

해양금융중심지 부산 경쟁력 강화를 위한 보고서 분석

메논 이코노믹스 발간 '세계 선진 해양 도시 보고서(LMC, 2024)'
Review & Outlook

발표자
윤보람 매니저
부산국제금융진흥원

목차

01

보고서 개요

02

세계 해양도시 순위

03

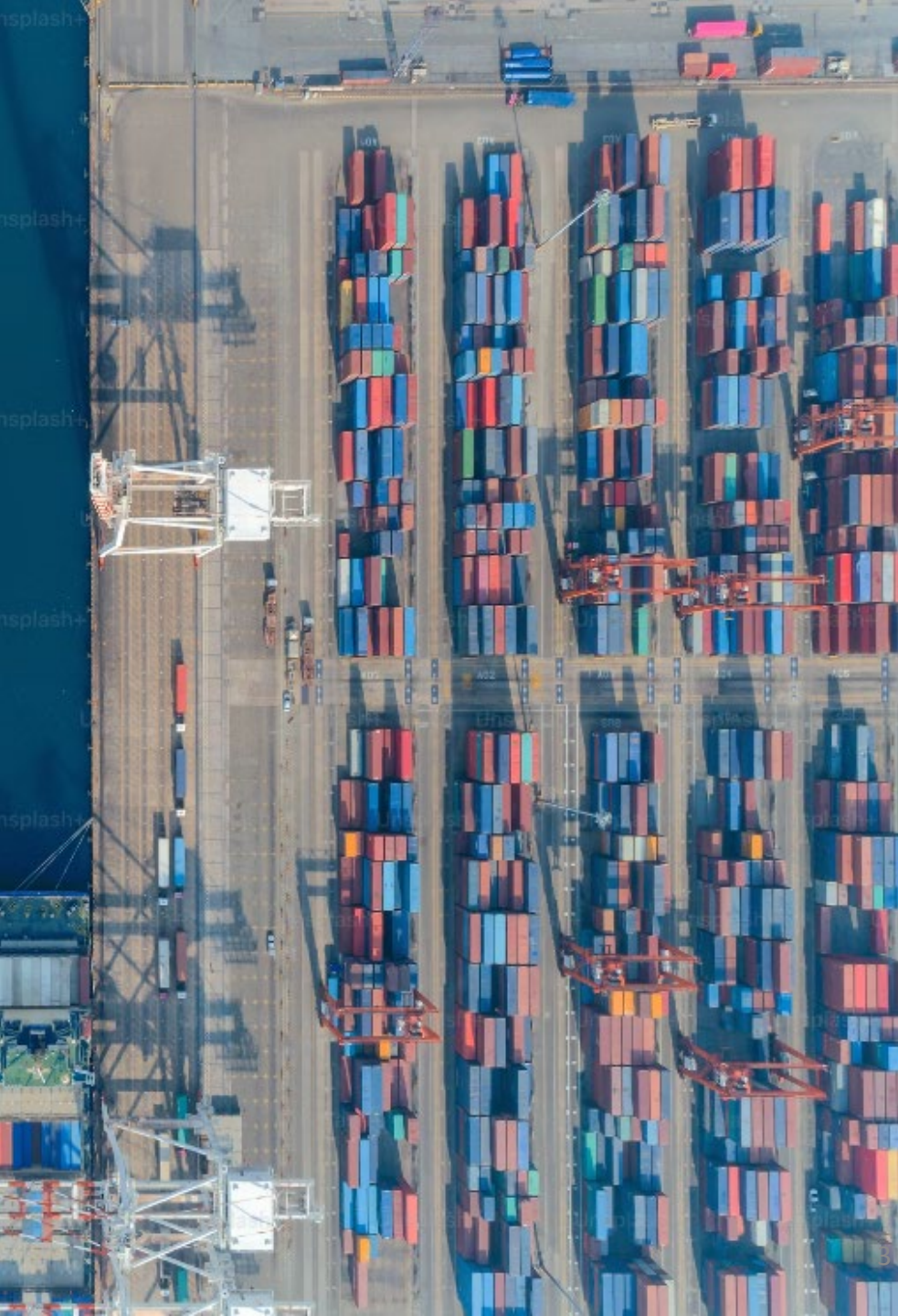
세계 해양도시 경쟁력 분석

04

부산 및 인천/서울 지표 순위 비교

05

시사점 및 부산의 국제 경쟁력 강화 방안



CHAPTER 01

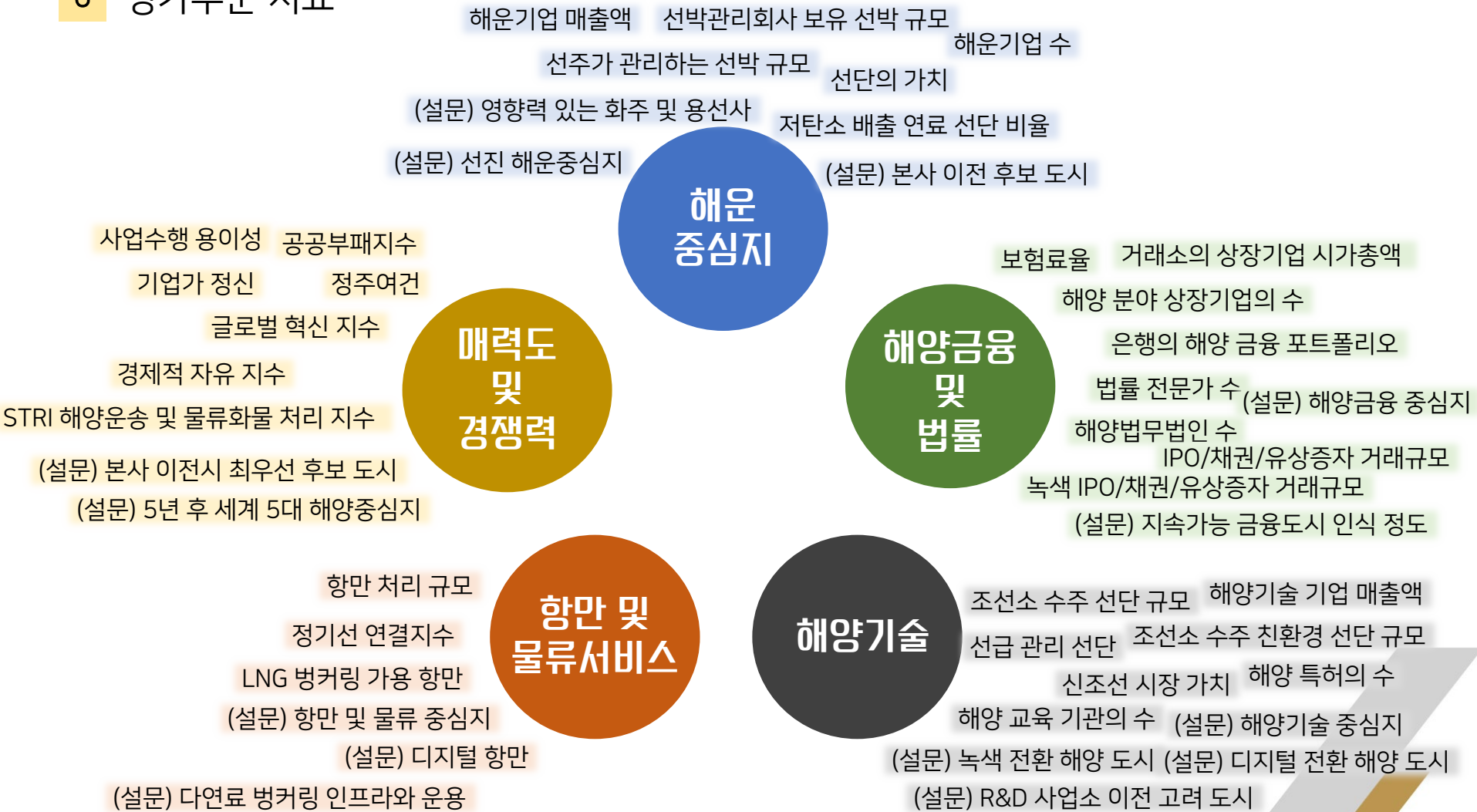
보고서 개요

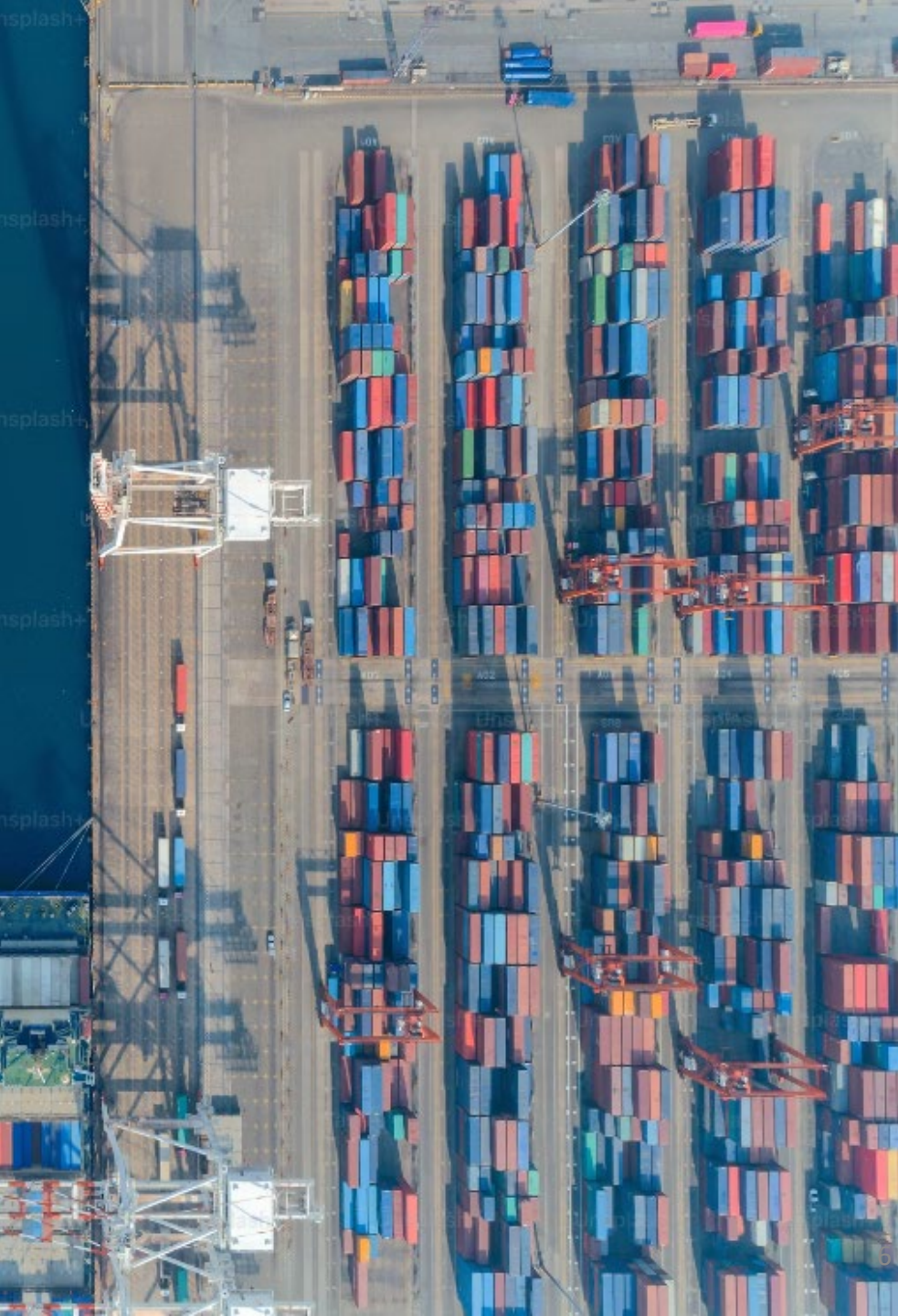


- 1 보고서명: 2024 세계 선진 해양도시 (The Leading Maritime Cities of the World(LMC) 2024)
- 2 발표기관: Menon Economics(노르웨이 경제 · 산업 연구 컨설팅 기업)
DNV(노르웨이 · 독일 선급기관)
- 3 발간시기: 격년제(2012년부터 발간)
- 4 선정방법
 - 정량지표에 의거하여 15,000곳 이상의 도시 중 50개의 글로벌 해양도시 선정
 - 정량지표 평가 및 전문가의 정성평가를 종합하여 50개 '글로벌 해양도시'의 순위를 발표
 - 정량지표 데이터 상세 검증 및 전문가 정성평가를 종합하여 글로벌 해양도시 Top-5 선정
- 5 평가부문
 - ① 해운중심지(Shipping Centers) ② 해양금융 및 법률(Maritime Finance and Law)
 - ③ 해양기술(Maritime Technology) ④ 항만 및 물류서비스(Ports and Logistics)
 - ⑤ 도시의 매력도 및 경쟁력(Attractiveness and Competitiveness)



6 평가부문 지표





CHAPTER 02

세계해양도시 순위

세계 해양도시 순위



□ 세계 해양도시 종합순위



□ 부문별 세계 해양도시 종합순위

순위	해운중심지	해양금융및법률	해양기술	항만 및 물류	매력도및경쟁력
1	싱가포르	런던	부산	싱가포르	싱가포르
2	아테네	뉴욕	싱가포르	상하이	로테르담
3	도쿄	오슬로	오슬로	로테르담	런던
4	상하이	싱가포르	상하이	닝보	코펜하겐
5	함부르크	도쿄	런던	함부르크	함부르크



□ 부산의 순위

○ 조사대상 해양도시 중, **종합 10위**를 기록

- 아시아/태평양 지역 해양도시 중에서는 **4위** (싱가포르 - 상하이 - 도쿄 - 부산 - 홍콩)

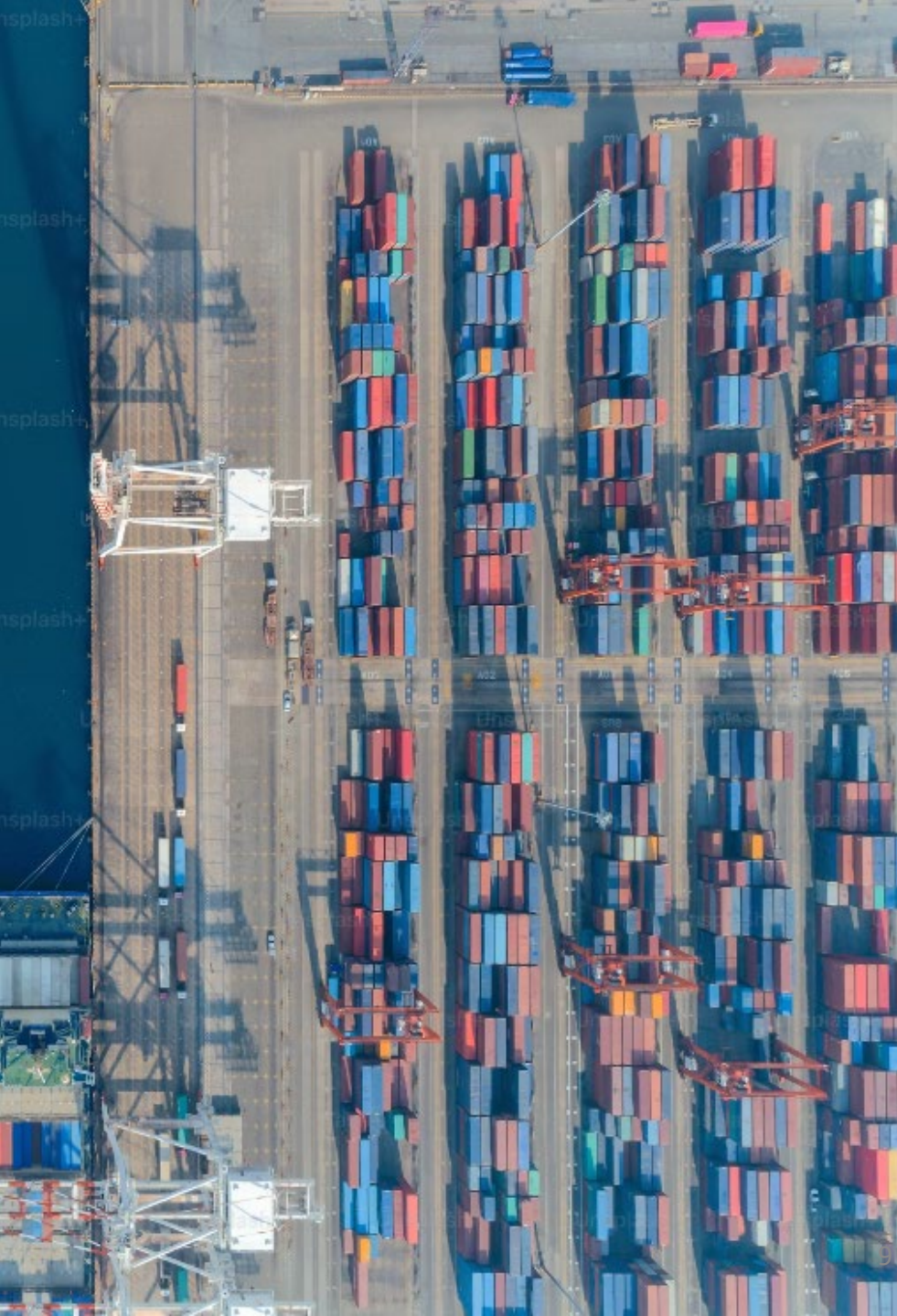
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2024년	싱가포르	로테르담	런던	상하이	오슬로	뉴욕	도쿄	함부르크	코펜하겐	부산	두바이
2022년	싱가포르	로테르담	런던	상하이	도쿄	홍콩	오슬로	뉴욕	함부르크	코펜하겐	부산

○ 부산의 역대 종합순위는 메논보고서 발간된 이후 10~13위에서 큰 변동이 없음

년도	2012	2015	2017	2019	2022	2024
순위	(데이터 없음)	11위	13위	10위	11위	10위
(전년도 대비)	-	-	↓ 2	↑ 3	↓ 1	↑ 1

○ 상위평가 부문 : 해양기술 1위

○ 하위평가 부문 : 해운, 해양금융 및 법률, 항만 및 물류, 도시의 매력도 및 경쟁력



CHAPTER 03

세계해양도시 경쟁력 분석

세계 해양도시 경쟁력 분석



해운중심지 Shipping Centers

해운기업 매출액
선주가 관리하는 선박 규모
(설문) 선진 해운중심지

선박관리회사 보유 선박 규모
선단의 가치
(설문) 본사 이전 후보 도시

해운기업 수
저탄소 배출 연료 선단 비율
(설문) 영향력 있는 화주 및 용선사

1 위	싱가포르	지리적 이점(세계 해운무역 노선의 중간지점이며 인도와 같은 인구 밀집 국가와 인접)과 거대한 선복량을 가지고 있으며, 해운 도시로서의 매력도와 경쟁력이 인정되고 있음
2 위	아테네	세계에서 가장 많은 선박을 보유한 도시이며, 해운산업에서 견고한 커뮤니티를 가지고 있으나, 주로 그리스 선주 및 자국 기업을 대상으로 비즈니스를 하는 것으로 인식되고 있어 본사 이전 후보 도시로서의 매력도는 상대적으로 낮게 평가됨
3 위	도쿄	오랜 기간 해양 전문가들에게 해운 중심지로 인식되고 있으며, 도시에 등록되어 운영되는 선박의 규모가 크고, 선단의 총 가치가 높으며, 친환경 선박을 운영하는 선주가 많이 등록된 도시로 평가됨 하지만 높은 운영 비용 및 지역 인재 부족과 같은 요인들로 인해 선박 관리 기반이 약화하는 모습
4 위	상하이	중국 선주 및 국제 관리자들의 네트워크가 활발히 조성되고 있으며, 자체적인 상하이컨테이너화물지수(SCFI)를 보유하고 있음 선박 운영 및 임대, 해양금융 등에서의 디지털화가 정부 주도로 적극적으로 이루어지고 있으며, 해양 관련 재판 등 그 외 부가 서비스를 향상시키기 위한 지속적인 투자가 이루어지고 있음
5 위	함부르크	해운사간 경쟁 격화로 어려움을 겪고 있지만, 하팍로이드, 올덴도르프 등의 대형 선사가 위치한 전통적 해운도시임

세계 해양도시 경쟁력 분석



해양금융 및 법률

Maritime Finance & Law

거래소의 상장기업 시가총액
 해양 분야 상장기업의 수
 법률 전문가 수
 (설문) 해양금융 중심지

은행의 해양 금융 포트폴리오
 IPO/채권/유상증자 거래규모
 (설문) 지속가능 금융도시 인식 정도
 녹색 IPO/채권/유상증자 거래규모
 보험료율
 해양 법무법인 수

1 위	런 던	10개의 평가지표 중 5개 지표에서 1위를 차지했으며, 특히 해양법률 및 해양보험 부문에서 Lloyd's 보험과 영국법이 해양산업에 가장 광범위하게 퍼져 있고 선박 분쟁 등에 실질적으로 이용되어 높은 평가를 얻을 수 있었음
2 위	뉴 욕	해양기업이 가장 많이 상장된 주식거래소가 위치한 도시이며 '22년에 대비 런던에 순위가 뒤쳐졌지만 여전히 해양금융분야에서 주요 역할을 하고 있음
3 위	오 슬로	역사적으로 해양금융에서 세계를 선도하는 금융 도시로서 지위를 점하고 있으며, DNB, Nordea와 같은 큰 해운 은행의 본거지이며, 이 두 은행은 선도적인 보험과 브로커링 산업의 강점을 가지고 있음
4 위	싱 가 포 르	2022년 8위에서 올해 4위로 반등하였으며, 도시에 내 법률전문가의 수 및 IPO/채권/유상증자 거래 규모에서의 평가가 2022년 대비 상승한 효과가 반영되었고 특히 정성적 지표에서 높은 평가를 받아 파리와 같은 전통적인 도시를 제치고 상위 순위를 차지함
5 위	도 쿄	일본 자체적인 해양금융, ECA 커뮤니티가 강하며 도쿄의 해양보험 기업은 해운회사들에 가장 합리적인 보험료를 제공하는 등 금융사이드의 해운 포트폴리오 분야에서 세계 최고실적을 내서 높은 순위를 차지했으나, 법률 부문은 국제적이지 않은 것으로 인식되고 있음

세계 해양도시 경쟁력 분석



해양 기술 Maritime Technology

조선소 수주 선단 규모 선급 관리 선단 조선소 수주 친환경 선단 규모
 신조선 시장 가치 해양 교육 기관의 수 해양 특허의 수 해양기술 기업 매출액
 (설문) 해양기술 중심지 (설문) R&D 사업소 이전 고려 도시 (설문) 디지털 전환 도시
 (설문) 녹색 전환 해양 도시

1 위	부 산	<p>한국의 조선 클러스터 중심지로서, 주요 조선소들이 초대형 컨테이너선, 대형 원유 운반선 및 LNG 탱커와 같은 고부가가치의 “메가선박” 건조에 중점을 두고 있으며, 저탄소 배출 선박과 조선소 선단 규모, 해양기술 기업의 매출액, 신조선의 높은 시장 가치, 해양 특허권 수에서 높은 평가를 받았음</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2023년 상반기에 부산 조선업은 한국 수출 규모에서 약 12조원(92.2억 달러)을 차지하였으며 전체 수주량은 3,900만 CGT를 기록하며 12년 만에 최고 수주량을 달성함 - But, 녹색 전환, 디지털 전환 해양 도시 설문 지표에는 상대적으로 낮은 평가를 받음
2 위	싱가포르	<p>해양 연구 및 개발 R&D 정성지표에서 높은 평가를 받았으며, 싱가포르 해양연구소는 2026년까지 R&D에 8,000만 달러 예산을 할당하였으며, 정부 주도의 혁신과 해양 스타트업 지원 이니셔티브가 강점임</p> <ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 해양 탈탄소화 센터(GCMD)는 싱가포르에 본사를 두고, 100곳이 넘는 해양 기관과 파트너십을 맺고 암모니아 병커링 안전 연구, 바이오연료 공급망 및 LCO2 하역 등 여러 국제적 프로젝트에 착수함
3 위	오슬로	<p>해양 기술과 혁신의 주요 중심지로, 콩스버그 마리타임, 코그나이트와 같은 선진 기술기업의 본거지이며, 자율운항선박 기술에 강점을 지니고 있음</p> <p>또한 오슬로는 DNV의 본사 소재지로, DNV는 매 수익의 5%를 신기술 개발에 투자하고 있음</p>

※ 서울/인천은 해당 부문 12위 차지

세계 해양도시 경쟁력 분석



해양 기술 Maritime Technology

조선소 수주 선단 규모

선급 관리 선단

조선소 수주 친환경 선단 규모

신조선 시장 가치

해양 교육 기관의 수

해양 특허의 수

해양기술 기업 매출액

(설문) 해양기술 중심지

(설문) R&D 사업소 이전 고려 도시

(설문) 디지털 전환 도시

(설문) 녹색 전환 해양 도시

4 위	상하이	<p>세계적인 조선소를 가지고 있으며, 중국 최초의 크루즈 선박을 출시하고 세계 최대의 B-Tank VLEC를 인도하는 등 주목할만한 성과를 이루었으며, 주요 해양 전시회인 마린텍 차이나를 개최하여 최첨단 기술 개발과 산업의 네트워크를 촉진 중임</p>
5 위	런던	<p>세계적으로 저명한 해양 교육기관과 로이드 선급과 같은 전통적인 선급기관이 위치한 도시임</p>

세계 해양도시 경쟁력 분석



항만 및 물류 Port & Logistics

항만 처리 규모
(설문) 항만 및 물류 중심지

정기선 연결지수
(설문) 다연료 벙커링 인프라와 운용

LNG 벙커링 가용 항만
(설문) 디지털 항만

1 위	싱가포르	동서 방향 무역 노선에 전략적으로 위치한 싱가포르는 세계 130개 국가와 항로가 연결되어 있으며, 컨테이너선에 대한 항만료 할인 및 친환경 이니셔티브를 위한 보조금을 늘리는 등 경쟁력을 높여 선박 운항노선을 유치하고 있음
2 위	상하이	항만규모 및 운송연결지수에서 높은 점수를 얻음. 상하이의 항만을 드나드는 정기선은 149개로, 2023년 기준 컨테이너 적재량이 4,916만 TEU에 이르러 전세계 총 무역량에서 3.6%를 차지함
3 위	로테르담	마스블락테 터미널은 6,500만 TEU 규모의 유럽 최대 고급 자동화 항만이며, 신기술을 활용하여 항만 인프라를 개발하고 있으며, 자동화와 혁신을 위해 노력하고 있다고 평가됨
4 위	닝보	항만 규모와 운송연결지수(PLSCI)에서 높은 평가 점수를 받았으나, LNG 연료 인프라가 부재함
5 위	함부르크	정량지표에서는 높은 평가를 받았지만, 정성지표에서 상대적으로 낮은 평가를 받음

세계 해양도시 경쟁력 분석



매력도 및 경쟁력 Competitiveness

사업수행 용이성

STRI 서비스무역제한 - 해양운송 및 물류화물 처리 지수

경제 자유 지수

공공부패지수

정주여건

글로벌 혁신 지수

기업가 정신

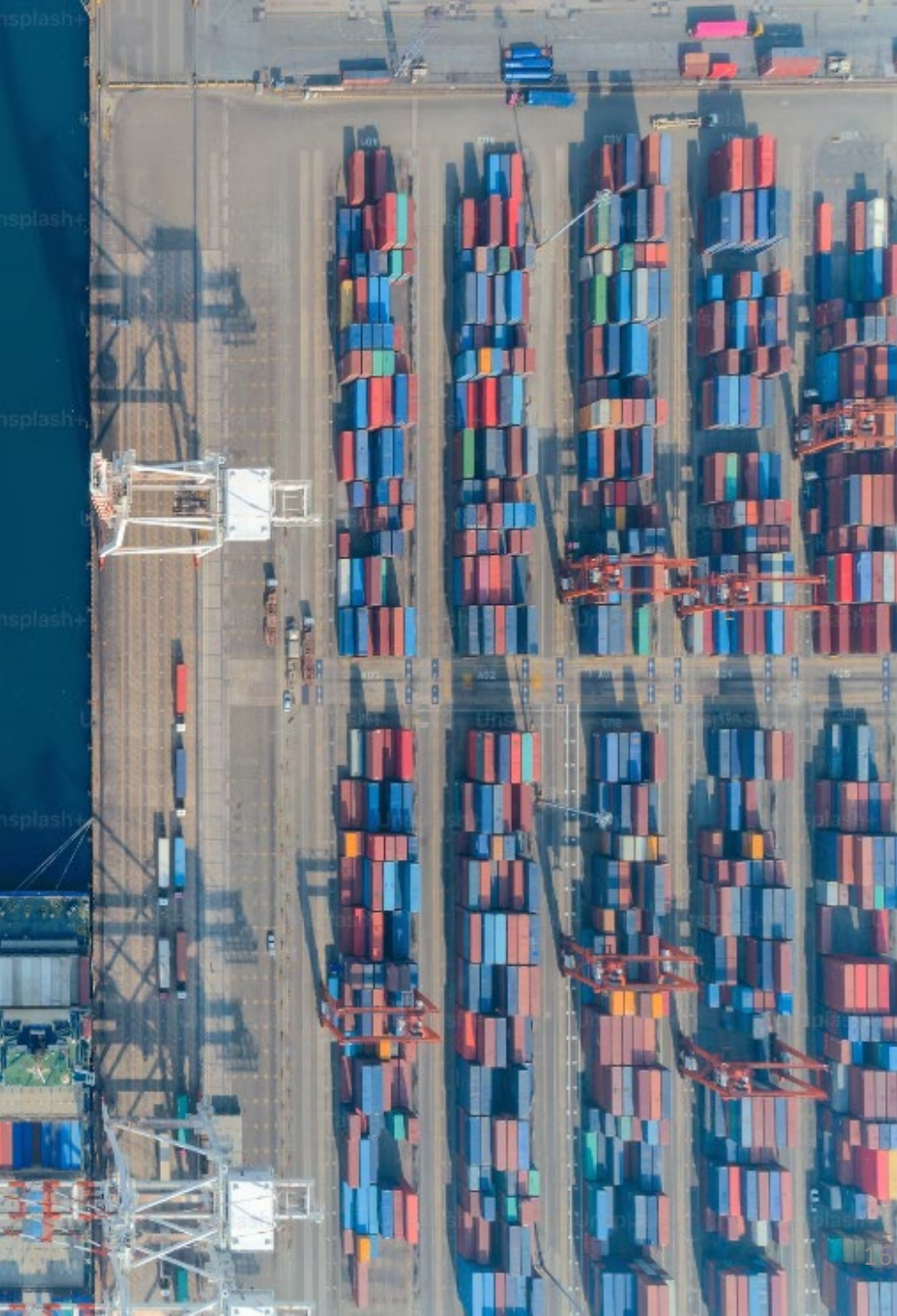
(설문) 본사 이전시 최우선 후보 도시

(설문) 5년 후 세계 5대 해양중심지

1 위	싱가포르	정성지표에서 모두 최상위 순위를 기록하였으며, 우호적 비즈니스 정책, 정부의 지원책, 투명성 및 정치적 안정성이 높은 순위를 뒷받침하고 있음 회사 설립에 소요되는 시간적, 물적 비용이 낮고, 관련 프로세스가 대부분 디지털화 되어있음 법인세가 17%로 매우 낮게 형성되어 있으며 해운기업의 수익에 대해서 세금 면제 혜택이 있음
2 위	로테르담	기업가 정신, 글로벌 혁신 지수, 경제 자유 지수, 정주여건, STRI 평가에서 높은 순위를 기록
3 위	런던	하위 지표에서 전반적으로 높은 평가. 특히 STRI, 본사 이전 후보 도시에서 높은 평가를 받음
4 위	코펜하겐	사업 용이성, 생활의 질, 자유도 지표에서 높은 평가를 득했으며, 가장 반부패한 도시로 평가 받음

※ 두 바 이

전통적인 타 해양도시 가운데 부상하고 있는 해양 신도시이며, 두바이는 지리적으로 아시아와 유럽 사이에 전략적으로 위치하였으며, 중동지역의 무역 수요가 증가함과 동시에 정부의 지원정책(자유로운 취업비자, 법인세 면제, 국제적인 업무환경 조성 등)이 성공적으로 수행되고 있음



CHAPTER 04

부산 및 서울/인천 지표순위 비교

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



해양 기술 Maritime Technology

상위 평가 지표(1~15위)			하위 평가 지표(16~50위)		
항 목	부산	인천/서울	항 목	부산	인천/서울
· 조선소 수주 규모	1	30	· 해양교육기관의 수	29	29
· 조선소 수주 친환경 선단 규모	1	23	· (설문) 녹색 전환 선도 도시	21	13
· 해양 기술 기업 매출액	2	4			
· 선급에서 관리하는 선단 규모	7	24			
· 신조선박 시장가치	1	-			
· 해양 특허의 수	2	3			
· (설문) 해양 기술 중심지	4	9			
· (설문) 디지털 전환 선도 도시	13	13			
· (설문) R&D 사업소 이전 고려	13	15			

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



해양금융 및 법률

Maritime Finance & Law

상위 평가 지표(1~15위)			하위 평가 지표(16~50위)		
항 목	부산	인천/서울	항 목	부산	인천/서울
· 해양 상장 기업의 수	8	7	· 법률 전문가의 수	29	16
· 해양 기업 시가 총액	5	4	· (설문) 해양금융 분야 선진 도시	23	17
· IPO/채권/유상증자 규모	8	5	· (설문) 지속가능금융 선진 도시	23	23
			· 해양 법무법인 수	-	34
			· 선박 금융 포트폴리오	-	5
			· 보험료율	-	9
			· 녹색 IPO/채권/유상증자 규모	-	-

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



항만 및 물류 Port & Logistics

상위 평가 지표(1~15위)			하위 평가 지표(16~50위)		
항 목	부산	인천/서울	항 목	부산	인천/서울
· 항만이 취급하는 화물규모	7	37	· 정기선 연결지수(LSCI)	44	-
· LNG 사용 가능 항만	8	-			
· (설문) 항만 및 물류 선진 도시	9	23			
· (설문) 디지털 항만 도시	12	27			
· (설문) 다연료 벙커링 항만 도시	14	28			

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



해운중심지 Shipping Centers

상위 평가 지표(1~15위)			하위 평가 지표(16~50위)		
항 목	부산	인천/서울	항 목	부산	인천/서울
· 선박관리업 기준 선단 규모	11	17	· 선주가 관리하는 선단 규모	32	7
· (설문) 해운 분야 선진 도시	14	31	· 선단의 가치	32	6
			· 5척이상의선박을보유한해운기업수	18	13
			· 해운기업의 매출액	18	7
			· 저탄소배출연료 사용 선단 비율	36	6
			· (설문) 본사 이전 후보 도시	17	34
			· (설문) 영향력 있는 화주/용선사	29	24

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



매력도 및 경쟁력 Competitiveness

상위 평가 지표(1~15위)			하위 평가 지표(16~50위)		
항 목	부산	인천/서울	항 목	부산	인천/서울
· 사업수행 용이성	4	4	· 공공부패지수	23	23
· 기업가 정신	8	8	· 정주여건	26	21
· 글로벌 혁신 지수	10	10	· (설문) 본사 이전 최우선 후보 도시	18	30
· (설문) 5년후가 기대되는 해양도시	14	23	· STRI(서비스무역제한지수)	-	-
			· 경제자유지수	-	-

부산 및 인천/서울의 지표순위 비교

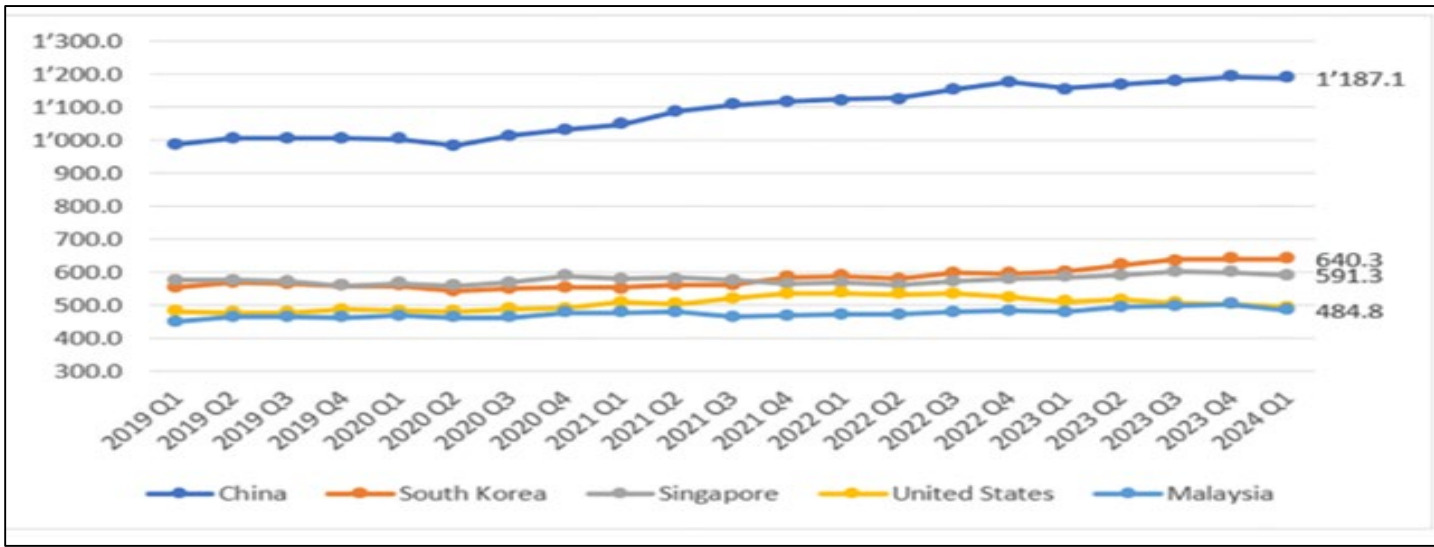


□ 연구기관과의 확인이 필요한 지표

- 해양교육기관의 수: 29위
- 경제 자유 지수: 순위 없음
- 운송연결지수(LSCI): 44위
- STRI(OECD)*: 순위 없음

*STRI(OECD): Service Trade Restriction Index

LSCI trends in the ten best - connected countries of the world
(LSCI evolution, Q1 2019 - Q1 2024)



Source: UNCTAD

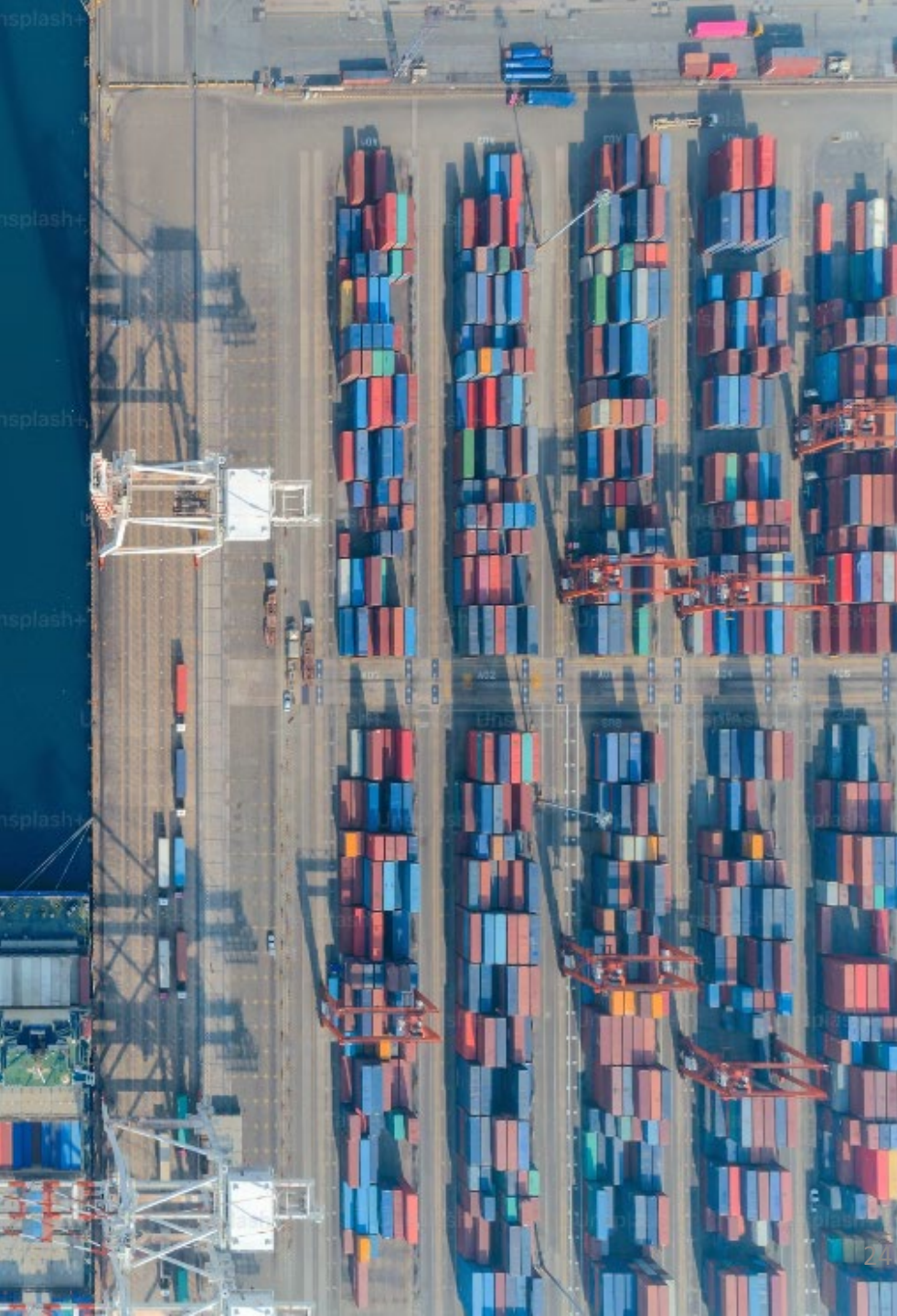
부산 및 인천/서울의 지표순위 비교



□ 2022, 2024년 신설된 평가지표

해운중심지 Shipping Centers	해양금융 및 법률 Maritime Finance & Law	해양기술 Maritime Technology	항만 및 물류 Port & Logistics	매력도 및 경쟁력 Competitiveness
<ul style="list-style-type: none"> · 해운기업의 매출액(22) · 저탄소연료 선박(22) · (설문) 해운중심지(22) · (설문) 본사를 이전하고 싶은 도시(22) · 친환경선박 사이즈(24) · (설문) 영향력 있는 화주 및 용선사(24) 	<ul style="list-style-type: none"> · 해양법률사무소의 수(22) · IPO/채권/유상증자 거래량(22) · (설문) 해양금융중심지(22) · 녹색IPO/채권/유상증자 거래량(24) · (설문) 지속가능금융(24) 	<ul style="list-style-type: none"> · 친환경연료 선박규모(22) · 해양기술산업 운영매출(22) · (설문) 해양기술센터(22) · (설문) 녹색전환 해양도시(22) · (설문) 디지털전환도시(22) · (설문) R&D센터를 이전하고 싶은 도시(22) 	<ul style="list-style-type: none"> · 항만 운영업체 규모(22) · 정기선 연결지수(LSC)(22) · LNG 벙커링 항만(22) · (설문) 항만 및 물류 선진도시(22) · (설문) 디지털 항만도시 · (설문) 다연료 벙커링 항만도시 	<ul style="list-style-type: none"> · 서비스 무역 제한지수-해양 운송 및 물류 화물 처리(22) · (설문) 5년 후 가 기대되는 해양도시(22) · (설문) 본사 이전 고려도시(22) · 글로벌 혁신지수(24) · 정주여건(24) · 경제자유지수(24)

'친환경 전환' 대응 이니셔티브, 연구, 투자 부문이 중요한 평가요소로 부각되는 추세를 보임



CHAPTER 05

시사점 및 부산의 국제경쟁력 강화 방안



01 해운 선사 본사 이전 유도

해운기업 매출액 해운기업 수 선단의 가치
 선주가 관리하는 선박 규모 선박관리회사 보유 선박 규모
 저탄소 배출 연료 선단 비율

☑ 해운중심지 부문에서 도시에 등록된 선단의 규모, 가치, 해운기업의 수 지표가 각각 32위, 18위, 36위로 개선이 필요

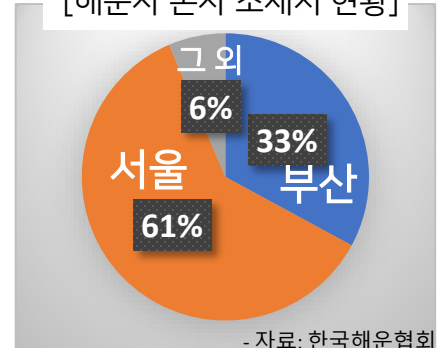
☑ 한국의 해운기업 본사가 대부분 서울에 소재하고 있으며, 부산에 본사를 둔 해운기업의 수 / 규모가 절대적으로 적음

- 해운중심지 부문에서 인천/서울은 11위를 차지
- 해운산업의 집적화를 통해 경쟁력 강화 필요
- 일례로, 광저우는 항만을 심천에 분리하면서 항만 서비스 부문의 평가 점수가 대폭 낮아져 상위 랭크에서 탈락함

☑ 과감하고 파격적인 인센티브 제공

- 부산 해양특구 지정 및 글로벌허브도시 특별법을 활용하여 싱가포르, 두바이에 버금가는 파격적인 세제혜택과 규제완화가 필요

[해운사 본사 소재지 현황]





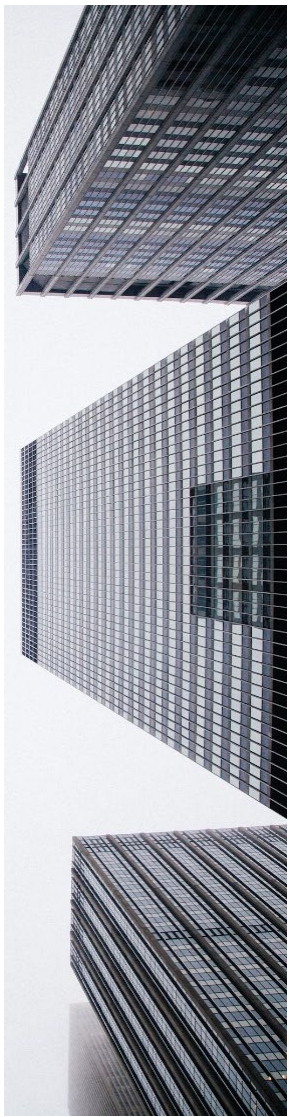
02 해사법원 설치 재추진

해양 분야 상장기업의 수 은행의 해양 금융 포트폴리오
 법률 전문가 수 해양 법무법인 수 (설문) 해양금융 중심지

- ☑ 해양금융 부문 지표는 비교적 높은 평가를 받았으나, 해양법률 부문 지표의 순위가 낮아 해당 부문 순위를 크게 낮추고 있음
- ☑ 해사법원 설치로 해사법률, 해양금융, 해상보험 등 해양지식서비스 산업 전반의 업그레이드가 필요

 - 관련 산업 전반에 상당한 경제적 파급효과가 발생할 것으로 예상(해사전문법원 부산설립 타당성 용역, 부산광역시(2022))
 - 해외 해양도시의 경우, 대표항만이 있는 도시에 해사법원이 설치되어 있음(런던, 싱가포르, 홍콩, 로테르담, 상하이 등)
 - 해양지식서비스 산업의 필요성을 부산 시민들에 인식시키기 위한 공청회, 포럼 개최 등 적극적인 노력 필요
- ☑ 해양 하드웨어 - 소프트웨어 산업의 시너지 효과 기대

 - 부산, 울산, 경남 지역의 조선소, 수리조선, 항만, 해양금융기관, 해양연구기관, 해양교육기관 인프라에 해사법원이 설치로 인한 시너지는 배가 될 것으로 기대함
 - 해사법원 설치는 해양금융과 선박중개산업 발달의 기반



03 친환경 전환 경쟁우위 선점



해양 신기술 R&D 펀드 조성

- 싱가포르: 해양산업 연관 R&D, 신기술 상업화, 해외진출기업 지원을 위한 Maritime Innovation and Technology Fund(MINT Fund), 인력양성, 훈련인프라 목적의 Maritime Cluster Fund 조성



STO 기술을 활용한 선박 투자 활성화

- 노후 선박의 단계적인 교체 필요 -> 2050년까지 약 150조 필요
- 친환경 인프라 확충 등 친환경/스마트 도시로서의 경쟁우위 선점을 위해 금융 활성화가 필요



해양 친환경 전환 대응 센터 설립

- 싱가포르 글로벌 해양 탈탄소화 센터(GCMD) 벤치마킹
- 산·학·연/ 해양수산부, 산업통상자원부 등 관계 부처간 협력이 필요함

LNG 벙커링 가용 항만 (설문) 디지털 항만 (설문) 녹색 전환 해양 도시 (설문) 디지털 전환 도시
 (설문) 다연료 벙커링 인프라와 운용 (설문) R&D 사업소 이전 고려 도시 (설문) 해양기술 중심지

글로벌 혁신 지수 (설문) 지속가능 금융도시 인식 정도 (설문) 5년 후 세계 5대 해양중심지 해양 특허의 수



04 '국제 해양 도시'의 지속적인 브랜딩

해양 관련 국제 행사 개최 및 유치 (설문) 해양기술 중심지 (설문) 녹색 전환 해양 도시
해양기술 기업 매출액 (설문) 디지털 전환 도시

- 부산해양금융위크(BMFW), 세계해양포럼, 코마린 행사 등 해양이벤트의 내실화 및 국제적 홍보 필요
- 유명 해양국제컨퍼런스, 심포지움 등 대형행사의 지속적인 개최로 해외에 부산의 해양도시 이미지를 각인

해양 교육 기관/ 해양 연구 기관 국제적 홍보 해양 교육 기관의 수
(설문) R&D 사업소 이전 고려 도시

- 해사고등학교, 해양대학교, 부경대학교, 부산공유대학, 해양금융대학원 등의 국제화 및 국제적인 홍보 필요
- 동삼혁신지구에 위치한 한국해양과학기술원, 한국해양수산개발원, 국립해양조사원 등 16개의 연구기관

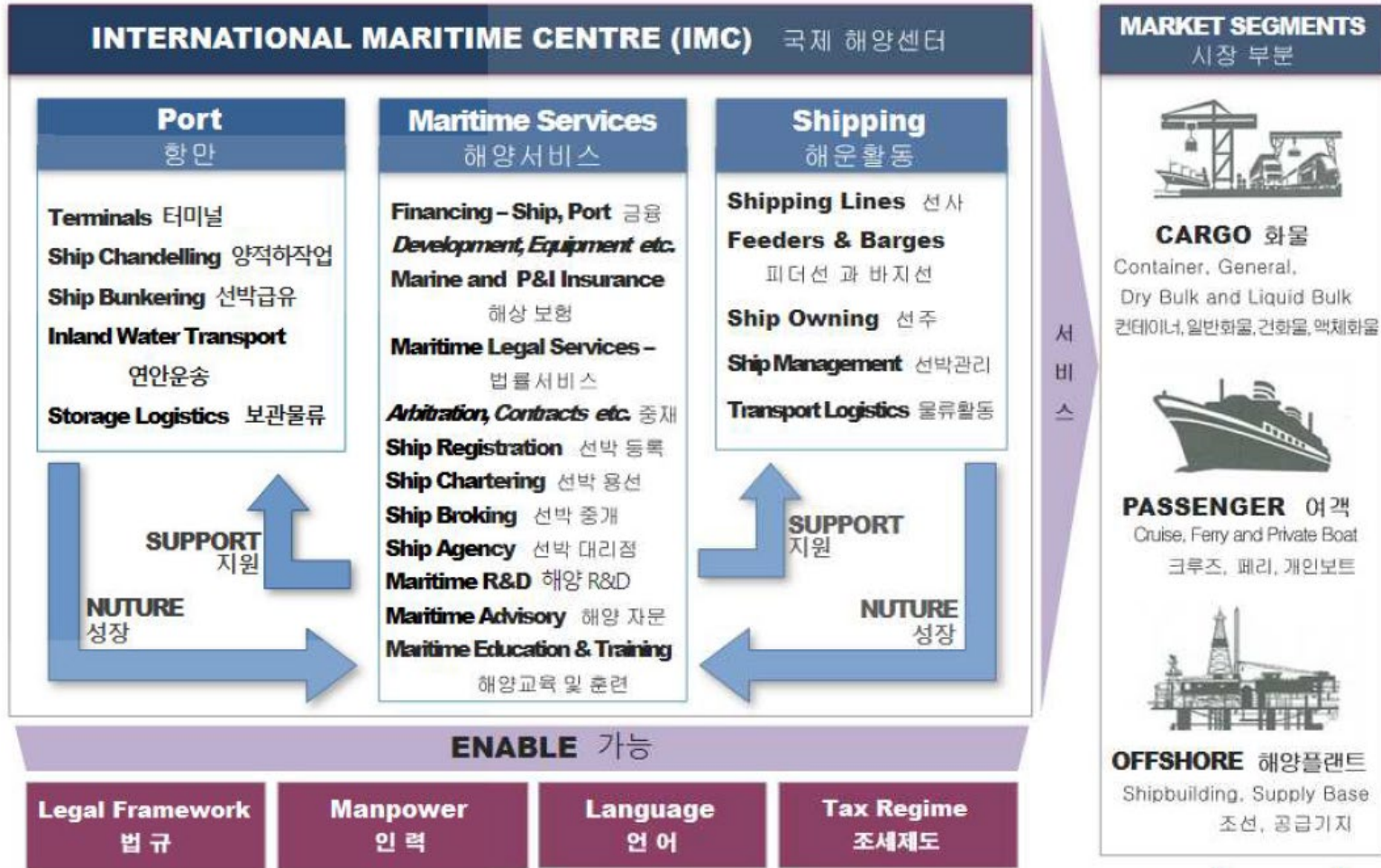
해외 인력 적극 유치 사업수행 용이성 기업가 정신 정주여건

- 지속가능한 해양산업 개발을 위하여 인력난 해결 필요 (설문) 본사 이전시 최우선 후보 도시
- 복잡한 비자 제도 개선, 근로기준법 합리화 (설문) 5년 후 세계 5대 해양중심지

시사점 및 부산의 국제 경쟁력 강화 방안



□ 국제 해양중심지 개념도(International Maritime Centre Concept)





“We must be here in **BUSAN** because of the attractiveness. You have the whole cluster here. So, we will be here in one Form shape or the other.”

- *Ship Owner in Singapore*

Quote: 해양 전문가 설문조사 내용 중(LMCW, Menon economics)



THANK YOU

Q & A

발표자 ▲ 부산국제금융진흥원 윤보람 매니저

Tel. 051-631-0284

Email. ybr@kbfc.or.kr