
세계일류 해양수도를 향한 부산의 강점과 약점

- Menon Economics의 보고서를 중심으로 -

2021. 4. 22.

금융연구실 김진건



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center

세계일류 해양수도를 향한 부산의 강점과 약점

- Menon Economics의 보고서를 중심으로 -

2021. 4. / 부산국제금융진흥원 금융연구실

A Menon Economics가 분석한 세계 주요 해양수도 평가의 주요내용 정리 및 시사점
→ 부산 : 10위, 2017년(13위) 대비 2019년(10위)로 3계단 큰 폭 상승

1. 개요

- 연구명: The Leading Maritime Capitals(LMC) of The World 2019
- 발표시기: 격년제 발표(※해당연도의 4월경 발표, 2021년은 코로나 사태로 가을에 발표 예정)
- 발표기관: Menon Economics(해양산업분야 글로벌 컨설팅기업), DNV GL(노르웨이·독일 선급기관) 공동 발표
- 선정방법
 - 정량지표에 의거한 50개의 글로벌 해양도시 1차 선정
 - ※ 부산 8위, 서울 18위
 - ※ 정량지표 상위 15개 도시를 대상으로 2차로 정량지표 및 전문가 정성평가 진행
 - 정량지표 데이터 상세검증 및 전문가 정성평가를 종합하여 '글로벌 해양도시 Top 15' 선정
- 부산 평가결과
 - 조사대상 50개 주요 해양도시 중, 종합 10위
 - ※ (2015) 11위 → (2017) 13위 → (2019) 10위
 - 아시아/태평양 지역 해양도시 중, 종합 6위
 - ※ 아태지역 순위진입 도시: 싱가포르(1위), 홍콩(4위), 상하이(6위), 도쿄(8위), 두바이(9위)

2. 분석기준 및 주요평가 결과

- 분석지표 구성
 - (분석영역) 해양산업 경쟁력 분석을 위해 공공정책, 기업경쟁력, 클러스터의 역동성, 도시매력도 등 5가지 영역*을 선정하여, 세부지표 구성
 - * Jakobsen et al, 2003, Attracting the winners
 - (5대 분석지표) 해운중심지, 해양금융 및 법률서비스, 해양기술, 항만 및 물류, 도시의 매력도와 경쟁력
 - ※ 증빙자료 확보 등 정량평가가 어려운 영역에 대해서는 전문가의 정성평가 실시

- 세계 선도 해양수도 Top5 도시 선정
 - (종합평가결과) '싱가포르-함부르크-로테르담-홍콩-런던' 순
 - ※ 세부지표별 순위는 상이하며, 아태지역에서는 싱가포르와 홍콩이 포함됨
 - ※ 별첨 <그림 2> 참조

RANK	SHIPPING	FINANCE AND LAW	MARITIME TECHNOLOGY	PORTS AND LOGISTICS	ATTRACTIVENESS AND COMPETITIVENESS	OVERALL RANK
1	SINGAPORE	LONDON	OSLO	SINGAPORE	SINGAPORE	SINGAPORE
2	ATHENS	NEW YORK	LONDON	ROTTERDAM	COPENHAGEN	HAMBURG
3	HAMBURG	OSLO	HAMBURG	HONG KONG	LONDON	ROTTERDAM
4	HONG KONG	HONG KONG	BUSAN	SHANGHAI	ROTTERDAM	HONG KONG
5	SHANGHAI	SINGAPORE	TOKYO	HAMBURG	HAMBURG	LONDON

자료 : Menon Economics (2019). Leading Maritime Capitals of the World 2019.

<그림 1> 2019년 세계 선도 해양수도 평가 순위

- (종합평가 주요현황) 싱가포르가 정량 / 정성지표 모두 1위로 평가됨
 - ※ '15년부터 '19년까지 3회 연속 1위로 평가
- 상위 15개 도시 중, 유럽 7개, 아시아 6개, 북미 2개의 분포를 나타냄
- 부산의 평가결과
 - (종합평가결과) 10위 (※정량지표: 8위, 정성지표: 14위)
 - (상위평가 부문) 해양기술, 항만 및 물류
 - (하위평가 부문) 해운중심지, 해양 법률, 도시의 매력도 및 경쟁력

3. 영역별 해양수도 경쟁력 분석

가. 해운중심지 (Shipping Centers)

- (평가지표) 정량지표 4개*와 정성지표 3개**로 구성
 - * ①도시에서 관리하는 선단 CGT 규모(Clarkson), ②도시 등록 선주가 통제하는 선단의 CGT규모 (Clarkson), ③도시의 선단 가치(Clarkson & WFM), ④5척 이상 선박 가진 도시내 해운기업수(Clarkson)
 - ** ①Leading shipping center, ②Attractiveness for headquarter, ③Attractiveness for operation units
 - ※ 선복량, 선대의 가치, 해운기업의 수 등을 중심으로 한 정량평가와 선도적 해운중심지, 본사 입지 매력도 등에 대한 정성평가를 근거로 이루어지고 있음
- (평가순위) 싱가포르 1위, 아테네 2위, 함부르크 3위, 홍콩 4위, 상하이 5위
 - ※ 싱가포르가 객관적 지표로는 2위이나 주관적 지표에서 1위를 차지하며 종합 1위
 - ※ 붙임 <그림 3> 참조

- (그리스 아테네) 해운산업의 국제경쟁력이 가장 높은 국가인 그리스의 아테네가 해운부문에서 2위의 입지를 굳히고 있음(정량지표 1위, 정성지표 3위)
 - ※ 아테네는 선대나 해운기업 집적도에서 수위로 조사되고 있으며, 아테네에 이어 함부르크, 홍콩, 상해 등이 뒤를 잇고 있음

<부산의 현황분석>

- 부산의 해운부문 순위는 13위로, 정량지표에서 해운기업 수가 2015년 4위→2017년 15위→2019년 14위로 큰 폭 하락한 데 주로 기인
 - 글로벌 금융위기로 인한 용선료의 급격한 하락으로, 미리 약정된 높은 용선료를 갚지 못한 한국 선사들(대한해운, STX팬오션, 2016년 한진해운 파산)이 연쇄적으로 도산한 것이 주된 요인으로 분석
- 한국의 해운기업 본사는 대부분 서울에 소재하고 있으며 부산에 본사를 둔 해운기업의 수가 절대적으로 적은 것도 하나의 원인
 - 부산이 해운중심지 분야의 정량지표를 상승을 위해서는 해운기업 본사의 부산 유치를 위한 다양한 인센티브 및 지원대책 마련이 필요

나. 해양금융 및 법률 (Maritime Finance and Law)

- (평가지표) 정량지표 8개*와 정성지표 1개**로 구성

* ①평가되는 도시의 법률전문가수(Who's who Legal), ②도시의 해양법률가수(World Shipping Register), ③보험료율(IUMI, ORBIS), ④Mandated loans(Dealogic data top 10 Bookrunner/MLA for 2018), ⑤Shipping banks portfolio(Petrofin Bank Rearch), ⑥도시의 주식시장에 등록된 해양기업 소유자 상장회사 수(해운기업의 상장기업 수, ORBIS), ⑦도시의 주식시장에 등록된 해양기업 시가총액(ORBIS), ⑧기업공개, 회사채 발행 및 유상증자부문(Clarkson)

** ①Leading financial center

- ※ 법률전문가수, 해양법률가수, 해운기업의 상장기업 수 등을 중심으로 한 정량평가와 선도적 금융중심지에 대한 정성평가를 근거로 이루어지고 있음
- (평가순위) 런던 1위, 뉴욕 2위, 오슬로 3위, 홍콩 4위, 싱가포르 5위
 - ※ 런던은 국제금융도시의 명성과, 해상보험과 해양관련 분쟁시 영국법이 준거 법률인 점 등의 영향
 - ※ 붙임 <그림 4> 참조
- (뉴욕) 정량지표 평가 1위인 이유는 뉴욕증권거래소 상장 해운기업 수가 많고, 해운기업의 신규공모주발행, 회사채 발행, 유상증자 등이 활발한 것 등이 원인

<부산의 현황분석>

- 해양금융 및 법률 부문에서 부산은 13위로 개선할 점이 많음
- 정량평가 세부평가지표에서 해운기업의 상장기업 수(6위), 시가총액(6위), 회사채 발행 및 유상증자(7위) 기록
 - 경쟁국가에 비해서 상대적으로 좋은 평가를 받는 이유는 직접금융 시장인 한국거래소의 본사가 부산에 있기 때문임

다. 해양기술(Maritime Technology)

- (평가지표) 정량지표 5개*와 정성지표 4개**로 구성

* ①조선소(CGT, Clarkson), ②분류된 선단(Clarkson), ③조선소에서 건조중인 배들의 시장가치(Clarkson & ORBIS), ④해양기업의 특허권 수(ORBIS/Bureau van Dijk), ⑤도시의 해양교육기관수(World Shipping Register)

** ①Leading technology center, ②Digital services, ③Leading R&D educational center, ④Environmentally sustainable technologies

※ 조선소, 해양기업의 특허권 수, 해양교육기관 수 등을 중심으로 한 정량평가와 선도적 해양기술중심지 등에 대한 정성평가를 근거로 이루어지고 있음

- (평가순위) 오슬로 1위, 런던 2위, 함부르크 3위, 부산 4위, 도쿄 5위

※ 노르웨이 오슬로는 세계적인 해양R&D기업중의 하나인 DNV-GL을 보유하고 있고, 다수의 연구 관련 기관이 집적되어 있기 때문임

※ 붙임 <그림 5> 참조

- (런던) 이 부분에서 2위를 보이고 있는 것은 권위 있는 해양교육기관과 로이드선급을 보유하고 있기 때문임

<부산의 현황분석>

- 해양기술 영역에서 부산은 객관적인 지표로는 1위를 보이고 있으나, 전문가 집단 의 판단에서 9위로 평가되어 종합순위 세계 4위로 다소 떨어진 것으로 분석됨
 - 부산 인근에 울산(현대중공업), 경남 거제(대우조선해양, 삼성중공업) 등 대형 조선소가 근접해 있어 대형 선박건조가 이루어지고 있고, 조선해양산업의 본사 등이 입지하며 ‘대우조선해양(부산 실적으로 집계된 특허 수의 80% 차지)’ 등이 해양 관련 특허 등을 많이 보유함
- 전문가 정성평가의 순위를 높이기 위해서는 ‘친환경’, ‘항만과 도시의 상생’ 등 지속 가능한 해양기술을 바탕으로 스마트항만 신속한 구축이 필요함
 - 전세계 해운물류 선진국들이 스마트 항만을 구축 중이며, 이미 네덜란드 로테르담항, 미국 롱비치항, 중국 상하이항 등은 완전자동화 터미널 구축했고, 독일 함부르크항, 싱가포르항은 IoT 데이터 실시간 공유 플랫폼 등 디지털기술을 도입한 스마트항만으로 전환 중
 - 부산신항의 완전자동화는 실행되지 않았고, 해운-항만-내륙 운송 간 정보도 연계되어 있지 않고, 터미널 운영사와 항만당국, 관세당국간의 정보도 100% 공유되고 있지 않음, 또한 터미널들이 별도의 부두운영회사(TOC)로 운영되고 있어 터미널 간 정보도 공유되지 않음

라. 항만물류서비스(Port & Logistics)

- (평가지표) 정량지표 4개*와 정성지표 1개**로 구성

* ①도시 항만의 처리 TUD규모(Lloyd's Top 100 Ports 2018) ②도시 항만의 총화물량(The American Association of Port Authorities), ③항만 운영자 처리 TUD 규모(Drewry), ④항만 인프라의 질(Magabond / World Bank)

** ①항만 물류서비스(도시가 항만물류서비스 최고 공급처인지)에 대한 질문응답

※ 항만의 처리 TUD규모, 총화물량, 항만 인프라의 질 등을 중심으로 한 정량평가와 선도적 항만 물류서비스 등에 대한 정성평가를 근거로 이루어지고 있음

- (평가순위) 싱가포르 1위, 로테르담 2위, 홍콩 3위, 상하이 4위, 함부르크 5위
 - ※ 싱가포르가 1위를 기록하고 있는 것은 국제경쟁력을 확보한 PSA사가 있고, 컨테이너 화물 처리량이 세계 3위이기 때문임
 - ※ 붙임 <그림 6> 참조
- (로테르담) 물동량 처리능력에서 광저우를 능가하고, 유럽의 최대 항만이며 세계 3위의 항만 운영자로 인정받기 때문임

<부산의 현황분석>

- 항만물류서비스 영역에서 부산은 객관적인 지표로는 7위, 전문가 집단의 판단에서 9위로 평가되어 종합순위 세계 7위로 분석됨
- 객관적인 지표 중 부산항은 컨테이너 화물처리 규모에서 4위, 총화물량 면에서는 세계 1위인데 반해, 항만 인프라의 질적인 측면(29위) 등에서는 개선 필요
- 객관적인 지표(7위)에 비해 전문가들이 평가한 주관적 지표(9위)는 상대적으로 열위에 있는 것으로 보완이 필요함

마. 도시의 매력도 및 경쟁력

- (평가지표) 정량지표 4개*와 정성지표 6개**로 구성

* ①사업수행 용이성(World Bank), ②공공부패지수(Transparency International), ③기업가 정신(Global Entrepreneurship Index), ④세관절차부담(Macrobond/World Bank)

** ①도시가 기업본사 입지로 최고인지에 대한 질문응답, ②도시가 기업운영본부 입지에 최고인지에 대한 질문응답, ③도시가 기업의 연구개발본부 입지에 최고인지에 대한 질문응답, ④도시지역이 국제해운, 설비, 조선, 법률, 기술서비스의 원스톱 서비스가 제공되는 해양서비스 완성체인지에 대한 질문응답, ⑤도시가 해양활동들이 혁신적이고 기업가적 센터인지에 대한 질문응답, ⑥도시가 해양산업의 디지털 전환에 최강 역량과 최고 포지션인지에 대한 질문응답

- ※ 사업수행 용이성, 공공부패지수, 기업가정신 등을 중심으로 한 정량평가와 기업의 본사 재배치 시 선택할 때의 선호도 등에 대한 정성평가를 근거로 이루어지고 있음
- ※ 해양산업의 혁신 정도와 기업가 정신의 역동성, 각 도시가 해양산업과 관련한 디지털화에 대응력 등이 평가되고 있음

- (평가순위) 싱가포르 1위, 코펜하겐 2위, 런던 3위, 로테르담 4위, 함부르크 5위
 - ※ 싱가포르는 가장 투명하고 부패가 없고, 기업 경영과 관련된 규제가 합리적이고 덜한 것으로 조사되었음
 - ※ 붙임 <그림 7> 참조

<부산의 현황분석>

- 도시의 매력도 및 경쟁력에서 기업하기의 용이성, 세관절차 등을 기준으로 평가하는 객관적 지표에서 18위, 정성적 평가 14위 평가되어 종합순위 세계 14위로 분석됨
- 객관적 지표 개선을 위해서는 규제완화, 창의적사고 및 기업가 정신을 발달시킬 수 있는 정책과 문화환경조성, 행정절차 간소화 등의 조치가 필요함

4. 시사점 및 부산의 국제경쟁력 강화방안

- 세계 선도 해양수도 10위 부산의 영역별 심화 분석

Busan	해운중심지	해양금융 및 법률	해양 기술	항만 및 물류 서비스	도시의 매력도 및 경쟁력	종합순위
객관적 지표의 순위	17위	15위	1위	7위	18위	8위
주관적 지표의 순위	15위	15위	9위	9위	17위	14위
영역별 객관적+주관적 지표의 순위	13위	13위	4위	7위	14위	10위

- 세계 해양수도들과 비교를 통해 부산의 현재 상황에서 장점과 단점을 분석하는 것은 동북아 해양수도 부산의 재도약을 위한 중요한 시사점을 제공함
- ※ 부산의 현황분석과 세계해양수도로써 위상 평가를 통해 미래 도시발전 방향과 세계 해양수도로써의 위상과 역량 강화방안을 모색

가. 해운중심지 부문 : 13위 (2015년 12위 → 2017년 14위 → 2019년 13위)

- 객관적 지표 중 ‘도시 등록 선주가 통제하는 선단의 CCT규모 28위’, ‘도시의 선단 가치 33위’, ‘5척 이상 선박 가진 도시 내 해운기업 수 14위’ 로 개선 필요
- 주요 해운기업의 본사의 입지가 서울에 집중되어있어 해운기업 본사의 부산유치 및 국가 차원의 해운기업 육성 노력 병행 필요

나. 해양금융 및 법률 부문 : 13위 (2015년 12위 → 2017년 15위 → 2019년 13위)

- (해양법률 부문) 객관적 지표 중 ‘평가되는 도시의 법률전문가수 40위’, ‘도시의 해양법률가수 48위’, ‘보험료율 23위’ 로 부산의 전체 지표를 크게 낮추고 있음
- ※ 금융, 해운통상분야 특성화 법학전문대학원인 부산대 및 국제상거래법 특성화 동아대 로스쿨을 통한 해양법률 관련 전문인력 양성에 지원이 병행되어야 함
- ※ 해사전문법원 부산 설립 재추진(타당성 및 추진전략 수립 용역 부산발전연구원, 2017)을 통해 해사법률, 해양금융, 해상보험 등 해양지식서비스 산업 전반 업그레이드 필요
- (해양금융 부문) 객관적 지표 중 ‘해운기업 상장기업 수 6위’, ‘해양기업 시가총액 6위’, ‘기업공개, 회사채 발행 및 유상증자부문 7위’ 에 위치함
- ※ 직접금융 자금조달 시장의 중추적 역할을 수행하는 한국거래소의 본사가 부산에 입지하여 해당 성과가 집계된 결과로 판단됨
- ※ 부산이 한국거래소, 한국해양진흥공사, 해양금융종합센터의 집적으로 인해 해양금융중

심지로 성장에 최소한의 기반이 마련된 것으로 분석됨

- 2018년 7월에 설립된 한국해양진흥공사가 부산에 본사를 두고 해운기업의 자금지원을 하고 있어 부산의 해양금융도시로서의 입지를 확보하는데 기여함
 - ※ 한국해양진흥공사의 자금지원 : 2020년 9월 말 누계 82개 기업에 대한 총지원금 6조 5,040억원, HMM지원금 4조 1,280억원, 81개 중소선사 지원금 2조 3,760억(출처: 2020 국정감사관련 한국해양진흥공사 내부자료)

다. 해양기술 부문 : 4위 (2015년 4위 → 2017년 3위 → 2019년 4위)

- 세계수준의 해양교육연구기관인 한국해양대학교와 국립부경대학교, 해양수산연구원, 수산과학원 등이 입지해 있음
 - ※ 2016년 해양관련 혁신도시 공공기관 이전 완료로 한국해양과학기술원(KIOST), 한국해양수산개발원(KMI), 국립해양조사원 등 세계수준의 해양연구개발 기관들이 입지한 점이 시너지 효과를 낸 것으로 판단됨
- 해양기술관련 분야에서 산·학·연·관 상호협력을 바탕으로 해양산업의 디지털 전환과, 해양첨단 기술 창업 등의 지속적 추진 필요
 - ※ 부산에 영도에 조성된 해양R&D 클러스터를 활용하여 부울경에 위치한 해양 관련 유관기업 및 산업계와 연계한 기술 창업을 활성화하는 접근이 필요할 것으로 판단됨
 - ※ '도시의 매력도 및 경쟁력' 부문에서 현재 낮게 평가받고 있는 '기업가 정신'이나 '해양분야 혁신' 등 정량 및 정성평가 세부항목에서 개선될 것으로 판단됨

라. 항만물류 부문 : 7위 (2015년 7위 → 2017년 7위 → 2019년 7위)

- 부산은 연간 컨테이너 처리 실적 세계 6위, 환적화물처리 세계 2위(국가물류통합정보센터, 2019년 기준)으로 객관적 지표에 특히 강점이 있음
 - ※ 항만 인프라의 질적 수준을 높이는 노력과 스마트 항만으로의 전환 시기를 앞당기는 노력을 통해 부족한 부분을 보완 필요함

마. 도시의 매력도 및 경쟁력 부문 : 14위 (2015년 10위 → 2017년 14위 → 2019년 14위)

- 부산은 도시의 매력도 및 경쟁력 분야에서는 세계 14위로 5가지 평가영역에서 순위가 가장 낮게 평가되고 있음
- 부산을 보다 매력적인 도시로 발전시키기 위해서는 여러 측면에서 질적·양적 개선을 위한 정책 지원과 노력이 필요
- 객관적 지표 중 '공공부패지수 30위', '기업가 정신 17위', '세관절차부담 32위' 로 개선 필요
 - ※ 공공 및 민간의 영역에서 청렴 및 공정 문화 확산, 갑질 관행의 개선 등의 노력 병행

- 도시의 매력도 및 경쟁력을 높이기 위해서는 안전하고 24시간 운영이 가능한 동남권 관문공항인 가덕도신공항 건설이 필수적이라 판단됨
- ※ 글로벌 물류거점 도약 및 국제협력 네트워크 확대를 위해서도 각 분야의 해양산업 연관 사업가나 전문가들이 부산으로 쉽게 접근할 수 있도록 국제공항 건설이 필요함

5. 평가결과 요약

평가영역	상대적 순위	상대적 열위	개선방안
해운중심지		13위	선주기업을 서울에서 부산으로 유치
해양금융 및 법률		13위	해양법률 전문인력을 집중 양성
해양기술	4위		산학연관 연계 협력을 통한 기술창업 생태계 구축
항만물류	7위		항만인프라 질적수준 향상, 스마트항만 전환
도시의 매력도 및 경쟁력		14위	인프라 개선, 24시간 공항, 청렴 및 공정 문화확산 노력 등

[붙임]

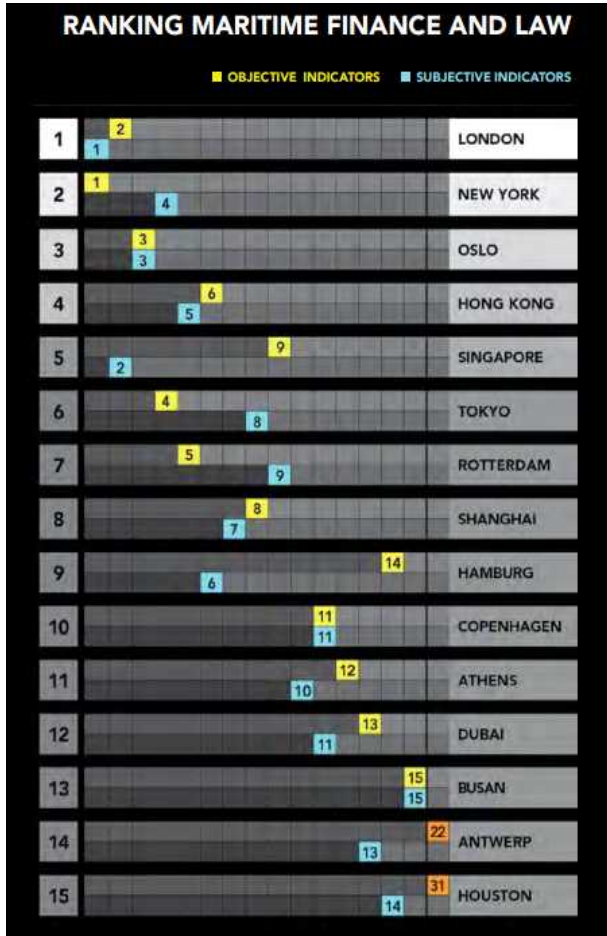
<그림 2> 글로벌 해양도시 Top 15선정



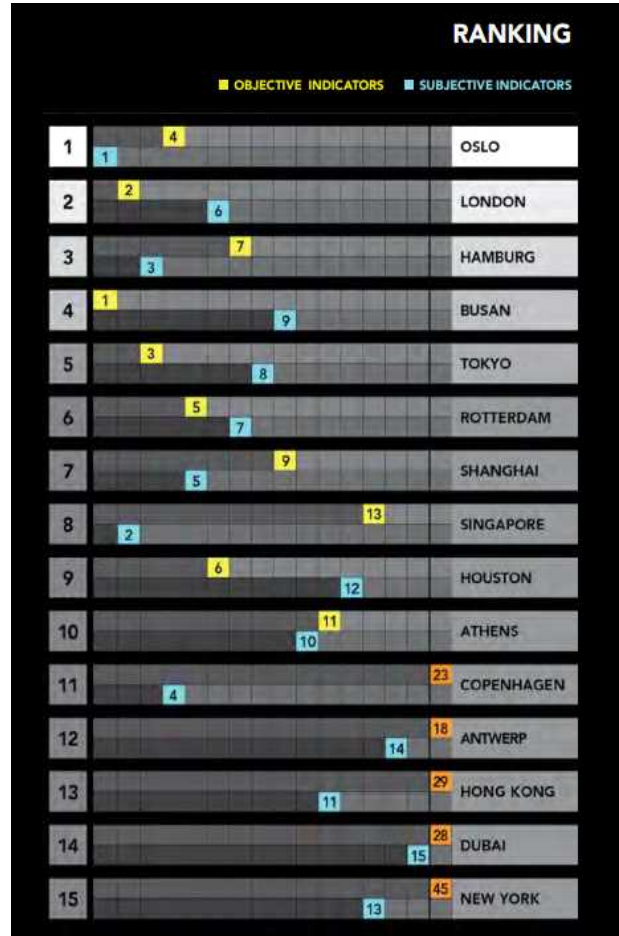
<그림 3> 해운중심지 순위



<그림 4> 해양금융과 법률 순위



<그림 5> 해양기술 순위



<그림 6> 항만 물류 서비스 순위



<그림 7> 매력도 및 경쟁력 순위

