학 및 연구기관의 지원으로 광범위하게 이루어 지고 있다. 영국의 해양연구 활동은 해양 제품 및 서비스, R&D 및 혁신의 최전선에 있는 높은 수준의 중소기업에 의해 더욱 확대되고 있다.
- 10 현재 해양관련 산업을 포함한 해양분야의 영국경제에 대한 직접적인 기여는, 2012년 총부가가치(GVA) 기준으로 최소 110억 파운드³ 에 달하는 것으로 추정된다. 이것은 의약품 제조(2013년 GVA, 133억 파운드⁴, 우주항공산업 (2013년 GVA, 68억 파운드⁵ 및 내륙화물운송 (2013년 GVA, 94억 파운드⁶ 등 다른 주요 고부가가치 산업 규모와 비슷하다.

² 통계청 (ONS) (2014) '영국 국제수지 - The Pink Book, 2014'

<http://www.ons.gov.uk/ons/rel/bop/united-kingdom-balance-of-payments/2014/index.html>

³ 교통부의 통계자료 분석: GVA from the Input-Output Supply and Use Tables at <http://www.ons.gov.uk/ons/rel/input-output/input-output-supply-and-use-tables/2014-edition/index.html>, apportioned using detailed SIC data for approximate GVA from the ONS

⁴ 현재 영국의 의약품 산업, ONS, 4 July 2014

<http://www.ons.gov.uk/ons/rel/iop/index-of-production/april-2014/sty-pharmaceuticals.html>

⁵ 현재 영국의 항공산업, ONS 14 Nov 2014 <http://www.ons.gov.uk/ons/rel/uncategorised/summary/changing-shape-of-uk-manufacturing-aerospace/sty-uk-aerospace-industry.html>

⁶ £9.4 billion in 2013: 도로운송 경제, 경제 및 안전 통계, 15 February 2015, 교통부(DfT), https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/405225/road-freight-economicenvironmental-and-safety-statistics-2013.pdf

성장 가능 산업

- 11 해양산업은 태생적으로 국제적이고, 이동성이 높은 성격을 가지며, 세계무역액의 80%⁷를 담당하는 선박과 함께 성장한다. 해상무역은 국제무역 성장전망에 따라 2030년⁸까지 두 배가 될 것으로 예측된다.
- 12 영국은 이러한 조건을 활용하여, 해양산업 성장을 주도할 이상적인 위치에 있다. 연구기간 중 수집된 증거자료들은 국제시장에서 영국을 여전히 세계 선두 해양중심지로 간주하고 있다는 것을 보여주고 있다. 특히, 해양 비즈니스 서비스, 해양 교육, 훈련 및 기술, 해양 관련 제조, 엔지니어링 및 연구분야에서 높은 경쟁력을 유지하고 있는 것을 보여주고 있다. 영국 해양 클러스터의 영국 경제에 대한 기여도는 이미 현저한 수준이지만, 적절한 조건이 주어진다면 더욱 성장할 수 있다.
- 13 하지만, 이 잠재적인 성장과 영국의 국제적 위치는 그냥 이루어지지 않는다. 빠르게 성장하는 다른 국가들의 해양센터의 경쟁에 직면하여, 영국의 해양 분야 이러한 기회를 성공적으로 활용하기 위해서는 적응하고, 개선되고, 변해야 한다.

비전

- 14 연구결과는 영국 해양산업의 비전을 제시하였으며, 해양산업의 미래 경쟁력은 업계와 정부의 공동 노력에 달렸다는 것을 보여준다. 다음은 영국이 세계 최고의 해양센터 및 해양국가가 되기 위한 방안들이다.
 - 세계의 선두 해양 중심지로서 영국의 위상을 홍보하기 위해 해양 클러스터를 충분히 활용한다.
 - 국가 및 지역 경제에 기여하도록 항만 및 기타 해양산업의 인바운드 투자를 유치한다.
 - 전 세계 선주 및 해양기업에 해양관련 엔지니어링 및 제조 전문지식과 혁신을 판매한다.
 - 전 세계 해운업계가 그들의 글로벌 무역선대를 지원하기 위해 영국의 해양비즈니스 서비스(해양훈련 포함)를 선택하도록 한다.
 - 영국의 일자리를 창출하면서, 영국에서 더 많은 선박 운영 및 통세를 지불하도록 전 세계의 선주들을 영국으로 유치한다.
 - 영국 브랜드를 홍보하고, 해양센터의 입지를 강화하고, 영국 국민들의 소득을 창출하도록 고품질 비

⁷ UNCTAD (2014) Review of Maritime Transport
[http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

⁸ Global Marine Trends 2030, Lloyds Register

즈니스를 지향하는 선박등록 업무를 선주들에게 제공한다.

- 해안기지견습생제도(shore-based apprenticeships) 및 (정부지원해양훈련제도를 통한) 선원양성 약속을 갖추고 있는 영국 톤세제도에 더 많은 선주들을 유치하는 것을 포함하여, 중요한 해양기술 기반을 구축, 강화한다.

성장 추진

실천분야 - 리더십, 기술 및 마케팅

- 15 이러한 비전을 달성하기 위해, 다음 조치들이 정부와 업계에 필요할 것이다. 본 연구는 조치들이 필요한 다음 세 가지 분야를 찾아냈다.
- 16 영국 해양산업에서 필요한 사항은 다음과 같다:
 - 보다 상업적이고 적극적인(responsive) 해양분야 행정조직 및 업계주도 추진기구를 포함하는 정부 및 업계 리더십
 - 세계 선두 해양중심지로서의 위치를 유지하는 데 필요한 기술의 개발 및 보완을 위한 보다 적극적인 조치
 - 해양분야가 제공해야 할 것들에 대한 정부와 업계의 효과적인 국내외 마케팅
- 17 이러한 결과를 달성하기 위해, 진정한 변화를 이루도록, 정부와 업계의 실제적이고, 신속한 조치를 권고한다. 중요한 변화와 관련된 장기적인 과제의 경우, 특히, 보다 더 상업적인 정부의 기능이 필요하며, 이러한 작업의 착수는 신속히 이루어져야 한다.

해양산업의 지원 - 혁신, 클러스터링 및 안정성

- 18 본 연구는 영국 해양산업 발전을 위해, 혁신, 클러스터링 및 안정성이라는 세가지 테마를 찾아냈다. 영국은 이미 해양분야에서 상당한 혁신을 이루고 있고, 영국 전역의 기존 클러스터는 계속해서 발전하고 있다. 이 분야는 정치적/재정적 외에 규제 측면에서, 영국의 안정된 환경의 혜택을 받고 있다.
- 19 자료 및 분석에 의하면, 이 분야의 추가 개입 필요성은 현재 명확하지 않다. 영국 비거주 개인에 대한 과세 문제가 남아 있지만, 영국의 톤세는 국제적인 경쟁력이 있으며, 다른 장점과 결합하여, 영국으로 기업을 유인하는 데 긍정적 요소로 작용하고 있다고 본 연구에서 밝혀졌다.

리더십 권고사항

- 20 이동성이 높은 국제 해양기업들을 영국에 유치 및 유지하여 영국 경제에 기여하려면, 적절한 수준의 관심과 초점을 맞춘 접근방식이 필요하다. 이 부분은 영국 (정부와 업계 모두)이 항상 잘하고 있는 분야는 아니며, 다른 경쟁국가들이 성공하고 있는 분야이다. 하지만, 정부와 업계가 노력하고, 이러한 문제를 해결하고, 상당한 영향을 미칠 수 있는 몇 가지 영역들이 있다.

업계의 리더십

- 21 이 중 첫 번째는, 다양한 섹터를 모아 국내 입지를 높이고 해양산업 입지로서 영국을 해외에 효과적으로 마케팅 하기 위한 (정부와 공동으로 작업할) 업계 전체의 단일 추진 조직이다. 이 추진 조직은 업계를 대표할 저명인사를 회장으로 지명하고, 전략적 목표 및 정부가 지원할 수 있는 정량적 목표 및 비전 개발이 필요하다.
- 22 이러한 작업은 전통적으로 분열된 업계에는 힘겨운 목표이며, 업계의 노력과 재원을 필요로 한다. 하지만, 해양분야는 이러한 목표를 달성하기에 적합하며, 지원부서인 교통부 및 상무부가 이러한 업계의 노력을 지원할 것이다.

정부의 리더십

- 23 동시에, 정부 역시 행동을 취해야 할 것이다. 정부는 업계의 요구 및 우려들을 진지하게 받아들이고, 범 정부적 정책결정에서 그 것들이 효과적으로 고려되도록 해야 한다. 그리고, 선박 등록 등 정부가 제공하는 서비스의 경우, 업계의 요구를 충족시킬 수 있도록 해야 한다. 이러한 것들은 다음에 의해 달성될 수 있다.
- 해양정책과 관련된 부서들을 함께 모아서, 범 정부적 해양팀을 구성하여 해양관련 이슈에 대한 범 정부적 개선논의를 진행해야 한다. 개선 작업팀은 다음을 제공할 수 있다. 즉, 잠재적인 인바운드 투자에 대한 단일 창구, 해양정책을 적시에 효과적으로 조율하고 개발하는 시스템, 본 연구의 권고사항을 전달하고 추진하는 수단.
 - 보고서의 주요 권고사항을 추진하고, 목표를 설정하고, 진행 상황을 모니터링하기 위해 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹그룹 설립. 의장에 수석 교통장관을 임명하여, 장관급 그룹은 신규 임명된 업계대표자와 함께 해양산업의 장관급 대변인 역할을 할 것이다. 동 그룹은 12개월 동안 운영 후 재검토될 수 있어야 한다.

- 해양해안경비대(MCA), 특히, 영국선박등록국(UKSR)의 상업적 측면 및 문화를 확대하고, UKSR를 대변하도록 업계의 비상임 MCA 위원장 임명, 그리고, '정부 대변인'으로서, 정부의 다양한 해양서비스 홍보 추진.
- 고객 서비스 향상, 원가 외의 수입 창출 및 다른 국제 선박 등록지의 재무적 성공을 본 받아서, 해양 해안경비대(MCA)의 보다 상업적인 방향으로의 업무 변경을 위한 비즈니스 사례 개발.

기술 권고사항

- 24 경제의 다른 분야와 마찬가지로, 해양 분야의 경쟁력과 생산성은 인력의 기술에 따라 달라진다. 해양경력을 위한 많은 기회가 존재하지만, 이 직업이 매력적으로 되려면, 더욱 많은 것이 필요하다. 본 연구는 또한 해양분야의 장기적 기술 요구사항을 명확하게 할 필요가 있으며, 중요한 육상활동을 지원하기 위해, 지식과 경험을 가진 선원의 공급 등을 통해, 이러한 사항을 충족하는 방법을 강조한다.

업계의 조치

- 25 이러한 배경에서, 단일 업계조직이 '기술 전략'을 개발하고, 자발적으로 '해양기술 투자기금'을 설립하여, 영국의 해양분야가 직면하고 있는 기술문제를 파악하고 우선순위를 정해야 한다. 동 기금은 업계에 아직 고용되지 않은 견습직원들 혹은 다른 훈련을 받은 인력들의 해양산업으로의 유입을 가능하게 한다. 기금의 이러한 측면은 상당수의 중소기업이 있는 부문에서 자발적 방식을 도입하여, 2015년 여름 예산에서 발표한 대규모 고용주에 대한 정부의 실습비용 징수제도를 보완할 수 있을 것이다.

정부의 조치

- 26 정부의 경우, 교육받은 영국 선원들의 장기적인 요구사항에 대한 기존 평가를 갱신하는 것이 필요하다. 또한, 국가고급 인증서(Higher National Certificate, HNC), 국가고등 학위증(Higher National Diploma, HND), 준학위 또는 명예학위 연수생을 위한 해양 연수기관의 경우, 더 많은 해운회사들에게 (훈련 요구사항이 있는) 영국의 톤세 제도를 채택하도록 장려하여, 그 수를 증가시켜야 한다. "해양훈련지원(Support for Maritime Training, SMarT)" 제도의 경우, (예산 제약하에서) 저렴한 금액으로 최고 가치를 제공한다는 목표가 계속 가능한지 확인하기 위해, 검토가 이루어 져야 한다. 또한, 정부는 공학 등의 분야를 포함하여, 더 많은 분야로 확대하도록 실습 프로그램을 업계와 함께 검토해야 한다.
- 27 이들 조치들은 견습생 및 생산성 증가에 대한 정부의 정책의도 달성에 상당히 기여할 수 있을 것이다.

- 28 "해양훈련지원(SMarT)" 제도 검토의 경우, (세금 및 SMarT 예산증가에 기여하는) 영국의 톤세 제도에 더 많은 해운회사를 유치할 수 있는 정부 능력의 평가가 포함되어야 할 것이다.
'해양기술 투자기금' 설립은 핵심적인 요소가 될 것이며, 정부는 업계의 출자를 높일 수 있도록 업계 출자금에 대한 대응 기금출자를 검토해야 한다.
- 29 마지막으로, 다음과 관련된 작업을 시작해야 한다.
초등 및 중등학교 교육과정에 해양사례를 도입, 해양과목의 정식인가를 추진하는 기관의 지원, 해군과 영국 해양 분야의 보다 나은 링크 구축.

마케팅 권고사항

- 30 본 보고서는 영국이 국제시장에서 번성할 수 있는 강력한 '해양 서비스'를 보유하고 있다고 결론지었다. 하지만, 국제적으로 영국 및 업계를 홍보하고, 교통, 인프라, 교육, 비즈니스 서비스 및 제조에 분산되어 눈에 보이지 않는 해양분야의 국내 입지를 향상 시키기 위해, 업계와 정부 모두 노력해야 한다고 결론 지었다.
- 31 덴마크, 싱가포르 등 다른 나라의 마케팅 활동은 현재 영국에 비해 더 효과적이고, 일관된 것으로 생각 된다. 국제시장에 영국 및 업계를 홍보하기 위해 상당한 신규투자가 필요한 것은 아니며, 좀 더 적극적이고 조율적 접근방식으로 경쟁국들에 대응할 수 있어야 할 것이다.

업계의 조치

- 32 단일 업계조직의 경우, 영국 해양 분야의 위상을 높이는 역할 및 재원을 포함해야 한다. 정부와 공동으로 업계는 광고 캠페인 및 단일 해양채용포털 포함, 마케팅 전략을 개발해야 한다.

정부의 조치

- 33 해양분야를 지원하기 위해, 정부는 '위대한 영국' 캠페인 등 영국 해양분야 홍보 및 영국무역투자청(UKTI) 대외 무역 대표단 및 외국 대사관을 보다 효율적으로 활용하여야 한다. 또한, 정부는 혁신형 중소기업을 포함한 해양분야 투자 기회에 대한 금융기관의 인식을 높이기 위해 업계와 함께 노력해야 한다.
- 34 이러한 조치를 취할 경우, 영국의 강점을 최대한 활용하여, 해운기업 유치, 제조 및 비즈니스 서비스 산업의 수출 증대 및 항만과 해운분야의 성장 및 경제성장에 기여할 수 있을 것이다.

실시

- 35 정부의 지속적인 지출 검토를 감안하여, 정부 권고사항에 대한 특정한 기간을 정하지는 않았다. 주주들의 이해관계를 감안하여, 동일한 방식이 업계 권장사항에도 적용되었다. 이행계획에 대한 경제성 제약 관련 명확한 아이디어가 있을 경우, 정부가 지출검토 후 다음 단계 진행에 대해 공식적으로 반응할 것으로 예상된다. 그럼에도 불구하고, 권고사항에 대한 실제 진행은 본 보고서 발간 6개월 이내에 이루어질 수 있다. 2015 런던국제해운위크 이후 12개월 동안의 조치로는 가시적인 성과를 이룰 수 없을 것이다.
- 36 모든 당사자들이 '하나의 섹터'로 모아지도록 권장사항 채택에 포괄적인 접근 방식이 기대된다. 이 방식이 성공보장에 중요한 역할을 하게 될 것이다.

1. 서론

해양산업: 영국을 중심으로 한 글로벌 비즈니스

글로벌 비즈니스

- 1.1 해양분야는 글로벌화 되어 있으며, 역동적이고, 계속 성장하고 있다. 선박은 국제무역의 80%⁹를 담당하고 있으며, 해상무역은 2030년까지 두 배로 증가할 것으로 보고있다¹⁰. 영국은 이러한 성장기회를 활용하여, 기업 및 일자리를 창출하는 이상적인 위치에 있다. 해양분야에 우선순위를 둬으로써, 영국은 해양산업의 성장 의제를 설정할 주요한 기회를 얻었다; 해양산업 성장 연구서의 본 권고사항은 이러한 것이 달성될 수 있도록 프레임워크를 제공한다.
- 1.2 세계 상선은 2014년 1월 16.9억 재화중량톤수(DWT)에 도달했으며¹¹, 약 57,000 척의 선박으로 구성되어¹², 2013년 96억 톤의 화물을 수송했다. 상품 수송에 추가하여, 이 분야는 새로운 기술의 개발 및 구현, 그리고, 신 재생 에너지 등 성장분야의 서비스에 필수적인 부문이다.

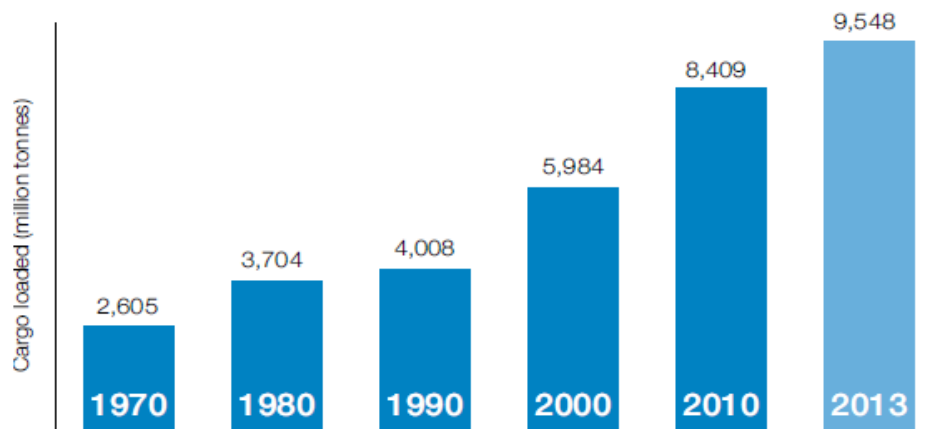
⁹ UNCTAD (2014) 해상 운송 리뷰

¹⁰ 글로벌 해운 추세 2030, Lloyds Register

¹¹ UNCTAD (2014) Review of Maritime Transport

¹² 교통부의 IHS data 분석

그림 1: 세계 해상화물 운송량 (단위: 백만 톤)



출처: 2013년 무역 및 개발에 관한 유엔회의에서 발췌 (UNCTAD); 해상운송 리뷰 2013년¹³

- 1.3 (해양산업에서의 성장기회는 무궁하며) 주어진 기회는 상당한 규모여서, 영국은 세계의 주요 해양센터로서 위치할 수 있는 능력을 보유하고 있다.

영국경제 기여도

- 1.4 해양분야의 성장은 영국경제에 매우 중요하다. 영국은 수출입 물량의 약 95%를 해상운송으로 처리하고 있다. 여기에는 식량의 약 40 %¹⁴, 에너지의 약 1/4¹⁵이 포함되어 있다. 이 분야에는 최소 113,000명이 종사하고 있으며¹⁶, 영국경제에 최소 110억 파운드를 기여하고 있다¹⁷. 2014년의 경우, 약 23,000명의 영국인이 선원으로 근무하고 있다¹⁸.
- 1.5 영국은 해양 비즈니스 서비스, 교육 및 연구 등 많은 분야에서 세계의 리더이며, 세계 선박 운항에 필수적인 많은 서비스를 제공하고 있다. 대규모 상선 건조 센터는 아니지만, 상당한 기술 및 설계 전문지식 뿐 아니라, 소규모 선박건조 및 부품 공급처이다.

¹³ United Nations, 2013 http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2013ch1_en.pdf

¹⁴ UK 식품생산과 공급 비율 ('자급') all food, Agriculture in the United Kingdom, 2014, Department for Environment, Food and Rural Affairs https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/430411/auk-2014-28may15a.pdf

¹⁵ 영국의 에너지 요약 통계, 2014, Department of Energy and Climate Change estimates that in 2013, net imports accounted for 47 per cent of energy used in the UK.

¹⁶ 교통부 분석, 2012 ONS Business Register and Employment Survey employment data for selected SICs (GB only)

¹⁷ 교통부 분석 ONS GVA from the Input-Output Supply and Use Tables, apportioned using detailed SIC data for approximate GVA from the ONS Annual Business Survey

¹⁸ 선원통계 2014, 교통부(DfT)

빠르게 성장하고 있는 크루즈 산업은 영국 해양분야에 크게 기여하고 있다. 2013년의 경우, 1.9 백만 명의 크루즈 여행객들이 영국 항구를 이용했다^{19,20}.

- 1.6 해양산업 (운송, 항만 및 비즈니스 서비스)의 경우, 영국경제에 최소 85억 파운드를 기여할 것으로 예상되며, 해양관련 산업 (조선 및 수리, 항만 및 마리나 건설 및 해양 레저)의 경우, 25억 파운드를 기여하는 것으로 추정된다.

영국경제에서 차지하는 해양산업의 가치 추정

규모가 크고 다양한 해양산업의 특성상, 정확한 경제 기여도는 측정하기 어렵다. 일부 표준산업분류 (SICs) 관련 통계청의 수치에 주로 의존한 보수적인 접근방식에 의하면, 2012년 선박, 항만 및 비즈니스 서비스의 총 부가가치는 85억 파운드로 추정되었다. 유사한 접근방식으로, 해양관련 산업의 총 부가가치(GVA)는 25억 파운드로 추정되었다.

일부 SICs의 경우, 해양분야별 활동을 파악할 만큼 상세하지 않기 때문에, 이 방식으로는 해당 분야 전체를 파악할 수 없다. 다른 방식의 경우, 더 높게 추정될 수 있다. 하지만 본 연구에서 취한 접근방식의 경우, 위 수치는 '하한선'에 해당하며, 공식통계를 활용하므로, 이들 수치들은 매년 업데이트될 수 있다.

방법에 대한 자세한 설명은 부록 A에서 확인할 수 있다.

- 1.7 런던은 세계의 많은 선주들의 본거지이며, 국제 해운회사들이 영국에서 자신들의 선박을 관리하기를 희망한다. 영국기업들이 16.5백만 재화 중량톤수(DWT)를 직접 소유하며, 30.1 백만 DWT의 지배 자본을 보유하고 있다²¹.

해양 기업 네트워크

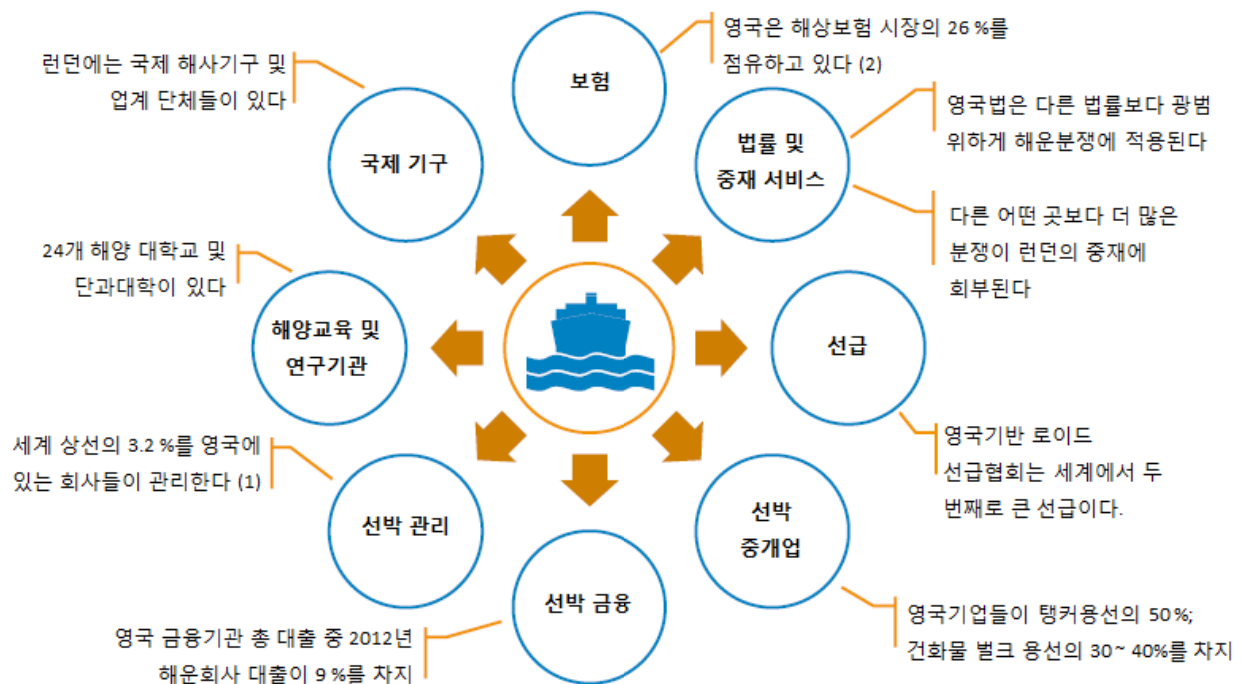
- 1.8 영국 내의 선박소유 및 관리상 입지는 중요한 직접적인 혜택을 제공할 뿐 아니라, 영국경제의 성장을 견인하는 해양관련 업종 네트워크의 중심에 자리잡고 있다 (그림 2).

¹⁹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/373377/final-sea-passenger-stats-2013.pdf

²⁰ Taken from Table 7.4 in the Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, Cruise Lines International Association - www.cruiseexperts.org/media/2280/clia-contribution-of-cruise-tourism-to-the-economies-of-europe-2015-report.pdf Estimates converted to GBP at a rate of £1 = €0.73

²¹ 상선 통계, 2014, DfT

그림 2: 해양기업 네트워크, 2011²²



출처: 해양 비즈니스 서비스(TheCityUK, 2013년 9월)²³; 단, (1) 상선 통계 2014 (교통부T); (2) 영국 해양산업의 국제 경쟁력 (Oxera 사 2015년 5월)²⁴에서 발췌

1.9 영국은 2011년 전 세계 점유율 61 %의 선주상호보험(P & I) 및 2013년 세계 해양보험의 26 %를 선도하는 시장으로²⁵, 세계에서 가장 주요한 해양 비즈니스 서비스 및 해양 훈련 산업 보유 국가이다. 또한, 선박중개 및 관리 서비스에서도 중요한 위치에 있다²⁶. 영국의 보험시장 점유율은 상당히 유동적이긴 하나, 지속적으로 우위를 보였으며, 최근 몇 년 동안 시장 점유율은 증가세를 보이고 있다 (그림 3).

²² Figures are for 2011 excepting (1) 2013 and (2) 31 December 2014

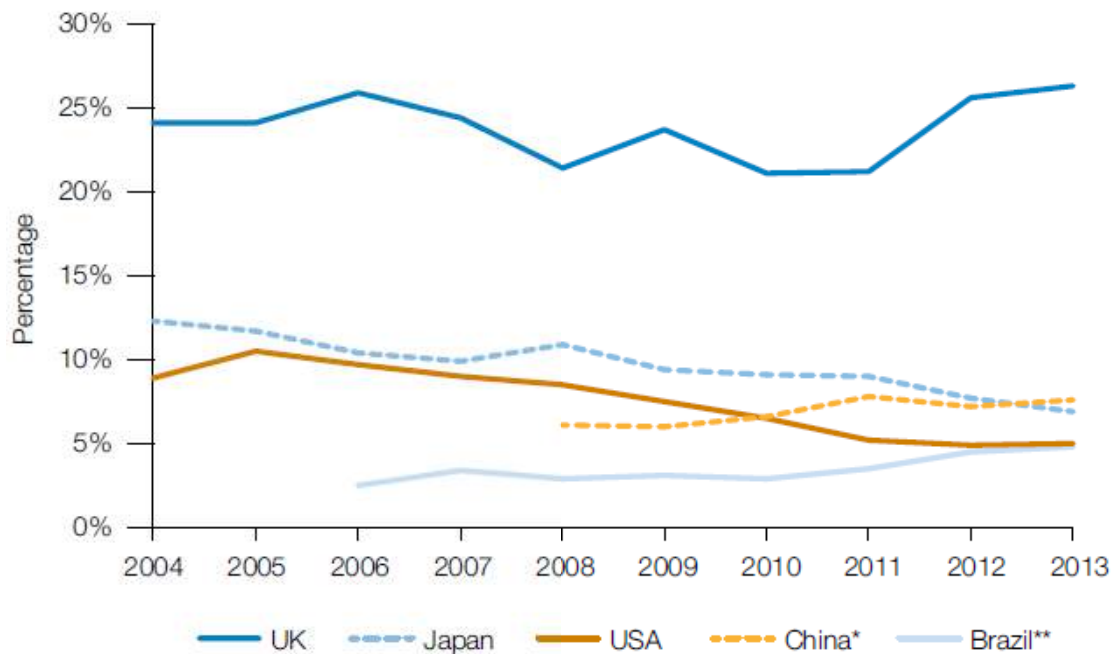
²³ <http://www.thecityuk.com/research/our-work/reports-list/maritime-business-services-2013/>

²⁴ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: International Union on Marine Insurance (2014) 'Global Premiums 2004-2013 by country' <http://www.iumi.com/index.php/committees/facts-a-figures-committee/statistics>]

²⁵ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: International Union on Marine Insurance (2014) 'Global Premiums 2004-2013 by country' <http://www.iumi.com/index.php/committees/facts-a-figures-committee/statistics>]

²⁶ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: International Union of Marine Insurance (2013) 'Global Marine Insurance Report' <http://www.iumi.com/images/gillian/AutumnStats2013/160913%20Global%20Marine%20Insurance%20Report%20A%20Seltmann.pdf>]

그림 3: 해양보험료 시장 점유율 (상위 5 개국)²⁷



참고: * 중국의 데이터는 2008년 이전까지 이용 불가

** 브라질의 데이터는 2006년 이전까지 이용 불가

출처: IUMI - 해양보험 국제 연합.

- 1.10 런던은 해양금융의 주요 중심지이며, 글로벌 업계에 대한 중재 서비스를 리드하고 있다. 영국은 국제해사기구(IMO)와 선급국제교류협회(IACS) 등 주요 규제기관의 본거지이다.
- 1.11 영국은 사우샘프턴, 스트래스클라이드, 리버풀 및 플리머스 대학교 등 교육기관의 해양과학 과정에 많은 해외 학생들을 유치하고 있는 장점이 있다. 우리는 또한 해양대학의 우수한 상선사관 훈련에서 세계적인 명성을 가지고 있다.
- 1.12 해양 기업들은 해안지역 뿐만 아니라 전국에 분포해 있다. 솔렌트, 플리머스, 머지사이드 및 클라이드를 따라 클러스터가 형성되어 있다. 또한, 이들 클러스트들은 런던에 본사를 둔 해양산업 서비스 분야 및 밀포드 헤이븐과 킬버리 등 주요 항만에 의해 보완되고 있다.

²⁷ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: International Union on Marine Insurance (2014) 'Global Premiums 2004-2013 by country' <http://www.iumi.com/index.php/committees/facts-a-figures-committee/statistics>]

수출지원과 경제 영역확장

- 1.13 2013년의 경우, 해운은 영국의 무역 수지에 18억 파운드를 직접 기여했었다. 이것은 영국의 전체 서비스 무역흑자의 2 %에 해당한다. 이 분야는 2002년 까지만 해도 무역적자였지만, 최근 흑자로 회복되었다²⁸.
- 1.14 또한, 해운분야는 수출을 활성화하고, 중요한 국제시장을 연결하여 영국 기업을 지원한다. 효과적인 항만 및 해운분야는 영국경제 전체에 걸쳐 성장을 촉진하며, 수출 증대에 매우 중요하다.
- 1.15 전세계 상품 수출입에 종사하는 기업에 있어서 운송과 유통은 두 가지 중요한 고려사항이다. 특히, 이들 기업들의 경우, 효율적이고 비용면에서 효과적인 운송 방식을 선택하는 것이 중요하다. 따라서, 해상운송은 상대적으로 낮은 비용으로 다량의 제품운송을 용이하게 하므로 국제무역에 필수적이다. 최근 수십년간 세계 해상무역은 급격히 증가하였다.
- 1.16 영국에는 해상운송 및 관련 서비스에 의존하는 고부가가치 산업들이 있다. 예를 들어, 2014년의 경우, 연료 146 백만 톤과 농산물 11 백만 톤이 영국으로 운송되었다²⁹.

우리가 성장할 수 있는 분야

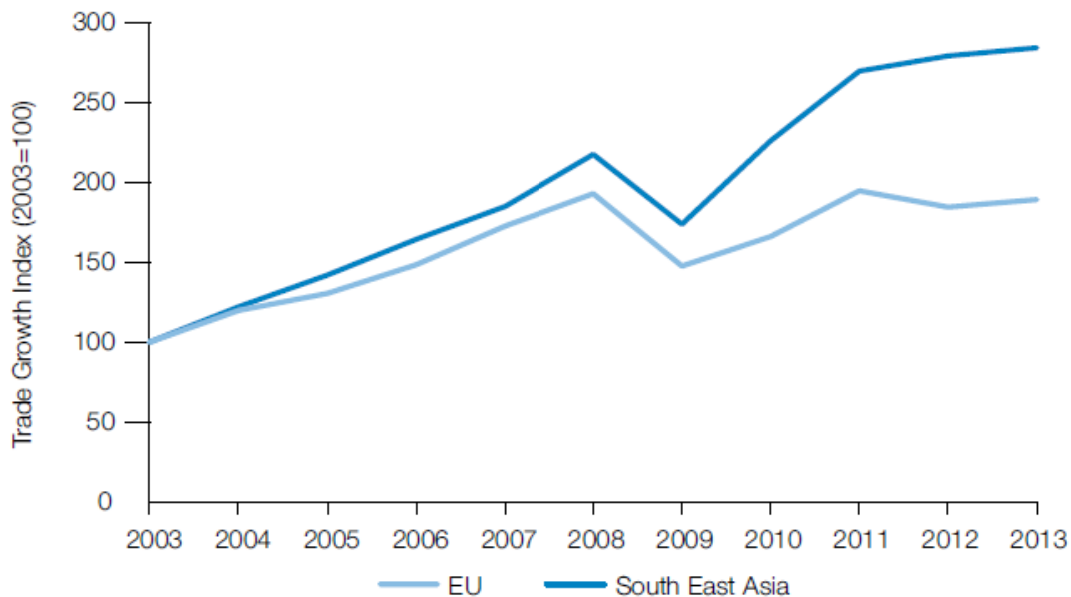
- 1.17 영국은 여전히 국제 시장에서 세계 주요 해양 중심지로서 간주되고 있다. 특히, 해양 비즈니스 서비스, 해양 교육훈련 및 기술분야뿐 아니라 해양 엔지니어링 및 연구에서 여전히 경쟁력이 있다. 적절한 조건이 주어진다면, 영국이 가진 고유의 장점을 활용하여, 경제에 대한 해양 클러스터의 기여도를 더욱 증대시킬 수 있다.
- 1.18 하지만, 싱가포르 등 빠르게 성장하는 다른 해양 중심지와와의 경쟁에 직면하여, 영국의 국제적 위치와 성장이 보장되어 있지는 않다.
- 1.19 Oxera사의 경우, 아시아의 무역성장, 특히 동남아시아 경제 (그림 4)가 운송 및 비즈니스 서비스 분야에서 영국의 경쟁국 중 일부에게 유리할 수 있음을 인정했다³⁰.

²⁸ 통계청 (ONS) (2014) '영국 국제 수지 - The Pink Book, 2014'
<http://www.ons.gov.uk/ons/rel/bop/united-kingdom-balance-of-payments/2014/index.html>

²⁹ Port Freight Statistics 2013, DfT

³⁰ Oxera Consulting LLP (2015)

그림 4: EU 및 동남 아시아의 무역 성장³¹



출처: 세계 무역기구, 국제무역 통계 2014

- 1.20 동남 아시아의 지식 집약적인 해양 클러스터는, 해양산업 및 특정 비즈니스 서비스에서 런던에 하나의 도전이 됨을 보여준다³².

연구의 필요성

세계를 선도하는 해양산업

- 1.21 영국은 글로벌 해양 중심지로서 위치를 유지해 왔으며, 해운의 안전, 보안 및 환경 개선 및 해양 혁신, 연구개발 분야의 세계적인 리더로서 중심적인 역할을 해왔다. 영국 해양분야의 경우, 국제시장에 세계 최고 수준의 해양 비즈니스 서비스의 선도적인 공급처이다. 글로벌 기업들은 해양보험, 법률, 선박중개 및 금융의 선두 주자로서 영국을 인정하고 있다.

경쟁 심화

- 1.22 최근의 자료는 수년에 걸쳐 성장을 이룬 영국의 해운업이 이제 경쟁국들의 증대하는 도전에 직면하고 있음을 시사한다. 국제 해양 센터의 성장과 함께 다른 국가들의 경쟁이 영국 해양분야에 심각한 영향을

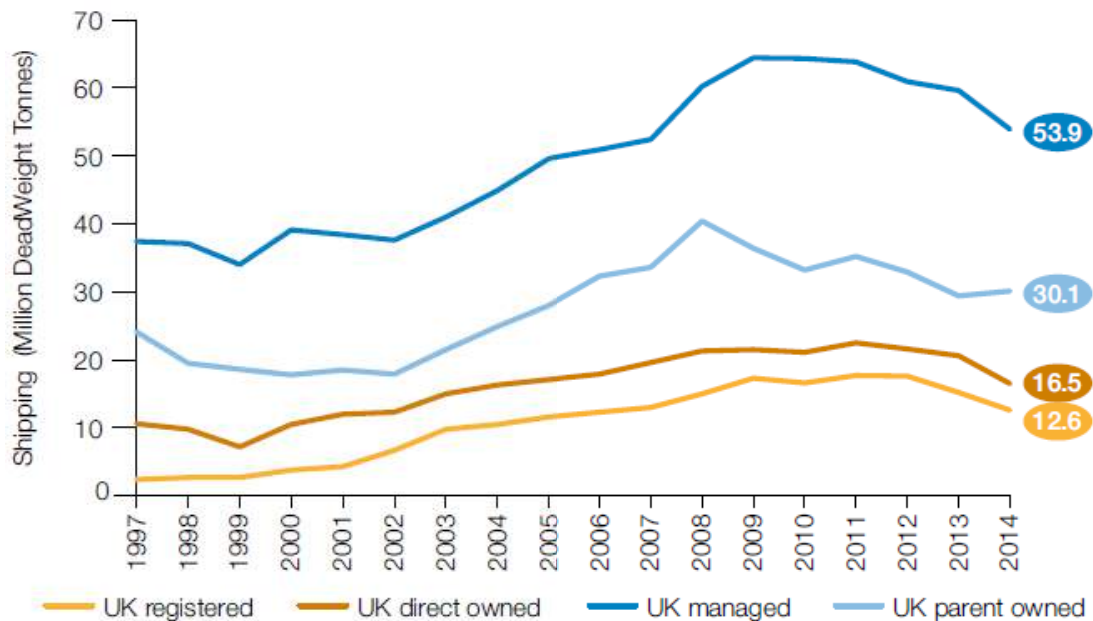
³¹ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: World Trade Organisation]

³² Oxera Consulting LLP (2015)

미치기 시작한 것은 분명하다.

- 1.23 이러한 하락은 (꾸준한 성장 후) 2009년 영국에 등록된 선박 수의 급격한 하락 (100 총톤수 이상)에서도 볼 수 있다. 2014년 수치는 2013년 (그림 5) 수치에서 17% 감소한 것을 보여준다³³. 상선대 규모는 총톤수 100 GT 이상인 선박만을 포함한 것이다.

그림 5: 영국 해운 점유율 (재화 중량톤수)

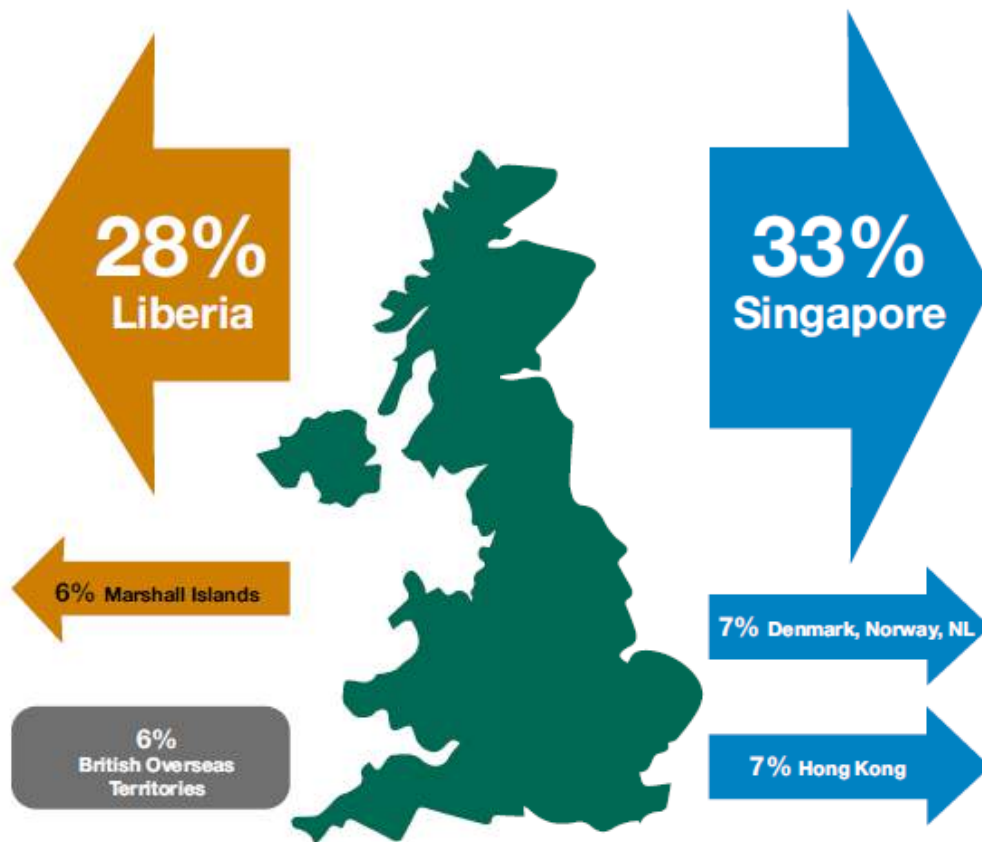


출처: Shipping Fleet Statistics 2014 (교통부)

- 1.24 2010년과 2014년 사이에, 총 465 척의 선박이 영국 선적을 떠났다. 떠난 선박의 약 절반은 다른 국가로 선적을 변경하지 않고 매매, 스크랩 또는 폐기 되었다.
- 1.25 UKSR (영국 선박 등록국: UK Ship Registry))을 떠난 선박들의 목적지로 라이베리아 및 싱가포르, 홍콩 등 아시아 국가 등이 가장 많았다. (그림 6).

³³ Shipping Fleet Statistics 2014 (DfT). Based on DfT analysis of IHS data.

그림 6: 영국 선박 등록국을 떠난 선박들의 주요 목적지 (총 톤수 기준)



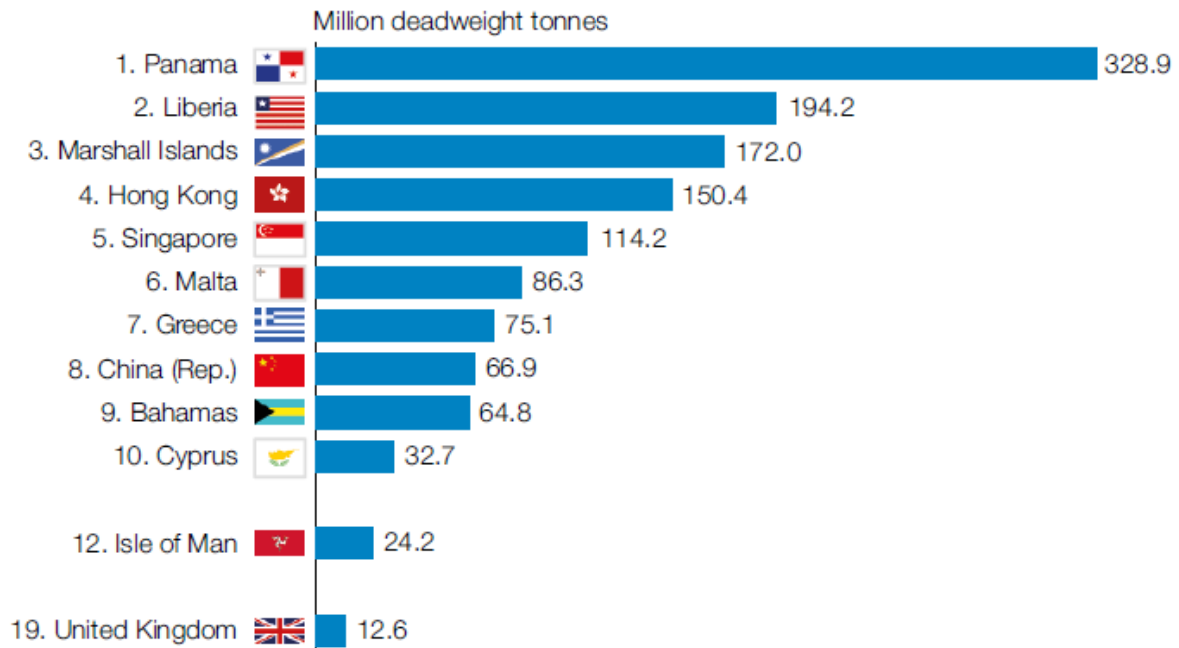
출처: MCA 선박 등록

기준: 신규 등록지가 알려져 있는 244 척; 폐기된 선박 제외

참고: 전체 5 % 이하의 신규 등록은 표시되지 않았음

- 1.26 2014 년 말 기준, 영국 상선은 세계 19위를 차지했다. 파나마, 라이베리아와 마셜 군도 등 개방 치적국들이 세계의 선박등록 대부분을 차지했다 (그림 7).

그림 7: 등록 국가별 세계 상선 순위³⁴



출처: 상선 통계(Shipping Fleet Statistics), 2014 (교통부)

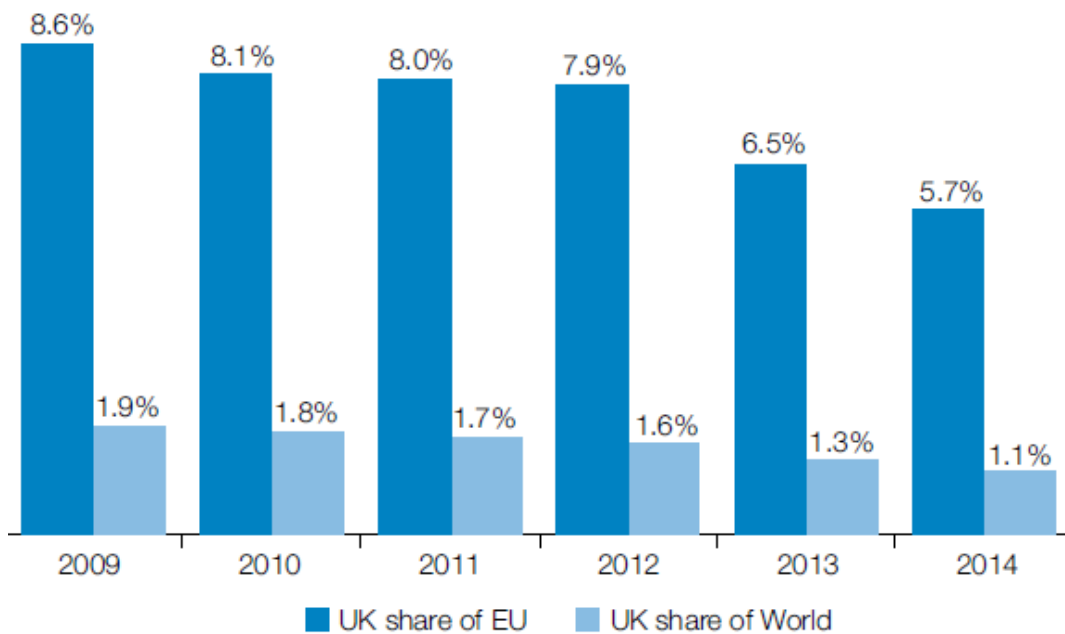
1.27 UKSR (선박 등록국) 자문단은³⁵ 또한 (다른 국가들에 비해) 영국의 시장 점유율이 2009년 이후 감소하고 있다고 강조했다. 2009년 이후, 세계의 상선은 1,669.7 백만 DWT로 34% 증가했다. 영국 선적 선박의 경우, 12.6 백만 DWT로 27% 감소하여, 영국의 점유율은 1.9%에서 2014년 1.1%로 감소했다 (그림 8).

³⁴ NB Shipping Fleet Statistics 2014; 이 프레젠테이션은 '미확인' 등록국가(16위)그룹을 제외했다; 따라서, 영국은 20위가 아닌 19위로 되었다.

³⁵ 영국선박등록(UKSR) 자문단 보고서 (2015)

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-ship-register-advisory-panel-report>.

그림 8: 유럽연합(EU)/전 세계 대비 영국의 상선 비율 (2,009년-2014년)



출처: 교통부의 IHS 데이터 분석

- 1.28 선박 등록 감소의 경우 (부분적으로) 그 나라의 해양분야의 전반적인 건강지표로 간주될 수 있기 때문에 매우 중요하다. 감소된 선박등록은 강력한 국제 해양 센터로서의 영국의 입지를 위태롭게 하고, 영국에서의 사업을 철수하게 하는 요소가 될 우려가 있다.

변화의 필요성

- 1.29 2014년, 위와 같은 추세에 대한 대응으로, 영국의 해양 분야의 모든 분야에 대한 포괄적인 연구가 당시의 해운장관인 Rt Hon John Hayes MP 씨에 의해 시작되었다. '해양산업 성장 연구: 영국의 국제경쟁력 유지방안'의 주 목표는 해양산업 분야에 대한 미래지향적 접근의 필요성을 강조하는 것이었다.
- 1.30 단지 현상유지만으로는 충분하지 않았기 때문에 처음부터 해양산업의 성장이란 목표를 연구의 중심으로 잡았다. 또한, 성장기회뿐 아니라, 위협요소 역시 면밀히 연구할 필요가 있다.

연구 범위 및 개요

- 1.31 영국 업계 및 정부는 세계 주요 중심지로서 영국의 위치를 유지하고, 이 분야의 성장기회를 활용하기 위해 노력하고 있다. 해양분야 성장 연구서(The Maritime Growth)는 해양분야에서의 국제 경쟁력을 향상시키고 성장을 이루기 위한 방법을 파악하고자 시작되었다.
- 1.32 연구의 목적은 (다음을 포함하여) 해양 분야의 모든 측면을 검토한다:
- 선박 금융, 소유 및 운영
 - 선박 중개, 보험, 법률 서비스, 선급협회 및 금융 서비스를 포함한, 해양 비즈니스 서비스
 - 해양 교육, 기능, 연구 및 기술
 - 선박 등록을 포함한 해양 관련 정부의 행정,
 - 해양 분야에 영향을 미치는 정부 규제 및 정책 활동
 - 해양 제조 및 엔지니어링
 - 항만 개발 및 경제에 대한 기여
- 1.33 따라서, 본 연구는 다음 분야를 연구한다:
- 글로벌 시장에서 개별 서브 섹터의 현재 경쟁력 위치 평가
 - 발전을 위한 도전과 기회 및 성장 동력과 장애 요인의 파악
 - 해양 분야의 국제 경쟁력 향상을 위한 정부와 업계에 대한 권고
- 1.34 전체 연구 개요는 부록 B.에 첨부되어 있다.

운영 거버넌스

연구 책임자 및 사무국

- 1.35 Maritime UK의 회장이며, Clarkson's의 이사인 Mountevans 경이 연구 책임자에 임명되었으며, 교통부 사무국의 지원을 받는다.

업계 자문 그룹

- 1.36 해양산업 성장 연구 자문그룹이 연구 범위와 개발에 대해 조언하고, 의장과 사무국의 '주요 전문가'로서 역할하도록 구성되었다.
- 1.37 그룹의 개요는 다음과 같다:
- 영국의 해양 분야 및 하위 분야의 국제 경쟁력과 관련하여, 업계의 통찰력과 전략적 지침을 제공한다
 - 진행사항을 주기적으로 검토하고, 연구작업 프로그램의 개발을 가이드 한다.
 - 연구 범위 및 결과가 야심적이면서, 달성 가능하도록 우선순위에 대한 견해를 연구 책임자 및 사무국에 조언한다.
- 1.38 자문 그룹은 해양 산업 관련 폭 넓은 지식과 경험을 기준으로 선정된 7명의 업계 전문가들로 구성되었다. 그룹 의장은 해운업계에서 40년 이상의 경험이 있는 Michael Parker, CMA CGM 홀딩스 회장 (영국)이 임명되었다.
- 1.39 (사무국이 지원하는) 자문 그룹은 진행 및 방향에 대한 지침 제공 및 광범위한 문제를 논의하기 위해 연구 기간 중 매월 회의를 개최한다.

2. 자료 기반 구축

자료 수집

- 2.1 정부와 업계 공동사업으로 연구를 실시하여, 가장 적절한, 최신 자료가 검토되었다. 이 방식의 핵심은 자료수집 과정 전반에 걸쳐 모든 해양분야의 이해관계자가 참여하는 것이다.
- 2.2 영국의 해양분야에 관심이 있는 기업, 정부 기관, 단체 및 개인들이 광범위하게 연구에 도움이 되는 자료를 제출하였다.
- 2.3 자료수집 과정 자체는 세 가지 주요 분야로 구성되어 있다:
 - '자료요청'. 해양 기업의 소재지에 영향을 미치는 요인, 이 결정에서 선박 등록의 영향력, 해양분야가 직면한 기회와 도전 등의 주제를 다루는 17개 항목의 질문 세트. 자료요청은 2015년 1월 16일에 시작하여, 153 곳의 개인과 단체에서 화신을 받았고, 2015년 2월 27일까지 6 주 동안 수집하였다.
 - 주요 업계 이해관계자들과의 인터뷰. 주요 이슈 및 관심 부분을 파악하기 위해, 24번의 인터뷰가 해양분야의 대표자들과 이루어졌다.
 - 비즈니스 서비스, 운송, 항만 및 해양 산업을 대상으로, 산업별 워크숍이 다양한 분야의 견해와 의견을 수집하기 위해 개최되었다. 전 분야의 참가자들이 참석한 최종 워크숍이 이전 워크숍의 신규 테마를 검토하기 위해 개최되었다. 정부 대표 외에 총 75 명의 업계 대표들이 이 워크숍에 참석하였다.
- 2.4 자료의 체계적인 분석이 가능하도록, 제기된 문제들을 자세하게 검토하여, 일정한 양식으로 요약하였다. 이러한 과정들이 모든 자료에 반복해서 기술되었으며, 그 요약집이 2015년 7월에 출판되었다³⁶.

³⁶ Link to publication - <https://www.gov.uk/government/consultations/maritime-growth-study-call-for-evidence>.

영국 해양산업의 국제경쟁력

2.5 자료 수집 과정의 일환으로, 교통부는 (다음 작업을) 경제 컨설턴트사인 Oxera사에 의뢰하였다:

- 해양 서비스 분야에서 영국이 직면한 국제 경쟁의 본질 설명
- 영국 핵심 해양서비스 분야의 국제경쟁력을 평가하고, 영국의 주요 (상대적) 강점과 약점 평가
- 해양기업 유치에 있어 영국의 국제경쟁력과 기존 영국 해양기업의 국제경쟁력을 평가
- 해양서비스 분야 전체의 핵심 트렌드 및 단기, 중기 및 장기적으로 영국이 직면한 기회와 과제에 미치는 영향력 파악

2.6 Oxera사는 영국이 전반적으로, 특히 비즈니스 서비스 분야에서, 세계적으로 강력한 지위를 가지고 있음을 파악했다³⁷. Oxera사는 비즈니스 서비스, 운송, 항만 및 해양 교육 분야를 차례로 조사하여, 글로벌 시장에서의 상대적인 강점과 약점을 평가했다. 또한, 경쟁력의 핵심 동력이 발전할 수 있는 방법을 설명하고, 이것이 오늘날 어떻게 해양분야에 대한 기회와 도전을 제시하는지를 설명하였다. 마지막으로, 영국의 경쟁력을 향상시킬 수 있는 방법에 대해 권고하였다.

영국선박등록자문단 (UK Ship Register Advisory Panel)

2.7 UKSR 자문단은 현재 UKSR의 성과를 검토하고, UKTR의 국제경쟁력을 강화하고, UKTR이 고품질의 선박 소유자 및 관리자들에게 최우선적으로 선택될 수 있는 조건을 검토하도록, 2014년 9월 해양연안 경비대(MCA)의 의뢰를 받았다.

2.8 또한, 운영 품질 및 기술관련 기관의 높은 국제적 명성을 손상시키지 않고, UKSR의 매력을 향상시키기 위한 권고사항을 도출하도록 요청 받았다. 런던항만청(PLA) CEO인 Robin Mortimer 씨를 위원장으로 하여, 회원들은 영국해운협회, 해운회사, 선박관리회사 및 선급협회를 포함한 해운업계에서 선정되었다.

2.9 자문단은 영국 선적(flag)이 "규모가 크고, 동적이며, 국제적이며, 매우 영향력 있는 선주들의 선택 선적지"가 될 수 있는 잠재력을 가지고 있다는 결론을 내렸다³⁸. 해양분야가 영국 경제에 기여하는 관점에서, 경쟁국에 비하여 영국 선적의 상대적인 감소를 해결하는 것이 중요하다고 파악했다. 정부가 이러한 것들을 달성할 수 있는 방법에 대해서도 많은 제안을 하였다.

³⁷ Oxera Consulting LLP (2015)

³⁸ UKSR Advisory Panel Report (2015)

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-ship-register-advisory-panel-report>.

조사 결과

2.10 제출된 자료들은 다양한 스펙트럼을 포함하고 있지만, 영국의 해양분야의 성공에 여러 번 반복되는 주요 주제를 파악할 수 있었다.

7개의 주제

2.11 자료들은 7 개 그룹으로 분류할 수 있었다. 이 중 4개는 이해 관계자 사이에 변화에 대한 분명한 열망이 있는 것으로 확인되었다. 해양분야의 성장을 위해 해결되어야 할 주제는 다음과 같다:

- 정부의 리더십
- 업계의 리더십
- 숙련 인력
- 마케팅

2.12 나머지 세 개의 주제는 해양분야를 뒷받침하는 것으로 파악된 영역이며, 직접 개입에 대한 필요성이 불명확하다. 또한, 다른 주제 관련 행동이 이들 요인을 지원하기도 한다:

- 혁신
- 클러스터링
- 안정성

Maritime or Marine?

2.13 'maritime'과 'marine'이란 용어는 문맥에 의존하며, 일반적으로 같은 의미로 사용된다. 'maritime'은 보통 해운, 항만 및 관련 비즈니스 서비스를 포함하며, 'marine'은 엔지니어링, 기술 및 환경과 관련된다. 이 구분은 정부 부처의 업무로까지 확대된다.

2.14 자료 수집 과정을 거쳐, 넓고 다양한 분야를 전체적으로 검토하다 보면, 제대로 이해할 수 있다. 이 분야 중 다른 부분들이 상호 연관되어 있으며, 성장을 성공적으로 활용하려면, 업계와 정부가 이러한 행정 영역을 넘어서, 전체 분야에 걸쳐 공동으로 작업해야 한다.

2.15 따라서, 본 연구는, 'maritime'과 'marine'을 성장 기회 및 도전과 관련하여 동일한 기능을 수행하는 것으로 본다.

- 2.16 전체에 걸쳐 일관성 있는 용어를 사용하기 위하여, 본 연구는 이전에 'marine' 분야로 간주되었던 관련 요소들을 '해양(maritime)'으로 통합하였다.

3. 업계의 리더십

- 3.1 (해운 공급망에 대한 영국의 의존도, 영국 경제에 대한 해양산업의 기여도 및 세계 주요 비즈니스 서비스, 제조 및 엔지니어링 클러스터에도 불구하고) 해양 분야는 영국에서 상대적으로 낮은 지명도를 가지고 있다. 영국 및 영국기업 홍보에 힘쓴 흔적은 있었으나, 해양 서비스 수출 및 인바운드 투자를 장려하기 위해 더욱 많은 노력을 기울여야 한다. 이 중 일부는 정부의 우선순위에 대한 인식부족에 기인하지만, 선박등록 감소 억제, 성장 촉진 및 세계 주요 해양 센터로서의 영국의 지위를 유지하기 위해 명확하고, 적극적인 업계의 리더십이 필요하다.

영국의 해양산업

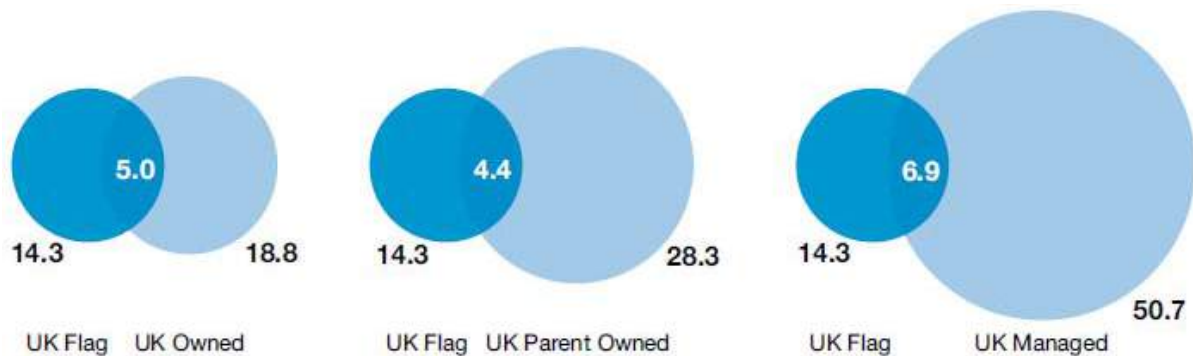
- 3.2 영국은 다수의 주요 구성원을 가진 다양하고, 폭 넓고, 경쟁력 있는 해양분야의 혜택을 받고 있다. 최소 6,600개의 기업으로 구성된 섹터로서³⁹, 영국이 가진 강점 중 하나는 규모, 다양성 및 전국에 걸쳐 있는 고품질의 해양산업이다. 이들 클러스터를 지원하고 발전시키는 것은 장기적 성장에 중요하다.

해운

- 3.3 해운은 복잡한 국제적 비즈니스이며, 여러 나라에 근거를 둔 많은 당사자들이 한 척의 선박에 대해 상업적인 이해관계를 가지고 있다. 해운 서비스는 소유자 본인 또는 관리회사를 통해 이루어지므로, 소유 및 관리산업이 소재한 국가 모두에 경제적 가치를 창출한다. '영국 상선대' (영국에서 소유되거나 관리되는 선박)는 영국에 등록된 선박 수 보다 훨씬 많다 (그림 9).

³⁹ 선택된 SICs(표준산업분류)에 대한 통계청 비즈니스 등록 및 고용 조사 중 영국(GB)만의 고용수치; 그리고, 옥스퍼드 경제의 해양 비즈니스 2011 년 및 2013 년 영국의 추정치 및 BMF 영국 해양 레저의 일부 섹터 평가치의 중간 수치

그림 9: 영국 '상선대' (전체 선박; 단위: 백만 재화중량 톤), 2014년



출처: IHS 데이터의 교통부 분석, 2014년 12월 31일

- 3.4 영국의 해운분야는 벌크선 및 유조선부터 여객선 및 컨테이너선에 이르기까지 다양한 유형으로 이루어져 있다. 런던과 글래스고 등의 도시들은 선박 소유 및 관리를 위한 센터를 제공한다. 많은 해외 선주들 또한 영국에 본사를 두고 있으며, 영국 기업들을 활용하고 있다.

항만

- 3.5 항만 물동량은 원자재 벌크 화물에서 공산품 소비재에 이르기까지 다양한 종류의 화물로 구성되어 있다. 항만은 영국 전역에 소재하며, 종종 특정화물에 전문화 되어 있다. 유럽 연합(EU) 전체에 걸쳐서, 영국은 전체 볼륨의 8%로 컨테이너 처리량에서 6위를 차지하고 있다⁴⁰. 항만 분야는 영국 전역에 수만 명의 직원을 고용하고 있으며, 항만과 주변 지역의 다른 사업을 지원한다.

비즈니스 서비스

- 3.6 해양 비즈니스 서비스는 보험, 법률 서비스, 선박 중개, 선급협회 및 해양금융 서비스를 포함한다. 영국의 해양 비즈니스 서비스 분야는 지리적으로 런던에 집중되어 있고, 국제 시장에 서비스를 수출하고 있다.
- 3.7 Oxera사는 영국은 (유일하지는 않지만) 해양 비즈니스 서비스 분야의 글로벌 시장의 선두주자 라고 결론을 내리고 있다⁴¹. 이것은 (대규모 국제 해양보험이 런던을 통해 인수되는) 보험에서 특히 그러하다. 또한, 실물 및 금융 해운 파생상품의 거래 및 결제에 대한 시장 정보의 주요 소스인 발틱거래소 및 선박 중개 등 비즈니스 서비스의 중심지이다. 런던은 2013년 기준, 600명의 발틱거래소 회원 중 400명의 사업 소재지이다⁴².

⁴⁰ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: Eurostat]

⁴¹ Oxera Consulting LLP (2015)

⁴² OECD (2013), 'The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report', September, p.93.

그림 10: 해양 비즈니스 서비스 제공업체의 소재지, 2015년 (일부 국가)⁴³



Marine industries

- 3.8 영국의 해양 시스템, 장비, 설계, 제조, 엔지니어링, 건축분야의 기술 및 전문지식은 세계적으로 인정받고 있다. 이 분야는 장비를 제조하고, 레저 시장, 해운, 해외 에너지 및 해군을 포함하여, 전체 해양 분야에 지원을 제공한다.
- 3.9 이 분야는 다국적 기업뿐 아니라, 세계에 첨단 기술과 혁신적인 솔루션을 제공하는 (영국 전체에 걸쳐서) 많은 중소기업들로 구성되어 있다.

과학, 기술 및 혁신

- 3.10 영국은 사우샘프턴, 스트래스클라이드, 뉴캐슬, 플리머스와 리버풀 등에 기반을 둔 많은 연구 기관 및 혁신의 중심지이다. 영국 기업들은 해외 신재생 에너지, 환경 모니터링 및 기후 변화 연구 및 개발을 지원하고 있다. 또한 영국 기반 회사들은 국제 해운업계가 효율성 및 환경규제를 개선하기 위한 혁신적인 솔루션의 개발 및 수출의 최전선에 있다.
- 3.11 특히, 영국은 학문적 명성으로 유명하다. 세계경제포럼 (World Economic Forum)은 영국의 주목할만한 경쟁력으로서, 산학협력 R&D 사업의 경우, 상위 5개국 중 하나로 평가하고 있다⁴⁴.

⁴³ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: Oxera analysis of World Shipping Register data]

⁴⁴ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings/>.

- 3.12 또한, 글로벌혁신지수 2013의 경우, 영국은 142개국 중 (미국을 제치고) 세계 랭킹 5위에서 3위로 상승하였다⁴⁵.
- 3.13 로이드 선급협회 등 영국 소재 기관들은 국제적 기업을 지원하고, 글로벌 해운의 미래를 결정짓는 새로운 기술과 혁신을 개발하기 위해 노력하고 있다.
- 3.14 이 분야는 이미 영국에 상당한 수출 비즈니스를 창출하고 있으며, 향후 성장이 예상되는 분야이다. 우수한 설계, 혁신 및 품질 등 영국의 해양산업은 세 가지 부분에서 세계적인 명성을 얻고 있다. 이 세 가지 요소는 성공적인 수출에 매우 중요하다.

업계 단체들

- 3.15 해양 분야는 자체적인 이해관계와 우선순위를 가진 다양한 하위 분야가 있다. 다음은 이들 이해관계를 대표하는 업계 단체들이다:
- 영국해운협회(UK Chamber of Shipping) – 영국 해운업계를 대변하는 업계 단체.
 - 마리티타임런던(Maritime London) – 국제 해운 업계에 전문서비스를 제공하는 영국 소재 기업을 위한 홍보 단체. 영국을 세계 주요 해양 비즈니스 센터로 육성한다.
 - 영국주요항만그룹(UKMPG) – 영국에서 가장 큰 항만 대부분을 대표하는 업계 단체. 9곳의 회원이 40곳의 항만을 소유/운영하며, 영국 항만 처리 전체 톤수의 70%를 차지한다.
 - 영국항만협회(BPA) – 항만, 터미널 사업자 및 항만 시설업체의 이익을 대변한다. 96명의 정회원 및 다수의 준 회원의 이익을 대변한다.
 - 해양산업협회(SMI) – 영국 해양 엔지니어링 분야 및 관련 비즈니스 서비스업계를 대표한다. 해군 및 민간 선박의 건조, 재정비 및 현대화 및 선박, 수중 장비 및 항만에 장비 및 서비스를 공급하는 회사들을 지원한다.
 - 브리티시마린(British Marine) – 레저, 슈퍼요트와 소규모 상업적 해양산업을 대변한다.
 - 조선및수리조선협회(SSA) – 영국의 해양산업을 지원/홍보한다. SSA는 장비 제조업체, 서비스 제공업체, 연구기관 및 조선소 및 상업보트 건조업체를 대변한다.

⁴⁵ <https://www.globalinnovationindex.org/userfiles/file/reportpdf/GII-2013.pdf>.

3.16 특정 부분 단체 외에 다양한 업계를 대표하는 단체들도 있다:

- 마리티타임유케이(Maritime UK) – 해운, 항만 및 해양 비즈니스 서비스 업체들이 모여서, 대중들의 관심을 모으고, 핵심 전략 및 공동 관심사에 대해 단일 목소리를 내며, 정부에 로비를 한다.
- 해양산업리더십위원회(MILC) – 정부, 해양산업협회 (MIA) 및 업계 단체들이 함께 모여서, 대화 활성화 및 해양산업 성장을 위한 전략을 개발한다. MIA (해양산업연합: Marine Industries Alliance)가 최근 Maritime UK에 합류했다.

3.17 이 리스트 외에 많이 있으며, 해당 분야의 이익을 대표하는 발틱거래소, 전문직 단체 및 해양 자선 단체들이 있다.

3.18 엄밀히 말하자면 '업계'가 아니라 '사회적 파트너'인 노동 조합은, 특히 인력분야에서, 중요한 역할을 한다.

업계와 정부의 협력

3.19 업계와 정부간 협력을 추진하는 많은 조직이 있으며, 이들은 수시로 혹은 정기적으로 교류하여, 운영된다.

3.20 해양산업리더십위원회(The Marine Industries Leadership, Council, MILC)는 정부, 해양산업협회 (MIA) 및 업계 단체들을 함께 모아서, 대화 활성화 및 해양산업 성장을 위한 전략을 개발한다. 수출, 기술, 마케팅 등의 문제에 초점을 맞춘 실무 그룹이 주도하여, 다수의 주제를 다룬다.

3.21 해운, 항만 및 비즈니스 서비스 분야의 미래 발전을 위한 전략적제휴체제(Strategic Partnership Plans)의 경우, 업계와 정부가 공동으로 발전시켰다. 과제의 우선순위를 위해, 정부, 업계 및 업계단체에 의해 수행되는 다양한 활동들을 다루고 있다.

3.22 교통부 주도의 공식 해양행정위원회(Maritime Administration Board, MAB)는 해운 의사결정에서 조율된 접근방식을 추진하기 위해, 다른 정부 부처 및 해운에 관심 있는 외부 이해 관계자들이 참여하고 있다.

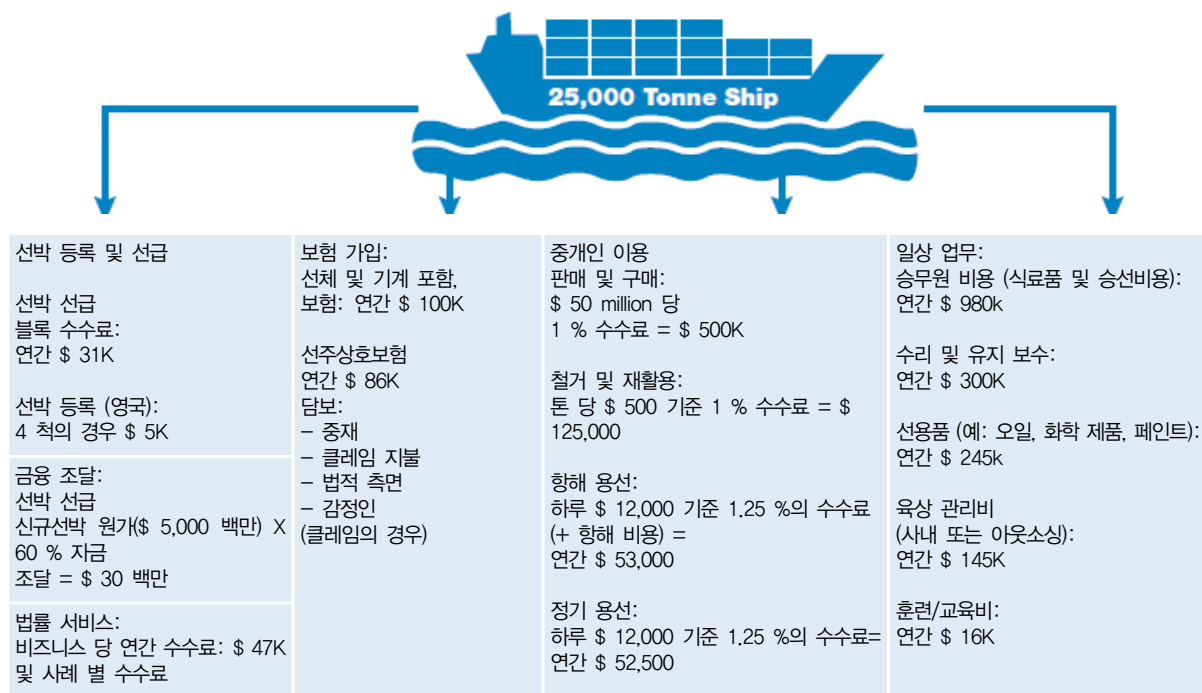
3.23 과거에는 임시 장관급 원탁회의가 특정 주제를 다루고, 생산적인 교류를 위해, (Maritime UK 형태로) 업계 및 정부 관계자를 성공적으로 참여시켰다. 견습생 1명 대신 3명의 부원을 교육할 수 있도록 영국-통세 교육협정의 확대 등 일련의 결과가 도출되었다.

3.24 모든 업종들간의 개방되고, 건설적인 참여가 국제적인 경쟁 및 영국의 강점을 살려서 성장을 확보하는데 매우 중요하다. 업계와 정부가 함께 자리하는 구조를 갖는 것이 이것의 달성에 중요하며, 현재 시스템의 변경으로 교류의 기회가 줄어들지 않도록 해야 할 것이다.

해양 비즈니스 지원

3.25 영국에 소재한 본사의 선박 소유권은 그것 자체로 경제에 이익이 되며, 다양한 네트워크의 다른 영국 해양기업을 지원한다. 영국이 선박 소유 및 관리에 매력적인 입지를 확보하여, 전체 해양분야가 계속해서 발전할 가능성을 갖게될 것이다.

그림 11: 선박 소유(권)가 영국의 서비스 제공업체에 제공하는 혜택



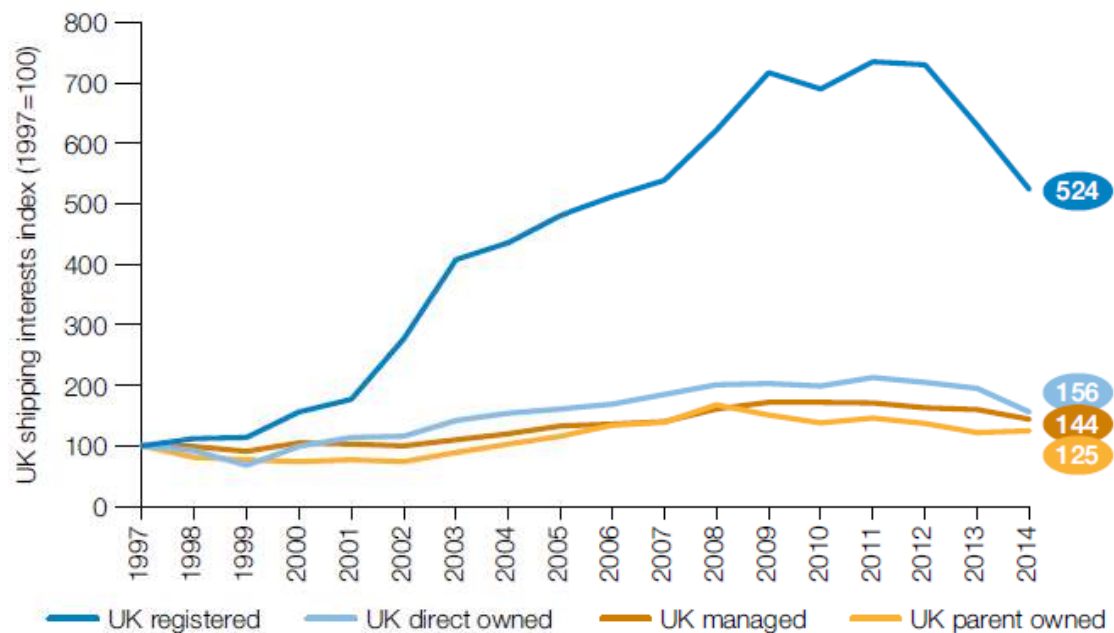
참고: 달리 명시되지 않는 한, '선박 당' 추정치이다. 추정치는 전체 경제에 미치는 영향을 반영하지 않았다. 일부 추정치는 £ 1 = \$ 1.55 비율로 미 달러화로 환산했다.

출처: Moore Stephens' OpCost 2014 report; 업계 관계자들과의 논의

3.26 그림 11은 선주 및 선박 관리자들이 이용하는 다양한 해양서비스를 나타낸다. 이들 자금들이 경제로 유입되어, 혁신, 일자리 창출 및 다양한 혜택을 생성한다. 선박 소유자는 이러한 해양서비스에 의존하며, 이들 서비스는 또한 특별한 능력과 기술에 의존한다.

- 3.27 영국 소유 및 관리 선박 수가 매년 감소하여, 영국 해운의 점유율이 전반적으로 하락하는 것은 상당히 우려할 만하다.

그림 12: 영국 해운의 시장 점유율 (지수: 1997 = 100, DWT)



출처: 해운 상선대 통계 2014, 교통부

- 3.28 이러한 감소가 반드시 전체 해양분야에 반영되지는 않겠지만, 선박 소유와 경영이 다른 해양 중심지로 이전할 경우, 다른 기업의 이전 역시 피할 수 없을 것이며, 이것은 영국의 해양 클러스터를 심각하게 약화시키고, 전 분야에 영향을 미칠 것이라는 우려가 있다.

변화의 필요성

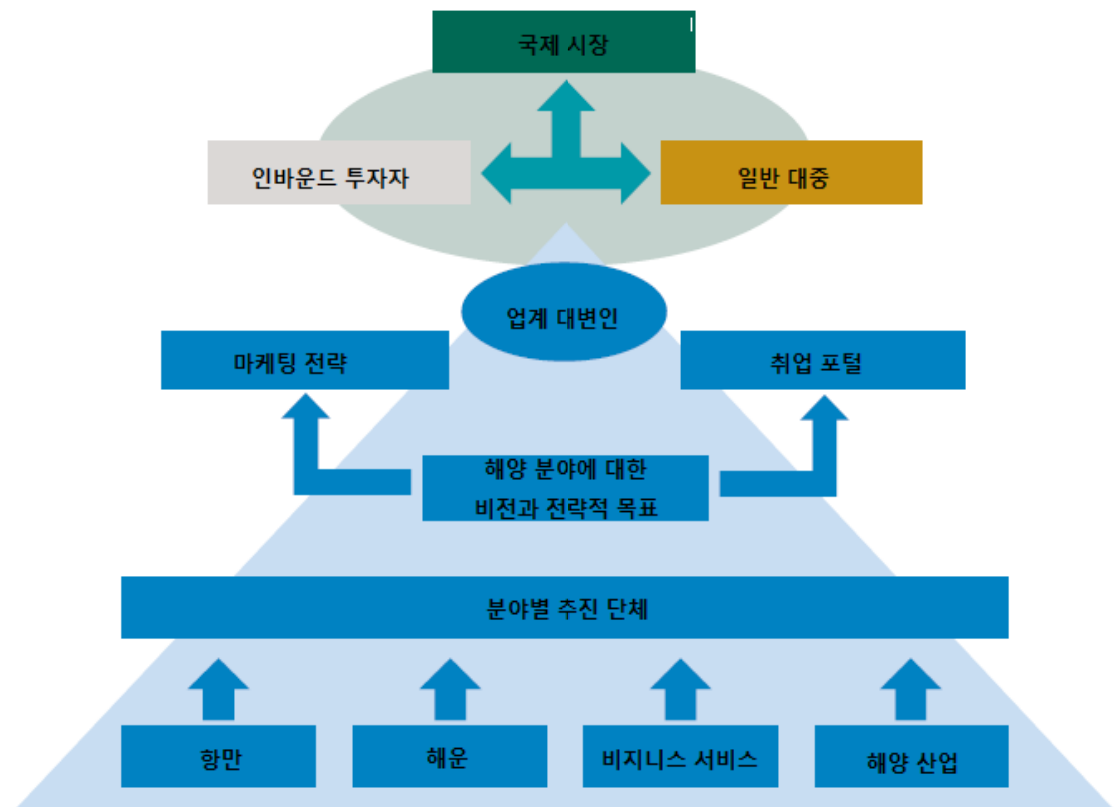
해양분야를 위한 한 목소리

- 3.29 연구기간 동안 수집된 자료에 의하면, 영국은, 다양하고, 경쟁력 있는 해양분야로 인해, 혜택을 누리고 있지만, 광범위한 성격과 다양한 우선순위로 인해, 구성원들의 이해관계 조율이 어렵다고 시사했다. 이러한 협력의 부족으로 인해, 정책 입안자에게 영향력을 행사하고, 국내의 지명도를 올리고, 해외에 수출할 수 있는 능력이 제한되고 있다. 이 중 일부는 역사적으로 관련 산업이 maritime(해운, 비즈니스 서비스, 항만)과 marine(제조, 엔지니어링) 두개의 영역으로 분리된 것에 기인한다. 이들 시장 내에서 개별

업계는(전체 해양분야가 아닌) 자신들의 이익을 대변하기 위해 노력해왔다.

- 3.30 이미 해운, 항만 및 해양 산업 등 특정 산업을 위한 강력한 대표 단체들이 있다. 또한, 엠브렐라 조직인 Maritime UK를 통하여, 해운, 비즈니스 서비스 및 항만업계를 하나로 묶으려는 시도가 있었고, 일부는 성공적이었다. 하지만, 최근까지, 이러한 움직임은 MILC로 대표되는 해양 제조 및 엔지니어링업계와는 분리되었다. Maritime UK 또한 그 잠재력에 걸맞는 자금, 자원 또는 직원이 없으며, 로비 단체로서, 이 분야에 필요한 수준의 활동을 추진하지 않았다. 해양산업 전체에 대한 육성은 동 산업을 아우르는 비전, 전략적 목표, 마케팅 전략 및 목표 등의 부족으로 인해 제한적이었다.
- 3.31 영국은 식량, 에너지 공급 및 제조시장 및 전문 서비스 네트워크 등의 공급사슬에서 필수적인 역할을 하는 해양분야에 의존하고 있다. 개별 분야의 문제를 다루는 조직을 발전시키면서, 동시에 전체적인 문제에 대한 협력방식은, 국내외에서 해양분야의 목소리와 영향력을 강화시킬 것이다. 이러한 모델이 작동하는 방법 관련 다이어그램이 그림 13에 제시되어있다.

그림 13: 업계 전체 차원의 추진 단계



권고사항

- 3.32 업계 특히, 업계단체들은 해양 산업 및 구성원을 위한 단일 추진단체를 구성할 필요가 있다. 현재의 단체들의 경우, 구성원들의 이익을 대변하지만, 전체 분야에 대해 효과적이고, 공동 추진 역할을 하는 단일 목소리가 없다. 상호 연대할 경우, 업계가 통일된 입장을 제시하고, 상호 의존적인 기업들이 네트워크 내에서 밀접하게 사업을 추진할 수 있다. 최근의 MIA의 Maritime UK 가입은 업계를 단합시키기는 긍정적인 움직임이다.
- 3.33 업계는, 전체 이익을 대변하고, 경제적 기여를 입증하기 위한 해양분야의 단일화 시도가 타당하다는 데 동의하고 있다. 전체 분야를 포괄하는 한 목소리는 영국의 다양하고, 선도적인 해양 클러스터의 장점을 활용하는 데 도움이 될 것이다.

권고사항 1 - 단일 추진단체

발틱거래소, 영국항만협회(BPA), 해양산업연맹(MIA), 마리티타임런던(Maritime London), 영국해운협회 (UK Chamber of Shipping) 및 영국주요항만그룹(UKMPG) 등 주요 업계 단체들이 (다음과 같은 방식으로) 강력한 한 목소리를 내도록 행동한다:

개별 업계의 경우, 특정 문제에 정부와 교류를 지속하면서, 정부와 파트너를 이루고, 영국의 해운 분야를 마케팅 할 수 있는 업계 전체의 단일 추진단체 설립.

해운, 항만, 비즈니스 서비스, 제조, 엔지니어링 및 과학계 전체의 주요 공통 관심사의 파악 및 우선 순위를 정하여, 비전 및 전략적 목표 설정 및 개발.

비전과 전략적 목표를 달성할 정량적 타겟 및 목표 도입.

- 3.34 해양분야를 대표하는 단일 업계 단체는 업무를 효과적으로 추진하기 위해, 권한 및 자원이 부여되어야 한다.

권고 사항 2 - 추진단체의 기능

본 보고서에서 권고하는 추진단체는 (다음과 같은 방식으로) 자체 운영이 가능하고, 효과적으로 디자인되어야 한다:

자체 재원조달을 위해, 수수료, 회비 또는 기타 체제를 구축한다.

단체의 일상 업무를 관리하고, 상근 업무로서 인바운드 투자자, 고객, 정부와 교류하기 위해 CEO를 임명한다.

- 3.35 영국 해양업계는 영국에 더 많은 비즈니스와 인바운드 투자를 유치하고, 상업적 활동에 초점을 맞추기 위한 정부의 노력을 지원할 준비가 필요하다.
- 3.36 해양 분야의 대표자로 유명인사를 임명하는 것은 효과적인 마케팅에 도움이 될 것이다. 이 역할은 업무를 추진하고, 홍보활동에서 업계를 대표할 업계 단체의 회장이 담당해야 할 것이다.

권고 사항 3 - 추진단체 책임자

본 보고서에서 권고하는 추진단체의 경우, 업계의 대변인 역할을 하고, 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹그룹 (권고사항 4 참조)의 의장 및 (해양분야의 국내 인지도를 올리고, 해외수출을 위해 본 보고서에서 제안한) MCA (권고사항 6 참조) 회장과 긴밀하게 협력할 수 있는 저명인사를 회장으로 임명한다.

4. 정부의 리더십

- 4.1 해양분야에서 영국의 행정은 국제적으로 인정받고 있으며, 품질 및 전문지식에 대한 명성과 최고 수준의 안전에 대한 의지로 잘 알려져 있다. 다른 나라들의 경쟁으로 인해, 세계 주요 해양중심지로서의 영국의 입지가 줄어들음에 따라, 해양업계는 해양행정의 리더십⁴⁶ 및 정부가 제공하는 서비스를 세계 일류로 향상시킬 필요가 있다는 의견을 제시했다. 이러한 우려는 영국의 해양 행정의 조직 및 운영의 경우, 재검토 및 잠재적인 개혁이 필요하다는 제안과 함께, 본 연구의 자료 수집 과정에서도 나타났다.
- 4.2 다른 나라들의 해양행정 운영방법의 조사는 해양분야 정부의 리더십 개선 및 해양 행정 구조의 가능한 개혁요소를 파악하는 데에 유용한 도구임을 증명했다.

영국정부의 해양행정 구조

- 4.3 교통부는 영국의 해양정책에 대한 전반적인 책임이 있다. 해운담당 최고책임자는 전통적으로 해양 포트 폴리오 외에 다른 책임을 담당하는 교통부 차관이다. 교통부에는 부서를 대신하여 다양한 기능을 담당하는 해양해안경비대(MCA), 해양사고조사국(MAIB) 및 일반등대청(GLAS)이 있다.
- MCA는 다음 업무를 담당하는 교통부의 집행기관이다.
24시간 수색 및 구조 서비스, 선박의 안전 시행, 오염 방지, 선원의 건강 증진, 조사 및 검사에 의한 안전 및 복지 기준 규제 및 확인, 선박과 선원 등록 및 자격 인증, 해양 오염과 대응 관리.
 - 해양사고조사국(MAIB)은 전 세계의 영국 국적 선박 및 영국 내의 모든 선박의 사고를 조사하는 교통부 내에서 독립적인 부서이다.
 - 일반등대청(GLAS)은 항해 보조를 담당하는 집행 공공기관이다.

⁴⁶ 영국의 해양행정은 정부부처와 공공기관의 해양관련 행정 및 규제활동 관련 모든 것을 총체적으로 의미한다.

- 4.4 부록 C에는 해양정책의 핵심을 담당하는 정부기관들이 나와 있다. 해당 부록은 교통부와 산하기관 외에, 해양정책의 다른 측면을 담당하는 다른 정부부처(OGDs), 청 및 공공기관이 다수 있음을 보여준다.
- 상무부(The Department for Business, Innovation and Skills, BIS)는 해양정책에서 교통부 다음으로 많이 관여하는 부서이다. 여기에는 교육과 기능, 해양기술, 해양 제조 및 엔지니어링, 해양 비즈니스 서비스 및 일반 고용정책이 포함된다.
 - 국세 및 관세청(HMRC)은 해양정책에 극히 중요한 요소인 통세에 대한 정책을 담당하는 비 장관급 정부부처이다.
 - 환경식품 및 농무부(Defra)는 수산업과 해양 보전 정책을 담당한다. 비 부처 공공기관인 해양 행정기구 (MMO)는 해양계획 및 라이선스를 담당한다.
 - 에너지기후부(DECC)는 해양에너지 분야를 다루고 있다. 안전보건위원회(HSE)는 항만 및 선원(선원은 MCA가 담당한다)의 보건과 안전뿐 아니라, 육상분야와도 밀접하게 관련되어 있다.
 - 내무부(The Home Office)는 이민정책과 해적과의 싸움에서 중요한, 해양보안회사에 섹션 5의 총기 라이선스를 허가한다.
 - 수로국(The Hydrographic Office): MCA는 민간 수로 측량을 담당하며, 국방부 (MOD)의 기금은 국방 수로 지도작성 및 측량을 담당한다. MCA는 수로 사무국과 협력하여 영국 민간 수로학 프로그램을 관리한다.
- 4.5 또한, 영국의 해양행정과 관련된 다른 정책분야가 있다. 예를 들어, 법무부는 Red Ensign Group (REG: 영국 상선대) 측면에서 중요한 황실 부속령(Crown Dependencies)과의 헌법적 관계를 담당하며, 자연환경 연구위원회는 해양 생태계 및 해양 신재생에너지 연구에 대한 일부 해양펀드를 제공한다.

국제해사기구, IMO

- 4.6 교통부와 MCA는 또한 IMO와 영국정부 관계를 담당한다. IMO는 (유일하게 영국에 소재하는) 국제연합 (UN) 전문기관으로, 안전, 보안 및 국제해운 환경 성과에 대한 글로벌 표준을 설정한다. 주요 역할은 공정하고, 효율적이며, 보편적으로 채택 및 실시되도록 해운업계에 대한 국제적 규제 프레임워크를 만드는 것이다.

- 4.7 IMO는 해양분야의 안전, 환경 친화적, 에너지 효율을 보장하는 목적으로, 선박 설계, 건조, 장비, 인원 배치, 운영 및 폐기 등 국제 해운의 모든 측면을 다루고 있다.
- 4.8 런던에 IMO가 위치한다는 사실은 많은 해운단체 및 기타 기관들이 (영국을) 자신들의 사무국으로 선택할 수 있다는 것을 의미한다.

기타 국제단체

- 4.9 영국 정부는 IMO 외에도 다수의 국제 해사기구에 참여하고 있다:
- 국제등대기구협회 (IALA) – 전 세계적으로 항해 보조 장비의 통일을 위해 영국 GLAS과 긴밀하게 작업한다.
 - 유럽해사안전기구 (EMSA) – 안전, 선박에 의한 오염 및 해양 안보 관련 EU 입법의 개발 및 실시를 지원한다.
 - 국제수로기구 (IHO) – 항해 안전과 해양 환경 보호를 지원한다.
 - 국제노동기구 (ILO) – 직장에서의 권리 증진, 양질의 고용 기회 장려, 사회보장 강화 관련 대화를 강화하는 것을 목표로 하고 있다. 국제 노동기구 (ILO)는 널리 선원 권리장전으로 알려진 해사 노동 협약을 담당하였다.

영국선박등록국, UK Ship Register

- 4.10 영국의 해양활동, 특히 해운에서 2가지 중요한 요소는 선박 등록과 세금이다.

선박 등록이란 무엇인가?

국제법은 모든 상선이 인정 국가에 등록할 것을 요구한다. 이들 나라는 선박의 '기국(치적국: Flag State)'이라고 불린다. 선박의 기국은 선박에 대한 규제를 행사한다. 이것은 정기적으로 선박 검사 및 선박의 안전, 선원 및 장비와 오염 방지 법률 준수 관련 문서 및 증명서를 발급할 책임이 있다는 것을 의미한다. 선박 등록을 허용하고, 등록기록을 보유하는 조직을 선박 등록부(Ship Registry) 또는 등록청이라 한다.

- 4.11 영국선박등록국(UK Ship Register, UKSR)은 2007년 MCA 내에 설립되었으며, 100 GT(총 톤수) 이상의 상선과 나용선 선박의 등록을 담당한다. 100 GT 이하인 레저선, 상선 및 어선은 포함되지 않는다. UKSR에 등록된 상선은 선박 건조, 장비 및 선내 작업 포함, 심층적인 검사를 받는다. 안전 요구사항의 경우, 파리 양해각서(MOU 체결) 항만국 통제 제도에 의거, 영국 항만을 방문하는 외국 선박을 포함하여, MCA의 검사제도를 통하여 적용된다. 기타 검사는 어선 안전, 소형 여객선의 국내선에 대한 검사 등이 있다. 이러한 작업은 영국 전체에 사무소를 둔 MCA 검사관에 의해 수행된다.

영국 톤세제도, UK Tonnage Tax

- 4.12 영국의 톤세 제도는 2000년에 제정되었으며, 해운 관련 유럽연합(EU) 국가 보조 가이드 라인에 의거한다. 회사들은 10년 동안 영국 톤세 제도를 선택하고, 그 후 연간 기준으로 선택을 계속할 수 있다. 영국 제도의 경우, 참여 기업들은 매년 신입사원을 교육해야 하는 조건이 있다. 이 교육 요구사항은 자격 있는 인력의 감소 및 미래의 영향력에 대한 대응 정책의 하나로 (톤세 제도에) 포함되었다.

톤세란 무엇인가?

많은 국가들이 이익 대신 운항하는 선박의 규모 및 수에 따라 법인세 (또는 이에 상응하는 금액) 를 납부하도록 하여 해운회사에 인센티브를 제공하고 있다. 이것을 일반적으로 톤세라 하며, 국가별 조세 정책에 따라 조금씩 차이가 난다.

- 4.13 톤세 도입으로, 10년 동안 영국 소유 및 등록된 선박이 점진적으로 증가하였으며, 이것은 영국 국내 총생산(GDP)에 대한 해양 분야의 기여도 증대와 일치한다.
- 4.14 톤세의 구체적인 내용은 국가마다 다양하다.

표 1 일부 국가들의 해양서비스 과세⁴⁷

국가	톤세 체계	기타 주목할만한 해운 주세 정책
그리스	총 톤수 기준으로 그리스와 외국 선적 선박 과세. 선박 규모에 따라 감소하는 계수를 포함한다. 신형 및 구형 선박은 낮은 세율 등 연령에 따라 다르다.	정기적으로 그리스와 외국 항만 사이 운항, 또는 외국 항만에만 운항하는 선박 및 크루즈 선박은 톤세에서 50 % 감면 받을 수 있다. 그리스에서 건조 및 등록된 선박은 6년 동안 면제된다.
싱가포르	선박에 등록 또는 운항하는 선박은 법인세 제도에서 제외되고, 대신 톤세를 납부한다. 세금은 총 톤수에 기초하여 계산된다.	해양 지원 서비스 (표준 세율 17 %에 비해) 10 % 법인세율을 적용 받는다. 선박 임대인은 금융 및 임대소득에 대해 0 % 세율을 포함, 세율 감면혜택을 누릴 수 있다. 벙커 연료 인센티브.
독일	독일 등록 및 관리 선박은 선박 크기와 운항일을 기준으로 톤세가 적용된다. 톤세 선택 시 10년 동안 적용.	독일 등록 선박 선원에 대한 40 % 근로소득 세금 감면.
일본	톤세 제도가 있지만, 일본 등록 선박에만 적용된다.	
중국	없음	(영국보다 낮은 세율이 적용되지만) 중국 해운회사는 정상적인 법인세를 부담한다. 선박 톤세는 중국 항만을 입항하는 선박에 부과된다. 선박 국적을 기준으로 한다.
홍콩	없음	홍콩에 등록된 선박은 법인세가 면제된다.

⁴⁷ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: Deloitte and Federal Ministry of Transport and Infrastructure].

국제적인 비교

- 4.15 연구에 제출된 자료는 기타 유럽 및 동남 아시아의 다른 행정 기관에 비해 영국 정부가 해양 분야에 제공한 인센티브에 대해 업계의 우려를 보여주었다. 정부의 리더십, 조율 및 관심의 부족은 세계 주요 중심지로서의 영국의 입지에 영향을 미칠 것이며, 이러한 요인은 인바운드 투자, 해양기업 창업과 영국의 역사적인 경쟁 우위에 부정적 영향을 미칠 것이다.
- 4.16 영국의 해양 관련 정책 업무는 정부부처, 외청 및 공공기관에 걸쳐 분산되어 있다. 본 섹션은 다른 나라의 해양 행정의 구조를 살펴 본다⁴⁸. 다른 나라의 행정을 이해하고 및 각 장단점을 파악하여, 영국의 해양분야가 국제적으로 경쟁하고, 정부의 지원으로 계속 성장할 수 있는 방법을 파악하는 데 유용할 것이다.
- 4.17 조사된 국가는 아래 표에 명시되어 있다. 이들 국가의 해양 행정의 구조는 부록 D에 있다.

표 2 국제 선박 등록 비교

유럽	동남아시아	비 유럽 개방 등록국	영국 상선대
덴마크	홍콩	마셜군도	Isle of Man
프랑스	싱가포르	바하마	케이맨 제도
몰타		라이베리아	
키프로스			

- 4.18 이들 국가 중 일부는 강력하고, 다양한 해양 센터를 보유한 반면, 다른 국가들은 선박 등록 성공에만 의존한다는 사실에 주목할 필요가 있다. 전자는 일반적으로 덴마크와 같은 강력한 해양 역사 또는 홍콩, 싱가포르 등의 전략적 지리적 위치를 가진 국가들이다. 후자는 일반적으로 마셜 군도와 라이베리아 등과 같이 선박등록에만 초점을 맞추며, 해양 분야는 부족한 편이다.

국가, 개방 및 국제/제 2 선적제도

- 4.19 선박 등록 제도 검토 시, 상이한 유형이 많다는 것을 기억하는 것이 중요하다:

⁴⁸ 영국의 해양행정은 정부부처와 공공기관의 해양관련 행정 및 규제활동 관련 모든 것을 총체적으로 의미한다.

- 국가주의 또는 폐쇄 등록제도: 일반적으로, 최소 일부라도 내국인이 선박을 소유하고, 부분적으로 자국 선원의 승선을 요구하는 체제 (예: 영국 선박 등록 - 영국은 승무원의 국적 요구사항이 없다).
- 개방 등록제도: 소유자의 사업 장소에 상관없이 등록 가능; 종종 온라인 등록을 제공한다. 원래 선원고용법규를 회피하기 위해 도입된 것으로, '편의 치적국(flags of convenience)'이라 불린다 (예: 라이베리아 및 마셜 군도)
- 국제/제 2 선적제도: 국제 항해 선박의 국내 소유자를 위해 도입된 폐쇄 등록제도이다 (예: 덴마크 국제 등록 제도). 이 제도의 목적은 제 1 등록 국가에 적용되는 선원 비용 요건의 일부를 완화하여, 국내 원양 상선에 더욱 경쟁력 있는 조건을 제공하는 것이다. 네덜란드령 안틸레스와 포르투갈 마데이라; 그리고 영국 상선대그룹 (Red Ensign Group, REG)은 (호스트 국가와 연계되어 있지만) 역외 제 2 선적 국가라고 할 수 있으며, 호스트 국가와 동일한 규제를 받지 않는다. 유럽 연합(EU) 내의 국가 또는 지역에서 관리하는 국제/제 2 선적 제도의 경우, 여전히 유럽 연합(EU)의 법률을 준수해야 한다.

동남 아시아

- 4.20 최근 싱가포르와 홍콩의 해양 분야의 눈부신 성장으로 인해, 주요 국제 해양 클러스터로서의 영국의 입지가 불안하다고 많은 이들이 말한다. 이들 국가의 선박 등록 역시 성공적이다. (재화 중량톤수 기준) 영국의 19위와 비교하여 각각 세계 랭킹 5위 및 4위를 기록하고 있다⁴⁹.
- 4.21 이들 국가가 항상 최고의 위치에 있지는 않았었다. 싱가포르의 경우 최근 10년 전까지만 해도, 해양 연구 및 교육이 부족하였다⁵⁰. 또한, Oxera사의 분석에 따르면, 해양 비즈니스 서비스 업체의 수를 기준으로 봤을 때 싱가포르 해양 비즈니스 서비스 클러스터는 런던의 대략 절반 수준이라고 하였다⁵¹. 하지만, Oxera사는 동남 아시아의 지식 집약적인 해양 클러스터를 런던의 해양 산업, 특히 비즈니스 서비스에 위협이 되는 것으로 파악하였다⁵².
- 4.22 싱가포르와 홍콩 모두 고위급 각료 및 고위 관리의 관여 및 상당한 재정 및 자원 투자로, 해양 분야를 우선시 하는 정부의 정책에 그 혜택을 받았다. 싱가포르 정부의 경우, 해양산업에 효과적으로 참여하고, 실용적인 의지를 보여준 것으로 볼 수 있다. 이것은 매력적인 세금 제도 및 공격적인 마케팅과 함께,

⁴⁹ Shipping fleet statistics: 2014 report, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/404808/shipping-fleet-statistics-2014.pdf

⁵⁰ The Leading Maritime Capitals of the World, Menon Publication No 22/2015, May 2015, p.4

⁵¹ Oxera Consulting LLP (2015)

⁵² Oxera Consulting LLP (2015)

해양 행정의 바람직한 모델이 됨을 의미한다.

- 4.23 싱가포르와 홍콩 모두 지리적으로 전략적 위치에 있으며, 중요한 시장 가까이에 있는 작은 섬인 것을 주목하는 것이 중요하다. 그들은 유럽연합(EU)의 법률을 준수할 의무가 없으며, 영국에는 가능하지 않을 세금제도를 제공하는 도시국가들이다. 예를 들어, 세계은행 (World Bank)은 "사업의 용이성"에서 싱가포르가 세계 1위라고 하였다⁵³. 따라서, 영국이 동남아시아 경쟁자들을 100% 모방하는 것은 현실적이지 않다. 하지만 영국은 그들 정부가 운영하는 방식 및 해양 행정 구조 및 우선순위에서 배울 몇 가지 교훈이 있다.
- 4.24 싱가포르 정부는 해양산업을 위한 전략목표를 설정하고, 상당한 투자와 높은 수준의 노력을 기울였다. 2015년도 예산 연설에서, 싱가포르 재무장관은 싱가포르의 해양허브에 대한 추가지원을 발표했다. 고위 관리들은 정기적으로 싱가포르에 새로운 비즈니스 및 잠재적인 투자자 유치를 위해, 해외업체를 방문한다⁵⁴. 해양분야에 대한 정부의지의 또 다른 예는 하나의 메가포트로 모든 컨테이너 항만을 통합하는 계획이다.
- 4.25 또한, 싱가포르는 기업이 싱가포르에 선박을 등록하고, 해운 및 해양 관련 사업장을 위치할 경우, 다양한 금융 및 재정 인센티브를 제공한다. (예: 'MSI인증국제해운기업상'은 국제 선박 소유자 및 운영자들이 싱가포르에 사업장을 설립하도록 유도한다). Oxera사의 분석에 의하면, 싱가포르는 영국, 독일, 그리스보다 경쟁력 있는 톤세 제도를 보유한 것으로 나타났다⁵⁵.
- 4.26 이러한 투자와 노력은 국제해양클러스터로서의 싱가포르의 지위를 격상시키는 주요 요인이었던 것으로 생각된다. 싱가포르 정부는 런던과 경쟁하기 위해 전문 서비스업을 유치하려고 하며, 해사중재센터로 성장하려고 한다. 해양클러스터펀드 역시 인력양성 및 사업개발 노력뿐 아니라, 생산성향상 드라이브를 지원하여, 클러스터의 성장에 도움이 되었다.
- 4.27 상하이와 홍콩은 경쟁관계이며⁵⁶, 홍콩에 대한 중국 정부의 지원이 부족했던 과거와는 달리, 홍콩 해양 분야의 활성화는 중국 정부의 관심사였다⁵⁷. 홍콩을 국제해양클러스터로 추진하는 정부의 역할은 중국

⁵³ Doing business, Measuring Business Regulations, World Bank Group
<http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/singapore>

⁵⁴ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: Swine, M. (2015), 'Singapore extends maritime tax incentives', Tax-News.com, 25 February, http://www.tax-news.com/news/Singapore_Extends_Maritime_Tax_Incentives_67367.html]

⁵⁵ Oxera Consulting LLP (2015) [Original source: Oxera calculations, based on Deloitte (2013), 'Shipping tax guide' ; International Bureau of Fiscal Documentation (2013), 'Doing business in Germany 2013' , prepared for BDO, March; KPMG; and UNCTAD.].

⁵⁶ Consultancy Study on Enhancing Hong Kong's Position as an International Maritime Centre, *BMT Asia Pacific*, p.18

⁵⁷ Consultancy Study on Enhancing Hong Kong's Position as an International Maritime Centre, *BMT Asia Pacific*, p.19

의 12차 국가 5개년 계획⁵⁸에서 명시적으로 지지되었으며, 홍콩은 이제 해양 비즈니스 서비스의 주요 기지이다. 홍콩 해양클러스터는 선박관리, 선박중개, 보험, 법률서비스, 선박금융, 선박실사를 포함, 수백 개의 해운 관련 기업들이 있다. 하지만, 홍콩은 또한 세계의 상선의 상당 부분을 소유 및 관리하는 선주들의 강력한 클러스터를 보유하고 있다.

유럽

- 4.28 비유럽연합(non-EU) 해양 국가들과의 경쟁을 금지하고 있는 (특히 경쟁력 있는 선박등록의 개발 및 유지에 관해서는) 유럽연합(EU)의 해양 관련 법률을 준수하는 것이 영국의 의무라고 주장하는 사람들이 있다. IMO 규정은 선박 등록을 운영하는 모든 국가에 영향을 미치는 반면, 유럽연합(EU) 국가들은 추가로 유럽연합 (EU) 법률의 형태로 세계 최고 수준의 고용 및 사회법의 구속을 받는다.
- 4.29 하지만, 이런 우려에도 불구하고, 재화 중량톤수 기준으로 여전히 세계 10위 안에 드는 세 개의 유럽연합(EU) 등록국가가 있다. 즉, 몰타 6위, 그리스 7위, 키프로스 10위 등이다⁵⁹. 유럽연합 (EU) 법률은 이들 선박등록 국가의 성장을 억제하지 않으며, 등록 유형과 과세 제도 등 기타 요인을 검토할 필요가 있다.
- 4.30 본 연구에서 검토된 EU 국가 중 몰타와 키프로스는 개방 선적 국가이다. 전체 유럽의 개방형 선적등록 (open register) 국가들은 2005년과 2015년 사이에 42% (선박 수 기준) 성장했다. 반면, 국가 선적등록(national register)을 채택하고 있는 EU 국가들은 9% 성장했다. 가장 큰 유럽연합 (EU) 선박 등록 국가인 몰타는 지난 10년 동안 133%의 놀라운 성장을 이루었다⁶⁰.
- 4.31 유럽연합 (EU) 국가들은 일반 및 톤수 관련 다양한 세금 제도를 운영한다. 선주가 지불해야 하는 세액은 선택한 등록 국가에 따라 달라지며, 이것은 등록 결정에 영향을 미칠 것이다. 유럽 국가에서 사용되는 톤세는 세 가지 모델이 있다:
- 영국에서 사용하는 네덜란드 모델은, 선박의 과세 이익이 영업결과가 아닌 톤수에 기초한다는 사실을 의미한다.
 - 노르웨이 모델은 이익이 배당될 때까지 영업이익의 과세를 연기한다. 이 시스템하의 회사는 선박의 순 톤수에 의거 톤세 세금을 납부한다.

⁵⁸ Consultancy Study on Enhancing Hong Kong's Position as an International Maritime Centre, *BMT Asia Pacific*, p.6 and 18

⁵⁹ Shipping fleet statistics: 2014 report, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/404808/shipping-fleet-statistics-2014.pdf

⁶⁰ Clarkson Research Services Ltd, World Fleet Register Online.

- 가장 성공적인 등록 국가인 그리스, 몰타와 키프로스가 사용하는 그리스 모델은, 해운에서 소득을 창출하는 선주에게는 의무적으로 적용된다. 이 같은 해운 활동은 과세된다. 그러나 모든 배당은 수익권자(beneficial owner)까지 면제되며, 여기에는 모든 선박과 해운 활동이 포함된다⁶¹.

4.32 톤세 제도는 톤세 모델 내에서도 차이가 있다. 예를 들어, 영국은 톤세 제도에 등록된 회사에게 (선원) 교육을 이행하도록 요구하는 (인도를 제외한) 유일한 국가이다. 독일과 네덜란드 등 일부 국가는 톤세 제도를 이용하는 회사의 관리 전부 또는 일부가 해당 국가에서 이루어지기를 요구한다⁶². 영국의 경우, 영국 내에서 "전략적이고, 상업적 관리"가 이루어지도록 요구하고 있다.

4.33 법인세 측면에서, 영국(20%)은 덴마크(23.5 %), 프랑스(33.3 %)와 몰타(35 %) 등 다른 유럽 국가에 비해 낮은 법인세율을 부과한다. 홍콩(16.5 %), 싱가포르(17 %) 등 비 EU 국가들은 여전히 낮은 세율을 부과하며, 바하마, 마셜군도 등은 세율이 0 % 이다.

4.34 고려해야 할 또 다른 요인으로, 일부 유럽 국가들이 해양 산업과 밀접한 관계를 발전시켜 왔다는 점이다. 예를 들어, 덴마크 해양청(DMA)의 경우, 덴마크 해양업계와 좋은 관계를 유지하여, 덴마크 국내 및 해외에서 해양분야를 홍보한다. 이러한 좋은 예로 비즈니스 및 성장부가 재원조달을 하고, DMA, 덴마크 선주협회 및 덴마크 해양협회에서 사무국을 지원하는 협업 플랫폼인 '덴마크 해양의 날' 이 있다.

4.35 키프로스 정부와 강력한 업계 단체 (예: 키프로스 해운협회)의 지원을 받는 키프로스 해양산업 사이에도 강한 연대가 있다. 키프로스 정부는 유럽연합(EU) 및 IMO 협상에서 전문지식과 경험을 많이 받아들이고 있다. 키프로스 해양업계는 키프로스 선적등록의 성공에 상당히 기여하고 있다. 정부와 기업 간의 이러한 관계는 활발하게 발전되어 왔다. 몰타 역시 정부와 업계 사이에 강한 연대가 있다.

⁶¹ PWC report on European tax regimes –

https://www.pwc.be/en_BE/be/transport-logistics/pdf/Choosing-a-profitable-course-Tonnage-tax.pdf

⁶² 톤세 제도 자격이 있으려면, 독일의 경우, 모든 관리가 독일에서 이루어져야 하지만, 네덜란드의 경우, 최소 30%의 관리가 자국에서 이루어져야 한다.

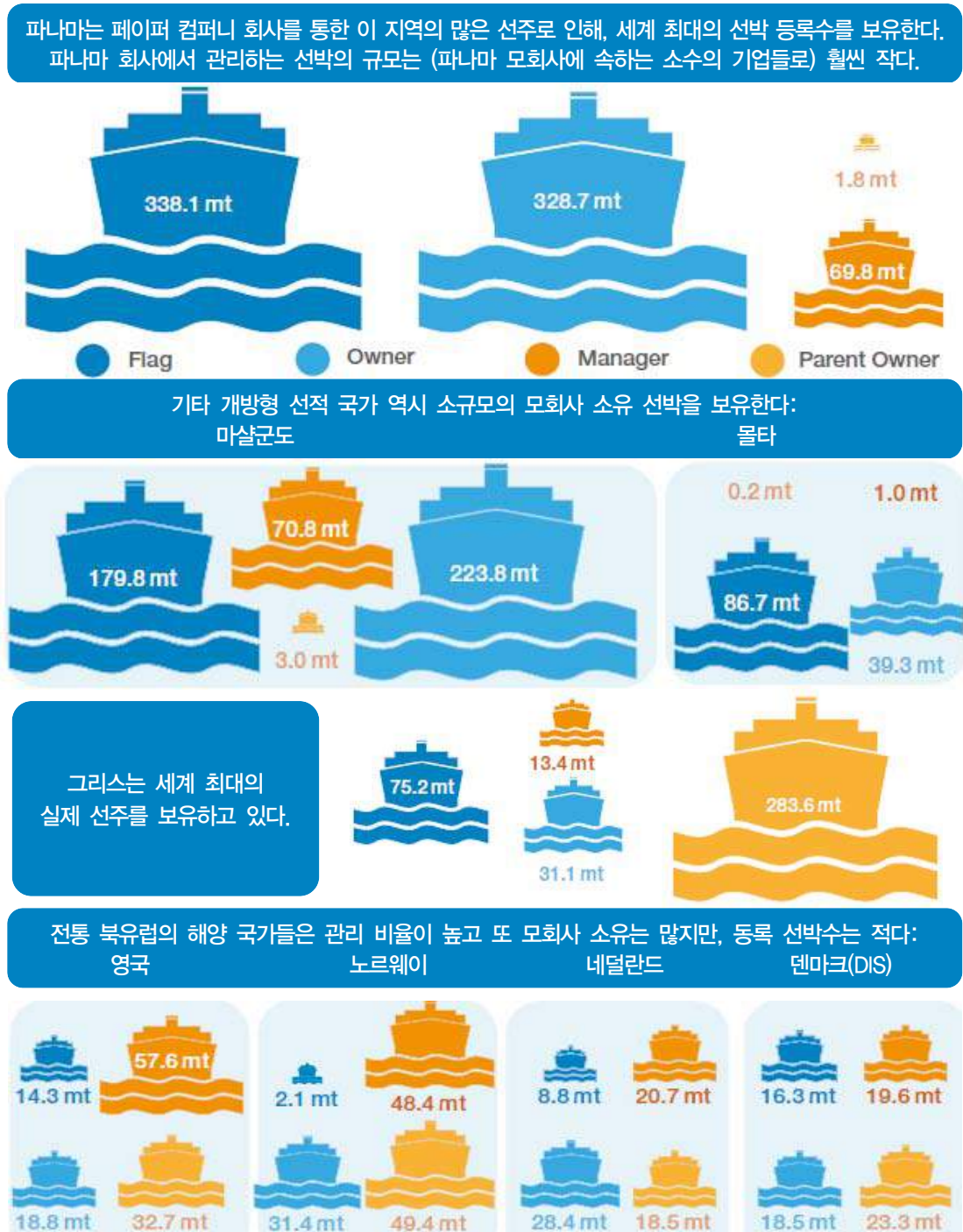
비 유럽 개방형 선적등록

- 4.36 지금은 다소 시대에 뒤떨어진 용어지만, 라이베리아 및 마셜군도 등 비 유럽 개방형 선적등록 국가 대 부분은, '편의 치적국'으로 알려져 있다. 1950년대에 첫 등록을 시작한 이들 국가들은 기존 선박등록 법률 부담 없이, 선박 등록지를 선주들에게 제공했다.
- 4.37 하지만, 재화 중량톤수 기준, 라이베리아 2위, 마셜 군도 3위로⁶³, 이들 국가들은 성공한 등록 국가일 뿐 아니라, IMO 협상에 큰 영향력을 행사하고 있다. 여전히 품질에 관해서 우려가 있지만⁶⁴, 항만국 통제에 관한 파리 양해각서 화이트리스트 기준으로 라이베리아 17위, 마셜 군도 12위를 랭크하고 있다.
- 4.38 대규모 등록이 큰 경제적 이익을 가져오거나 외국인 투자를 유치하는지는 분명하지 않다. 이러한 개방형 선적등록 국가 내에서 관리되는 선박 톤수는 상당히 적으며, 모회사는 거의 전무하다.

⁶³ Shipping fleet statistics: 2014 report, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/404808/shipping-fleet-statistics-2014.pdf

⁶⁴ Paris MoU Whitelist on Port State Control 2015 <https://www.parismou.org/system/files/Performance%20lists%202014%20WGB%20%26%20RO.pdf>.

그림 14: 국제 상선대 규모 (단위: 백만 중량톤수)



출처: IHS 선박 특성 데이터의 교통부 분석, 2014년 12월 31일

- 4.39 이들 국가는 전통적인 해양 역사가 없으며, 국제해양센터로서 역할을 하지 않는다. 해양행정은 종종 민간기업에게 아웃소싱하는 선박등록 업무로만 구성되어 있다. 반면, 유럽 등록국가들의 경우 (세계 최고의 선박 소유 국가인 그리스는 예외로) 관리 및 실제 소유 선박수가 등록 수보다 더 많다.
- 4.40 개방형 등록국가들의 경우, 다른 책임 (예를 들어 항만국 통제)으로부터 자유로우며 민간 분야의 참여로 인해, 선박등록이 상업적 방식으로 운영되며, 높은 수준의 고객 서비스를 제공한다. 이들 국가들은 또한 고객이 다른 분야에서 비용을 적게 부담하게 하는 대신, 높은 수수료를 부과하여 수익을 올린다.
- 4.41 정치적으로 독립적이기 때문에, 민간기업에 위탁하는 이들 등록시스템은 유리하다고 할 수 있다. 이러한 자유는 국가등록 시스템이 할 수 없는 방식으로 고객의 요구에 적응할 수 있다. 또한 기업투자의 예측 가능성을 제공하여 정치적 안정성을 제공한다.
- 4.42 전 세계적으로 산재해 있는 등록 분산 구조로 인해, 꾸준히 전 세계 곳곳에서 고객의 요구에 신속히 대응할 수 있다. 또 다른 특징으로는 인증된 기관에 조사 및 검사 업무를 위임한다는 사실이다. (예를 들어, 마셜 군도는 업무를 전적으로 위임하고 있다⁶⁵). 전 세계에 산재한 검사관들의 풀(pool)은 또한 강력한 현장 대응 및 신속한 검사를 보장할 수 있다.
- 4.43 바하마의 경우, 마셜군도와 라이베리아와 같은 범주로 분류되지만, 바하마의 선박 등록은 민간 기업이 아닌, 바하마 해양청에서 운영되는 점을 주목해야 한다. 민간 기업에 의해 관리되지 않는 사실에도 불구하고, 세계 7위로 상업적이며, 고객의 이익을 위한다는 명성을 가지고 있다. 최신 파리 양해각서 실적 목록에서 바하마는 프랑스와 홍콩 다음으로 3위를 차지했다⁶⁶.

⁶⁵ UKSR Advisory Panel report, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/445406/UKSR_Advisory_Panel_Final_Report_1st_June_2015.pdf, p.24

⁶⁶ Paris MoU Whitelist on Port State Control 2015
https://www.parismou.org/system/files/Performance%20lists%202014%20WG_B%20%26%20RO.pdf.

영국 상선대, Red Ensign

- 4.44 영국 상선대 그룹(Red Ensign: REG)은 영국 황실 보호령(CDs) 및 해외 부속령(OTs)이 운영하는 선박 등록을 포함한다. 등록이 CD 또는 OT에 의해 이루어질 경우, REG 회원 가입은 필수적이며, 영국은 IMO에 REG를 대표한다. 영국은 해양 협약의 확장을 통해, (항만 및 연안국뿐 아니라) 등록 업무를 대부분 이전해 왔다. 하지만, OTs와 CDs 가 효과적으로 업무를 이행하지 않을 경우 영국은 그들에게 책임을 물을 수 있다.
- 4.45 REG는 카테고리 1 (종류 및 톤수 무제한) 및 카테고리 2 (400 GT까지의 선박에 한함) 등록으로 구분된다. 영국은 감독 역할을 유지하며, 각 OR/CD와 양해각서 (MOU)를 체결하여, 정기적 인 모니터링 방문을 통해 법규 준수를 감독한다.

표 3 Red Ensign Group (영국 상선대) 의 카테고리 1 및 카테고리 2 선박 등록표

카테고리 1	카테고리 2
영국	앵귤라
맨섬	포클랜드 제도
케이맨 제도	건지
버뮤다	저지
영국령 버진 아일랜드	몬트세라트
지브롤터	세인트 헬레나
	터크스카이코스 제도

- 4.46 CDs (영국 황실령) 및 OTs (영국의 해외 부속령) 내의 모든 국가의 상선대를 합칠 경우, 영국 상선대 보다 크다. 맨섬(The Isle of Man, a CD)의 경우, 재화 중량톤수 기준 세계 12 위를 기록하고 있다⁶⁷. REG의 일부 회원국은 매우 높은 등급의 항만국 통제로 평가된다. 예를 들어, 맨섬은 최근 파리 양해각서 화이트리스트에서 6위, 버뮤다 (OT)는 20위를 기록했다⁶⁸.
- 4.47 REG의 회원국 자격을 통해, 이들은 ‘Red Ensign’ 국기를 게양할 수 있고, 전 세계적으로 영국 영사 및 해군의 지원을 받을 권리가 있다. 그러므로, 이들은 (역사와 관련하여) 영국의 명성을 활용할 수 있으므로, 다른 혜택과 함께 고객에게 매력적인 전망을 제공할 수 있다.

⁶⁷ DfT analysis of IHS data <https://www.gov.uk/government/statistics/shipping-fleet-statistics-2014>

⁶⁸ Paris MoU Whitelist on Port State Control 2015, <https://www.parismou.org/system/files/Performance%20lists%202014%20WGB%20%26%20RO.pdf>.

- 4.48 동남 아시아 국가들 및 여러 비 유럽 개방형 등록국가와 마찬가지로, REG 회원국은 고객에게 매우 매력적인 세금 제도를 제공하고 있다. 예를 들어, the Isle of Man은 0%의 법인세율 외에도, 인지세와 자본이득 과세가 없다. 이들 국가는 영국, 싱가포르, 홍콩 등의 국제해양센터는 아니지만 REG 회원들은 친 비즈니스 환경 (예를 들어, 케이맨 제도의 대규모 은행 센터)에서 운영되고 있다. 지브롤터를 제외하고, REG 회원국들은 또한 (장점으로 볼 수 있는) 유럽연합(EU) 법률의 적용을 받지 않는다.
- 4.49 REG로부터 얻는 영국의 이익에 대해서는 REG가 영국에서 얻는 것에 비해 의문이 있지만, 역대 영국 정부는 OTs와 CDs의 합법적인 경제활동을 지원하는 책임이 있다고 분명히 하였다.
- 4.50 영국과 REG 상선대를 합칠 경우, 상위 10위에 진입할 수 있다. 실제로, 연합 상선대는 (국제 협상에서) IMO 및 국제노동기구(ILO)에 (영국의) 영향력을 행사하는 데 도움이 된다.

변화의 필요성

- 4.51 본 연구의 자료에서, 다른 해양센터와 경쟁할 수 있도록 영국의 능력을 향상시킬 정부의 리더십과 관련하여 네 가지 영역이 제시되었다.

영국의 해양분야에 대한 정부의 우선순위는 국내의 인지도를 올리고, 국제적으로 경쟁할 수 있는 능력을 향상시키는 것이다.

- 4.52 해양분야는 많은 부분이 잘 작동하고 있다. 물품의 대부분이 효율적으로 영국 항만에서 문제 없이 처리된다. 국제적인 해운은 문제 없이 국가적 필요를 충족하고 있다. 그 결과, 해양산업은 항상 매년 최소 110억 파운드의 총부가가치 (GVA)로 영국 경제에 기여하지만 그에 비해 충분한 주목을 받지 못하는 듯⁶⁹. 관심이 도로, 철도 및 항공 등 다른 수송 분야로 전환될 위험성이 있다.

⁶⁹ 2012, DfT analysis of ONS Supply and Use Table GVA and ABS aGVA for selected SICs This includes the marine industries.

- 4.53 해양분야에 대한 정부의 관심과 우선순위는 국제적인 경쟁업체와의 경쟁에서 영국에 도움이 될 것이다. 싱가포르와 홍콩의 경우, 정부가 최근 몇 년 동안 해양 분야에 엄청난 자원을 투자하여, 빠르게 성장하고 있다. 이것은 해운산업에 의존하고 있는 섬 나라 무역국가인 영국에 특히 관련이 있다. 해양산업에 대한 높은 인지도는 국가정책 결정에 우선순위를 부여하고, 우수한 인력의 유치에 도움이 될 것이다.

영국의 해양행정은 업계를 위해 더 나은 서비스를 제공해야 한다

- 4.54 업계의 반복적인 불만은 영국의 해양행정이 (해양 전문지식을 구하려는 외국인 및 인바운드 투자자를 포함한 해양업계의) 이해관계자들에게 적절한 수준의 서비스를 제공하지 않는다는 것이다. 정부는 관심과 문익에 신속하고 포괄적으로 대응하고, 정책결정 과정에 더 많은 이해관계자들을 참여시킬 경우, 더 나은 역할을 할 수 있을 것이다.
- 4.55 고객 중심 및 서비스 중심 접근방식에 대한 인식 부족은 MCA 및 UKSR의 문제로 볼 수 있다. 다른 선박등록 국가들과 비교했을 때, MCA는 사업을 유치하고 고객을 유지하는 단체라기 보다는, 규제기관 역할을 하도록 설계되어 있다.

더욱 상업적으로 초점을 맞춘 영국의 해양행정 (특히 UKSR)

- 4.56 MCA의 경우, 기업유치보다 규제기능에 치중하면서, 영국의 해양행정이 충분히 상업적이지 않다고 다양한 분야에서 문제가 제기되고 있다. 특히, 최근의 통계는 (재화 중량톤수 기준) 선박등록이 17%로 하락하여, 영국의 상선대는 2013년 세계 랭킹 16위에서, 2014년 19위로 하락하였다⁷⁰.
- 4.57 상업성의 결여는 UKSR의 경우, 그 비용을 회수하지 못하며, MCA의 경우, 유능한 검사원을 확보하지 못한다는 사실을 포함하여, 여러 방식으로 드러난다. UKSR가 국제 경쟁업체와 경쟁하고, 현재의 고객을 유지하며, 새로운 업체를 유치할 수 있는 유일한 방법은 고객중심 서비스 지향 (또는 '상업적') 태도를 채택하는 것이다.

⁷⁰ Shipping Fleet Statistics 2014. 결과에서 '미확인' 국가에 등록된 선박을 제외하였으며 (제외 전 16위), 이 경우 영국은 20위에서 19위로 순위가 바뀐다.

통합된 접근방식의 범 정부적 해양 정책 수립

- 4.58 영국의 해양행정은 상호 연결되지 않은 개체로 볼 수 있다. 해양정책 업무는 다수의 정부기관에 분산되어 있어서, 정책개발이 적절히 조율되지 않을 위험이 있다. 또한 해양산업에 보다 효과적인 대표와 옹호를 제공하기 위해, 정부의 보다 강력하고 눈에 보이는 리더십을 요구하고 있다.
- 4.59 영국의 해양행정은 단일 접촉 및 통합적 정신의 접근방식을 업계에 제공하기 위해 더욱 일관성 있고 통합된 접근방식을 필요로 한다. 이것은 잠재적인 인바운드 투자자를 포함, 복잡성을 줄일 수 있다.

권고사항

- 4.60 본 연구의 자료는 영국의 해양 행정의 개혁을 위한 설득력 있는 주장을 제시한다. 하지만 이러한 개혁은 다양한 방식으로 진행될 수 있으며, 본 연구는 위에서 설명한 목적을 중심으로 폭넓은 옵션의 개혁을 검토해 왔다.

인지도를 올리고, 범 정부적 작업으로 개선한다

- 4.61 해양 정책에 대한 범 정부적 토론과 의사결정을 위한 기존 포럼들이 있다. 예를 들어, 공식적인 해양 행정위원회 (MAB)는 해양분야에 관련이 있는 부서에 의해 수행되는 모든 정책과 규제 활동의 전략적 개요를 검토하고, 후원 단체 (예: MCA, MAIB 및 GLAS), OGDs 및 이해 관계자들간의 강한 연대를 위해 교통부가 2011년에 설립하였다.
- 4.62 해양정책 작업의 더 나은 범 정부적 목적 달성을 위한 간단한 방법은 MAB의 역할을 개선하고, 그 범위를 확장하는 것이다. MAB의 상임 회원을 기존 교통부, MCA 및 MAIB (OGDs 는 필요한 경우에 참석)에서, 해양업무를 담당하는 모든 부서 (BIS, HMRC, DEFRA, MMO, DECC, 내무부, 수로 사무국)로 확대할 수 있다. MAB를 연간 4회에서 6회 또는 8회로 더욱 자주 개최하고, 업계 대표들을 구성원으로 포함시킬 수 있다.
- 4.63 하지만, 인지도를 증가시키고, 우선순위를 높이려면, 공식적인 지원을 받는 충분히 고위급 수준에서 정책이 논의될 필요가 있다. 여기에는 횡절적(cross-cutting) 해양장관 임명에서 해양관련 내각위원회의 설립 등 여러 가지 방법이 있다.

- 4.64 가장 현실적이고 실행 가능한 옵션은 이전의 임시 '해양 장관급 라운드 테이블'을 보다 공식화 및 구조화된 버전으로, 해양산업 성장을 위한 각료급 워킹 그룹을 만드는 것이다. 잠재적으로 유용한 모델은 영국의 해양보안 업무를 조율하는 해양보안 장관급 워킹 그룹이 될 수 있다. 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹은 범 정부 해양활동 조율뿐 아니라, 본 연구에서 제시할 권고 사항을 추진할 업무도 담당할 수 있을 것이다.
- 4.65 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹은 의장을 필요로 한다. 관련 장관 지명의 경우, 해당 인사를 '장관급 대변인'의 역할을 하도록 할 수 있다. 이러한 조치는 더욱 강력한 장관급 지원으로 정부 내/외부적으로 해양산업의 인지도를 올릴 수 있을 것이다.
- 4.66 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹의 경우, 업계와 협력하여, 국가적 전략의 도출을 감독할 수 있으며, 이 경우, 영국이 해양분야를 진지하게 생각한다는 신호를 해외 고객 및 경쟁국가에게 보낼 수 있다. 또한, 이러한 전략의 도출은, 일관성 있는 연합적 접근방식을 도출하는 데 도움이 될 것이다.
- 4.67 이러한 범 정부적 시스템의 장관들에게 리더십과 전략적 방향을 제공하는 측면에서, 추가 책임을 부여하여, 장관급 지원을 활성화 할 수 있을 것이다. 해양산업 성장을 위한 각료급 워킹 그룹은 해양정책의 범 정부적 업무를 개선하고, 더욱 통합적이며 일관된 대응을 해양 분야에 제공 할 것이다.
- 4.68 해양업무 관련 정부기관들이 효과적으로 협력토록 하는 또 다른 방법은 활성화 된 MAB의 실무 역할을 하는 범 정부적 해양 팀을 구축하는 것이다. 이 팀은 또한 (잠재적 인바운드 투자자 및 영국의 해양서비스를 활용하고자 하는 해외 기업 포함) 업계에 대한 단일 접촉 창구를 제공할 수 있다.
- 4.69 현재 MCA 및 교통부 직원들은 통세 문의의 경우, HMRC(국세 및 관세청)에, 실습 문의의 경우, BIS(상무부)로 연결한다. 업계는 이것이 정부와의 의사소통에서 더욱 복잡해진다는 우려를 표명한다. 범 정부적 단일 해양 팀의 창설은 산업에 단일 접촉 포털을 제공 할 수 있다. 이것은 업계, 인바운드 투자자 및 영국의 해양서비스를 활용하고자 하는 외국인들에 대한 고객 서비스를 크게 개선할 것이다.

권고사항 4 – 장관급 워킹 그룹

정부는 (다음 방식으로) 해양분야의 지속적인 성공과 성장을 추구한다.

- 범 정부적 해양 활동에 대한 이해관계를 조율하고자, 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹을 설립한다. 초기 작업은 업계의 권고사항 및 본 연구의 권고사항을 추진한다. 동 그룹은 첫 12 개월 동안 운영 후 재 검토한다. 본 그룹은 해양 보안에 대한 기존 장관급 워킹 그룹과는 별개이다.
- 관련 교통장관을 의장 및 '장관급 해양 분야 대변인'으로 임명하여, 해양산업 성장을 지원하도록 다른 부서와 협력하고, 업계에 영향을 미치는 정부활동을 감독한다.
- 장관급 워킹 그룹은 업계와 공동으로 개발한 해양산업 성장을 위해 국가 전략의 개발을 감독한다.

권고사항 5 – 범 정부적 시행

정부는 (다음 방식으로) 장관급 워킹 그룹에 효과적인 범 정부 시행 시스템을 제공한다.

- 기존 해양 행정위원회의 경우, 장관급 워킹 그룹의 시니어 기관으로 역할을 하지만, 다른 정부 부처 및 업계 참석자를 포함하여, 회원 및 업무를 확대한다.
- 이사회는 실무역할을 하며, 업계, 인바운드 투자자 및 영국의 해양서비스 사용에 관심이 있는 해외 기업의 단일 접촉창구 역할을 하는 범 정부적 해양 팀을 구성한다.

해양해안경비대(MCA) 개혁

- 4.70 영국에 더 많은 해양 사업을 유치하는 핵심 요소는 상업적이며, 고객 중심의 서비스를 제공하는 영국 선박등록국 등 정부기관이다. 이 경우, 최고 수준의 규정을 유지하면서, 필요한 서비스를 업계에 제공할 것이다.

MCA의 지위를 개혁하기 위한 비즈니스 논리

- 4.71 MCA의 상업적 기능이 이루어지기 위해서는, 조직의 구조 및 지위에 급격한 변화가 필요하며, 그 접근 방법은 비즈니스적 방식으로 평가되어야 한다. UKSR 및 MCA의 현재 지위 (공공 기관 모델)에 대한 변경으로 더 나은 고객 서비스를 제공하며, 상업적 유연성을 증가시키고, 비용 회수뿐 아니라, 수익창출도 가능할 수 있다. 예를 들어, 중앙정부에서 분리될 경우, 변화하는 시장 상황에 신속하게 대응할 수 있을 것이다.

4.72 또한, 교통부 및 MCA 가 수행하는 해양 기능 및 정책 수립 구조를 폭넓게 검토하는 것이 바람직할 것이다. 광범위한 비즈니스 사례가 교통부의 해양업무 검토에 포함되어야 하며, MCA의 경우, 근본적인 (또는 부분적인) 변화가 현재 MCA가 제공하는 서비스를 충분히 상업적이고, 고객 중심으로 가능하게 만드는지를 검토해야 할 것이다. 여기에는 그러한 변화에 도움이 되는 다른 조직 모델의 평가 역시 포함될 필요가 있다.

4.73 비즈니스 사례로 고려해야 할 필요가 있는 잠재적인 모델은 다음과 같다.

UKSR에 민간 분야의 참여, UKSR를 신규 Trading Fund 또는 정부 법인으로 설립 (UKSR 자문단이 제안한 것 등⁷¹), 그리고, MCA 전체를 Trading Fund 또는 정부 법인으로 재 분류. 대안 모델의 장점과 단점들이 영국선박등록자문단에 의해 분석되었다. 자문단의 업무는 MCA 개혁 비용과 혜택에 대한 정부의 자세한 평가에 대한 정당성을 제공한다. 민간 부분의 조직 변경과 마찬가지로, 비즈니스 논리가 결국 개혁 실행 결정수단이 될 것이다.

MCA(해양연안경비대)의 규제기능에서 UKSR(영국선박등록국)을 분리

4.74 MCA는 중요한 규제 기능 및 품질 및 안전 측면에서 국제적으로 탁월한 명성을 보유하고 있다. 하지만, MCA의 규제 업무 (예: 항만국 통제)와 상업적 기능 사이에 긴장이 존재한다. 규제기관이면서 서비스 제공기관인 MCA의 역할로 인해, 고객에 초점을 맞출 수 있을지에 의문을 가지는 UKSR의 잠재 고객들이 선박등록을 주저하게 할 것이다. MCA의 규제기능에서 UKSR의 분리는 새로운 책임자가 이끄는 상업적인 등록이 가능하다. 이는 또한, 영국 기국(치적)을 더욱 매력적이고, 경쟁력 있게 만들 것이다.

4.75 영국기국 고객의 반복적인 불만은 MCA가 검사원들을 전 세계 필요한 곳에 보내는 데 시간이 오래 걸린다는 것이다. 현재, 검사원들은 (모든 관련 MCA 활동에 걸쳐) 공동작업을 하며, UKSR의 경우, 전용 검사원이 없다. 인증된 단체에 위임을 포함하여, 전용 UKSR 검사원은 UKSR 고객을 위한 검사 가용성을 높여서, 높은 수준의 고객 서비스를 제공할 것이다.

4.76 마찬가지로, UKSR는 신규 고객 유치에 초점을 맞출 자체 홍보 및 마케팅 팀이 없다. 현재 UKSR의 경우, 주 7일/하루 24시간 전화를 받는 두 명의 고객 담당 매니저(CAMs)가 있다. 하지만, 이들 매니저는 해외에 영국 등록을 홍보할 (UKSR 책임자와 함께) 책임이 있다. 전용 영국 등록 홍보 및 마케팅 팀은 영국 등록 홍보품질을 향상시킬 뿐 아니라, 고객 담당 매니저들의 경우, 고객에게 더 나은 고객 서비스를 제공할 수 있을 것이다.

⁷¹ UKSR Advisory Panel report <https://www.gov.uk/government/publications/uk-ship-register-advisory-panel-report>.

MCA의 비상임 회장

- 4.77 MCA 비 상임 회장 직책의 신설로 인해, 영국 해양분야의 대변인 역할 및 비즈니스 논리 개발에 리더십을 제공할 수 있을 것이다. 회장은 CEO를 지원하고, 범 정부적 유대를 공고히 할 것이다. 많은 정부기관의 경우, 지배구조 옵션으로, 민간 분야의 비 상임 회장을 영입하고 있다 (예: Highways England). 초기에는, 교통위원회의 기존 비 상임 회원이 이 역할을 할 수 있다.
- 4.78 UKSR 자문단의 현상 유지 가능성 또한 검토될 수 있다. 이 경우, MCA 개혁이 진행되는 동안 업계를 대표한 운영그룹으로 역할을 할 수 있다. 동 자문단은 또한 비즈니스 논리의 상업적 요소에 대해 업계를 대변하는 역할을 할 수 있다.

MCA의 상업담당 이사

- 4.79 MCA는 현재 해양업무, 해양 안전 및 표준, 전략과 기업 서비스를 포함하는 세 명의 이사 직책이 있다. UKSR 업무 및 조사/검사 제도 업무는 현재 해양 안전 및 표준 이사 산하에 있다. 하지만, 이 이사의 경우, Red Ensign의 선원과 선박 안전 및 품질을 담당하기 때문에, UKSR가 보다 상업적이면서 고객 지향적으로 개혁하는 업무에 집중할 수 없을 것이다.
- 4.80 UKSR 업무를 담당하는 신규 MCA 상업담당 이사는 (아래에 설명된) MCA의 응급 서비스 및 규제업무에서 UKSR을 분리할 수 있으며, 영국 선적의 성장을 감독하는 데 필요한 상업적 리더십을 제공할 수 있다.
- 4.81 이 상업담당 이사는 또한 다른 운영 분야에서 고객과 MCA 간의 인터페이스 개선에 리더십을 발휘할 수 있다. 예를 들어, 선원 면허 발급 (예: STCW 인증서⁷²)의 경우, HM 여권 발급국에서 제공하는 유료 패스트 트랙 서비스와 같이, 더욱 효율적이 될 수 있다.

조사 및 검사 변경 프로그램에서 나온 MCA의 결론 실천

- 4.82 MCA는 이미 보다 효과적이고 효율적이며 상업적인 방식으로 운영하기 위해 개혁해야 하는 많은 영역이 있음을 파악해오고 있다. 따라서, 검사 가용성, 수수료 및 요금 등의 문제를 검토하는 "설문 조사 및 검사 변경 프로그램"을 착수하는 과정에 있다.

⁷² 선원의 교육, 자격 및 당직 기준.

- 4.83 프로그램 결론에 대한 완전하고 신속한 구현은 MCA가 잠재적인 개혁 옵션을 추진할 수 있는 좋은 위치에 있다는 것을 확인한다.
- 4.84 업계에 개선된 서비스를 제공하기 위해서는, MCA가 제공하는 서비스의 비용을 완전히 회수하도록 해야 한다.

추천사항 6 – 해양해안경비대 (MCA) 개혁

교통부는 MCA가 더욱 효과적이며, 효율적이고, 상업적으로 운영될 수 있도록 (다음과 같이) 개혁한다:

- 먼저 MCA의 규제기능에서 선박등록 업무를 분리하고, 업계 경험이 있는 신규 상업담당 이사를 임명하여, 등록업무를 리드하며, 다른 상업적 기능을 담당한다.
- 조사 및 검사(S & I) 변경 프로그램 관련 MCA의 결론을 구현하는 것은 숙련되고, 유연하고, 더 나은 보상을 받는 검사인력을 창출하고, 높은 기준을 운영하면서, 업계고객을 보다 잘 지원하기 위해 MCA 시스템을 개선시킬 수 있다.
- 다른 선박 등록국가들과 경쟁력을 유지하면서, 서비스 비용의 완전 회수를 위해 조치를 취하며, 서비스 제공에 지속적인 개선을 추진한다.
- 영국 선박 등록을 홍보하고, '정부 분야의 대변인'으로 정부의 해양서비스를 홍보하며, 변화를 주도할 업계 경험이 있는 MCA의 비 상임 회장을 임명하여, 개혁을 위한 장관급 워킹 그룹과 함께 작업하면서, 기관 변경을 위한 비즈니스 논리 개발을 감독한다.
- 영국선박등록 자문단의 권고사항과 함께, (교통부위 집행기관으로서의 현재 지위를 넘어) MCA의 지위를 변경하기 위한 비즈니스 논리를 개발하여, 유연성을 제공하고, 고객 서비스를 향상시키며, 상업적 성과를 증대시키고, (정부 비용을 절감하고, 다른 선박등록 국가의 재정적 성공을 본 받아서) 임의적인 상용 서비스의 경우, 합리적인 이익을 창출한다. 선주가 등록국가를 자유롭게 선택할 수 있는 경쟁이 치열한 시장에서의 대규모 해외 선박등록 업무에 변화의 초점을 맞추어야 한다.

5. 숙련된 인력

- 5.1 적절하게 숙련된 일정 규모의 인력 없이는, 영국 해양분야의 성장기회는 심각하게 훼손될 것이다. 본 자료에서 등장하는 중요한 문제 중 하나는 숙련된 해양 인력이다. 이 테마는 다양한 주제와 관련이 있다. 즉, 해양 분야 취업을 원하는 사람들과 이미 취업한 사람들의 교육, 훈련 및 기술, 더 많은 사람들을 해상과 육상의 해양 분야에 취업하도록 유치하는 것 등이 그것이다. 이러한 이유로, 이 분야의 정부의 실습생 제도 확대 및 생산성 의제와도 상당한 관련성이 있다.

영국의 우수성

- 5.2 영국은 우수한 해양 교육 및 자격 인증제도를 제공하고 세계 각국의 학생들을 유치하는 것으로 알려져 있다. 24곳의 해양계 대학교와 단과대학이 있으며⁷³, 영국은 이러한 서비스 제공으로 세계를 리드하고 있다.
- 5.3 영국의 교육 및 연구기관은 영국뿐 아니라 해외에서도 학생을 유치하고 있다. 많은 외국 학생들이 영국이 제공하는 서비스의 혜택을 찾고 있다. 이 학생들은 세계 최고의 해양 국가에서 최고 수준의 교육을 받을 기회를 찾고 있다.
- 5.4 해양 분야는 영국의 주요 일자리 창출 분야이다. 인력 규모에 대한 추정치는 다양하지만, 경제 기여도를 계산하는 방법과 동일한 방식을 사용할 경우, 최소 113,000 명이⁷⁴ 직접 고용되어 있다. 다른 추정치의 경우, 239,200 명이⁷⁵ (외국인 선원을 제외할 경우: 140,900명) 항만, 해운 및 사업 서비스 분야에 의해 고용되어 있다고 한다. 인력 대부분은 다양한 분야에 걸쳐 가치가 있고, 세계적으로 수요가 있는 기술과 전문 지식을 보유하고 있다. 따라서, 이 풍부한 자원은 영국의 세계적인 해양 클러스터 및 명성을 뒷받침하고 있다. 이것의 핵심은 영국의 오랜 전통인 선원생활이다. 2014년의 경우, 약 23,000명의 영국 선원들이 바다에서 활동했다. 그 중, 약 10,910명은 인증 받은 사관, 1,650명은 미 인증 사관, 8,420명은 일반 선원 및 1,940명은 실습생이었다⁷⁶.

⁷³ TheCityUK (2013) "Maritime Business Services, September 2013"

⁷⁴ DfT analysis of 2012 ONS Business Register and Employment Survey employment data for selected SICs (GB only)

⁷⁵ Oxford Economics (2015)

<http://www.maritimeuk.org/2015/05/the-economic-impact-of-the-uk-maritime-services-sector/>

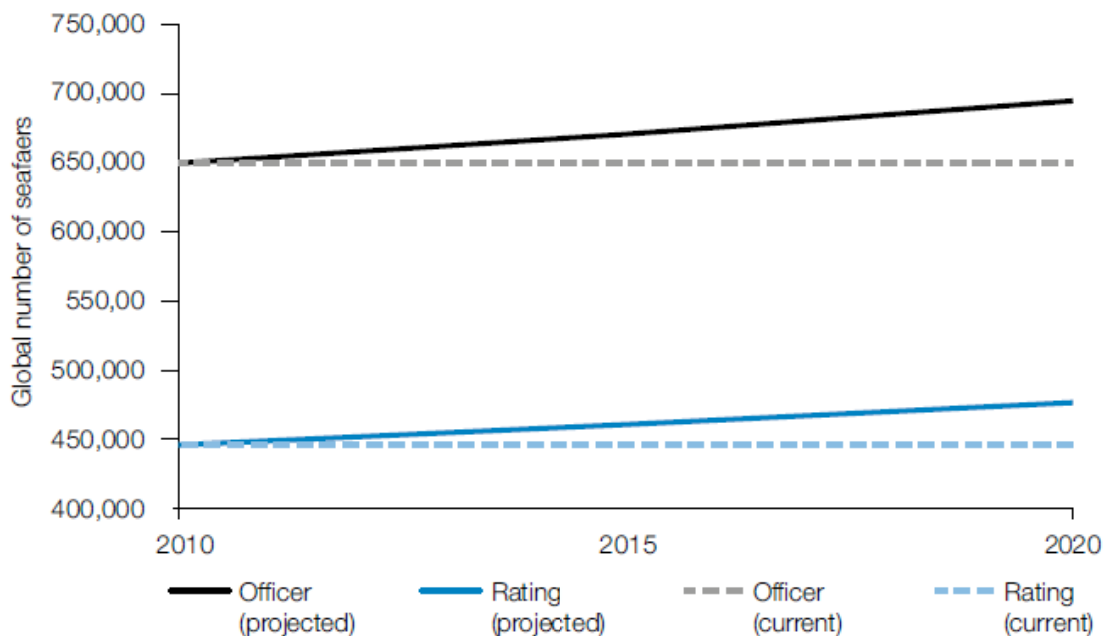
⁷⁶ DfT Seafarer Statistics 2014.

- 5.5 2000년의 톤세 도입 및 관련 교육 요구사항에 의거, (2009년 MCA가 실시한 설문조사에 의하면) 사관 실습생 수는 두 배 이상 증가하였고, 조사 대상자 중 95 %가 선원으로 취업하였다⁷⁷.

잠재적인 기술 격차

- 5.6 보고서들은 기술 격차가 나타날 수 있다고 결론지었다. (교통부를 대신한) Deloitte and Oxford Economics 보고서는 해양의 경우, 2021까지⁷⁸ 약 3,500명의 훈련 받은 갑판 및 기관 사관의 부족을 예측했다. 그 이유는 (분명하지 않지만) 영국의 젊은이들의 바다에 대한 인식부족인 것 같다. 즉, 바다에서의 길고, 힘든 기간 및 육상의 다른 산업의 매력적인 취업기회가 그 원인인 것 같다.
- 5.7 Oxaera사 보고서는 선원에 대한 글로벌 수요는 계속 증가할 것이며, 미래 공급이 2010년 수준에서 증가하지 않을 경우, 2020년까지 약 80,000명의 선원이 전 세계적으로 부족할 것으로 예상했다(그림 16)⁷⁹.

그림 16: 선원의 현재 공급 및 수요 예측⁸⁰



⁷⁷ An Investigation into Employment of Newly Qualified UK Merchant Navy Officers, MCA

⁷⁸ Independent review of the economic requirement for trained seafarers in the UK, Deloitte and Oxford Economics, 2011

⁷⁹ Oxaera Consulting LLP (2015) [Original source: Japan International Transport Institute and The Nippon Foundation]

⁸⁰ Oxaera Consulting LLP (2015) [Original source: Japan International Transport Institute and The Nippon Foundation].

- 5.8 육상의 해운, 비즈니스 서비스, 항만 및 해양 산업 분야의 경우, 해양기술에 대한 2차 수요가 있다. 이들은 고객 서비스 및 의사결정에 해양 전문지식을 필요로 한다. 여기에는 법률, 중재, 검사 및 보험 등의 분야가 있다. 이 경우, 숙련된 선원 인력 풀에 대한 추가 수요가 발생할 것으로 예상된다.
- 5.9 또한 Matchtech and Imarest의 2014년 보고서 ('해양 석유와 가스시장의 기술 격차 완화')에서⁸¹, 영국의 글로벌 해양 플랜트 시장의 경우, 선도적인 위치를 유지하기 위해 시급히 10,000명의 숙련 근로자가 필요하다고 밝혔다. 영국 해운시장의 경우, 다른 산업에 비해 적은 수의 전문 엔지니어로 인해, 다른 경쟁 국가들보다 잘못 대처하고 있는 상황이다.

훈련 제공

해양교육지원펀드, SMarT

- 5.10 정부의 '해양 교육 지원 펀드' 제도는 사관 및 부원들의 교육을 위해 MCA 및 상선 교육위원회 (MNTB)가 승인한 과정을 지원한다.

SMarT 펀드란 무엇인가?

해양교육 지원제도는 1998년 4월 1일 도입된, 정부에 의한 자금지원 제도이다. 그 목적은 상선 사관 및 부원들의 훈련을 촉진하여, 영국 해양인력의 충분한 공급을 보장하고, 영국의 미래 경제적, 전략적 요구사항을 충족하기 위함이다. 현재, 이 제도는 '최초의 자격 인증서' 수준의 생도 훈련 비용의 36 %를 충당하고 있다.

- 5.11 SMarT 펀드의 현재 예산은 (다양한 교육 과정에 걸쳐) 연간 £ 1,500 만 (파운드) 이다. 이 제도는 실습 제도를 통해 자금을 지원받는 교육생들에게는 해당되지 않는다. 그럼에도 불구하고, SMarT는 평판 있는 해양기관이 인증한 HNC, HND, 준학사 또는 명예학위 과정의 사관 후보생 교육을 위한 자금을 지원한다. 이러한 이유로, 이 제도와 정부의 실습생 제도 사이에는 유사한 측면이 있다. 스마트 제도는 (실습생 제도와 같이) 영국 경제의 생산성 향상에 기여한다고 볼 수 있다.
- 5.12 영국의 사관 선원들은 전세계적으로 수요가 있으며, 나중에 육상 취업을 감안하여, 해양 취업을 선택할 것이다. 사관 후보생들이 계속 해양 근무를 하는 지와 관련하여, 추적상의 문제가 있다.
- 5.13 교통부는 현재 이 문제를 해결할 방법을 모색하고 있다. 해양생활 동안 설문 조사에 응답하는 문제로

⁸¹ <http://www.imarest.org/policy-news/representing-members/skills-gap>.

인해, 선원조사 관련 문제가 있다. 또한, 필요한 데이터를 보유하는 단체들의 경우, 데이터를 적절한 형태로 보유하지 않거나, 데이터 보호 법령에 의거 공개가 금지되어 있다.

- 5.14 MCA에 의해 수집된 자료에 의하면, 대부분 신규 자격을 갖춘 사관들이 해양 일을 계속하고, 진급을 희망한다고 한다. 극히 일부 후보생의 경우, 첫 일년 후, 자퇴한다고 하지만, 이 부분은 좀 더 세부 조사가 필요한 부분이다.

영국 톤세 교육 요구사항

- 5.15 영국의 톤세 제도의 주요 특징은 다음과 같다:
회사는 자신이 보유하는 15명의 사관 당 매년 한 명의 사관 연수생을 채용 및 교육해야 한다. 회사는 또한 매년 사관 진급 예정 부원 두 명을 (한 명의 사관 후보생을 대체하여) 교육할 옵션을 가진다. 부원에 대한 교육과 고용 기회의 고려 역시 필요하다. 특정 상황 및 교통부 장관의 동의 하에, 교육 대신 금액을 지불할 수도 있다 (PILOT). 인도가 유사한 방식을 도입 할 때까지, 이 제도는 영국의 고유한 요구사항이었다.
- 5.16 유럽연합 (EU) 내에 등록된 회사의 상선대 비율과 관련된 요구사항은 있지만, 영국 등록 및 톤세 제도 관련 선박에 대한 요구사항은 없다. 하지만, 연수생은 영국에 기반하고, 영국 또는 유럽 경제 지역(EAA) 국민이어야 한다.
- 5.17 기업이 (한 명의 사관 대신) 대안으로 세 명의 선원을 교육하는 파일럿 제도는 2015년 10월에 시작될 예정이며, 이 경우, 회사의 '비용은 변동이 없으며', 3년 동안 계속된다.
- 5.18 교육 요구사항에 추가하여, 영국 톤세는, 선박이 실제로 영국의 관리 사업장에서 '전략적으로; 그리고 상업적으로 영국에서 관리' 될 것을 요구한다. 이러한 이유로, 영국 톤세 제도는 인바운드 투자 및 영국 해양 인력 풀을 증대시키는 데 도움이 되므로, 전략적 핵심요소가 되어야 한다.
- 5.19 SMarT 제도는 또한 연수생의 교육 비용을 최대 36%까지 지원하므로, 영국 톤세에서 중요한 역할을 한다. 따라서, 영국 톤세 제도는 잠재적 가입자에 대한 추가적 인센티브이다.

추가적인 교육 지원 제도

- 5.20 해양분야를 지원하는 많은 교육 지원 제도가 있다. 이 중 하나는 Slater Fund (the Marine Society and Sea Cadets (MSSC)가 Nautilus International과 연계하여 관리한다)이다. 이 펀드는 1977년 시작 후, 1,000명의 선원을 지원했다⁸². 이 펀드는 4년 동안 사용할 수 있으며, 첫 자격증을 공부하는 부원들의 교육을 돕기 위해 장학금을 지원한다. 또한, 전기기술 사관 (ETOS) 및 요트 승무원들이 STCW 78 (교

육, 자격 및 당직 인증 협약) 관련 자격을 취득하도록 한다. 이 기금은 영국에 거주하는 전문 선원에게만 지원되며, 자금의 가용성에 따라 달라진다.

5.21 또한, 해양 분야 전체에 걸쳐 다양한 교육 지원제도가 있다:

여기에는 주로 고용주가 주도하는 제도 (예: ABP on the Humber가 운영하는 4년제 Marine Operations 교육) 및 UK Harbourmasters Association이 운영하는 MCA-승인 프로그램 등 전문 단체가 운영하는 제도들이 있다.

해양계 실습생

5.22 실습생 제도는 인력들에게 필요한 기술을 제공하고, 고용주는 자신의 비즈니스를 성장 및 경쟁할 수 있게 하는 정부 정책이다. 상무부(BIS)는 기존의 실습생 제도의 급격한 변화를 추진하고 있다. 이러한 개혁은 "trailblazers(개척자)"로 알려진 고용주 그룹에 의해 추진되고 있다. 해양 분야에는 네 개의 관련 trailblazers 있다 - 조타수(갑판), 해양 기계 배관공, 고급 시스템 엔지니어링 및 보트 건조 실습생이 그것이다. 상무부(BIS)는 '선내 요리사' 및 '선내 서비스'에 대한 2개의 추가 실습생 기준이 차기 trailblazers 라운드에서 개발될 수 있음을 동의했다.

5.23 현재, 해양 기술 연맹(MSA)에 의해 개발된 영국의 해양 직종 실습 프레임워크가 있다. 기존 BIS 제도의 경우, 10개의 해양 실습생 제도가 있다 (6개: 중간 수준, 4개: 고급 수준). 이것은 갑판 및 기관실 부원, 어선, 내륙 수로, 작업선 및 마리나 선착장에서 인력을 담당한다.

5.24 8월, 정부는 '대규모 고용주'가 부담하도록 제안된 영국 실습생 부과금에 관한 공적 협의를 시작했다⁸². 고용주들은 바우처 시스템을 통해 자신들의 실습생 지원에 부과금을 사용할 수 있다.

5.25 이 부과금과 SMarT 등 기존 정부 지원제도와 통세 교육 요구사항 및 본 보고서가 권고하는 시스템 사이의 관계는 가장 효과적인 교육 체제를 제공하기 위해 해결되어야 할 것이다.

5.26 업계 모두가 환영할 만한 조치는 업계 및 정부에 걸쳐 있는 제도들의 대폭 조정 및 통합일 것이다. 정부가 제안한 실습생 (교육) 부과금 제도에 관한 협의와 업무는 이러한 것들이 어떻게 달성될 수 있는지에 대한 검토 기회를 제공할 것이다.

⁸² Marine Society <http://www.marine-society.org/slater-scholarships>.

⁸³ <https://www.gov.uk/government/consultations/apprenticeships-levy-employer-owned-apprenticeships-training>.

해양관련 직업에 대한 인식

해양에 대한 인식 제고

5.27 (매력적인 직업으로) 해양분야의 인식을 높이기 위해 여러 가지 사업들이 현재 진행 중에 있다. 여기에는 다양한 목적과 대상이 있다. 일부는 학교 또는 대학의 젊은이들을 대상으로 하고 있다. 다른 경우는 업계 경력을 시작했지만, 새 분야로 진출하려는 사람들을 대상으로 한다.

이들 사업은 다음과 같다:

- 상선 교육위원회 (MNTB) 채용 정보 포럼을 통한 합동 경력 추진 산업. 이 포럼은 좋은 실무 및 기존 활동에서 배운 레슨을 공유하고, 새로운 이벤트에 대한 아이디어를 제공한다.
- '바다 너머 취업(Careers at Sea and Beyond)'이라는 제목의 MNTB가 추진하는 또 다른 사업은 취업을 위해 최근 자격을 갖춘 사관들을 돕는 것을 목표로 하는 온라인 서비스이다.
- 'Careers at Sea and Beyond' 홍보대사는 해양취업을 촉진하기 위해 청소년 단체 및 학교를 방문하는 업계의 자원 봉사자들이다. MNTB가 조정, 연락처, 프리젠테이션 및 취업자료 등을 제공한다. 홍보대사는 취업 박람회에도 참석한다.
- MNTB는 'Driven to Success' 이라는 여성 고취 이벤트를 공동 주최하며, 많은 여성 전문가들이 100 명의 13~17세 소녀들을 대상으로 직업에 대해 토론한다.
- 이러한 활동들은 또한 해양과학 기술연구소(MarEST), 해양 소년단, 해양대학교 및 교육 관리 회사에 의해 조율된다.
- 바다의 비전(Seavision)은 육상기반 경력을 포함하여, 해양 경력 기회에 대한 인식을 제고하기 위해 설립된 조직이다. 청소년 단체, 학교, 진로 상담사를 대상으로 한다. 또한, 해양분야의 이해를 발전시키고, 취업기회를 탐색할 수 있도록 웹 호스팅 포털을 운영한다.
- 상부부(BIS)는 the See Inside Manufacturing을 운영한다. 이 프로그램은 현대 제조업의 모습을 젊은 사람들(11-19세)에게 보여주기 위해 학교와 대학의 문을 개방할 것을 업체에 권장한다. 목표는 해양분야를 포함하여, 다양한 제조분야의 직업 전망에 대해 젊은이들과 교사들에게 알리는 것이다.

5.28 IMO는 또한 국가들이 해양 홍보대사를 임명하는 프로젝트를 시작했다. 이 홍보대사의 역할은 젊은이들과 어린이들에게 해양계 취업을 강조하는 것이다.

5.29 해양계 취업을 권장하는 또 다른 방식은 영국 전역의 14,000 명의 해양 소년단을 통하는 것이다. 각 유닛은 지역적으로 관리되지만, 기술, 개발 기회와 자격에 더욱 중점을 두려는 움직임이 증가하고 있다.

- 5.30 기존의 좋은 사업들을 바탕으로 업계 전체에 걸쳐서 더욱 나은 조율이 이루어질 경우, 해양에 대한 인지도를 올리고 업계의 더 큰 관심과 경제적 역할이 촉진될 것으로 예상된다. 좀 더 광범위하고, 심도 있는 인식 제고 캠페인을 추진할 경우, 더 많은 사람들에게 바다의 매력을 확산하고, 다양한 인력 풀의 관심 및 참여를 장려할 수 있을 것이다.

해양 교육

- 5.31 런던 항해학교의 경우, 모든 학생들이 매년 해양 교육을 받는다. 이 모델이 다른 학교와 공유되었으며, 이들 과정들은 실습생 제도, 업계 후원 학위 및 HND 과정에 학생들을 유치하는 데 매우 성공적이었다. 해당 학교는 교육부의 더욱 까다로운 요구사항을 충족하는 신규 Maritime BTEC with Pearson UK 과정을 개발하고 있다. 그 목표는 해양 분야의 여러 요소들, 직업 경로 및 해양산업에 영향을 미치는 핵심 사항들의 개요를 제공하는 것이다.
- 5.32 하지만, 때로는 국립기관으로부터 해양과정을 정식 코스로 인증 받는 것이 쉽지 않다. 또한 초등 및 중등 학교에서 공식적으로 해양 산업 또는 역할에 대해 거의 배우지 않는 것으로 나타났다.

해군으로부터 채용

- 5.33 국방부 '직업 전환 파트너십'의 데이터의 경우, 2014년 1월과 2015년 5월 사이에 해군을 떠난 인력의 약 12 %가 해양 분야 (육상 또는 상선)에 진출한 것을 보여준다. 제대 군인에게는 직업 상담이 제공된다. 하지만, 해군 또는 로열 함대의 다양한 경력을 갖추고 있지만, 모든 인력들이 실제 해양산업 관련 지식을 보유하지는 않을 것이다. 또한, 이들은 재교육 및 기술 향상이 필요할 수 있다. 해군 및 상선 자격증 사이에 약간의 차이가 있기 때문이다.

변화의 필요성

- 5.34 본 연구자료는 영국이 제공하는 높은 품질의 교육과 강한 기술 기반을 강조하고 있다. 영국 선원들은 그 자질에서 대부분 세계 최고로 인정받고 있다. 매년 영국에서 10,000명의 이상이 해양분야에서 공부하고 있으며, 해양계 대학들은 높은 수준의 교육 및 자격을 제공하고 있다⁸⁴. 또한, 영국 대학들과 연구기관들은 교육 및 연구에서 높은 명성을 얻고 있다.

⁸⁴ Maritime Skills Alliance <http://www.maritimeskills.org/docs/Maritime-Skills-Alliance-paper-to-the-Maritime-Growth-Study.pdf>.

- 5.35 일부 분야의 경우, 직원 모집 및 유지의 어려움을 보고하지 않고 있지만, 많은 사람들이 엔지니어링 등 특히, 숙련된 인력의 부족을 강조하고 있다. 이것은 다음과 같은 이유에 기인한다.
고령화, 해양 경력을 고려 시 다양성 부족, 보다 좋은 보수의 직업 선호 현상, 해양계 취업에 대한 젊은 이들의 관심 부족, 기술 격차를 방지하기 위해, 조치를 취해야 한다. 해양 분야를 뒷받침하는 적절한 전문 인력 없이는, 미래 성장 잠재력을 달성할 수 없을 것이다.

교육 및 인식

- 5.36 일상생활에서 해양 분야의 중요성에 대한 영국인들의 인식이 부족하며, 젊은이들은 해양 분야의 취업에 대해 잘 모르고 있다. 이러한 점은 초등 및 중등학교에서 해양분야 교육을 강화하고, 해양분야 취업의 다양성에 대한 인식을 높이기 위해 학교와 대학에서의 홍보를 통해 개선 될 수 있다. 이러한 사항은 정규 교육과정뿐 아니라, 젊은이들의 해양 문제 및 세계 무역에 대한 이해를 높이기 위해, 지리, 과학, 수학 및 비즈니스 과목 등 핵심 과목에 포함시킬 수 있다.
- 5.37 학교뿐 아니라, 해양 소년단 및 기타 청소년 단체 등의 그룹을 통해 더 널리 해양계 취업을 홍보할 기회가 있다. 많은 기존 프로젝트 및 노력이 있지만, 현재 조율이 부족하며, 더욱 일관된 종합적 패키지가 효과가 있을 것이다.

교육 및 실습

- 5.38 숙련된 인력을 육성하기 위한 활동은 영국의 해양 분야에 특히 중요하다. SMarT 방식의 자금 지원을 통해 영국의 노력을 입증하고, 선원에 대한 적절한 교육 제공으로 영국의 힘을 보여줄 수 있다. 하지만, SMarT 펀드의 경우, 그 효과를 검토하고, 제도를 개선하여, 업계의 요구사항을 충족하는 것이 중요하다. 정식 실습생 훈련이 끝나도, 추가적인 경험과 자격을 위해 펀드 사용의 확대를 검토할 수 있다. 본 연구에 제출된 자료는 대학 수업료 및 교육비용의 인상으로, 펀드 금액이 충분하지 않음을 지적하고 있다.
- 5.39 (다른 국가들 역시 제도를 변경하여, 현재는 경쟁 우위가 덜 하지만) 교육 요구사항을 포함한 영국의 톤세 방식은 영국의 해운업계에 유리하다는 일반적인 인식이 있다.
- 5.40 영국은 그러한 교육 의지를 표명한 두 나라 중 하나이지만, 교육 제공은 영국의 숙련된 해양 인력 양성을 지원하는 핵심이라는 것이 일반적인 중론이다.
- 5.41 실습생 및 유사한 제도 수가 증가하는 것은 긍정적이다. 이러한 것들은 유익한 것으로 볼 수 있으며, 본 연구의 응답자들은 이러한 기회 확대를 환영했다.

다른 해양 분야로부터 숙련 인력의 유입

- 5.42 이미 해양기술을 보유하고 있지만, 직업 변경을 고려하는 인력들이 있다. 해군은 신규, 경력직 인력의 확보 소스가 될 수 있다. 진입 장벽이 있는 경우, 파악하여 제거되어야 할 것이다.

핵심 기술 투자

- 5.43 추가 교육 및 훈련을 실시하여, 영국이 글로벌 해상 무역의 성장 기회를 활용하도록, 유능하고 경험이 풍부한 인력을 제공할 필요가 있다. 선주가 교육하고, 그 교육생이 평생 그 회사에 남아 있던 시대는 이미 지나갔다. 선주는 훈련 자금을 제공할 의지가 있지만, 문화는 이미 상당히 변했다. 영국 및 해외 (해상 및 육상)에서 해양계 인력의 이동은 상당히 활발하다. 따라서, 교육은 업계 모든 분야가 지원해야 한다. 여러 업계의 펀드가 존재하지만, SMarT 및 정부의 실습생 부담금 제도를 보완하는 핵심 펀드 시스템이 업계의 교육 요구사항을 더욱 충족시킬 수 있을 것이다.

권고사항

- 5.44 해양분야의 생존과 발전은 금융, 법률 및 엔지니어링을 포함한 다양한 기술과 인력을 필요로 한다. 하지만, 효과적인 대응과 고객지원을 위해서는, 선원 교육과 경험을 가진 인력을 필요로 한다. 이러한 요구 사항을 이해하고, 조치를 취하는 것이 지속적인 성장을 보장하는 핵심 요소이다.
- 5.45 세계 해양 성장이 향후 증가할 것으로 예상되는 점을 감안하여, 선원 수요 예측은 매우 중요하다. 교통 부 분석가들은 최선의 효과적인 평가를 검토하고 있다. 이것은 또한 SMarT 제도의 검토를 위해서도 중요하다.

권고사항 7 - 선원 예측 검토

정부는 최신 수요와 공급을 파악하기 위하여, 선원 요구사항의 평가를 정비하여, 기술 기반 성장을 위한 목표 개발을 목적으로, 선원 기술 요구사항을 더욱 잘 이해하도록 업계와 함께 작업해야 한다.

- 5.46 업계는 효과적이고 적절한 방법으로 우선적인 공급부족 문제를 해결하기 위해, 수요가 가장 많고 공급이 부족한 분야의 파악 및 우선순위를 정하여야 한다.

권고사항 8 - 미래 기술

본 보고서에서 권고된 추진 단체들은 전체 영국 해양 분야의 기술과 자격에 대한 현재와 미래의 필요성을 평가하고, '기술 전략을 개발하여, 영국 해양 분야가 직면하고 있는 핵심 기술 문제를 파악하고, 우선 순위를 정해야 한다.

- 5.47 정부는 (실습생 제도에 중점을 두어) 교육에 상당한 직접 및 간접 지원을 제공하고 있다. 실습생 제도가 중요한 역할을 하지만, 선원 훈련의 핵심은 사관 및 부원 교육 제도를 통해 제공된다. 통과할 경우, 대부분의 생도는 HND 또는 준학사 학위를 취득한다. 톤세 제도의 교육 요구사항에 대해, 정부는 SMarT 제도를 통해 이 비용의 일부를 부담한다. 이러한 정부의 기여는 국제 해운 회사들이 영국 톤세 제도에 참여하는 중요한 요소가 될 것이다.
- 5.48 영국 선원의 기술 및 전문지식은 세계의 표준이 될 정도로 칭찬을 받고 있다. 영국의 우위를 유지하는 것은 국제 시장에서 영국의 해양산업을 수출할 수 있는 포인트이다. SMarT 제도는 영국의 전문인력의 공급에 도움을 주는 것으로 간주된다. 하지만, 이 제도는 2011년에 마지막으로 검토되었다. 변화하는 시장에서, 그 효과의 평가는 현 시기가 적절할 것이다.

권고 9 - SMarT 제도의 검토

(펀드(기금)가 최대한 해양업계를 최대한 보완 할 수 있는 방법을 포함하여) 정부는 해양 교육 지원 (SMarT) 제도가 목적에 적합하도록, HNC, HND, 준 학사 또는 명예 학위를 공부하는 선원들의 연수생 제도에 대해 검토를 시작한다 (매칭 기금 등 본 보고서에서 권고한 것을 포함하여).

- 5.49 실습생 제도를 포함하여, 다양한 교육이 실시되고 있으며, 구체적인 선원 훈련은 영국 톤세 제도에 의거한 해운회사 및 연수생을 후원하는 다양한 기관을 통해 제공된다. 선원의 기술을 필요로 하는 육상의 다양한 산업을 감안할 때, 업계의 이러한 부분은 미래 공급에 기여하도록 더욱 권장되어야 할 것이다.

- 5.50 추가 교육 및 훈련을 실시하여, (영국이 세계 해상 교역의 성장을 적극 활용하도록) 유능하고 경험이 풍부한 인력을 육성할 필요가 있다. 업계에 필요한 숙련된 인력의 장점 및 육상으로 이동하는 인력을 감안하여, 교육비용은 전 해양분야가 부담해야 할 것이다. 그러한 펀드가 부과되는 업계의 다른 사례가 있다: 예를 들어 - 영화 산업 (자발적) 및 건설 산업 (강제적).
- 5.51 해양 분야 전체에 대한 기술 투자 펀드는 업계의 필요성을 평가하고 적합한 분야에 대한 교육과정 등록을 용이하게 펀드를 분배할 수 있다. 단일 업계 추진 단체가 적절한 계획을 수립하고 업무를 관리할 수 있다. 또한, 전 업계에 분산되어 있는 기존 펀드(기금)를 하나로 모으는 포털 역할을 할 수 있다. 이러한 통합방식은 교육비용이 균일하게 전 업계에 분산이 가능하다.

권고사항 10 - 해양 기술 투자 펀드

본 보고서에서 권고하는 업계 단일 추진 단체는 (다음과 같은 방식으로) '해양 기술 투자 기금'을 설립한다: a) 해양 기술, 훈련 및 자격을 지원하는 다양한 펀드(기금)의 조율, 브랜드 이미지 쇄신 및 'shop front' 역할을 하도록 기존 업체들과 공동으로 작업한다; b) 기존 해양 훈련 또는 실습 제도에 참여하지 않는 업체들이 해양 사업 펀드에 기여하도록 자발적 제도를 수립한다.

- 5.52 해양 분야는 정부의 3백만 명 실습생 목표를 달성하는 데 중요한 역할을 할 수 있다. 해양 분야 교육 제도의 복잡성과 기존 교육 방식과 실습생 제도 사이의 관계로 인해, 정부는 가장 효율적인 방법에 대해 검토를 해야 할 것이다.
- 5.53 선원 교육은 매우 중요하며 업계가 더 많이 참여할 수 있는 영역은 실습생 제도이다. 항만 분야의 경우, 연수생이 직장에서 일을 하고, 자격을 받는 계획이 이미 진행 중이지만, 해운 및 사업 서비스에는 거의 없다. 상무부(BIS)는 현재 해양 trailblazers(개척자)를 승인하고, 두 건 이상을 검토하고 있다. 해운회사에 적합한 비즈니스 서비스의 일부 trailblazers(개척자)가 이미 있다 (예: 보험 실습).

권고사항 11 - 해양계 실습제도

정부는 해양분야로의 인력 유입을 증대시키기 위해 육상 비즈니스 서비스 포함, 더 많은 분야로 실습생 프로그램을 확대하도록 업계와 작업을 시작한다. .

- 5.54 선원경험은 영국의 클러스터를 구성하는 해양 기술 및 비즈니스 서비스 유지에 중요하다. 해양경력이 육상으로의 전환에 유리하다는 것을 보여주어, 더 많은 사람들을 유치하는 것이 필요하다. 그러한 작업을 자체적으로 수행하는 개별 기업들이 있지만, 해양 경력의 유연성에 대한 폭 넓은 인식은 사람들에게 더욱 어필할 것이다.

권고사항 12 - 해상에서 육상으로의 멘토링

본 보고서에서 권고한 단일 추진 단체는 직업 구조를 파악하고, 해양 분야의 미래 비즈니스 리더를 육성하기 위해 업계 전반의 '해상에서 육상으로의 멘토링' 제도를 개발해야 한다.

- 5.55 섬 무역 국가 임에도 불구하고, 바다에 대한 영국의 의존에 대한 이해 부족이 존재한다. 젊은이들의 관심을 적극적으로 유발하여, 해양분야의 인력 유입을 증대시켜야 한다.
- 5.56 본 연구는, 해양 분야의 중요성은 학교에서 젊은이들의 관심을 유발하여 강화시킬 수 있다는 자료를 받았다. 공식적으로는 인증 자격을 통해; 비공식적으로는 역사와 지리 등 기타 관련 과목을 통하여 가능할 수 있다.

권고사항 13 - 교육

정부는 청소년에 대한 해양인식을 높이기 위해, 초등 및 중등학교에 해양교육 사례를 도입할 범위를 연구하고, 해양과목의 정식 인가를 원하는 기관을 지원한다.

- 5.57 청소년들에게 잘 알려지지 않은 다양하고 흥미로운 해양계 진로가 있다. 또한, 이미 바다에 관심을 표명한 젊은이들에 대해 해양분야 취업을 장려하도록 추가적인 연구 및 작업이 필요할 것이다.
- 5.58 일반 대중들의 경우, 해양 분야의 중요성에 대해 잘 알지 못한다는 사실에 업계가 많이 우려하고 있다. 젊은이들 역시 해양분야 취업에 관심을 보이지 않고 있다. 이것은 영국의 경쟁력을 뒷받침 할 수 있는 숙련된 노동력 공급에 대한 장애요인으로 작용할 것이다.
- 5.59 해양 홍보대사가 취업 박람회 등에서 연설하는 등 다른 부분의 활동이 있지만, 이것들은 다소 임시적이고, 조율되지 않은 것이다. 이러한 활동의 범위와 효과를 극대화하기 위해서는, 단일 조직이 조율하고 공유한 전략과 접근방식으로 전달되어야 한다.

권고사항 14 - 해양에 대한 인식제고

본 보고서에서 권고하는 업계의 단일 추진 단체는 MNTB, 해양 기술 연맹, 바다의 비전 및 기타 단체들과 함께, 해양분야에 대한 관심과 취업 확대를 위한 인식 제고 활동의 연중 프로그램을 조율해야 한다. 여기에는 학교 및 대학 취업 박람회뿐 아니라, 해양 소년단 및 기타 청소년 단체를 포함하여 홍보대상을 계획한다.

- 5.60 본 연구에 제출된 자료에 의하면, 현재 해양 전문 지식의 준비가 완료된 인력 소스 중 충분히 활용되지 않는 분야가 해군 요원들이다. 서비스 및 자격의 차이점을 강조하는 몇몇 연구가 있다. 하지만, 그 범위는 넓고, 서비스 인력들에게는 그 차이가 분명하지 않다. 이러한 숙련된 인력 풀이 해양업계로 진출할 수 있도록, 지속적이고 광범위한 기회 확산을 위한 조치가 필요하다.

권고사항 15 - 해군과의 연계

정부는 해군을 제대하는 인력들이 쉽게 상선으로 전환하도록 해군과 영국 해양 분야 사이의 더 나은 연계를 추진하는 작업을 시작해야 한다.

6. 마케팅

- 6.1 영국의 중요성은 해양의 역사에서 기인하지만, 이 경우, 과거 유산에 너무 의존할 위험성이 있다. 과거에 의지한 무역은 성장 잠재력을 달성하기 어렵다. 세계 해양 센터로서의 영국의 입지는 21 세기에도 그대로 유지된다는 보장이 없다.
- 6.2 본 연구 중 파악된 분명한 메시지는 영국 기업의 전문지식 및 영국의 장점을 홍보할 경우, 자만 및 동기 부족이 발생할 가능성이 있다는 것이다.
- 6.3 영국은 그 영향력 유지뿐 아니라, 확장할 자산, 재능 및 장점을 가지고 있음을 인식하는 것이 중요하다. 영국은 잠재력이 부족하지는 않는다. 문제는 이들 자산을 최대한 활용하고, 효과적이고, 일관되고, 통합된 방식으로 영국을 홍보하지 않는다는 점이다.
- 6.4 영국 경제에 대한 해양분야의 기여 및 영국을 기반으로 하는 혁신적이고, 세계를 리드하는 기업들의 중요성은 의문의 여지가 없다. 하지만, 일반 대중 및 정부 내의 인지도는 그 규모와는 맞지 않는다. 이것은 성장 기회에 대한 인식 부족으로 이어지며, 국제 경쟁에서 영국의 입지를 위태롭게 할 것이다.

영국선박등록 홍보

- 6.5 현재 홍보 활동의 중요한 부분은 (MCA에 의해 주도되는) 선박 등록에 초점을 맞추고 있다. ‘Red Ensign’은 영국을 위한 강력한 마케팅 도구이다. 선주들의 UKSR 등록 여부와 상관없이, 유명하고, 잘 홍보된 기국의 장점은 영국 해운업계의 인지도를 올리는 수단으로 이용 될 수 있다. 반대로, 등록업무 실적이 나쁠 경우, 그 인식은 전체 영국 해양계에 미칠 것이다.
- 6.6 MCA는 UKSR 마케팅 및 기업 유치를 위해 국제 무역 박람회 및 행사에 참석하고, 잠재 고객을 대상으로 회의를 개최하고 있다. 이 기능은 현재 등록을 관리 및 광범위한 업무를 담당하는 작은 팀에 의해 수행된다. 보다 전략적이고 조율된 방식으로 UKSR의 마케팅 활동을 계획하기 위한 지속적인 연구가 진행되고 있다.

영국 및 영국 기업 홍보에서 정부의 역할

- 6.7 정부 또한 국제 시장에서 경쟁하는 영국 기업을 지원하여 해외에서 영국을 홍보하는 역할을 한다. 영국 무역 투자청은 신흥 시장 또는 높은 성장 가능성이 있는 시장에 진출하는 중소기업에 보조금을 제공하고, 해외 무역 박람회 참석에 조언을 하는 무역 전시회 액세스 프로그램을 운영한다.

GREAT 캠페인

GREAT 캠페인은 2012년 런던 올림픽 관련 전례 없는 수준의 관심에 대해, 영국의 경제적 이익을 극대화하기 위해 2011년에 시작되었다. 무역 투자청, 영국 관광청, 영국 문화원과 FCO의 국가 홍보 노력을 하나로 묶어서, 정부의 번영 어젠다를 지원하기 위하여 무역, 관광 및 투자의 현저한 장기적인 증대를 목표로 하고 있다. 그 캠페인은 10곳의 우선순위 시장에 초점을 맞추었고, 현재, 한국, 멕시코, 인도네시아, 터키 및 폴란드를 포함한 유럽의 신흥시장을 대상으로 하고 있다.

영국 정부는 2014/15년 GREAT에 £ 3,000만 (파운드)을 지원하고 있다. 중국, 인도, 미국, 브라질 등 캠페인이 성공적인 주요 시장에 초점을 맞추고 있다. 무역 및 투자에 초점을 맞춘 활동은 또한 러시아, 한국, 멕시코, 터키, 인도네시아, 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아 및 루마니아를 포함하여, 경쟁 우위를 달성할 수 있는 신흥 시장을 대상으로 한다.

해양산업 홍보

- 6.8 해양 산업 홍보의 경우, 일반적으로 여러 다른 기관 및 단체에 의해 진행된다. 업계는 또한 영국해운협회, Maritime UK, 발틱 거래소와 로이드 선급협회 등의 조직과 기관을 통해서 홍보를 하고 있다. Maritime UK의 경우, 해운, 항만 및 비즈니스 서비스업계를 모아서, 공동 홍보 및 이익을 대변하고 있지만, 직원 및 재원이 한정되어, 주로 로비 활동에 주력하고 있다. 영국해운협회는 지난 한 해 동안 홍보활동에 적극적이었으며, 2015년에는 추가 업무를 계획하고 있다.
- 6.9 기업과 정부는 특정 홍보 프로젝트에 함께 참여한다. 특히, 정부와 Maritime UK 가 공동으로 제작한 책자 'Open for Maritime Skills' 및 'Open for Maritime Business' 가 그 예이다. 런던 국제 해운 위크 계획 관련 긴밀한 협력도 있다.

런던국제해운위크

- 6.10 영국 해양업계의 가장 큰 홍보 기회는 런던 국제 해운 위크(LISW)에 의해 제공된다. 2013 년 처음 개최되어, 50여 개국 대표가 60 개 이상의 이벤트에 참석했으며, LISW 2015의 경우, 더욱 확대될 계획이다.

런던 국제 해운 위크 2015

2013년 창립행사의 성공에 이어, 두 번째는 2015년 9월 7일-11일 동안 개최된다. 이것은 2015 년의 세계 최고의 해양 이벤트가 될 것이며, 약 200명의 글로벌 해양 비즈니스 지도자들 및 국제적인 정책 결정자들을 유치할 것이다.

LISW 업계와 정부가 공동으로 진행한다. 교통부는 주요 해양 국가들의 참석을 위해 노력하며, 랭커스터 하우스에서 메인 환영 리셉션을 개최한다. 기국 회의 및 갈라 디너로 이어지는 리셉션 및 세미나를 포함하여, 100 개 이상의 이벤트가 개최된다.

- 6.11 다른 이벤트 또한 기존 전시회 및 해양 분야 내의 특정 시장을 대상으로 기회를 제공한다. Seawork는 가장 큰 국제 상업 해양 및 작업선 전시회이다; Oceanology International은 국제 해양 과학 및 해양 기술에 대한 액세스를 제공한다. 또한, London and Southampton Boat Shows (런던 및 사우샘프턴 보트 쇼)는 영국의 해양 제조 및 보트 산업 전체를 보여준다.

변화의 필요성

- 6.12 연구에 제출된 자료는, 업계와 정부는 전 해양분야에 걸쳐서 행동을 취할 필요가 있고, 홍보에 대한 공동 접근방식으로 리더십 및 의지를 보여 주어야 한다고 강조하고 있다.

영국의 기존 장점을 활용하고 판매한다

- 6.13 자료는 영국이 경쟁국가들에 비해 많은 장점을 가지고 있음을 강조하고 있지만, 영국의 기술과 해양 클러스터의 혜택을 더욱 홍보해야 할 필요가 있다. 영국이 제공하는 높은 품질과 다양한 서비스와 전문 지식을 홍보하기 위해 더욱 노력해야 할 것이다.

해양산업이 우선 순위임을 입증한다

- 6.14 대부분의 응답자들은 또한 정부가 해양을 우선 순위 분야로 추진하고, 영국에 투자를 유치하기 위해 대사관, 정치인 및 관료의 기존 네트워크를 보다 효율적으로 사용할 필요가 있다는 견해를 공유한다. 창립 런던 국제 해운 위크를 찬양하지만, 비슷한 추가 이벤트가 영국 및 해양 분야를 홍보하기 위해 구성되어야 할 것이다. 일반적인 견해는 LISW(런던국제해운위크)의 경우, 홍보활동에만 한정하지 말고, 중간 2년 동안 지속적인 프로그램을 주도해야 한다는 것이었다. 또한 UKTI(무역투자진흥청)의 재원을

전략적으로 해양분야에 활용하여, 글로벌 프로모션의 증대가 필요하다는 사실을 제안했다.

보다 전략적이고 조율된 접근 방식을 활용한다

- 6.15 연구에 제출된 자료의 일관된 주제는, 잠재 고객에 대한 (정부와 업계의) 조율된 홍보의 필요성이다. 많은 사람들의 견해는 '팀 영국식' 접근방식이 필요하다는 데에 일치한다. 응답자들은, 해외 및 국내 시장에 초점을 맞춘 전략적 캠페인이 강력하고 일관성 있는 해양 브랜드를 제공하기 위해 개발되어야 한다고 시사했다.

해양에 대한 인식 변화

- 6.16 해양업계의 긍정적이고 열린 이미지가 개발되어야 한다는 견해가 많았다. 응답자들은 영국의 해양 역사가 자산이라고 하지만, 이 분야의 대중의 인식이 과거에 뿌리를 두고 있음을 인식하고 있다. 21 세기 새로운 기술을 개척하는 분명하고, 저렴하고, 더 나은 해운 솔루션을 가진 현대적이고 혁신적인 분야에 대한 욕망이 강했다. 런던에 전적으로 초점을 맞추고 있다는 인식이 바뀌어야 하며, 수도 외부의 해양 활동이 상당한 성장 가능성을 제공한다는 것에 초점을 맞추어야 한다.

권고사항

- 6.17 해양업계의 범위는 교통, 인프라, 교육, 비즈니스 서비스 및 장비 제조 등 다양하게 분산되어 있다. 그 결과, 영국의 해양분야에 전념하는 정부의 추진 수준은 그 경제적 중요성과 일치하지 않고 있다.
- 6.18 영국은 이미 효과적으로 이용할 수 있는 자산과 홍보 기회를 가지고 있다. 정부 부처는 더 밀접하게 작업하며 각각의 강점을 결합하여, 성장을 주도할 수 있다. ‘Great’ 캠페인은 해외 마케팅 시, 다른 분야에 일관성 있는 브랜딩을 제공하여, 효과적으로 활용되었다.
- 6.19 영국은 해양 비즈니스 서비스, 관리 및 용선 서비스, 기술 서비스, 엔지니어링 및 설계의 중심지이다. 이 영역에서의 수출 증대 여지가 있다. 영국의 해양 장비 디자이너와 제조업체는 고전적인 선박 및 보트 기계 시스템에서 첨단 전자, 광학 및 IT 장비의 전체 라이프 사이클에 걸쳐서, 시장을 선도하는, 세계에서 가장 발전되고, 야심찬 글로벌 해양 프로젝트를 주도하고 있다. 첨단 제품 연구 기반과 혁신적인 설계자에 의해 뒷받침되어, 영국 기업들은 유지 보수 및 수리에 사용되는 필수 장비와 함께, 보트 제조 및 조선에 사용되는 도구, 설비 및 장비를 공급하고 있다.
- 6.20 영국 무역 투자청 자원과 무역 대표단의 보다 효과적인 사용은 이 분야에서 더욱 많은 수출을 지원할 것이다.

권고사항 16 – 마케팅 기회

정부는 (다음을 포함) 해양산업을 지원하고, 해외에 홍보하기 위해, 영국의 기존 및 새로운 기회 및 캠페인을 최대한 활용해야 한다:

- 해양 분야를 GREAT Britain 캠페인으로 통합;
- UKTI 대외 무역 대표단의 의제에 해양분야를 포함시키고; 해당 대표단에 해양 산업의 대표자들을 포함시킨다;
- 영국의 해양산업을 홍보하기 위해 외국 대사관을 활용한다.

- 6.21 영국의 해양산업 분야는 주도적으로 국내 인지도를 높이고, (패키지로) 해외에 서비스를 판매할 필요가 있다.

- 6.22 마케팅 활동이 다양한 조직에 의해 수행되는 동안, 업계와 정부의 조정 부족으로 이러한 노력의 효과가 반감되고 있다. 효과적이고 효율적으로 해양 분야를 홍보하기 위해, 활동의 조율이 필요하다.
- 6.23 전체 섹터를 대변할 수 있는 적절한 자원을 갖춘 업계단체의 경우, 이러한 문제를 방지하고, 마케팅 전략의 개발을 추진할 수 있는 위치에 있을 것이다. 이 전략들은 정부와 공동으로 개발될 수 있으며, 본 연구에서 확인된 다른 권고사항을 이행하는 등 정부 리더십의 개선으로 촉진될 수 있을 것이다.
- 6.24 단일 조직 및 전략을 구축할 경우, 마케팅에서 보다 포괄적이고 효과적인 접근방식으로 필요한 구조 및 리더십을 제공할 것이다.

권고사항 17 - 산업 마케팅 전략

업계 단일 단체는 영국 해양 분야의 인지도를 올리고, 홍보에 전념하는 역할과 자금을 포함해야 한다. 마케팅 전략은 광고 캠페인, 다양한 해양계 진로를 다루는 단일 해양 취업 포털을 포함하여, 정부와 공동으로 개발되어야 한다.

- 6.25 영국 해양 분야의 경우, 틈새 및 혁신적인 시장을 포함하여 중소기업의 지원을 통해 경제 활동을 증가시킬 기회가 충분히 갖추어졌다. 이 분야는 영국의 클러스터 지원 및 성장을 위하여 금융에 대한 액세스를 높이기 위한 인지도 증대 활동을 통해 혜택을 받을 것이다.
- 6.26 금융에 대한 접근의 경우, 그 자체가 반드시 문제가 되지 않지만, 해양 분야에서 보다 효율적으로 투자 기회를 강조할 경우, 영국 금융기관들이 금융 공급을 증가시킬 것이다. 이 경우, 영국 해양 클러스터의 매력을 높이고, 중소기업, 선주, 선박 및 기업에 대한 지원이 증가될 것이다.

권고사항 18 - 투자 기회

정부는 해양분야 전체에 걸쳐서, 투자 기회에 대한 금융기관의 인식을 제고하고, 금융의 가용성을 개선하고, (선박 소유권을 포함하여) 이 분야에 실질적인 지원이 제공될 수 있는 제도 및 솔루션을 장려하기 위해 업계와 작업을 시작해야 한다.

7. 혁신, 클러스터링 및 안정성

- 7.1 연구 자료에 등장하는 네 가지 주요 주제 외에도, 영국 해양분야에 중요한 토대가 될 것으로 간주되는 세 가지 영역이 있다: 즉, 혁신, 클러스터링 및 안정성이 그것이다. 이들 요인들이 영국의 해양분야에 기초를 제공하는 점을 감안하여, 아래에서 더욱 상세히 설명하고자 한다. 하지만, 전체 권장 패키지가 이행될 경우, 이들 세 가지 영역들 역시 강화되기 때문에, 이들 주제와 관련하여, 구체적인 권고사항은 제시하지 않는다. 예를 들어, 업계 및 정부의 리더십 주제를 권고하는 경우, 해양 비즈니스 환경의 안정성에 영향을 미치는 이슈를 더욱 잘 다룰 수 있으며; 효과적인 마케팅 분야의 경우, 혁신에도 영향을 미칠 것이다.

혁신

- 7.2 본 연구에서, 혁신은 국제적으로 경쟁력 있는 해양 중심지로서 영국이 입지를 강화할 수 있는 중요한 요소로 나타났다. 해양 기술 및 엔지니어링은 영국이 이미 세계 최고의 기업을 보유한 분야이며, 혁신과 기술로 기존의 강점을 지원함으로써, 영국은 글로벌 시장에서 선두주자로 자리매김할 것이다.
- 7.3 자료는 해양 분야가 향후 몇 년에 걸쳐 급격한 변화를 가져올 가능성이 있음을 시사했다. 해운의 경우, 해양 장비제조, 선박 설계 및 선급에서 영국의 기회 증가로, 효율성 및 선박 자동화를 향해 더욱 매진할 것이다.
- 7.4 영국의 연구 및 기술에 또 다른 기회를 제공하는 심해 탐사 작업의 경우, 현재 증가 일로에 있으며, 이 분야에 대해 우리의 전문지식을 활용한다면, 더 많은 기업을 영국에 유치 할 수 있을 것이다.
- 7.5 업계와의 긴밀한 협력을 통해, 정부는 장기적으로 영국의 해양 기술 분야의 지속적인 성장을 촉진하는데 필요한 지원 및 규제 환경을 제공할 수 있다.

협력 작업

- 7.6 정부, 업계 및 연구기관 간의 긴밀한 협력을 통해, 영국은 혁신적인 해양 기술 분야를 개발할 수 있다. 이들 조직들을 함께 모으는 것은 이 분야의 추가 성장을 촉진하고, 나아가 영국 전체에 혜택을 제공할 것이다.
- 7.7 MILC의 경우, 대화를 활성화하고, 해양산업의 성장을 위한 성공적 전략을 개발하기 위해 정부, 기업 및 업계단체들이 힘을 모았다. 특정 문제에 초점을 맞춘 실무 그룹이 추진하는 많은 주제를 감독한다.
- 7.8 2013년 1월 이후, 정부는 공동 연구를 위해 (정부 매칭 자금 및) 24.5백만 파운드 규모의 업계자금을 들여, 해양 기술 개발에 더 많은 투자를 장려하기 위해 노력해오고 있다.
- 7.9 산업은 해양에서의 자율성의 개발 및 활용이 가능한 실무 준칙 개발을 위해, MILC 작업 그룹에 상당한 재원을 투입하였다.
- 7.10 정부 역시 Sir Ben Ainslie의 America's Cup 팀을 지원하고 있다. 이것은 영국 기반 포물러 1 팀이 달성한 성공을 모방하여, 국내외의 다양한 사람들에게 영국의 기술과 능력을 입증할 수 있는 좋은 플랫폼을 제공할 것이다. 4백만 파운드 이상의 자금이 해양 지능형 시스템 센터에 투입되었다. 업계는 방위 산업에서, 국제적인 민간 상업 분야 (예: 에너지, 해양 과학, 안전 및 보안)로 다양화하고 있다. 이들 사업들은 지역의 조선 기술이 새로운 기술 영역으로 발전될 수 있도록, 포츠머스(Portsmouth) 지역에 근거하고 있다.
- 7.11 해양산업은 흥미로운 과학, 기술 및 혁신에 기반을 가지고 있다. MILC에 따른 업무의 일환으로, 해양업계는 2015년 9월에 발간될 영국 해양 기술 로드맵을 제작하고 있다. 활용 가능성이 큰 로드맵의 우선 순위 기술 분야는 다음과 같다:
- 비용절감으로 최적 운영이 가능한 추진 및 전기 시스템을 포함한 선내 시스템의 통합
 - 자동 표면 및 수중 차량과 관련된 지능형 시스템의 설계 및 제조
 - 슈퍼 요트, 하이 엔드(high-end) 모터 보트 및 세일링 요트의 설계 및 제조
 - 복합 재료의 확장 사용
 - 가장 저렴한 비용으로 적시에 항만에 도착하는 항해 최적화 시스템

- 7.12 MILC는 내수 및 공해 등 모든 지정 해역에서의, 해양 자율 시스템의 운영과 관련된 문제를 파악하기 위해 해양 자율 규제시스템 워킹그룹을 구성했다. 동 그룹은 또한 영국과 기타 국가뿐 아니라, 글로벌 해양을 규제할 책임이 있는 국제기구에 의해 채택될 수 있는 규제체계를 수립하기 위해 노력한다. 동 그룹은 현재 정부, 업계 및 학계에서 30명 이상의 회원을 보유하고 있다.

해양 산업 수출 전략

영국 해양 산업 협회, 상무부 및 무역 및 투자청은 해양 공학 분야의 성장을 뒷받침 할 수 있는 일관된 접근방법을 개발하기 위해 2011년부터 함께 일해오고 있다.

이 단체는 글로벌 시장기회를 검토하는 영국의 해양산업 수출 전략의 제작을 주도하고 있다.

다음은 고려하여, 실용적인 접근방식이 채택되었다: 글로벌 해양산업 신규 구축 및 대규모 개조 수주; 영국의 20년 동안의 산업 및 학문에 기초한 범위와 포부와 관련하여 가능성 큰 기술 개발. 이것은 주로 브라질, 한국 및 중국에서 건조되는 고 부가가치 소수 선종의 기술 개발에 집중할 수 있다는 의미이다.

이러한 집중 및 시장기반의 접근 방식은 이들 선박 종류에 재원을 집중시켜, 결과적으로 이들 세 시장에 장비를 수출할 기회를 가지게 된다. 이것은 야드 및 소유자와 영국의 공급 체인과의 긴밀한 관계를 개발한 지역의 혁신적인 전문가들이 참여하는 두 개의 상호 연관된 'High Value Opportunities' '를 통해 달성되었다. 이 같은 방법은 이미 브라질이 성공을 거두었고, 한국과 중국 시장에서 흥미로운 기회가 포착되기 시작했다.

Blue Growth (블루 성장)

- 7.13 자료는 영국의 해양 분야 및 넓게는 유럽의 혁신에 상당한 영향을 미칠 수 있는 다른 사업들이 존재한다는 것을 시사했다. '블루 성장'⁸⁵은 해양 분야의 지속적인 성장을 지원하기 위한 EU 위원회의 장기 전략이다. 바다와 해양은 유럽 경제의 동력이며, 혁신과 성장을 위한 상당한 잠재력을 가지고 있다. 블루 성장은 스마트하고, 지속 가능하고, 포괄적인 성장을 위한 유럽 2020 전략의 목표를 달성하기 위한 해양분야의 정책이다.

- 7.14 이 전략은 다음 세 가지 구성 요소로 이루어져 있다:

- 지속 가능한 일자리와 성장을 위한 높은 잠재력을 가지고 있는 분야 개발
- 필수 구성요소는 블루 경제에 지식, 법적 확실성과 안전을 제공한다

⁸⁵ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_en.htm.

- 바다 분지 전략 (예: 발틱 해, 대서양 행동 계획)은 맞춤형 대책을 보장하고, 국가 간의 협력을 촉진한다.
- 7.15 대서양 액션 전략은 대서양 연안 회원국들의 성장 촉진 및 일자리 창출을 위해 유럽연합(EU) 집행위원회가 추진하는 거시적 지역 이니셔티브이다.
- 7.16 상무부(BIS)는 전체 내각 및 위임 기관을 조율하여, 전체 대서양 전략 정책을 주도한다. 전략을 구현하기 위한 대서양 행동 계획은 2013년 5월에 출판 되었으며, 계획의 우선 순위는 다음과 같다.
- 기업가 정신 및 혁신 촉진
 - 대서양 해양 및 연안 환경 보안, 보호 및 잠재력 개발
 - 접근성과 연결성 향상
 - 지역 개발관련 (사회적으로) 포괄적이고 지속 가능한 모델 생성
- 7.17 블루 성장 이니셔티브는 다른 회원국들과 공동 작업하여, 정보, 비용, 결과 및 우수 사례의 공유 및 해양 활동 추가 협력에 대한 아이디어를 생성한다.
- 7.18 이것은 영국 해양 분야의 장기 성장을 위한 기회를 파악하고 활용하기 위해, 업계와 정부가 긴밀하게 모니터링 해야 하는 발전 가능 영역이다.

금융에 대한 접근

- 7.19 영국 해양 분야의 혁신 및 기업가 정신 지원과 관련하여, 선주와 소형 보트 조선소들이 선박 저장 또는 선박 건조를 위한 자금을 대한 액세스 부족을 생산성 증가의 주요 장벽으로 언급한 것으로 나타났다. 소형 보트 조선소 및 신생 기업의 경우, 특히 취약하며, 종종 프로젝트 시작을 위해, 은행에서 자금을 확보하기 위해 투쟁하고 있다.
- 7.20 높은 성장 잠재력을 지닌 기업과 신생기업이 이용 가능한 외부 금융의 증가 및 다양성 제고는 생산성을 향상시킬 것이다. 이것은 작업선 조선소의 경우, 주문이 아닌 투기성 보트를 건조하는 해양 엔지니어링 분야에서 특히 그러하다. 이것이 해외 경쟁자들의 사용 모델이라는 것을 감안하여, 보트 오퍼와 함께 금융 패키지를 제공할 수 있다는 점이 중요하다.
- 7.21 해양 전문지식과 품질에 대한 영국의 명성이 유지되면서, 금융 제공이 기업 성장과 인프라투자를 가능하게 하는 경우, 생산성과 관련된 문제를 해결할 수 있을 것이다.

- 7.22 제 7 장에서 권장한 폭넓은 해양 마케팅 활동의 일환으로, 해양시장의 잠재력과 장점 관련 독특한 성격을 금융기관들에게 인식시킬 필요가 있을 것이다.

생산성

- 7.23 정부의 생산성 계획은 본 연구에서 검토한 많은 목표를 지원하고 있다:

- 장기 투자 육성 – 기술, 인프라, 혁신, 비즈니스 투자
- 다이나믹한 시장 창출 – 경쟁, 규제 완화, 기업, 무역
- 도시 재생 – 경제 재조정, 도시 계승

- 7.24 주요 경쟁국가와 영국의 오랜 생산성 격차가 해결될 수 있는 영역이 있다. 비즈니스 조언, 지도 및 관리 기술 훈련을 통해 비즈니스 리더의 능력을 향상시키며, 스마트하고, 간소화된 규제와 결합 시, 관리자의 부담을 줄이고, (그들은) 현안 문제에 집중할 수 있다.

- 7.25 연구, 혁신과 창의성은 생산성에 기여하는 핵심 요소이다. 영국 해양 기술 로드맵은 업계의 기술 우선순위를 제시하고, 2020년부터 2030년까지의 수출 성장이 가능한 핵심 기회들을 파악하고 있다. 로드맵은 또한 성공적으로 개발될 필요가 있는 주요 기술을 매핑하며, 해양산업 전체의 참여와 관련하여 초점 역할을 한다. 로드맵은 성장기회 및 우선 순위 해양시장의 파악하고 활용하기 위해, 업계와 정부가 이용할 수 있는 도구를 광범위하게 제공한다.

결론

- 7.26 영국의 해양분야는, 그 혁신적 특성에 기초하여 성장하여 왔고 앞으로도 성장할 것이다. 혁신과 발전 드라이브는 아시아에 뺏긴 대규모 조선소 및 영국 선적의 점유율 감소에도 불구하고 여전히 영국이 세계를 선도하게 하는 원동력이다. 본 보고서에서 권장하는 조치는 영국의 해양 분야의 혁신을 더욱 강조하는 역할을 할 것이다.

- 7.27 마케팅 캠페인의 선두에 해양 혁신을 배치하는 것은 업계의 인지도를 높일 것이다. 이것은 또한 해양분야로 취업하고자 하는 이들의 관심을 유발하여, 숙련된 인력 풀을 공급하는데 도움을 줄 것이다. 또한, 통합적 접근방식을 통한 정부와 업계의 리더십의 향상은 지식 전달을 지원하고, (금융을 포함) 혁신과 기업을 지원하는 시스템에의 노출을 증가시킬 것이다.

클러스터링

7.28 클러스터 이론가 마이클 포터 (Michael Porter)에 따르면, 클러스터란 "공통점과 보완성에 의해 연결되어, 특정 분야의 기업 및 관련 기관들이 지리적으로 근접한 그룹"으로 정의된다⁸⁶.

이것은 유사하거나 관련 이해관계가 있는 기업들이 종종 비교적 가까운 거리에 위치하는 것을 의미한다. 해양 클러스터는 특정 지역의 성장 및 전체로서 해당 분야의 성공을 나타내는 중요한 요소임을 의미한다. 지리적 근접성은 그 자체 및 비용과 관련하여, 성장에 영향을 미치는 요소로 간주된다. 정책 입안자, 잠재 고객 및 새로운 연락처의 네트워크 및 만남의 기회는 모두 그 장점으로 간주되고 있다.

솔렌트(The Solent)

솔렌트의 해안 위치, 사업 기반, 기술, 전통, 연구 및 교육의 강점은 솔렌트를 전국 해양업계 및 해양 경제의 최 일선에 배치하고 있다. 해양 분야는 솔렌트 GVA에 20.5 %를 기여하고, 모든 민간 일자리의 5 %를 차지한다⁸⁷.

사우샘프턴은 로이드 선급협회, 사우샘프턴 해양연구소, 국립 해양학 센터를 포함하여, 우수한 해양 센터를 보유하고 있다. 상업 항만 외에도, 포츠머스는 해군기지로 남아 있고, 이러한 유산 및 2017년부터 QE 클래스 선박의 기본 기항지가 제공하는 기회를 활용하여, 이 도시는 방위산업 및 해양 분야에서 최첨단 개발과 혁신의 글로벌 리더로서 부상하였다.

사우샘프턴 항만은 남부 및 중부 잉글랜드 기업의 글로벌 시장 전략적 허브 및 게이트웨이를 제공한다. 사우샘프턴 항만의 경우, 상하이에서 로테르담까지의 세계에서 가장 분주한 노선의 중요한 기착지이며, 자동차 수출용 영국의 주요 항만으로서, 자동차 산업의 글로벌 시장 게이트이며, 영국에서 두 번째로 크고, 가장 효율적인 컨테이너 항만이며, 영국에서 가장 바쁜 크루즈 항만이다. 사우샘프턴 항만은 영국의 수출 주도 성장을 가능하게 하는 중요한 역할을 한다. 솔렌트 LEP 및 교통부는 이 항만과 연결된 중요한 국가 및 지역 네트워크에 교통투자의 우선순위를 두고 있다.

7.29 항만은 저렴한 해운비용과 숙련된 인력의 가용성으로 인해, 클러스터 형성의 잠재적 입지이다. 이것은 하청 및 광범위한 아웃소싱, 고도의 전문기술에 대한 수요가 있는 분야의 경우, 특히 유리하다. 그 결과, 로컬 항만 인프라 개발 결과로서, 중요한 클러스터가 발전한 도시와 지역들이 생겨났다. 그렇다고 이것이 해양 관련 산업이 내륙지역에서 개발되지 않는다는 것을 의미하지는 않는다. 사실, 상무부의 분석에 의하면, 해양 관련 회사와 관련 없는 영국의 유권자는 없다고 한다.

⁸⁶ Porter, M. (1998) On Competition, Harvard Business School Press

⁸⁷ Transforming Solent (2014) <https://www.gov.uk/government/publications/transforming-solent>.

벨파스트 항만공사(Belfast Harbour)

1847년에 설립되어, 벨파스트 하버는 벨파스트항의 항만공사이며, 아일랜드의 섬에 주요 해양 게이트웨이를 운영하고 있다. 그 토지는 벨파스트 시티의 20 %를 차지하는 2천 에이커 지역을 커버하며, 북 아일랜드의 물류 및 유통 허브이다.

벨파스트의 Titanic Quarter의 개발은 벨파스트 항만 위원회와 Titanic Quarter Ltd.의 조인트 벤처이다. 이것은 세계에서 가장 큰 도시-워터프론트 재생 프로젝트 중 하나이며, 구 항만지역을 복합 해양 지역으로 바꾸어서, 일자리, 주택 및 투자기회를 제공하고 있다.

Harbour Estate 및 Titanic Quarter의 경우, 신 재생 에너지, 제조 및 엔지니어링을 전문으로 하는 기업들의 베이스이다. 또한 첨단 복합 재료 연구 전문으로 하는 북 아일랜드 고급 엔지니어링 센터가 위치하고 있다.

국제 및 지역 클러스터

7.30 성공한 모든 클러스터는 경제성장을 창출하고 있지만, 이러한 성장을 이루기 위한 두 가지 방법이 있다:

- 국제 해양클러스터의 경우, 런던, 싱가포르, 홍콩 등 주요 허브 도시를 기반으로 하고 있으며, 일반적으로 투자유치 측면에서, 그 성공을 측정한다;
- 반면, 지역 클러스터는 지역의 상업적 필요성 또는 인식된 상업적 이익에서 나온다. 이것은, 대부분의 지역 계획이 지방 자치 단체에 위임되고 관련 영국의 항만들이 민간 기업이기 때문이다. 이곳의 성장은 지역 토착적이며, 주로 지역 경제에 도움이 된다.

7.31 런던은 영국 내의 최대 클러스터이지만, 리버풀, 플리머스, 글래스고와 사우샘프턴 등 지역 클러스터는 산업의 특정 측면을 중심으로 개발되어, 지역 경제성장에 특히 중요하다.

애버딘(Aberdeen)

1136년의 기록에 의하면, 해양 클러스터가 애버딘 (Aberdeen)의 항구 도시에 존재하고 있었다.

현재 해양 클러스터의 핵심은 해양 석유 및 가스 산업이며, 연간 8,000척의 선박이 국내외의 운영을 지원하고 있다. 클러스터 내 분야는 선박교통 서비스, 도선 및 항만 관리를 포함한다. 이 외에도 선박 대리점, 하역, 선박 소유자/운영자, 선용품, 선박 수리업체, 연료 공급업체, 포워딩업체, 선박 용선 중개인, 보험 및 법률 서비스 등 다양한 서비스가 제공된다.

해양 클러스터와 함께, 이 항만은 지속적으로 진화했다. 애버딘의 경우, 이것은 현재 기존 항구의 남쪽 베이로의 항만의 확장을 조사하는 타당성 조사를 하고 있다. 스코틀랜드의 국가 계획 프레임워크 3에 포함된 이 전국적으로 중요한 프로젝트는 the Trust Port' s Board에 의해 가능한 것으로 간주되었으며, 모든 적절한 동의를 얻었다. 이 경우, 대형 선박의 접안이 더욱 가능하며, 스코틀랜드의 북동부의 지속적인 성공을 보장하는 교통의 다양성이 가능해 질 것이다.

런던

- 7.32 런던이 소재한 영국은 전 세계에서 가장 중요한 해양 클러스터 중 한 곳이다. 이 곳은 좋은 지원과 전문 서비스로, 광범위하게 개발된 해양 비즈니스 서비스 인프라를 보유하고 있다. 높은 품질 및 좋은 고객 서비스를 제공하는 핵심 해양 서비스에 대한 액세스는 기업이 위치를 선정할 때, 중요한 요소가 된다. P & I (선주상호보험) 클럽, 중개인, 보험회사와 신뢰할 수 있는 법률 체계 등에 대한 액세스는 런던의 우월성을 발전시키는 데 도움이 되었다. 거주지로 탁월한 런던 (좋은 학교, 숙박 시설, 의료 시설, 매력적인 문화 등)의 매력도 중요한 요소이다.
- 7.33 또한 런던은 주요 항구이기도 하다. 런던 항은 영국에서 두 번째로 큰 항만이며, 런던 게이트웨이의 형태로 상당한 신규 투자를 유치했다.
- 7.34 하지만, 런던은 투자자들을 어필하지 못하는 몇 가지 요인이 있다. 예를 들어, 높은 인건비 및 운영 비용. 이것은 또한 높은 주거비용 및 부동산 가격에 반영된다.
- 7.35 LISW 같은 이벤트를 성공시킴으로써 런던 및 넓게는 영국의 해양 분야에 주의를 끄는데 성공했다. 하지만, 런던의 선도적인 역할로 인해, 리버풀, 글래스고와 Newcastle-upon-Tyne 등 작지만, 여전히 중요한 클러스터의 개발을 간과해서는 안된다.

항만 개발

- 7.36 본 연구의 자료는 항만 주변의 전략적 개발로 인해 발생하는 기회가 있음을 시사하며, 특히 평균 실업률을 보다 더 높은 지역의 경제 발전에 도움이 되는 것으로 나타났다. 항만 소유 토지는 기업의 흥미를 유발하며, 항만 주변 주요 토지는 효과적으로 마케팅 및 광고되어야 한다고 나타났다. 또한 항만 수용성을 개선하기 위해 철도 및 도로 인프라에 관심 있는 항만 및 이들 기관 사이의 원활한 의사소통이 뒤따라야 한다.
- 7.37 또한 환적 및 연근해 운송 등 성장 잠재력의 영역을 이용하여 (공급망 통합) 수직적 통합을 개선할 기회가 생길 수 있다. 사우샘프턴, 리버풀과 펠릭스토우가 확장 프로그램에 참여하고 있다는 사실은 이것을 입증하고 있다.

결론

- 7.38 영국의 해양 클러스터는 전국의 많은 소규모 클러스터로 구성되어 있다. 항만은 종종 이러한 클러스터의 발전에 핵심이 된다. 영국 전역의 수많은 지역 클러스터의 성장을 장려하는 것은 경제, 재생 및 생산성을 재조정하려는 정부의 목적과 일치한다. 이러한 클러스터는 지역 인력과 기업, 특히 중소기업을 지원하고 있다.
- 7.39 업계와 정부의 리더십과 관련하여, 본 연구의 권고사항은 이러한 클러스터의 개발, 특히 주위 항만의 개발을 촉진시킨다. 항만 주변 및 다른 지역 해양 클러스터의 숙련된 인력 풀을 보다 효율적으로 사용하고 육성하는 것은 중요하다. 영국의 해양 클러스터 및 하위 클러스터의 마케팅은 해양 서비스, 비즈니스 및 기술의 수출 증대, 인바운드 투자 장려 및 국내 창업을 지원한다.

안정성

- 7.40 안정성은 불확실성을 제거하고, 비즈니스 및 성장에 유리한 환경을 생산하므로 세계적으로 그 중요성을 인정받고 있다. 이것은 의사 결정, 선박 투자 및 대형 인프라 프로젝트의 장기적인 성격을 감안하면, 해양 분야에서 특히 중요하다. 따라서, 이 분야는 변화에 덜 탄력적이며, 불안정성이 예상치 못한 결과를 초래할 수 있다. 반대로, 선박이 동산임을 감안하면, 불안정한 비즈니스 환경을 조성할 경우, 기업들은 자산을 다른 곳에 등록하여 운영할 것이다.

- 7.41 본 연구에서 얻은 자료들은, 영국의 경우, 업체들이 효과적이고 자신 있게 운영할 수 있는 안정된 민주주의의 혜택을 받고 있다고 지적하고 있다. 이 역사적인 장점은 영국을 좋은 위치에 올려 놓은 것을 의미하지만, 이 안정성이 훼손되고 있다는 우려가 응답자들에 의해 제기되었다. 일부 경쟁국가들의 경우, 영국과 같이 기업에 불안정성을 야기하는 재정, 규제, 정치적 또는 법적 환경의 변화를 경험하지 않는다고 지적하고 있다.

과거 및 현재의 안정성

- 7.42 영국이 여전히 강력하고 안정적인 비즈니스 환경의 혜택을 받는 것이 분명하다. 안정되고, 신뢰할 수 있는, 경제, 정치, 재정, 법률 및 규제 시스템의 존재뿐 아니라, 좋은 안전 및 보안 체제는 수백 년 동안 해양분야의 성장에 장점으로 활용되고 있다. 이러한 증거는 IMO 협상에서의 영국의 강력한 입장; 파리 양해각서의 화이트 리스트의 상위 레벨을 유지하는 높은 선박등록 품질; 및 선박 보안에 대한 접근 방식 등에서 나타난다. 해양보안에 대한 영국의 국가적인 전략은 해양 안보 문제의 중요성을 강조하며, 영국은 이러한 문제를 효과적으로 관리하기 위한 표준을 설정하고 있다.

해양 보안 및 탄력성

해양 보안

2014년, 영국의 해운업계는 해양보안에 대해 새로운 영국의 국가 전략과 범 정부적인 접근 방식을 전폭적으로 지지했다. 이 접근방식은 정부와 영국해운협회가 의장인 새로 형성된 국립 해양 안전위원회 (산업)와 해운업계 사이의 긴밀한 협력을 포함한다. 또한, 교통부는 해양 보안 위험을 감독하고, 추가 조치가 필요한 잠재적인 갭을 파악하는 국립 해양 안전위원회 (공무원)의 의장을 맡았다. 2010년에 만들어진 국립 해양 정보 센터 (NMIC)는 주목할만한 성공 및 그 중요성이 계속 커지고 있다. NMIC는 정부와 업계 사이에 해양 정보 공유 및 인식 개선 및 문제 대응에 초점을 맞추고 있다.

해양 보안에 대한 영국의 국가 전략은 영국 바다와 자원 보호뿐 아니라; 국제 무역의 가치, 에너지 공급에 대한 증가하는 의존도; 및 해외 영국 영토에 대한 국제적 의무를 추구하는 국제적 접근 방식을 강력히 지지한다.

항만 탄력성

교통부는 영국 경제 성장과 삶의 전반적인 질에 중요한 공급 체인을 제공하는 중요한 물류 허브를 보호하기 위해 모든 유형의 장애에 대한 항만의 탄력성을 강화하려고 노력 중이다. 이것은 인바운드 투자 및 지속적인 경제 성장에 기여할 것이다. 영국 항만의 탄력성에 대한 신뢰는 유럽시장의 수입 유통 터미널이 되기 위한 다른 유럽 항구와의 경쟁에서 영국의 국제적 입지를 강화하는 역할을 할 것이다.

교통부는 항만 복원력을 강화하여, 중요한 공급 체인을 보호할 목적으로, 혁신적인 첨단 프로젝트 패키지에 관해 University of Nottingham 과 UCL 와 공동으로 작업하고 있다.

정치적 안정성

- 7.43 자료들은 핵심 전략적 위치의 장관이나 고위 관리들이 해양분야에 관심을 보이고, 비즈니스를 확보하는 등 다른 나라의 좋은 관행을 강조했다. 일부 국가는 보다 손쉽게 사업을 유치할 수 있도록 무역 진흥 측면을 중요하게 다룬다. 이와 비교하여, 영국의 해운 장관의 잦은 교체 및 장관과 공무원들의 참여 인식 부족이 단점으로 간주되고 있다. 기업들은 정책입안자에게 문제의 중요성을 강조하기 위하여, 관계를 반복해서 재 구축해야 하는 것이 쉬운 문제는 아니라고 지적했다.

정책의 안정성

- 7.44 일부 업계는 정부와 업계 사이의 더 나은 교류를 통해 정책의 결정이 일관성이 있어야 한다고 생각한다. 협력관계를 유지하기 위해 양측이 노력한 결과, 최근 몇 년 간 더 나은 관계가 형성된 점은 인정된다. 하지만, 다른 주제와 마찬가지로, 의사소통을 장려하기 위해, 업계와 정부 간의 더 나은 연계가 있어야 할 것이다.

재정적 안정성

- 7.45 업계가 인용하는 예기치 않은 변경의 예로 2014년 후반의 비-거주자 규정에 대한 변경이다. 정부의 협의에도 불구하고, 업계는 이 문제가 해운 기업, 특히 선주에게 불합리한 영향을 미쳤다고 믿고 있다. 최종 결정에 앞서 정부가 업계에 미치는 영향을 논의할 수 있는 기회를 주었다고 생각하지 않는다. 이것은, 업계가 변화를 수용하거나, 그렇지 않으면, 입지 변경 등 비즈니스 모델을 스스로 조정하는 것을 의미한다.

규제 안정성

- 7.46 글로벌 산업으로서, 안전 및 표준은 (전 세계적인 준수를 촉진하기 위해) 주로 IMO를 통해 규제된다. 또한, 유럽연합(EU)은 회원국(및 EEA 회원)의 해양산업을 규제한다. 두 경우 모두, 정부가 협상 결과를 리드하며, 최근의 경우, 일반적으로 업계의 의견과 이해관계를 반영하고 있다.
- 7.47 또한 최근 정부는 (업계가 환영한) 과도한 국내 규제를 피해야 한다는 견해를 가지고 있다. 그럼에도 불구하고, 일부 응답자들의 경우, 영국의 해양부분의 규제 관행과 관련하여 개선이 이루어져야 한다고 강조했다.
- 7.48 응답자들은 유럽연합(EU)이 IMO 규정을 '금 도금(과도하게 규제함)' 했다고 느꼈다. 이 경우, 비 EU 경쟁국들이 부당하게 이익을 볼 수 있다. 규제 문제에 대한 정부와 업계 사이의 더욱 구조화된 참여로, 새로운 IMO 또는 유럽연합(EU)의 규정 또는 이니셔티브의 현황을 파악하는 것이 도움이 될 것이라고 제안했다. 이 경우, 유리한 결과를 협상할 수 있도록, 조기 개입이 가능하다.

결론

- 7.49 다른 산업과 마찬가지로, 안정적이고, 안전하며, 탄력적인 비즈니스 환경이 영국 해양 분야의 성장과 외국인 투자 및 기업 유치의 핵심으로 볼 수 있다. 영국은 많은 경제 지표에서 사업 대상지로서 높은 순위에 있지만, 해양 분야에서, 특히 비 EU 국가인 경쟁국가들에 뒤쳐질 수 있다.

- 7.50 정부의 리더십, 업계 리더십과 마케팅 주제의 조치들은, 해양 분야의 불안정성 문제를 해결하는 구조를 만들면서 동시에 해양산업을 위한 매력적인 장소로서의 영국을 추진하는 데 도움이 될 것이다.

8. 결론

- 8.1 본 연구에서 제시된 자료와 의견들은 (7 개의 주제 그룹으로 나누는 것이 가능한) 많은 반복적인 문제와 우려를 나타내었다. 의장은 각각의 주제들을 구체적으로 검토했으며, (의장은) 4개 주제의 경우, 추가적인 조치가 필요하다는 결론을 내렸다. 즉, 업계의 리더십, 정부의 리더십, 마케팅 및 숙련된 인력이 그것이다. 나머지 3 가지 주제 (혁신, 클러스터링 및 안정성)는 이미 영국의 해양 부분에 기반을 구축하고 있으며, 이 분야의 영국의 강점은 본 연구의 자료와 분석에서도 확인되었다. 해양 부분의 중요성을 감안할 때, 이들 주제의 경우, 권고 패키지 실행 시, 전반적으로 그 혜택이 나타날 것이다.

업계의 리더십

- 8.2 연구기간 동안 수집된 자료에 의하면, 영국의 경우, 다양하고, 폭 넓고, 경쟁력 있는 해양 분야의 혜택을 누리지만, 광범위한 성격과 다양한 우선순위로 인해 구성원들의 이익 조율이 어렵다고 한다. 협력 부족으로 인해, 정책 입안자의 관심을 끌고, 영향을 미치고, 국내 인지도를 올리며, 해외에 수출할 수 있는 능력이 제한되고 있다. 이 중 일부는 (역사적으로) 관련 산업을 두 분야로 분리한 것에 기인할 수 있다. 즉, 해양 (운송, 비즈니스 서비스 및 항만) 및 해양 (제조 및 엔지니어링)이 그것이다. 하지만, 이들 시장 내에서도, 개별 산업은 (전체 해양 분야가 아닌) 자신들의 이익을 대변하기 위해 노력했었다.
- 8.3 운송, 항만 및 해양 산업 등 특정 산업에는 이미 강력한 대표기관들이 있다. 또한, Maritime UK 라는 엠티렐라 단체를 통하여, 해운, 비즈니스 서비스 및 항만업계의 이익을 결집하기 위한 시도가 있었다. 하지만, 이러한 움직임은 최근까지 (MILC 및 MIA로 대표되는) 제조 및 해양 엔지니어링업계와는 분리되어 시도되었다. Maritime UK의 경우, 그 잠재력에 알맞은 자금, 자원 및 직원이 부족하여, 로비 단체로 주로 인식되어, 이 분야에 필요한 활동을 수행하지 못했다. 전반적으로 성공적인 추진은 비전, 전략적 목표, 마케팅 전략 및 타겟의 부족으로 제한되었다.
- 8.4 영국은 음식, 에너지, 공산품 시장의 공급망에 필수적인 해양 산업 및 이들 업계를 중심으로 발전한 전문 서비스 네트워크에 의존하고 있다. 개별 업계의 문제를 인식하는 구조를 개발하면서, 동시에, 공통적인 문제에 대해 해양업계 전체의 더욱 조율된 방식은 영국과 해외에서 목소리와 영향력을 강화시킬 것이다.

정부의 리더십

- 8.5 본 연구 자료는 (행동이 성공적으로 실행될 경우) 다른 해양 센터와 경쟁할 수 있는 영국의 능력을 향상시킬 수 있는 정부의 지도력과 관련하여, 네 가지 영역을 제시하고 있다.

해양산업의 높은 우선순위

- 8.6 대부분의 해양분야는 잘 작동되고 있다. 상품은 (대부분 방해 받지 않고) 효율적으로 영국 항만에서 처리되고 있다. 국제 해운은 별 문제없이 국가적 요구사항을 충족하고 있다. 그 결과, 해양산업은 연간 최소 £ 110 억 (총 부가가치: GVA)로 영국 경제에 직접 기여하는 것에 비해 적합한 관심을 받지 못한다.⁸⁸ 관심이 도로, 철도 및 항공 등 국내 교통부분으로 전환될 위험이 상존한다.
- 8.7 해양부분에 대한 정부의 관심과 우선순위는 영국이 경쟁업체와 같은 수준으로 경쟁하는 데 도움이 될 것이다. 정부가 최근 몇 년 동안 해양부분에 엄청난 자원과 투자를 한 싱가포르와 홍콩 등 빠르게 성장하고 있는 해양 국가와 종종 비교하게 된다. 이것은 해운에 의존하고 있는 섬나라 무역 국가인 영국에게 특히 관련이 있다. 해양분야의 높은 인지도는 국가 정책결정에서 높은 우선순위가 가능하며, 장래 취업 옵션으로서 해양분야의 매력을 증대시키는 등 다양한 혜택을 제공할 것이다.

더 나은 고객 서비스

- 8.8 업계의 반복되는 불만은 영국의 해양행정의 경우, 이해 관계자 (해양업계, 해양 전문지식을 원하는 인바운드 투자자 및 외국인)에 대한 대고객 서비스가 적절하지 않다는 것이다. 정부는 관심과 문의에 대해, 신속하고 포괄적으로 대응하여, 업계를 더욱 잘 서비스할 수 있고, 정책결정 과정에 더 많은 이해 관계자들을 포함시켜야 한다.
- 8.9 고객 중심 및 서비스 중심접근 방식에 대한 인식 부족은 MCA 및 UKSR의 행정에 특정된 문제라고 볼 수 있다. 다른 기국과 비교하여, MCA는 기업을 유치하고, 유지하는 단체라기 보다는 규제기관의 역할을 하도록 설계되어 있다.

⁸⁸ 2012, DfT analysis of ONS Supply and Use Table GVA and ABS aGVA for selected SICs This includes the marine industries.

더 많은 상업적 관점이 필요하다

- 8.10 MCA의 경우, 사업 유치보다 규제 기능에 치중하면서, 영국의 해양 행정이 충분히 상업적이지 않다고 다양한 분야에서 문제가 제기되고 있다. 특히, 최근의 통계는 (재화 중량톤수 기준) 선박 등록이 17%로 하락하여, 영국의 상선대는 2013년 세계 랭킹 16위에서, 2014년 19위로 하락하였다⁸⁹.
- 8.11 상업성의 결여는 UKSR의 경우, 그 비용을 회수하지 못하며; MCA의 경우, 유능한 검사원을 확보하지 못한다는 사실을 포함하여, 여러 방식으로 드러난다. UKSR가 국제 경쟁업체와 경쟁하고, 현재의 고객을 유지하며, 새로운 업체를 유치할 수 있는 유일한 방법은 고객중심 서비스 지향 (또는 '상업적') 태도를 채택하는 것이다.

더욱 통합된 접근방식

- 8.12 영국의 해양 행정은 연결되지 않은 개체로 볼 수 있다. 해양 정책 업무는 많은 정부기관에 분산되어 있어서, 정책개발이 적절히 조율되지 않을 위험이 있다. 또한 보다 효과적인 대표 및 옹호를 위해, 정부의 보다 강력하고 눈에 보이는 리더십을 요구하고 있다.
- 8.13 영국의 해양 행정은 단일 접촉 및 통합적 정신의 접근방식을 업계에 제공하기 위해 더욱 일관성 있고 통합된 접근방식을 필요로 한다. 이것은 잠재적인 인바운드 투자자를 포함, 복잡성을 줄일 수 있다.

숙련된 인력

- 8.14 본 연구자료는 영국이 제공하는 높은 품질의 교육과 강한 기술 기반을 강조하고 있다. 영국 선원들은 그 자질에서 대부분 세계 최고로 인정받고 있다. 매년 영국에서 10,000명의 이상이 해양분야에서 공부하고 있으며, 해양계 대학들은 높은 수준의 교육 및 자격을 제공하고 있다⁹⁰. 또한, 영국 대학들과 연구기관들은 교육 및 연구에서 높은 명성을 얻고 있다.
- 8.15 일부 분야의 경우, 직원 모집 및 유지의 어려움을 보고하지 않고 있지만, 많은 사람들이 엔지니어링 등 특히, 숙련된 인력의 부족을 강조하고 있다. 이것은 다음과 같은 이유에 기인한다:
고령화; 해양 경력을 고려 시 다양성 부족; 보다 좋은 보수의 직업 선호 현상; 해양계 취업에 대한

⁸⁹ Shipping Fleet Statistics 2014. 결과에서 '미확인' 국가에 등록된 선박을 제외하였으며 (제외 전 16위), 이 경우 영국은 20위에서 19위로 순위가 바뀐다.

⁹⁰ Maritime Skills Alliance <http://www.maritimeskills.org/docs/Maritime-Skills-Alliance-paper-to-the-Maritime-Growth-Study.pdf>.

젊은이들의 관심 부족. 기술 격차를 방지하기 위해, 조치를 취해야 한다. 해양 분야를 뒷받침하는 적절한 전문 인력 없이는, 미래 성장 잠재력을 달성할 수 없을 것이다.

교육 및 인식

- 8.16 일상생활에서 해양 분야의 중요성에 대한 영국인들의 인식이 부족하며, 젊은이들은 해양 분야의 취업에 대해 잘 모르고 있다. 이러한 점은 초등 및 중등학교에서 해양분야 교육을 강화하고, 해양분야 취업의 다양성에 대한 인식을 높이기 위해 학교와 대학에서의 홍보를 통해 개선 될 수 있다. 이러한 사항은 정규 교육과정뿐 아니라, 젊은이들의 해양 문제 및 세계 무역에 대한 이해를 높이기 위해, 지리, 과학, 수학 및 비즈니스 과목 등 핵심 과목에 포함시킬 수 있다.
- 8.17 학교뿐 아니라, 해양 소년단 및 기타 청소년 단체 등의 그룹을 통해 더 널리 해양계 취업을 홍보할 기회가 있다. 많은 기존 프로젝트 및 노력이 있지만, 현재 조율이 부족하며, 더욱 일관된 종합적 패키지가 효과가 있을 것이다.

교육 및 실습

- 8.18 숙련된 인력을 육성하기 위한 활동은 영국의 해양 분야에 특히 중요하다. SMarT 방식의 자금 지원을 통해 영국의 노력을 입증하고, 선원에 대한 적절한 교육 제공으로 영국의 힘을 보여줄 수 있다. 하지만, SMarT 펀드의 경우, 그 효과를 검토하고, 제도를 개선하여, 업계의 요구사항을 충족하는 것이 중요하다.
- 8.19 (다른 국가들 역시 제도를 변경하여, 현재는 경쟁 우위가 덜 하지만) 교육 요구사항을 포함한 영국의 톤세 방식은 영국의 해운업계에 유리하다는 일반적인 인식이 있다.
- 8.20 영국은 그러한 교육 의지를 표명한 두 나라 중 하나이지만, 교육 제공은 영국의 숙련된 해양 인력 양성을 지원하는 핵심이라는 것이 일반적인 중론이다.
- 8.21 실습생 및 유사한 제도 수가 증가하는 것은 긍정적이다. 이러한 것들은 유익한 것으로 볼 수 있으며, 본 연구의 응답자들은 이러한 기획의 확대를 환영했다.

다른 해양 분야로부터 숙련 인력의 유입

- 8.22 이미 해양기술을 보유하고 있지만, 직업 변경을 고려하는 인력들이 있다. 해군은 신규, 경력직 인력의 확보 소스가 될 수 있다. 진입 장벽이 있는 경우, 파악하여 제거되어야 할 것이다.

핵심 기술 투자

- 8.23 추가 교육 및 훈련을 실시하여, 영국이 글로벌 해상 무역의 성장 기회를 활용하도록, 유능하고 경험이 풍부한 인력을 제공할 필요가 있다. 선주가 교육하고, 그 교육생이 평생 그 회사에 남아 있던 시대는 이미 지나갔다. 선주는 훈련 자금을 제공할 의지가 있지만, 문화는 이미 상당히 변했었다. 영국 및 해외 (해상 및 육상)에서 해양계 인력의 이동은 상당히 활발하다. 따라서, 교육은 업계 모든 분야가 지원해야 한다. 여러 업계의 펀드가 존재하지만, SMarT 및 정부의 실습생 부담금 제도를 보완하는 핵심 펀드 시스템이 업계의 교육 요구사항을 더욱 충족시킬 수 있을 것이다. .

마케팅

- 8.24 본 연구에 제출된 자료에 의하면, 업계와 정부는 전 분야에 걸쳐 행동을 취할 필요가 있으며, 리더십을 보여주고, 홍보와 관련하여, 통합적 접근방식으로 이 분야에 대한 의지를 보여야 한다고 주장하고 있다.

영국의 기존 장점을 사용하고 판매한다

- 8.25 자료는 영국이 경쟁국가들에 비해 많은 장점을 가지고 있음을 강조하고 있지만, 영국의 기술과 해양 클러스터의 혜택을 더욱 홍보해야 할 필요가 있다. 영국이 제공하는 높은 품질과 다양한 서비스와 전문 지식을 홍보하기 위해 더욱 노력해야 할 것이다.

해양산업이 우선 순위임을 입증한다

- 8.26 대부분의 응답자들은 또한 정부가 해양을 우선 순위 분야로 추진하고, 영국에 투자를 유치하기 위해 대사관, 정치인 및 관료의 기존 네트워크를 보다 효율적으로 사용할 필요가 있다는 견해를 공유한다. 창립 런던 국제 해운 위크를 찬양하지만, 비슷한 추가 이벤트가 영국 및 해양 분야를 홍보하기 위해 구성되어야 할 것이다. 일반적인 견해는 LISW(런던 국제 해운 위크)의 경우, 홍보활동에만 한정하지 말고, 중간 2년 동안 지속적인 프로그램을 주도해야 한다는 것이었다. 또한 UKTI(무역투자진흥청)의 재원을 전략적으로 해양분야에 활용하여, 글로벌 프로모션의 증대가 필요하다는 사실을 시사했다.

보다 전략적이고 조율된 접근 방식을 활용한다

- 8.27 연구에 제출된 자료의 일관된 주제는, 잠재 고객에 대한 (정부와 업계의) 조율된 홍보의 필요성이다. 많은 사람들의 견해는 '팀 영국식' 접근방식이 필요하다는 데에 일치한다. 응답자들은, 해외 및 국내 시장에 초점을 맞춘 전략적 캠페인이 강력하고 일관성 있는 해양 브랜드를 제공하기 위해 개발되어야 한다고 제안했다.

해양에 대한 인식 변화

- 8.28 해양업계의 긍정적이고 열린 이미지가 개발되어야 한다는 견해가 많았다. 응답자들은 영국의 해양 역사가 자산이라고 하지만, 이 분야의 대중의 인식이 과거에 뿌리를 두고 있음을 인식하고 있다. 21 세기 새로운 기술을 개척하는 분명하고, 저렴하고, 더 나은 해운 솔루션을 가진 현대적이고 혁신적인 분야에 대한 욕망이 강했다. 런던에 전적으로 초점을 맞추고 있다는 인식이 바뀌어야 하며, 수도 외부의 해양 활동이 상당한 성장 가능성을 제공한다는 것에 초점을 맞추어야 한다.

혁신, 클러스터링 및 안정성

혁신

- 8.29 자료에 의하면 영국의 해양분야는, 그 혁신적 특성에 기초하여 성장하여 왔고 계속 성장할 것이다. 혁신과 발전 드라이브는 아시아에 뺏긴 대규모 조선소 및 영국 선적의 점유율 감소에도 불구하고 영국이 세계를 선도하도록 하는 원동력이 될 것이라고 시사했다. 본 보고서에서 권장하는 조치는 영국의 해양 분야의 혁신을 더욱 강조하는 역할을 할 것이다.
- 8.30 마케팅 캠페인의 선두에 해양 혁신을 배치하는 것은 업계의 인지도를 높일 것이다. 이것은 또한 해양계 취업자의 관심을 유발하여, 숙련 인력 풀 공급에 도움이 될 것이다. 또한, 통합적 접근방식을 통한 정부와 업계의 리더십의 향상은 지식 전달을 지원하고, (금융을 포함) 혁신과 기업을 지원하는 시스템에의 노출을 증가시킬 것이다.

클러스터링

- 8.31 영국의 해양 클러스터는 전국의 많은 소규모 클러스터로 구성되어 있다. 항만은 종종 이러한 클러스터의 발전에 핵심이 된다. 영국 전역의 수많은 지역 클러스터의 성장을 장려하는 것은 경제, 재생 및 생산성을 재조정하려는 정부의 목적과 일치한다. 이러한 클러스터는 지역 인력과 기업, 특히 중소기업을 지원하고 있다.
- 8.32 업계와 정부의 리더십관련 본 연구의 권고사항은 이러한 클러스터의 개발, 특히 주위 항만의 개발을 촉진시킨다. 항만 주변 및 다른 지역 해양 클러스터의 숙련된 인력 풀을 보다 효율적으로 사용하고 육성하는 것은 중요하다. 영국의 해양 클러스터 및 하위 클러스터의 마케팅은 해양 서비스, 비즈니스 및 기술의 수출 증대; 인바운드 투자 장려; 및 국내 창업을 지원한다.

안정성

- 8.33 다른 산업과 마찬가지로, 안정적이고, 안전하고, 탄력적인 비즈니스 환경이 영국 해양 분야의 성장과 외국인 투자 및 기업 유치의 핵심으로 볼 수 있다. 영국은 많은 경제 지표에서 사업 대상지로서 높은 순위에 있지만, 해양 분야에서, 특히 비 EU 국가인 경쟁국가들에 뒤 처질 수 있다.
- 8.34 정부의 리더십, 업계 리더십과 마케팅의 모든 개선사항들은, 해양 분야의 불안정성 문제를 해결하는 구조를 만들면서 동시에 해양산업을 위한 매력적인 장소로서의 영국을 추진하는 데 도움이 될 것이다.

비전

- 8.35 연구 결과는 업계와 정부의 공동노력에 영국 해양분야의 미래 경쟁력이 달려있으며, 그에 대한 비전 도출에 유용하였다. 다음은 영국이 세계 최고의 해양 센터 및 해양 국가를 달성하기 위한 것이다:
- 세계 주요 해양 중심지로서의 영국의 입지를 추진하기 위해 해양 클러스터의 전 범위를 활용한다.
 - 항만 및 기타 해양사업의 인바운드 투자를 유치하여, 국가 및 지역 경제에 기여한다.
 - 신흥국가들을 포함하여 세계의 선주들 및 기타 해양업계에 해양 엔지니어링, 제조 지식과 혁신을 판매한다.
 - 세계의 상선대를 지원하도록, 해양교육을 포함하여 세계 해운업계가 영국의 해양 비즈니스 서비스를 선택하도록 한다.

- 선박관리가 영국에서 이루어져서, 일자리를 창출하고, 영국에 톤세를 지불하도록, 세계의 선주들을 영국으로 유치한다.
- 영국 브랜드를 홍보하고, 해양 센터 지위를 강화하며, 영국 납세자를 위해 소득을 창출하도록, 고품질의 상업지향적 영국 선박 등록업무를 제공한다 - 선주들이 선택하는 기국을 추구한다.
- 육상 실습을 통하여, 그리고 정부 지원 해양훈련 제도를 통한 선원양성과 관련 있는 영국 톤세에 더 많은 선주들을 유치하는 것을 포함하여, 중요한 해양 기술 기반을 보완 및 구축한다.

8.36 이 비전과 관련 결과를 달성하기 위해, 행동이 필요한 주요 분야는 다음과 같다:

- 정부 및 민간 주도 추진기관 내의 보다 상업적이고, 신속한 영국 해양행정을 포함하여, 정부와 업계 모두의 리더십
- 영국이 국내외에 제공하는 것에 대한 정부와 업계의 효과적인 마케팅
- 세계 주요 해양 중심지로서의 입지를 유지하는 데 필요한 기술 보완 및 개발을 위한 더욱 적극적인 행동.

9. 권고사항들

업계의 리더십

권고사항 1 – 단일 추진 단체

발틱거래소, 영국 항만 협회(BPA), 해양 산업 연맹 (MIA), Maritime London, 영국해운협회 및 UK 주요 항만 그룹 (UKMPG) 등 주요 업계 단체들이 (다음과 같은 방식으로) 강력한 한 목소리를 내도록 행동한다:

- 개별 업계의 경우, 특정 문제에 정부와 교류를 계속하면서, 정부와 파트너를 이루고, 영국의 해운 분야를 마케팅 할 수 있는 업계 전체의 단일 추진 단체 설립.
- 해운, 항만, 비즈니스 서비스, 제조, 엔지니어링 및 과학계 전체의 주요 공통 관심사의 파악 및 우선순위를 정하여, 비전 및 전략적 목표 설정 및 개발.
- 비전과 전략적 목표를 달성할 정량적 타겟 및 목표 도입.

권고 사항 2 – 추진 단체의 기능

본 보고서에서 권고하는 추진 단체는 (다음과 같은 방식으로) 자체 운영이 가능하고, 효과적으로 디자인되어야 한다:

- 자체 재원조달을 위해, 수수료, 회비 또는 기타 체제를 구축한다.
- 단체의 일상 업무를 관리하고, 상근 업무로서 인바운드 투자자, 고객, 정부와 교류하기 위해 CEO를 임명한다.

권고 사항 3 – 추진 단체의 책임자

본 보고서에서 권고하는 추진 단체의 경우, 업계의 대변인 역할을 하고, 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹 (권고사항 4 참조)의 의장 및 (해양 분야의 국내 인지도를 올리고, 해외 수출을 위해 본 보고서에서 제안한) MCA (권고사항 6 참조) 회장과 긴밀하게 협력할 수 있는 저명인사를 회장으로 임명한다.

정부의 리더십

권고사항 4 – 장관급 워킹 그룹

정부는 (다음 방식으로) 해양분야의 지속적인 성공과 성장을 추구한다:

- 범 정부적 해양 활동에 대한 이해관계를 조율하고자, 해양산업 성장을 위한 장관급 워킹 그룹을 설립한다. 초기 작업은 업계의 권고사항 및 본 연구의 권고사항을 추진한다. 동 그룹은 첫 12 개월 동안 운영 후 재 검토한다. 본 그룹은 해양 보안에 대한 기존 장관급 워킹 그룹과는 별개이다.
- 관련 교통장관을 의장 및 '장관급 해양 분야 대변인'으로 임명하여, 해양산업 성장을 지원하도록 다른 부서와 협력하고, 업계에 영향을 미치는 정부활동을 감독한다.
- 장관급 워킹 그룹은 업계와 공동으로 개발한 해양산업 성장을 위해 국가 전략의 개발을 감독한다.

권고사항 5 – 범 정부적 시행

정부는 (다음 방식으로) 장관급 워킹 그룹에 효과적인 범 정부 시행 시스템을 제공한다:

- 기존 해양 행정위원회의 경우, 장관급 워킹 그룹의 시니어 기관으로 역할을 하지만, 다른 정부 부처 및 업계 참석자를 포함하여, 회원 및 업무를 확대한다.
- 이사회와 실무역할을 하며, 업계, 인바운드 투자자 및 영국의 해양 서비스 사용에 관심이 있는 해외 기업의 단일 접촉창구 역할을 하는 범 정부적 해양 팀을 구성한다.

권고사항 6 – 해양 및 해안 경비대 (MCA) 개혁

교통부는 MCA가 더욱 효과적이며, 효율적이고, 상업적으로 운영될 수 있도록 (다음과 같이) 개혁한다:

- 먼저 MCA의 규제기능에서 선박 등록 업무를 분리하고, 업계 경험이 있는 신규 상업담당 이사를 임명하여, 등록업무를 리드하며, 다른 상업적 기능을 담당한다.
- 조사 및 검사(S & I) 변경 프로그램 관련 MCA의 결론을 구현하는 것은 숙련되고, 유연하고, 더 나은 보수를 받는 검사인력을 만들어, 높은 기준을 운영하면서, 더 나은 업계고객을 지원하기 위해 MCA 시스템을 개선시킬 수 있다.
- 다른 선박등록 국가들과 경쟁력을 유지하면서, 서비스 비용의 완전 회수를 위해 조치를 취하며, 서비스 제공에 지속적인 개선을 추진한다.
- 영국 선박등록을 홍보하고, '정부 분야의 대변인'으로 정부의 해양 서비스를 홍보하며, 변화를 주도할 업계 경험이 있는 MCA의 비 상임 회장을 임명하여, 개혁을 위한 장관급 워킹 그룹과 함께 작업하면서, 기관 변경을 위한 비즈니스 논리 개발을 감독한다.
- 영국 선박등록 자문단의 권고사항과 함께, (교통부위 집행기관으로서의 현재 지위를 넘어) MCA의 지위를 변경하기 위한 비즈니스 논리를 개발하여, 유연성을 제공하고, 고객 서비스를 향상시키며, 상업적 성과를 증대시키고, (정부 비용을 절감하고, 다른 선박 등록 국가의 재정적 성공을 본 받아서) 임의적인 상용 서비스의 경우, 합리적인 이익을 창출한다. 선주가 등록 국가를 자유롭게 선택할 수 있는 경쟁이 치열한 시장에서의 대규모 해외 선박 등록 업무에 변화의 초점을 맞추어야 한다.

숙련된 인력

권고사항 7 - 선원 예측 검토

정부는 최신 수요와 공급을 파악하기 위하여, 선원 요구사항의 평가를 정비하여, 기술 기반 성장을 위한 목표 개발을 목적으로, 선원 기술 요구사항을 더욱 잘 이해하도록 업계와 함께 작업해야 한다.

권고사항 8 - 미래 기술

본 보고서에서 권고된 추진 단체들은 전체 영국 해양 분야의 기술과 자격에 대한 현재와 미래의 필요성을 평가하고, '기술 전략을 개발하여, 영국 해양 분야가 직면하고 있는 핵심 기술 문제를 파악하고, 우선 순위를 정해야 한다.

권고사항 9 - SMarT 제도의 검토

펀드가 최대한 해양업계를 보완 할 수 있는 방법을 포함하여 - 정부는 해양 교육 지원 (SMarT) 제도가 목적에 적합하도록, HNC, HND, 준 학사 또는 명예 학위를 공부하는 선원들의 연수생 제도에 대해 검토를 시작한다 (매칭 기금 등 본 보고서에서 권고한 것을 포함하여).

권고사항 10 - 해양 기술 투자 펀드

본 보고서에서 권고하는 업계 단일 추진 단체는 (다음과 같은 방식으로) '해양 기술 투자 기금'을 설립한다: a) 해양 기술, 훈련 및 자격을 지원하는 다양한 펀드의 조율, 브랜드 이미지 쇄신 및 'shop front' 역할을 하도록 기존 업체들과 공동으로 작업한다; b) 기존 해양 훈련 또는 실습 제도에 참여하지 않는 업체들이 해양 사업 펀드에 기여하도록 자발적 제도를 수립한다.

권고사항 11 - 해양계 실습제도

정부는 해양분야로의 인력 유입을 증대시키기 위해 육상 비즈니스 서비스 포함, 더 많은 분야로 실습생 프로그램을 확대하도록 업계와 작업을 시작한다.

권고사항 12 - 해상에서 육상으로의 멘토링

본 보고서에서 권고한 단일 추진 단체는 직업 구조를 파악하고, 해양 분야의 미래 비즈니스 리더를 육성하기 위해 업계 전반의 '해상에서 육상으로의 멘토링' 제도를 개발해야 한다.

권고사항 13 - 교육

정부는 청소년에 대한 해양인식을 높이기 위해, 초등 및 중등학교에 해양교육 사례를 도입할 범위를 연구하고, 해양과목의 정식 인가를 원하는 기관을 지원한다.

권고사항 14 - 해양에 대한 인식제고

본 보고서에서 권고하는 업계의 단일 추진 단체는 MNTB, 해양 기술 연맹, 바다의 비전 및 기타 단체들과 함께, 해양분야에 대한 관심과 취업 확대를 위한 인식 제고 활동의 연중 프로그램을 조율해야 한다. 여기에는 학교 및 대학 취업 박람회뿐 아니라, 해양 소년단 및 기타 청소년 단체를 포함하여 홍보대상을 계획한다.

권고사항 15 - 해군과의 연계

정부는 해군을 제대하는 인력들이 쉽게 상선으로 전환하도록 해군과 영국 해양 분야 사이의 더 나은 연계를 추진하는 작업을 시작해야 한다.

마케팅

권고사항 16 - 마케팅 기회

정부는 (다음에 포함) 해양산업을 지원하고, 해외에 홍보하기 위해, 영국의 기존 및 새로운 기회 및 캠페인을 최대한 활용해야 한다:

- 해양 분야를 GREAT Britain 캠페인으로 통합;
- UKTI 대외 무역 대표단의 의제에 해양분야를 포함시키고; 해당 대표단에 해양 산업의 대표자들을 포함시킨다;
- 영국의 해양산업을 홍보하기 위해 외국 대사관을 활용한다.

권고사항 17 - 업계 마케팅 전략

업계 단일 단체는 영국 해양 분야의 인지도를 올리고, 홍보에 전념하는 역할과 자금을 포함해야 한다. 마케팅 전략은 광고 캠페인, 다양한 해양계 진로를 다루는 단일 해양 취업 포털을 포함하여, 정부와 공동으로 개발되어야 한다.

권고사항 18 - 투자 기회

정부는 해양분야 전체에 걸쳐서, 투자 기회에 대한 금융기관의 인식을 제고하고, 금융의 가용성을 개선하고, (선박 소유권을 포함하여) 이 분야에 실질적인 지원이 제공될 수 있는 제도 및 솔루션을 장려하기 위해 업계와 작업을 시작해야 한다.

실행

- 9.1 정부의 지속적인 지출 검토를 감안할 때, 정부에 대한 권고사항의 구체적인 일정은 확정되지 않았었다. 같은 관점에서, 업계에 대한 권고사항에도 동일한 방식이 채택된다. 실시 계획에 적용되는 경제성 제약에 관하여 명확한 아이디어가 있을 때, 정부는 (지출 검토 후) 공식적으로 다음 단계 진행에 대해 반응할 것으로 예상된다. 하지만, 권고사항 패키지의 실제 진행은 보고서 발표 후 6개월 이내에 이루어질 수 있다. 그리고, 런던 국제 해운 위크 2015 후 12개월 동안의 조치로는 성과가 미미할 것으로 예상된다.
- 9.2 모든 당사자가 '하나의 섹터'로 참여하기 위하여는, 권고사항 추진에 포괄적인 접근방식이 채택될 것으로 예상된다. 이것은 시작부터 성공을 보장하는 데 결정적인 역할을 하게 될 것이다.

용어 해설

A

견습(Apprenticeship): 경험 있는 전문가와 함께 작업하면서 업무를 배우는 행위.

B

비즈니스 서비스(Business Services): 기업이 금융, 보험, 법률 등의 기능을 할 수 있도록 하는 서비스를 하는 행위. 본 연구의 경우, 이들 용어는 해양분야에 관련된 서비스 설명에 사용된다.

C

자격 인증서(Certificate of Competency): 보유자가 상선/어선 승선 자격 인증 서비스와 관련하여 국내 및 국제법규에서 정한 수준의 자격이 있음을 확인하는 기국정부가 발급하는 인증서.

용선(Charter): 용선 계약자가 화물 운송을 위해 선주로부터 선박을 임차하는 임차 계약. 세 가지 카테고리의 용선 유형이 있다.

항해 용선: A 지점에서 B 지점까지의 특정 항해를 위해 용선하는 경우이다;

정기용선: 선박이 여러 항해를 할 수 있도록 특정기간 동안 용선하는 경우이다;

나용선: 나용선자가 선박만 용선하여, 용선기간 동안 선원, 유지보수 및 기타 비용에 대해 모든 책임지는 경우이다.

선급협회(Classification Societies): 선주와 보험회사를 돕기 위해 선박 설계, 건조 및 유지보수를 위한 기준을 개발하고 모니터링 하는 (검사원들로 구성된) 독립적인 조직.

클러스터(Cluster): 인근에 위치할 경우, 이익이 되는 다수 기업 및 기관들이 모인 지역(일반적으로 도시개발 지역).

연안 운송(Coastal Shipping): 한 국가 내의 두 지점 이상을 왕래하는 선박을 지칭하는 용어.

황실 보호령(CD: Crown Dependencies): the Bailiwick of Jersey, the Bailiwick of Guernsey and the Isle of Man를 지칭하는 용어. Jersey, Guernsey 및 the Isle of Man은 영국의 일부는 아니지만, 황실 자치령이다. 이곳에는 직접 선출된 입법부, 행정, 재정 및 법률 시스템과 법원이 있다.

D

재화중량톤수(Deadweight, DWT): 하기 최대 만재할수까지 선적 시, 선박의 화물, 소모품, 연료, 승객 및 승무원의 중량을 기준으로 한 선박 크기 단위이다.

F

편의치적(Flag of Convenience): '개방 등록'의 구어체 용어이다.

치적(기국) 패널(Flag Panel): 영국의 선박등록(UKSR 자문 그룹)에 대해 자문을 하는 업계그룹을 설명하기 위해 본 연구에서 사용되는 용어로, 이 패널의 보고서가 본 연구 자료의 일부로 사용된다.

치적국(기국: Flag State): 특정 선박이 등록되는 국가를 지칭하는 용어.

치적국 통제(Flag State Control): 운항 구역에 관계없이 자국에 등록(치적)된 선박에 대해 행정당국이 갖는 권한이다. 자국에 등록된 선박이 (자국이 가입한) 국제기준을 준수하도록 하는 것은 각 치적국의 책임이다.

G

총(등록)톤수 (Gross Registered Tonnage, GRT): 선박의 밀폐된 공간의 총 부피에 기초하여 선박 크기를 측정한 것.

총 부가가치 (Gross Value Added, GVA): 경제의 한 영역, 산업 또는 분야에서 생산된 재화 및 서비스 가치의 경제학적 측정치.

M

선장(Master): 선박의 지휘권을 가진 사람.

상선(Merchant Navy, MN): 군사활동에 종사하지 않는 한 국가의 민간 해운.

N

영국거주 외국인 조세우대(Non-domicile tax concessions, non-doms): 영국 거주 내국인은 전 세계의 소득 및 이익에 세금이 부과된다. 외국인의 경우, 영국 내로 송금하지 않는 한 해외소득 및 이익에 세금을 부과하지 않는 송금기준 과세를 주장할 수 있다. 송금기준 과세의 경우, 장기 영국 거주 외국인은 연간 송금 기준 수수료를 부담해야 한다.

O

사관(Officer): 갑판 및 기관사관을 포함, 자격증을 보유한 선장 외의 선원.

P

항만국 통제(Port State control, PSC): 선장 및 사관의 자격 및 장비상태가 국제협약의 요구사항을 준수하는지 확인할 목적으로 PSC 공무원(검사관)에 의한 다른 국가 항만의 외국선박에 대한 검사.

선주상호보험(Protection & Indemnity Insurance, P & I): P & I 클럽이 제공하는 해양 상호보험의 한 형태. 해양보험이 선주에 대해 "선체 및 기계"를; 화주에 대해 화물 보상을 하는 반면, P & I 클럽은 다음과 같은 개방형 위험 등을 보상한다: 운송 중 화물손상 관련 운송업자의 제3자 책임; 전쟁 위험; 기름 유출 및 오염 등 환경피해 위험. P & I 클럽은 회원들을 위해 위험 풀(pool) 및 정보 제공 그리고 회원들을 대변하는 상호보험협회이다. 주주들에게 보고하는 해양보험회사와는 달리, P & I 클럽은 회원들에게만 보고한다.

R

부원(Rating): 갑판, 기관 및 사주부원을 포함하여, 사관이 아닌 승무원.

영국상선그룹(Red Ensign Group): 영국의 해외 영국령(OT), 황실 보호령(CD) 및 영국 등록 선박으로 구성된 그룹. 계약국 정부로서, 영국은 국제해사기구(IMO)에 해외 영국령(OT) 및 황실 보호령(CD)을 대표하며, 영국 교통부 장관이 국제협약을 준수하도록 할 궁극적인 책임을 진다.

왕립 함대 보조함(Royal Fleet Auxiliary, RFA): 영국의 방위를 지원하는 국방부 소속 상선대.

해군(Royal Navy, RN): 영국의 방위를 위하여 군사활동을 준비하여, 해양안보를 목표로 하는 국방부 내의 국방 서비스의 일부이다.

S

해양 소년단(Sea Cadets): 해군 테마로 젊은이들에게 교육 및 훈련을 제공할 목적으로, 지역사회가 1856년 설립한 단체이다. 전통적으로, 경험 있는 선원들이 지역기업의 자금지원으로 교육을 실시하였다. 해양 소년단의 원칙과 목적은 오늘날에도 그대로 유지되고 있다.

선원(Seafarer): 선박을 운항하거나, 승무원으로 운영 및 유지보수를 지원하는 사람들.

선박 등록(Ship Register): 특정 국가의 국기를 달고 항해하는 모든 상선들의 등록부. 국제법은 모든 선박은 승인된 국가에 등록할 것을 요구하고 있다. 이 국가들은 선박의 '치적국'으로 불린다. 선박의 기국은 선박에

대해 규제를 행사한다. 기국은 정기적으로 선박 검사 및 선박의 안전, 선원 및 장비와 오염방지 법령의 준수에 관련 문서 및 증명서를 발급할 책임이 있다.

근해 항해(Short Sea Shipping): 본 연구 목적으로, 영국과 대륙/아일랜드 사이를 운항하는 선박에 적용되는 용어이다.

훈련자격인증 및 당직기준에 관한 국제협약(Standards of Training Certification & Watchkeeping Convention, STCW 95): 제목에 규정된 사항을 위한 국제조약. 1995년 개정판(STCW 95)의 경우, 구체적인 해양기술 관련 통일된 국제표준을 정하고; 해운회사의 경우, 선원들이 해당 기준을 충족하고, 선박업무를 숙지하도록 하였다. 또한, 각국 정부는 개정된 협약의 준수를 IMO에 보고하도록 되어있다.

해양 교육 지원(Support for Maritime Training, SMaT): 영국의 경제 및 전략적 요구사항을 위하고, 영국의 해양 전문가들의 충분한 공급을 촉진하기 위한, 상선교육에 대한 정부의 재정 지원 정책.

T

톤세(Tonnage Tax): 선주에 대한 인센티브로 많은 국가에서 제공하는 법인세 (또는 이에 상응하는 세금) 계산의 대안. 회계상의 이익이 아닌, 선박의 크기와 운항 선박 수를 기초로 계산한다. 구체적 내용은 특정 국가의 조세 정책에 의거 달라진다.

선내 교육장소(Training Berth): 승인된 교육 프로그램의 해양 훈련을 수용하기에 적합한 선내 교육 장소.

환적(Transhipping): 재 선적 또는 재수출을 위하여, 화물을 이송되는 과정. 화물이 선박에서 도로, 기차, 트럭 등 육로로 또는 다른 선박으로 이동하는 경우에 적용한다.

U

영국의 해외 자치령(UK Overseas Territories, OT): 영국의 관할권과 주권 아래 있는 지역을 지칭하는 용어. 영국의 영토에는 해당하지 않는다. 다음 14개 영국 해외 자치령이 있다:

영국령 인도양 지역, 지브롤터, 버뮤다, 포클랜드 제도, 사우스 조지아 및 사우스 샌드위치 제도, 영국령 남극 지역, 세인트 헬레나 및 부속령 (Ascension 및 Tristan da Cunha), 몬트세라트, 영국령 버진 아일랜드, 케이맨 제도, 터크스 및 케이커스 제도, 앵귤라, 핏케언그룹 제도 및 키프로스의 주권 기본 지역이 여기에 해당한다.

영국 선박 등록부(United Kingdom Ship Register, UKSR): 영국 국기를 달고 항해하는 모든 상선의 기록을 보유하고 있는 선박 등록부. 현재 해양 및 해안 경비대(MCA)가 관리하고 있다.

부록 A: 해양분야의 규모 추정

해양분야의 정의

A.1 maritime and marine 분야의 경우, 초기에는 다음의 표준산업분류 (SIC2008)를 사용하여 측정하였다:

해양 - 해운(Maritime - Shipping)

50 해상 운송
77.34 해상 운송장비 임대 및 리스

해양 - 항만(Maritime - Ports)

52.22 해상운송의 부수 서비스 활동
52.24/1 해상운송 화물 처리
52.10/1 해상운송 상품 또는 승객 수하물 보관, 하역 및 적재작업

해양(Marine)

30.1, 33.15 조선 및 수리조선
42.91 항만 및 마리나(선착장) 건설

A.2 SICs(표준산업분류)를 사용하여 해양 비즈니스 서비스를 파악할 수 없으므로, 옥스퍼드 경제 보고서 "영국 해양 서비스 분야의 경제적 영향": 비즈니스 서비스 (2013-2015) 추정치를 참고하였다.

A.3 이 정의들이 해양부문을 얼마나 잘 나타내는 지와 관련하여 논의 후, 우리는 또한 영국 레저, 슈퍼 요트 및 소형 상업적 해양 산업: 핵심 성과 지표 2012/13 (영국 해양 연맹)의 해양레저 활동을 추가하였다. 여기에는 다음이 포함된다:

- 보트용 전자장비, 갑판 장비, 리깅, 엔진, 시스템 및 기타 장비 제조
- 보트 및 보트용 전자장비, 갑판 장비, 리깅, 엔진, 시스템 및 기타 장비 유통
- 신규 및 중고 선박 딜러 및 브로커
- 소규모 여객선 용선 및 대여 (SIC 77.34에 포함된 상선 임대 계약에 포함되지 않는 것이다)

- 수상 스포츠 대여 및 보관
- 선착장 및 계류시설 (SIC (50)의 화물 및 여객 수송에 포함되지 않는 것이다)

A.4 보트 제조, 수리, 서비스 및 설치의 경우, SIC 30.1 및 33.15에 포함되어 있으므로, 포함하지 않았다. '기타 고객 서비스'는 무엇을 의미하는지 분명하지 않으므로 포함하지 않았다. 비즈니스 서비스는 옥스퍼드 경제 정의에 포함될 가능성이 있으므로 제외하였다. 항해 학교 및 교육은 해양훈련에 해당하는 카테고리를 파악할 수 없으므로 포함하지 않았다.

경제에 대한 기여도 (2012)

- A.5 해운, 항만 및 해양분야의 경우, 위 분야 관련 통계청 투입-산출 공급 및 사용표의 실제 GVA(부가가치)를 계산하기 위하여, 통계청의 연간 업체조사의 대략적인 GVA(부가가치)에 대한 구체적인 SIC 데이터를 사용하였다. 이 방법은 연간 업체조사 및 부가가치 (90)의 국민계정 측정 간의 비교에서 통계청이 권장한 방법이다.
- A.6 여기에, 옥스퍼드 경제 보고서에서 발췌한 해양 비즈니스 서비스 2011 년 및 2013 년 추정치의 중간 수치를 추가하였다.
- A.7 선택된 해양레저 활동의 매출은 합산되어, 총 매출액 비율이 계산되었다. 이 비율은 그 후 해양레저의 경제적 기여도를 추정하기 위해 BMF 보고서에서 제시된 총 GVA(부가가치)에 적용되었다.

영국 해양 분야에 대한 GVA(부가가치) 추정치 요약 (2012)

GVA 추정치에 포함되는 SICs (산업분류)	설명	단위:백만 파운드
운송		5,618
50	해상 운송	5,501
77.34	해상 장비 임대 및 리스	117
항만		1,380
52.22	해상운송의 부수 서비스 활동	1,288
52.24/1	해상운송 화물 처리	55
52.10/1	해상운송 상품 또는 승객의 수하물 보관, 하역 및 적재작업	37
해양 비즈니스 서비스 1		1,550
총 해양(maritime)		8,548
총 해양(marine)		2,543
30.1,33,15	조선 및 수리	1,793
42.91	항만 및 마리나(선착장) 건설	254
-	마린 레저2	495
총 해양 부분 (해양 부분 포함)		11,091

출처: 투입-산출 공급 및 사용표의 통계청 부가가치에 대한 교통부 분석

1. 영국 해양 서비스 분야 경제적 영향, 옥스포드 경제, 2013 년 및 2015 년
2. 영국 레저, 슈퍼 요트 및 소형 상업 해양 산업: 핵심 성과 지표 2012/13 (영국 해양 연맹) 에서 발췌한 부분의 교통부 추정치

고용 (2012)

A.8 영국의 고용 데이터는 선택된 SICs에 대한 통계청 비즈니스 등록 및 고용 조사의 데이터를 사용하여 편집되었다. 여기에, 옥스포드 경제 보고서에서 발췌한 영국 해양 비즈니스 서비스 2011 년 및 2013 년 추정치 중간 수치를 추가했다. 마지막으로, 영국 해양 레저 분야에서 선정된 분야에 대한 정규직 수는 BMF 보고서에서 합산되어, 이 합계에 추가되었다.

영국 해양 분야 일자리 추정치 요약 (2012)

업종 (SIC)	고용 인원
해운	17,300
항만	26,500
비즈니스 서비스 1	10,200
해양(Maritime)	54,000
해양(Marine)	43,600
해야 레저 2	15,200
총해양	112,800

출처: 비즈니스 등록 및 고용 조사 (통계청)

1. 영국 해양 서비스 분야의 경제적 영향, 옥스포드 경제, 2013 년 및 2015 년
2. 영국 레저, 슈퍼 요트 및 소형 상업 해양 산업: 핵심 성과 지표 2012/13 (영국 해양 연맹) 정규직 수에서 발췌한 부분의 교통부 추정치

업체 수 (2012)

- A.9 업체 수 (6,600)는 선택된 SICs에 대해 NOMIS 다운로드 통계청 업체 수 데이터를 이용하여 편집하였다. 옥스포드 경제의 경우, 해양 비즈니스 서비스 부문의 업체 수를 추정하지 않으므로, 본 추정치에서 제외했다. 우리는 본 추정치가 해양업체 전체 수를 과소평가할 가능성이 있음을 인정한다. 해양 레저 분야의 GVA(부가가치) 비율이 BMF 비즈니스 추정치에 적용되어, 항만, 운송 및 해양 추정치에 추가되었다.

한계

- A.10 해양 레저와 항만, 운송, 해양 비즈니스 서비스 및 해양 추정치 사이에 일부 이중 계산 요소가 있을 수 있다 하지만, 우리는 이것을 줄이기 위해 노력했다.. BRES 고용 수치는 UK가 아닌 GB 를 기준하였으며, 따라서, 해당 분야에 대한 경제적 기여도를 과소평가 했을 수도 있다.

부록서 B: 연구의 개요

목적

B.1 영국 해양 분야의 포괄적인 연구:

- a. 글로벌 시장에서 개별 분야의 경쟁력 평가
- b. 도전과 기회를 검토하고, 적절한 경우 추가 성장 요인과 장애 요인 파악
- c. 해당 분야의 국제 경쟁력을 향상시키도록 정부와 업계에 권고.

범위

B.2 본 연구의 범위는 다음과 같다:

- 다음을 기본 주제로 하여, 영국 해양 분야와 관련된 개요를 검토한다:
 - 선박 금융, 소유 및 운영
 - 해양 비즈니스 서비스 제공
 - 해양 교육, 기능, 연구 및 기술
 - 선박 등록을 포함한 해양 활동 관련 정부의 행정
 - 해양 부문에 영향을 미치는 정부 규제 및 정책 활동
 - 해양 제조 및 엔지니어링
- 기타 요소들 예를 들어, 성장에 기여하는 항만 분야 역시 검토된다.
- 다양한 자료에 기초하여, 다음을 확인한다:
 - 영국이 경쟁력이 있는 사례에서 배우는 교훈
 - 잠재적인 추가 성장 요인 및 저해 요인
 - 정부와 업계가 영국을 더 나은 해양 산업 및 세계 해양 중심지로 추진할 수 있는 방안

- 국제적 해양사업을 유치하고 성공한 다른 나라와 비교한 세계 시장에서의 영국 해양 분야의 위치를 충분히 검토한다.
- 영국의 다른 산업의 경쟁력을 높이고, 경제에 기여하는 해양 분야의 역할을 검토한다.
- 위임 정부(Devolved Administrations)와 긴밀하게 협력하는 등 영국의 폭넓은 시각을 검토한다.
- 영국 선박 등록의 중복을 방지하는 등 현대화를 위해 해양 및 해안 경비대(MCA) 내의 기존 작업을 적절히 검토한다.
- 충분한 정보와 균형 잡힌 시각을 위해, 해양 및 비즈니스 전체 이해 관계자와 공개적으로 교류하고, 의견을 구한다.
- 권고사항이 정부의 경제 전략에 부합하고, 재정 중립적이 되도록 한다.
- 권고를 할 경우, 영국이 국내 또는 국제적으로 취할 수 있는 해양부문 온실가스 배출 해결 방안을 검토하지만, 동시에 국제 경쟁력을 감안한다.

타이밍 및 최종 보고서

B.3 최종 보고서는 2015년 여름에 정부에 제출되며, 다음을 포함한다:

- 해양 분야 내 영국의 서브 섹터들의 경쟁력 평가
- 앞으로의 도전과 기회 검토
- 성장에 가장 관련이 있는 요인들; 주요 요인 및 장애 요인에 대한 설명
- 영국의 해양부문의 미래 성과를 개선하기 위한 권고
- 정부와 업계가 공동으로 영국을 해양사업의 개방된, 더 나은 위치로 추진하는 방법에 대한 권고
- 미래에 대한 성과의 지속적인 평가가 가능하도록 권고
- 해양 분야가 영국 다른 경제부분의 경쟁력 지원 역할을 할 수 있는 방법 검토.

프로세스

B.4 본 연구는 다음 단계를 포함한다:

- 1 단계: 자료 수집 단계. 업계에 자료 요청, 연구, 문헌 검토와 이해 관계자들과의 직접 교류를 포함한다.
- 2 단계: 주요 이슈 및 장애요인의 검토 및 우선 순위화.
- 3 단계: 정책 권고 및/또는 솔루션 파악 및 개발.

관리 및 자원 지원

B.5 교통부 장관인, John Hayes 의원이 제프리 에반스씨를 본 연구 책임자(의장)로 임명했다. 교통부 사무국이 의장을 지원한다. 검토 안건은 전 해양 분야에서 파견된 회원들과 함께, 마이클 파커씨가 이끄는 업계 자문 그룹을 통해 전달된다. 동 그룹은 1차 회의에서 본 연구 개요(terms of reference)에 동의했다.

부속서 C: 영국 정부 내의 해양 분야 담당기관

정부 기능	담당 부서/기관
보안 정책 및 규정 준수	DfT (교통부)
정책 개발	DfT
환경기준 및 규제	DfT and MCA(교통부; 및 해양 및 연안경비대)
영국 선박 등록 관리	MCA (해양 및 연안경비대)
연안 경비대	MCA
수색 및 구조	MCA
항만국 통제 (PSC)	MCA
조사 및 검사	MCA
교육 및 SMarT 재정지원 관리	MCA
(항만 해양 안전 기준 포함) 안전 규제	MCA
선원 자격 인증	MCA
국제 연합(EU) / IMO 및 국제 노동기구 (ILO) 협상	MCA
기술 표준 정책 개발	MCA
SoSRep 및 카운터 오염	MCA
보안 준수	MCA
난파선 수신 업무	MCA
해양 법규의 위반 조사 및 기소	MCA
봉사활동 및 교육 캠페인	MCA
선원의 건강, 안전 및 의료 인증	MCA
(지도 및 측량 포함) 수로 측량	MCA
사고 조사	MAIB (해양사고 조사국)

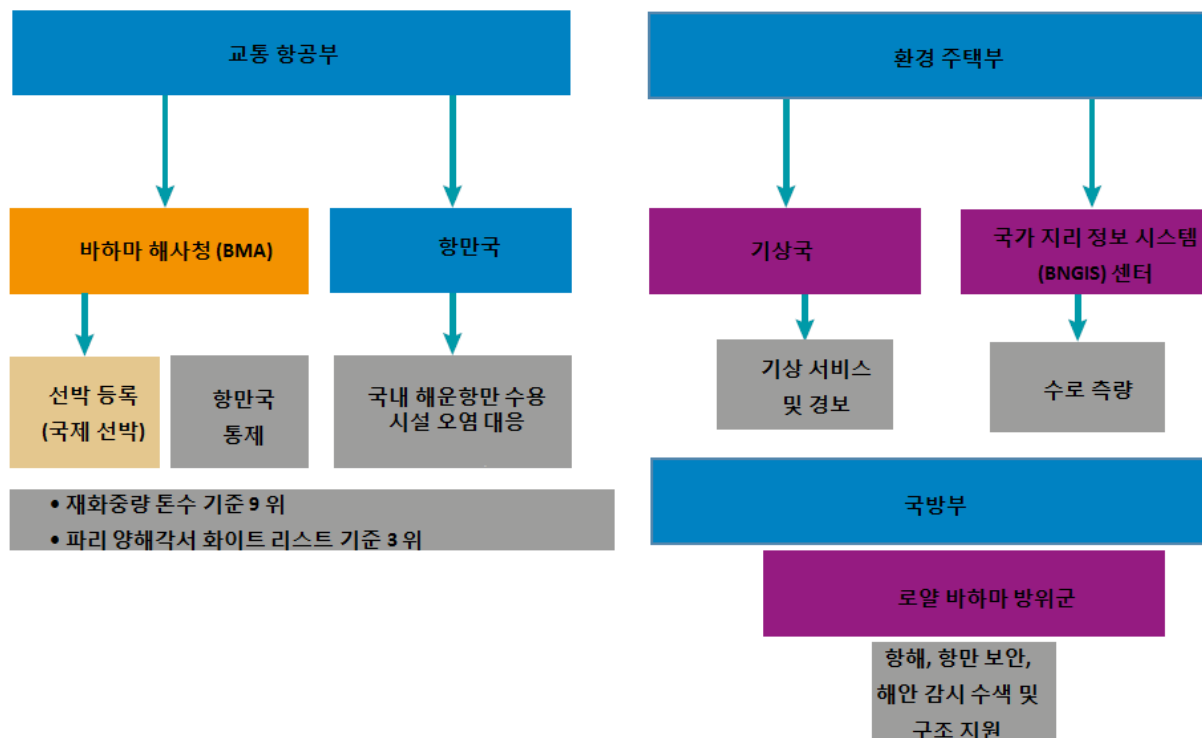
정부 기능	책임 부서/기관
항해 보조기구 제공	GLA(일반 등대청)
국방 수로 지도 작성 및 측량	Hydrographic Agency(수로국)
교육과 기술 (견습생)	BIS(상무부)
해양 기술	BIS
해양 제조 및 엔지니어링	BIS
해양 비즈니스 서비스	BIS
보건 및 안전 정책	HSE (보건안전 위원회)
선박 설계 및 항만의 안전보건	HSE (보건안전 위원회)
통세	HMRC(영국 국세관세청)
해양 부문	DECC(에너지기후부)
수산 정책	Defra(환경수산업부)
영국의 낚시 규제 및 라이선스	MMO(해양관리기구)
이민 정책	Home Office(내무성)
섹션 5, 총기 라이선스관련 해양 보안업체 허가	Home Office(내무성)
황실 보호령과의 관계	MoJ(법무부)
제재	Cabinet Office(국무조정실)
제재	HMT(재무부)
사이버 보안	NCA(국가범죄국)
난파선 현장 보호	DCMS(문화언론체육부)
해양 기금 제공	(자연 환경 연구위원회)

- 해양 이사회 (MD), 교통부(DfT) – 정부 부처
- 해양 및 해안 경비대(MCA) – 교통부 행정기관
- 해양 사고 조사국 (MAIB) – 교통부 내의 독립청
- 일반 등대청 (GLAS) – 교통부 외부 행정기관
- 수로 사무국 (HO) – 국방부의 기금 지원
- 안전보건 위원회 (HSE) – DWP(노동연금부)의 외부 행정 기관

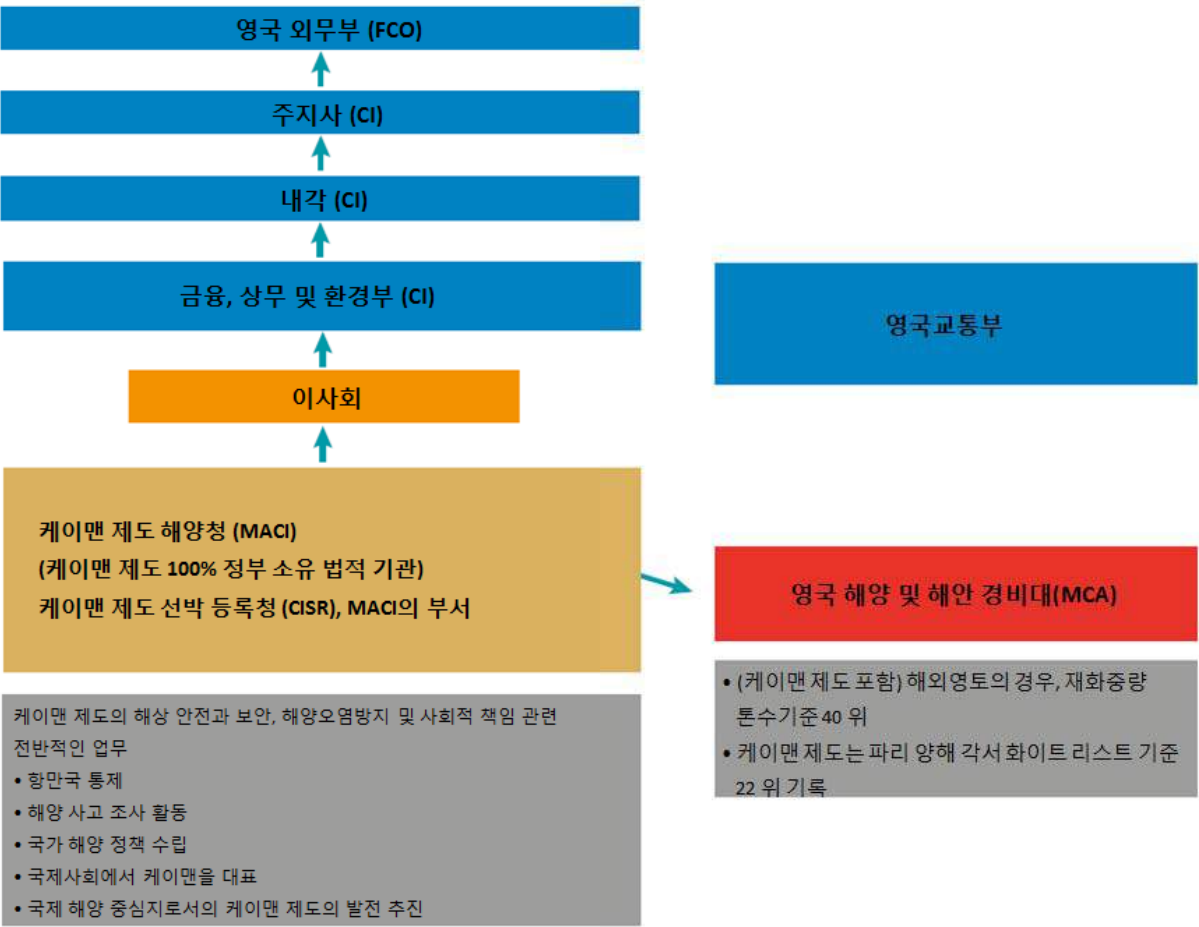
- 상무부 (BIS) – 정부 부처
- 에너지기후부 (DECC) – 정부 부처
- 내무성 (HO) – 정부 부처
- 환경수산업부 (DEFRA) – 정부 부처
- 영국국세관세청 (HMRC) – 재무부의 외부 행정기관
- 해양관리기구 (MMO) – 환경수산업부의 외부 행정기관
- 국가범죄국 (NCA) – 내부부의 외부 행정부서

부록서 D: 해양 행정 지도

바하마 (Bahamas)



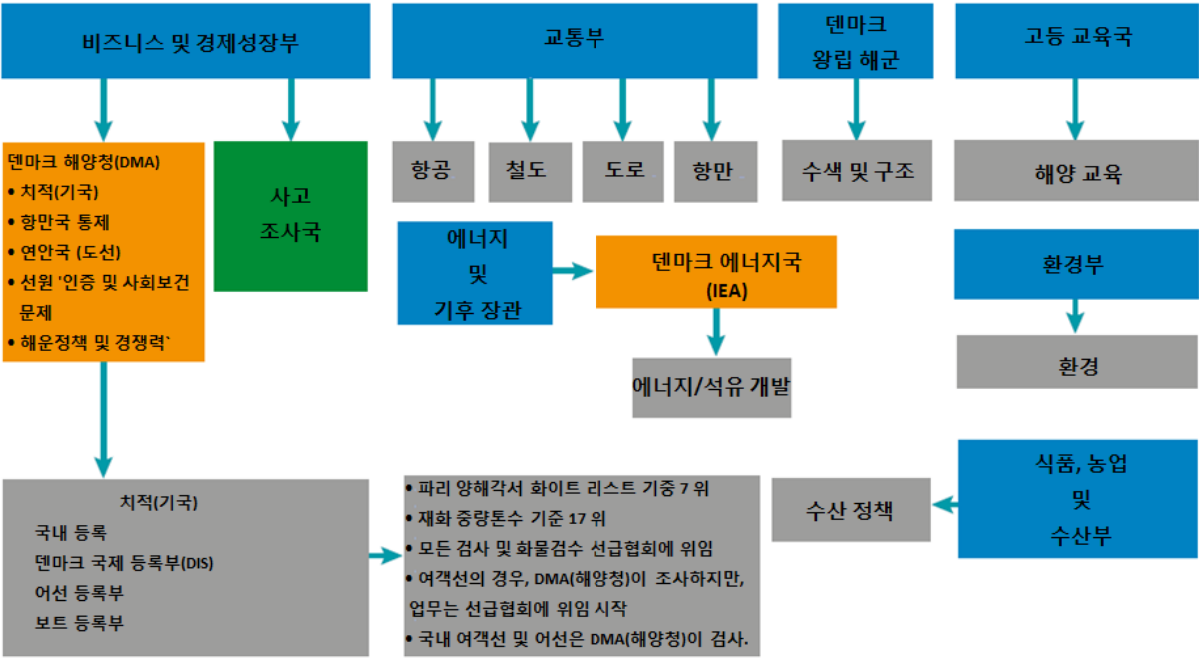
케이맨 제도 (Cayman Island)



키프로스 (Cyprus)



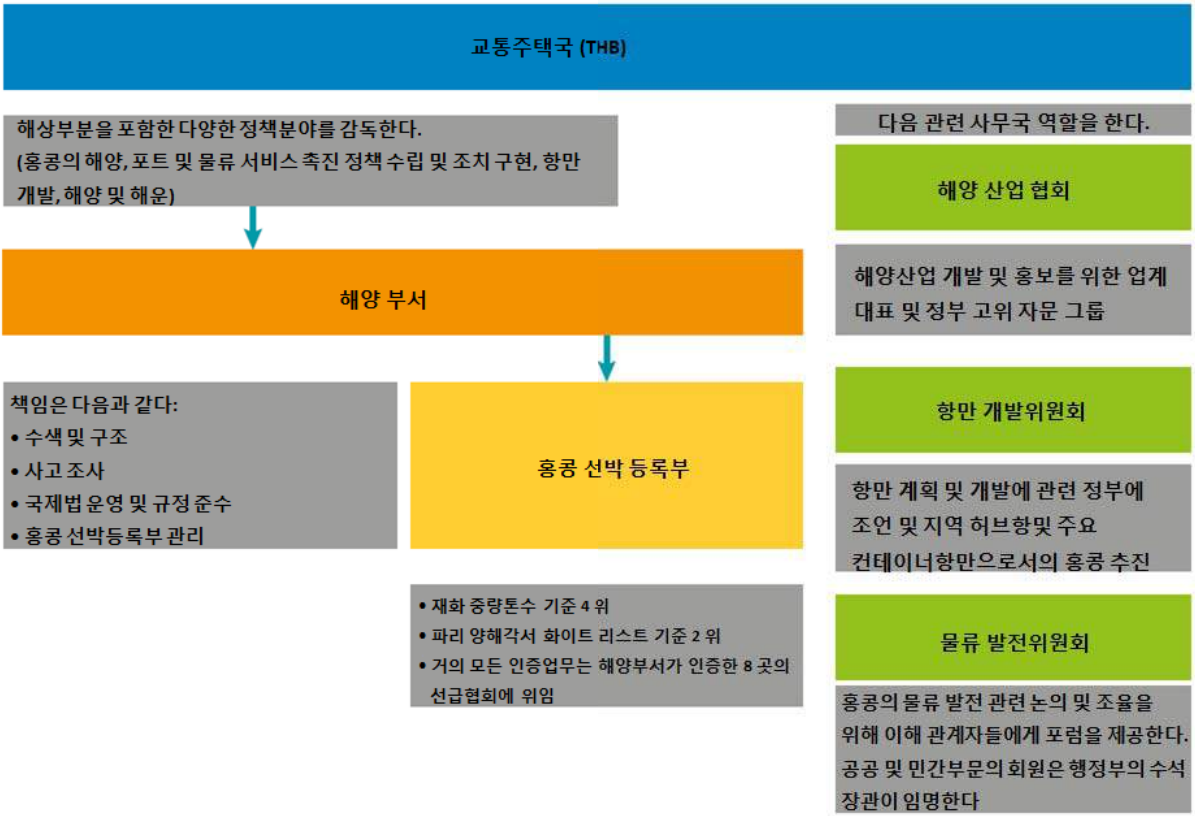
덴마크 (Denmark)



프랑스 (France)



홍콩 (Hong Kong)

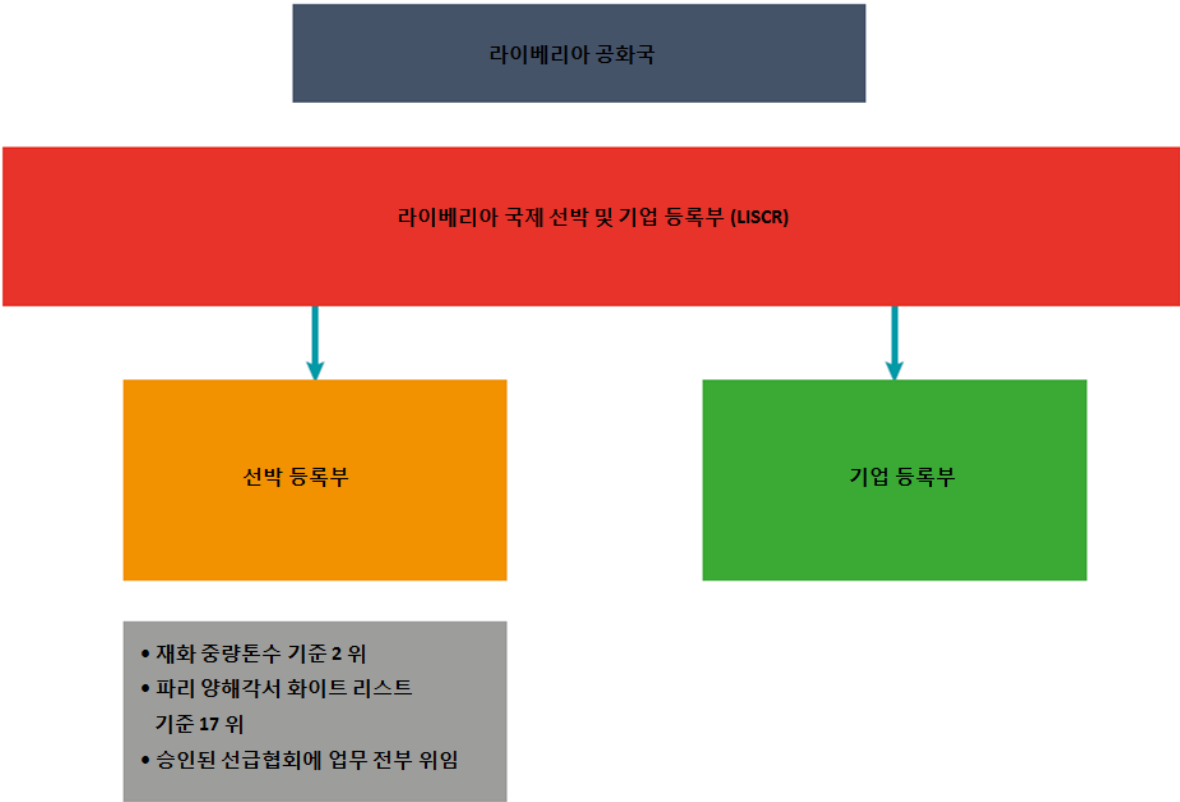


맨섬 (Isle of Man)



- The Isle of Man은 재화 증량통수 기준 12 위 기록
- The Isle of Man은 파리 양해각서 화이트 리스트 기준 6 위 기록
- 대부분 자체 검정원을 활용하지만, 글로벌 입지를 유지하기 위해 전 세계 주요 지역의 경우, REG registers와 독점적으로 검정 계약 서비스 활용

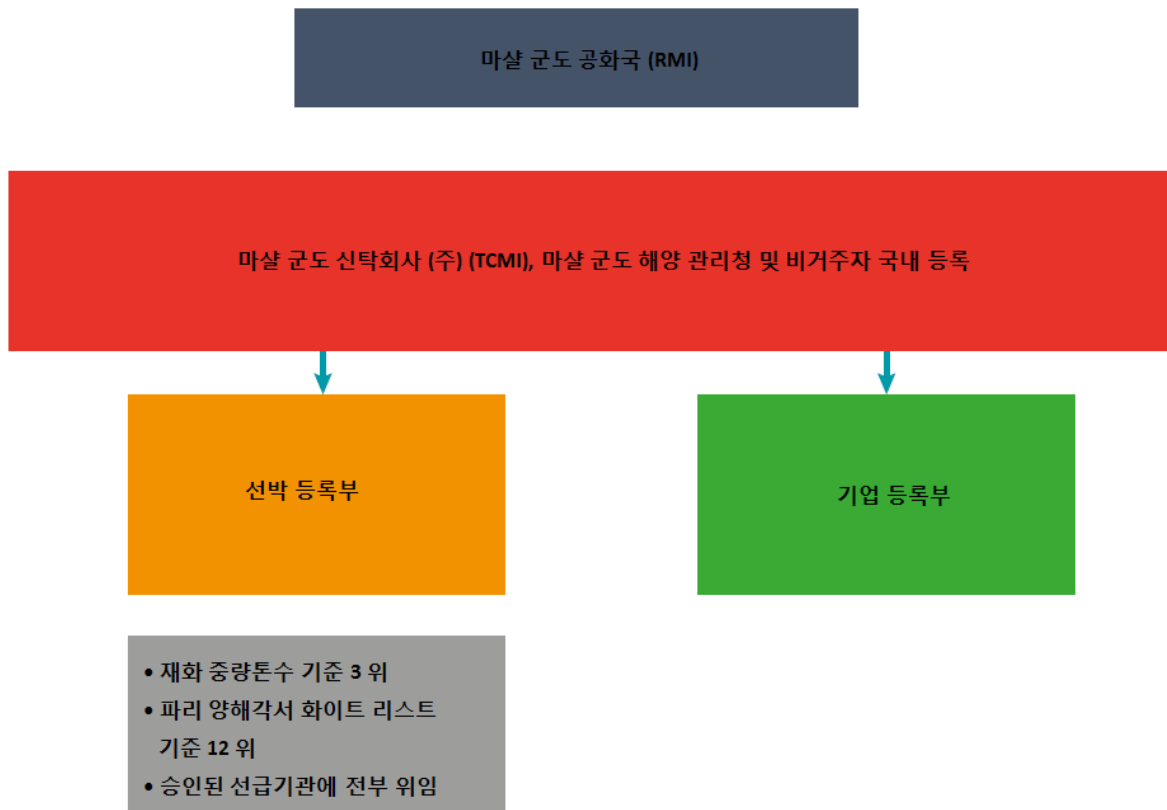
라이베리아 (Liberia)



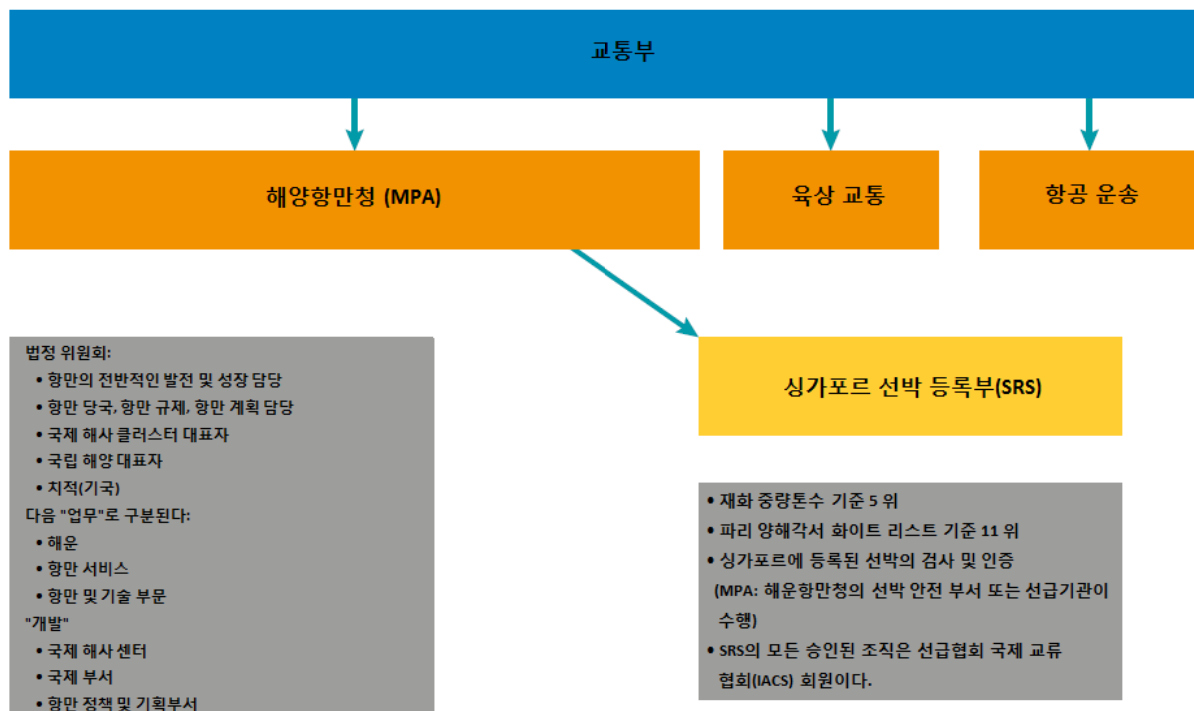
몰타 (Malta)



마셜 군도 (Marshall Islands)



싱가폴 (Singapore)



영국 (United Kingdom)

