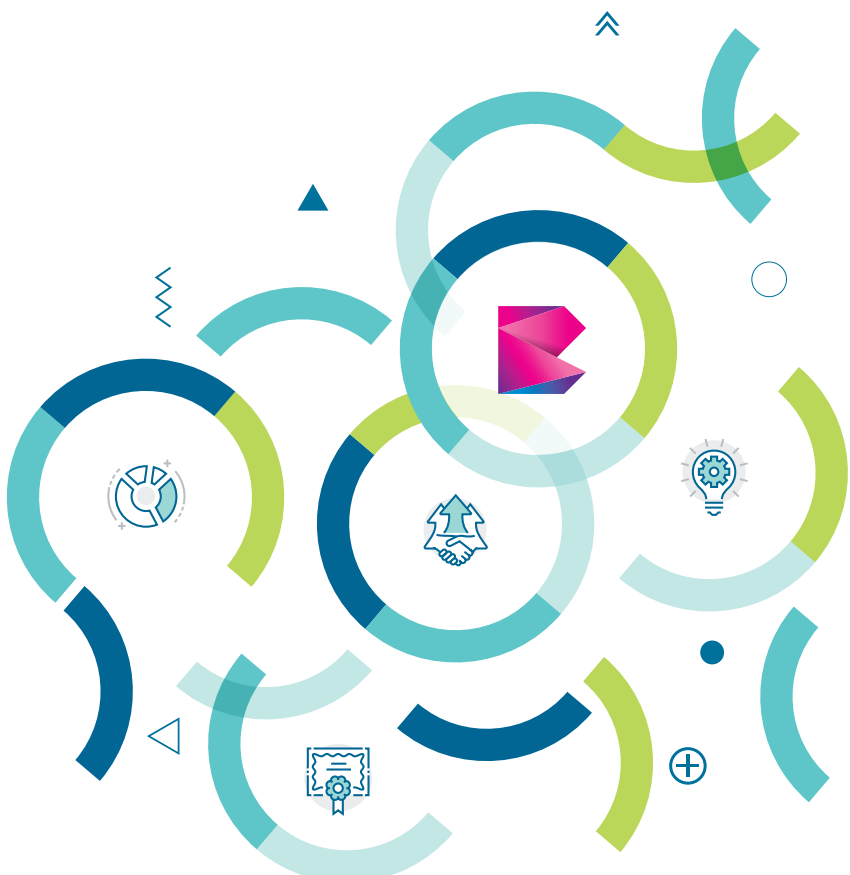
정책연구 2024-16

「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안 연구

윤소연 · 김도형



한국지방행정연구원
Korea Research Institute for Local Administration

참여연구진

저 자 **윤소연 김도형**

연 구 진 **연구책임자** 윤소연 | 한국지방행정연구원 부연구위원

공동연구원 김도형 | 한국지방행정연구원 부연구위원

연구요약

1. 연구배경 및 목적

□ 수도권-비수도권의 균형적 발전을 위한 남부권 거점도시 육성 필요

○ 정부는 지속된 수도권 집중과 경쟁이 현재 국가 전체의 인구 위기를 초래한 원인임을 지적하고, 지방정부 주도의 정책추진과 지역 균형발전을 6대 국정목표 중 하나로 제시함

- 과감한 지방분권과 함께 획기적인 특단의 지원 정책이 필요함을 제시하고, 지방시대 실현을 위한 남부권 거점도시 육성을 위한 지원을 밝힘

□ '부산 글로벌 허브도시'의 추진과 성공을 위한 실행력 제고 필요

○ 부산광역시에서는 여러 가지 핵심 전략사업의 추진과 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법안」 발의 등을 통해 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 위한 준비를 다각도로 수행 중임

○ 제도의 성공적인 도입과 추진을 위해서는 관계기관 간의 논의와 함께 해외 유사 성공사례를 대상으로 관련 정보들을 수집하는 등 실효적인 규제 개선 및 제도 도입을 위한 다차원적인 검토가 필요함

□ 본 연구의 목적은 해외 유사 성공사례 분석 및 '부산 글로벌 허브도시' 목표·전략 등의 검토를 통한 부산광역시 글로벌 허브도시 조성 지원하는 데 있음

○ 구체적으로 첫째, 부산의 글로벌 허브도시 조성에 관한 목표 및 전략, 법률(안)을 검토하고 각 전략의 연결성, 필요성 등을 분석하여 추진 방향 제시

○ 둘째, 국내 관련 정책 및 추진 사례 등을 검토하여 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책적 시사점 제시

❍ 셋째, 해외사례를 조사·분석하여 부산광역시가 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 통해 국제적 수준의 도시경쟁력을 갖추기 위한 방안 모색

2. 주요 연구내용

1) 「부산 글로벌 허브도시」 조성을 위한 여건 및 현황 검토

□ 글로벌 허브도시(Global Hub City)의 개념과 동향

❍ '글로벌 허브도시(Global Hub City)'는 국제적 네트워크 속에서 중심 기능을 수행함으로써 경쟁우위를 갖는 도시를 의미함

- 다양한 국가와 문화가 연결되는 교차점에 존재하기 때문에 금융, 생산, 정보통신 등 글로벌 경제 및 문화의 발전에 있어 핵심적인 기능을 담당함

❍ 세계 경제시장에서 아시아-태평양 지역의 중요성이 높아지면서, 지난 10년간 싱가포르, 홍콩, 상하이 등 주요 국가를 중심으로 글로벌 다국적 기업들의 진출이 기하급수적으로 증가함(AMCHAM, 2024)

❍ 다만, 최근 홍콩의 국가보안법 제정, 다국적 기업들에 대한 각국의 '디지털세(Digital Tax)' 도입 논의에 따라 다국적 기업들의 지역 본사 이전 수요가 증가하고 있으며, 이에 글로벌 허브도시들의 경쟁이 심화되고 있음

□ 글로벌 도시로서 부산광역시의 경쟁력과 잠재성

❍ 부산광역시는 종합적인 글로벌 도시로서의 인지도나 경쟁력이 다소 미흡하나 부문별 경쟁력을 갖고 있는 것으로 분석되었음

- (강점) 남부지방 광역경제권의 중심 도시로서 항만·물류업, 조선업, 관광·레저업 등이 발달해 있으며, 금융·의료업 등으로 확장을 도모하고 있음
- (약점) 저출산과 인구 유출로 지속적인 인구감소 문제를 겪고 있으며, 이에 따른 고령화가 빠르게 나타나고 있어 성장동력이 부족한 상황임
- (기회) 세계적인 도시들은 4차 산업혁명에 따라 디지털 전환을 가속화하고 있으며, 부산광역시는 지역의 기술 및 인력 자원을 활용해 데이터 기반의 디지털 생태계를 적극 육성하고 있음

- (위기) 균형발전 정책에도 수도권 집중화 현상이 지속되고 있으며, 국제적으로 허브도시 육성을 위한 경쟁이 치열해지고 있어 아시아권의 중심도시로서의 비교우위를 갖기까지 많은 시간과 투자가 필요한 상황임

2) 글로벌 허브도시 조성을 위한 국내 관련 정책분석

□ 주요 특구제도 운영 현황 및 시사점

❍ 외국인 투자 활성화를 위한 특구 제도는 외국인 투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역 등이 있으며, 공통적으로 외국인 투자 기업에 법인세, 지방세, 관세 등에 대한 세금 감면과 임대료 감면 등의 입지지원 혜택을 제공함

- 도시 전체에 파격적인 세제·규제 특례가 적용되는 기존의 글로벌 허브도시와 비교했을 때 우리나라의 특구 제도는 특례 적용 기간이 짧고 대상이 제한적이라는 점에서 활용에 한계가 있는 것으로 나타남

□ 제주 국제자유도시 조성 사례 분석 결과

❍ 제주특별자치도는 국제자유도시로서 각종 인센티브 제도를 통해 국내·외 투자를 적극 유치해왔으나, 관광·서비스 중심의 개발 전략과 높은 중국 의존도로 인해 정치적 상황에 크게 영향을 받는 것으로 나타남

❍ 이에 글로벌 허브도시 조성을 위해서는 투자유치 경로를 다양화하고, 외국인 투자기업들이 고부가가치가 높은 산업을 중심으로 투자할 수 있도록 산업구조를 다각화하는 것이 중요할 것으로 판단됨

□ 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책 수요 검토

❍ 국내·외 해외투자 기업들을 대상으로 국내 경영환경 및 선호도를 조사한 결과에 따르면, 우리나라의 비즈니스 환경에 대한 인식은 보통 수준으로 나타났으며 아시아 거점으로서는 1순위로 선호되지 않는 것으로 나타남

- AMCHAM(2024)의 '2024 국내 경영환경 설문조사' 결과, 우리나라 비즈니스 활동에서 가장 큰 어려움으로 예측이 어려운 규제환경과 경기둔화 등을 지적함

- 한국무역협회(2022)의 '글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인'에 대한 조사 결과, 언어가 가장 큰 제약요인으로 나타났으며 타 도시에 비해 한국의 법률 체계와 조세제도도 상대적으로 복잡하다고 인식하는 것으로 나타남

3) 국외 글로벌 허브도시 사례 분석

□ 싱가포르 사례의 특징과 시사점

○ 싱가포르는 언어적 요인과 함께 지리적 위치, 문화적 다양성, 정치적 중립성, 깨끗한 정주환경과 높은 교육수준 등 다국적 기업들의 비즈니스 활동에 이상적인 여건과 환경을 갖추고 있는 것으로 나타남

○ 더불어 싱가포르가 세계적인 허브도시로 성장한 배경으로는, 외국인 투자유치에 대한 적극적인 정부 정책이 가장 중요한 역할을 한 것으로 나타남
- 국내·외 기업들의 자국 내 비즈니스 활동을 돕고, 혁신역량을 강화할 수 있도록 다양한 보조금 제도와 파격적인 지원 정책을 시행하고 있음
- 또한 싱가포르 정부의 능력주의와 다양성을 강조하는 정책으로, 투자가들이 동등하게 경쟁하고 조화를 이룰 수 있다는 점도 장점이라 할 수 있음

□ 두바이 사례의 특징과 시사점

○ 두바이는 상대적으로 짧은 기간에 전 세계적인 허브도시로 급성장한 지역으로, 그 배경에는 전략적인 위치, 적극적인 경제 개방 정책, 그리고 과감한 도시 개발 계획 등이 중요한 역할을 한 것으로 평가됨

○ 또한, 두바이는 경제 다각화를 위하여 석유 의존도를 줄이고 비석유 부문을 적극 발전시켜 중동 최대의 경제·금융·관광 중심지로 성장함
- 특히 자유무역지대의 도입은 글로벌 기업들이 두바이에 자본을 투자하도록 유도하는 데 중요한 역할을 한 것으로 나타남

○ 두바이는 기업 친화적 규제 환경을 조성하면서, 자국민과 자국 산업을 보호하기 위한 제도적 장치도 함께 마련하고 있다는 점이 의미가 있음

□ **홍콩 사례의 특징과 시사점**

❍ 홍콩은 중국 본토 및 아시아 주요 시장에 접근할 수 있는 지리적 이점과 더불어 문화적 다양성을 보유하고 있으며, 낮은 세율과 간소화된 규제 환경을 통해 기업들이 신속하게 설립·운영될 수 있는 비즈니스 환경을 제공함

❍ 또한, 강력한 금융 인프라를 보유하고 있으면서도 산업에 지나치게 의존하지 않고 무역·물류·관광 등 다양한 산업을 발전시켜 경제를 다각화해 옴

❍ 다만 최근 몇 년간 일부 기업과 인재들이 이탈하는 현상을 보이는 것을 통해 정치적 안정성이 허브도시로서의 지속가능한 발전과 장기적 경쟁력에 결정적인 영향을 미치는 것을 알 수 있음

4) 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안 제언

□ **기본원칙과 방향**

❍ 본 연구에서는 〈부산 글로벌 허브도시〉 정책을 추진하는데 있어서 고려해야 할 기본원칙과 방향을 제안하였음

- 기본원칙으로는 ① 균형발전과 국가 전반의 경쟁력 확보, ② 비교우위 분야 개발과 차별화된 규제혁신·특례를 통한 경쟁력 확보 ③ 경제구조 다각화, ④ 언어의 제약을 극복하기 위한 장기적 계획과 시스템 구축, ⑤ 포용성과 다양성을 존중하는 도시 구축, ⑥ 지속 가능한 발전 추구를 제안함
- 추진방향으로는 ① 국제 경제 중심지로서의 위치 확립, ② 지속 가능한 도시 모델 구축, ③ 사회적 포용성과 형평성을 보유한 국제도시 구축의 세 가지를 제안함

□ **목표 및 추진전략**

❍ '국제적인 물류도시', '세계 금융 중심지', '디지털·첨단산업 중심지'의 3가지 목표를 제안하고 각각의 추진전략을 제시함

- 국제적 물류도시로 도약하기 위해서 공항·항만·철도를 연결하는 트라이포트 혁신전략을 추진하고 항만·공항 배후단지를 기반으로 복합물류 서비스 인프라를 갖출 필요가 있음

• 인프라를 통한 수용력의 확장뿐만 아니라 디지털·스마트 물류 시스템과 친환경 물류 시스템 구축 등도 병행하여 추진하는 것이 중요함

- 세계 금융 중심지로 도약하기 위해서 국가 차원의 지원과 제도 정비, 데이터·AI 등 신기술을 활용한 디지털 금융 인프라 확보, 부산의 여건 및 특성에 맞는 특화된 금융 분야 개발 및 육성 등이 중요함
  • 이를 위해 금융기회발전특구 조성, 금융클러스터 및 인프라 구축, 특화 금융전략 수립 및 추진, 전문인력 양성 및 유치 등이 필요함
- 디지털·첨단산업 중심지로 도약하기 위해서 기술 역량 강화와 혁신·연구 인프라 구축, 기업 유치 및 지원, 국제협력 강화, 인력양성 등을 종합적·체계적으로 추진해 갈 필요가 있음

3. 결론

❍ '부산 글로벌 허브도시' 조성은 투자 유치와 양질의 인프라 조성을 통해 남부권의 경제 활성화와 국가경쟁력 확보에 기여하고자 하는 정책임

❍ 본 연구에서는 부산광역시의 여건과 대내외적 정책 동향, 국내·외 제도 및 사례 조사를 통해 부산광역시가 글로벌 허브도시로 성장하는 데 필요한 기본원칙과 전략을 제시함

❍ 이는 향후 부산광역시가 정책을 추진하는 데 있어서 경쟁력을 갖춘 지속 가능한 발전모델을 구축하는 데 참고자료가 될 수 있을 것으로 판단됨

목 차

제 1 장 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적 ····· 3
1. 연구의 배경 및 필요성 ····· 3
2. 연구의 목적 ····· 7

제2절 연구의 범위 및 방법 ····· 8
1. 연구의 범위 ····· 8
2. 연구추진방법 ····· 8

제 2 장 「부산 글로벌 허브도시」 조성을 위한 여건 및 현황 검토

제1절 이론적 고찰 ····· 13
1. 글로벌 허브도시의 개념 ····· 13
2. 허브도시의 주요 특성 ····· 14

제2절 대내외적 정책 동향 ····· 15
1. 국가 성장동력 확보를 위한 균형발전 정책 ····· 15
2. 글로벌 거점도시를 둘러싼 동향 및 이슈 ····· 19

제3절 부산광역시 여건 및 특성 분석 ····· 25
1. 기본여건 및 특성 ····· 25
2. 부산광역시의 글로벌 경쟁력 수준 ····· 42

제4절 「부산 글로벌 허브도시」 관련 정책추진 현황 ····· 70
1. 기본방향 ····· 70
2. 「부산 글로벌 허브도시」 관련 정책 및 사업추진 현황 ····· 71

3. 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 내용 ····· 79

제5절 소결 및 시사점 ····· 83

제 3 장 글로벌 허브도시 조성을 위한 국내 관련 정책 분석 및 시사점

제1절 국내 주요 특구 제도 현황 ····· 89
1. 특구 제도의 도입 배경 및 변천 ····· 89
2. 주요 특구 제도 유형 및 특징 ····· 93

제2절 유사사례 분석: 제주특별자치도 국제자유도시 조성 사례 ····· 110
1. 개요 ····· 110
2. 추진 과정 및 성과 ····· 111
3. 주요 정책·제도 운영 현황 ····· 125

제3절 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책 수요 ····· 134
1. 해외 기업체의 정책 수요 검토 ····· 134
2. 국내 시장 환경에 대한 인식 조사 ····· 144
3. 국내·외 정책·제도 및 환경 비교 ····· 154

제4절 소결 및 시사점 ····· 159

제 4 장 국외 글로벌 허브도시 사례분석

제1절 사례분석 개요 ····· 165

제2절 국외 글로벌 허브도시 사례분석 ····· 166
1. 싱가포르(Singapore) ····· 166
2. 두바이(Dubai) ····· 187
3. 홍콩(Hongkong) ····· 207

제3절 소결 및 시사점 ····· 225

제 5 장 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안

제1절 「부산 글로벌 허브도시」 조성의 기본원칙 및 방향 ····· 231
1. 기본원칙 ····· 231
2. 추진방향 ····· 236

제2절 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 전략 ····· 237
1. 부산광역시의 글로벌 허브도시 비전 및 목표 ····· 237
2. 주요 추진전략 및 과제 ····· 239
3. 추진체계 및 기타 사항 ····· 243

제3절 결론 ····· 246

【참고문헌】 ····· 247

표 목차

| 표 2-1 | BEPS Pillar 1과 Pillar 2 ····· 24
| 표 2-2 | 부산광역시 인구변화 전망 ····· 26
| 표 2-3 | 2022년 세계 10대 항만 컨테이너 물동량 ····· 30
| 표 2-4 | 지역별 상장 기업 수(2024년) ····· 31
| 표 2-5 | 부산광역시 개발사업 조성현황 ····· 35
| 표 2-6 | 부산광역시 외국인 학교 현황(2024년 2월 기준) ····· 37
| 표 2-7 | 부산광역시 지역내총생산(GRDP) ····· 38
| 표 2-8 | 시도별 1인당 지역내총생산(GRDP) ····· 39
| 표 2-9 | AT Kearney의 글로벌 도시지수 평가지표 ····· 42
| 표 2-10 | AT Kearney 글로벌 도시지수(GCI) 순위 ····· 43
| 표 2-11 | AT Kearney의 글로벌 도시 전망 평가지표 ····· 44
| 표 2-12 | AT Kearney 글로벌 도시 전망(GCO) 순위 ····· 45
| 표 2-13 | Oxford Economics의 글로벌 도시지수 평가지표 ····· 47
| 표 2-14 | 글로벌 도시지수 부문별 순위(2024년) ····· 48
| 표 2-15 | 2022년 세계 선진 해양도시 평가지표 ····· 50
| 표 2-16 | 세계 선진 해양도시 분야별 순위(2022년) ····· 51
| 표 2-17 | 세계 선진 해양도시 분야별 순위(2024년) ····· 51
| 표 2-18 | 세계 선진 해양도시 순위(종합순위) ····· 51
| 표 2-19 | 2024 항만 연결성 지수 구성 지표 ····· 53
| 표 2-20 | 2014년 및 2024년 2분기 항만 연결성 지수 순위 ····· 54
| 표 2-21 | 2024 글로벌 연결성 지수 구성 지표 ····· 55
| 표 2-22 | 글로벌 연결성 지수(2024) - 상위 10개 국가 ····· 56
| 표 2-23 | 국제금융센터지수(GFCI) 정량평가 주요 통계지표 ····· 59
| 표 2-24 | 2024년 상반기 국제금융센터지수(GFCI 35) 순위 ····· 60
| 표 2-25 | 향후 중요한 금융센터가 될 도시에 대한 언급량 순위 ····· 60
| 표 2-26 | 스마트센터지수(GFCI) 정량평가 주요 통계지표 ····· 62

| 표 2-27 | 2023년 하반기 스마트센터지수(SCI 8) 순위 ····· 63
| 표 2-28 | 스마트시티 지수 평가영역 ····· 64
| 표 2-29 | 2024년 MID 스마트시티 지수 분야별 지표(문항) ····· 65
| 표 2-30 | 2024년 MID 스마트시티 지수 순위 ····· 66
| 표 2-31 | 살기 좋은 도시 지수 부문별 지표 및 평가 비중 ····· 68
| 표 2-32 | 2023년 살기 좋은 도시 지수(GLI) 순위 ····· 69
| 표 2-33 | 2024년 살기 좋은 도시 지수(GLI) 순위 ····· 69
| 표 2-34 | '글로벌 허브도시'를 위한 주요 추진전략 ····· 72
| 표 2-35 | 부산광역시 9대 전략산업(안) 범위 ····· 74
| 표 2-36 | 가덕도신공항 시설 규모 ····· 77
| 표 2-37 | 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 주요 내용 ····· 80
| 표 2-38 | 주요 도시경쟁력 지표·지수 순위 ····· 84
| 표 3-1 | 국내 특구제도 변천과정 ····· 90
| 표 3-2 | 주요 부처의 특구 제도 운영 현황 ····· 91
| 표 3-3 | 외국인 투자지역 단지형-개별형 비교 ····· 95
| 표 3-4 | 산업단지형 자유무역지역 지정 현황(2018.3.21. 기준) ····· 97
| 표 3-5 | 항만·공항형 자유무역지역 지정 현황(2018.3.21. 기준) ····· 97
| 표 3-6 | 자유무역지역 인센티브 제도 및 특징 ····· 98
| 표 3-7 | 경제자유구역 주요 프로젝트 분야 ····· 99
| 표 3-8 | 경제자유구역 인센티브 제도(조세 감면) ····· 104
| 표 3-9 | 경제자유구역 인센티브 제도(지원) ····· 105
| 표 3-10 | 기회발전특구 세제 지원 주요 내용('23.10) ····· 107
| 표 3-11 | 부산광역시 특구 지정 현황 ····· 109
| 표 3-12 | 제1차 종합계획과 보완계획상의 핵심 및 전략 프로젝트 변화 ····· 113
| 표 3-13 | 제주국제자유도시종합계획 변천(1) ····· 117
| 표 3-14 | 제주국제자유도시종합계획 변천(2) ····· 118
| 표 3-15 | 제주국제자유도시종합계획 변천(3) ····· 119
| 표 3-16 | 제주첨단과학기술단지 현황(2022년 기준) ····· 121
| 표 3-17 | JDC 사업별 성과 결과 요약 ····· 122
| 표 3-18 | 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제197조 ··· 126

| 표 3-19 | 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제207조 … 126
| 표 3-20 | 제주특별자치도 국내기업 유치제도 …… 127
| 표 3-21 | 제주특별자치도 외국인 투자 유치제도 …… 129
| 표 3-22 | 제주 투자진흥지구 지원제도 …… 130
| 표 3-23 | 제주 투자진흥지구 사업추진 실적(2021년 6월 기준) …… 131
| 표 3-24 | 글로벌 다국적 기업의 지역 거점 선택에 영향을 주는 리스크 …… 135
| 표 3-25 | 아시아 지역본부 소재지별 기업거점 이전 선호도 TOP3 (N=149, 복수응답) …… 139
| 표 3-26 | 아시아 지역본부 평가에서 중요하게 고려하는 요소 (N=300, 3순위까지 응답) …… 141
| 표 3-27 | 지표별 한국·홍콩·싱가포르·일본 비즈니스 환경 평가 (N=300, 1점~5점 척도) …… 142
| 표 3-28 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 소득세 및 자본이득 세율 비교 (2021년) …… 155
| 표 3-29 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 원천징수 세율 비교(2021년) …… 156
| 표 3-30 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 기타 세금 비교(2021년) …… 158
| 표 3-31 | 외국인 투자 입지 지정현황 …… 159
| 표 4-1 | 싱가포르 기본현황(2023년 기준) …… 166
| 표 4-2 | 월드뱅크(World Bank) 글로벌 LPI 순위 …… 172
| 표 4-3 | 싱가포르 주요 항만 …… 177
| 표 4-4 | 두바이 기본현황(2023년 기준) …… 187
| 표 4-5 | UAE 기업활동 제한 및 금지 업종 …… 199
| 표 4-6 | 홍콩 기본현황(2023년 기준) …… 208
| 표 4-7 | 홍콩 주요 산업의 부가가치 및 GDP 비중(2019~2021년) …… 212
| 표 4-8 | 홍콩 내 인증 은행의 종류 …… 222
| 표 5-1 | 국제적인 물류도시를 위한 추진과제 …… 240
| 표 5-2 | 세계 금융 중심지를 위한 추진과제 …… 241
| 표 5-3 | 디지털·첨단산업 중심지를 위한 추진과제 …… 243

그림 목차

| 그림 1-1 | '일자리-인재-생활환경' 연계 패키지 추진계획 ····· 4
| 그림 1-2 | 부산 글로벌 허브도시 조성 계획 ····· 5
| 그림 1-3 | 연구흐름도 ····· 9
| 그림 2-1 | 지역균형발전 재원투자 규모(2005~2022년) ····· 15
| 그림 2-2 | 수도권-비수도권 격차 ····· 16
| 그림 2-3 | 주요국 수도권 인구 비중(2022년) ····· 17
| 그림 2-4 | 전 세계 대륙별 경제지표 현황 및 전망(2000~2040년) ····· 20
| 그림 2-5 | 부산광역시 현황 ····· 25
| 그림 2-6 | 부산광역시 내 개발가능지 현황 ····· 27
| 그림 2-7 | 부산광역시 교통인프라 ····· 28
| 그림 2-8 | 부산광역시 항만 및 공항 건설예정지 ····· 29
| 그림 2-9 | 2021년 시도별 기업 수(좌: 소상공인, 우: 중소기업) ····· 32
| 그림 2-10 | 동남 경제권 산업 클러스터 ····· 33
| 그림 2-11 | 부산 주요 개발사업 ····· 34
| 그림 2-12 | 부산지역 혁신기관 분포 ····· 36
| 그림 2-13 | 규모별(좌)·형태별(우) 연구기업 통계 ····· 36
| 그림 2-14 | 부산지역 외국인직접투자(FDI) 실적 현황 ····· 40
| 그림 2-15 | 시도별 외국인직접투자액(FDI) 신고금액 규모 비율(1962~2022년) ····· 41
| 그림 2-16 | Oxford Economics 글로벌 도시 분포 ····· 46
| 그림 2-17 | 글로벌 도시지수 순위(2024년) ····· 47
| 그림 2-18 | 한국의 국제 흐름에 차지하는 비중 상위 10개국(2024년) ····· 57
| 그림 2-19 | 국제금융센터지수(GFCI) 5대 분야 지표 ····· 58
| 그림 2-20 | 국제금융센터지수(GFCI) 5대 분야 지표 ····· 61
| 그림 2-21 | 부산광역시 SCI 순위 변동 ····· 66
| 그림 2-22 | 도시의 개선을 위해 시급하다고 생각하는 영역(부산) ····· 67
| 그림 2-23 | 부산 글로벌 허브도시 비전·목표 및 전략 ····· 70

| 그림 2-24 | 부산광역시 민선8기 도시목표 ····· 71
| 그림 2-25 | 부산광역시 9대 전략산업 ····· 73
| 그림 2-26 | 부산광역시 권역별 5대 혁신클러스터 조성안 ····· 75
| 그림 2-27 | 물류 트라이포트 ····· 77
| 그림 3-1 | 경제자유구역 현황 ····· 100
| 그림 3-2 | 경제자유구역 주요통계 ····· 102
| 그림 3-3 | 제1차 기회발전특구 지정 지역 ····· 108
| 그림 3-4 | 제2차 제주국제자유도시 종합계획상 지역발전축 및 핵심기능 ····· 115
| 그림 3-5 | 제3차 제주국제자유도시 종합계획 비전·목표·전략 ····· 116
| 그림 3-6 | 제주특별자치도 주요 프로젝트 ····· 121
| 그림 3-7 | 제주특별자치도 출범의 성과에 관한 설문조사 결과 ····· 125
| 그림 3-8 | 제주특별자치도 외국인직접투자(FDI) 동향(2014~2023년) ····· 132
| 그림 3-9 | 한국의 비즈니스 환경에 대한 인식 변화 ····· 137
| 그림 3-10 | 한국의 비즈니스 환경에서의 가장 큰 어려움 ····· 137
| 그림 3-11 | 한국에서의 2024~2026년 사업 및 투자 전망 ····· 138
| 그림 3-12 | 한국의 글로벌 기업 아·태 지역 거점 유치를 위한 개혁 분야 ····· 138
| 그림 3-13 | 지역본부 거점을 설립할 때 가장 선호되는 한국 도시 (N=196, 복수응답) ····· 140
| 그림 3-14 | 한국이 지역본부 유치를 위해 개선이 가장 시급한 사항(N=300) ···· 143
| 그림 3-15 | 지난 3년간(2019~2021년) 관할권별 조세제도의 복잡성 변화 설문결과(N=407) ····· 145
| 그림 3-16 | 관할권별 조세 규정의 준수 및 보고 요건의 복잡성 설문결과 (N=407) ····· 147
| 그림 3-17 | 아시아 태평양 지역 관할권별 조세제도의 일관성 설문결과 (N=407) ····· 148
| 그림 3-18 | 아시아 태평양 지역 관할권별 조세 환경의 예측가능성 설문결과 (N=407) ····· 150
| 그림 3-19 | 조세제도 관련 항목별 중요도 설문조사 결과(N=407) ····· 151
| 그림 3-20 | 외국인투자기업의 한국 투자 요인(N=202, 복수응답) ····· 152
| 그림 3-21 | 외국인투자기업이 원하는 노동개혁 과제(N=202, 복수응답) ····· 153

| 그림 3-22 | 외국인투자기업의 한국 투자 요인(N=202, 복수응답) ····· 153
| 그림 4-1 | 2023년 국제선 좌석 수용능력 기준 공항평가 ····· 174
| 그림 4-2 | 창이 국제항공 화물 연결 지도 ····· 175
| 그림 4-3 | 싱가포르 항만 및 투아스 메가포트 위치 ····· 178
| 그림 4-4 | 싱가포르 기업활동 관련 장점 ····· 186
| 그림 4-5 | 아랍에미리트 연합국 지도 ····· 188
| 그림 4-6 | 두바이 평균기온 및 평균습도 ····· 189
| 그림 4-7 | 아부다비와 두바이 산업 비중 비교 ····· 193
| 그림 4-8 | 두바이 주요 관광 인프라 건설 프로젝트 ····· 202
| 그림 4-9 | 주요 국가의 증시 및 증권거래소 변화 ····· 220
| 그림 5-1 | 부산 글로벌 허브도시 비전 및 목표(안) ····· 237

제 1 장
서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

01 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경 및 필요성

□ 균형발전 및 국가 경쟁력 향상을 위한 지방의 성장동력 마련 필요

○ 지난 40년간 균형발전을 위한 정부 차원의 정책을 추진해 왔으나 인구·경제·정주여건 등 지표 전반에서 수도권과 비수도권 간의 격차가 확대됨

- 현재는 격차뿐만 아니라 이로 인한 저출생과 초고령화라는 '3대 인구리스크'가 본격적으로 나타나면서 국가 전체의 성장 잠재력을 약화시키는 요인으로 지적되고 있음[1)]

○ 정부는 지속된 수도권 집중과 경쟁이 현재 국가 전체의 인구 위기를 초래한 원인임을 지적하고, 지방정부 주도의 정책추진과 지역 균형발전을 6대 국정목표 중 하나로 제시함(대통령 직속 지방시대위원회, 2023.9.14.)

- '23년 9월, 윤석열 대통령은 부산에서 열린 지방시대 선포식에서 '대한민국 어디서나 살기 좋은 지방시대'를 선포하고, 지역 균형발전을 위하여 지방발전 전략을 모색하고 과감하게 지원할 것을 밝힘
- 중앙정부 주도의 획일적 정책의 한계를 명시하고, 지방정부의 자율권 확대와 지방 산업구조 전환, 지방인재 육성 등을 통한 지방의 신성장동력 창출 역량 강화를 강조함

---

1) 2023년 5월 국제신용평가사 무디스(Moody's)에서는 우리나라 국가신용등급 평가 보고서에서 "한국 경제성장의 장기적인 리스크는 인구 통계학적 압력이 심화하는 것"이라고 지적하면서, 합계출산율의 저하와 노년부양비 증가 등이 생산성 향상과 투자에 부담으로 작용하여 재정적 문제를 야기할 것이라고 분석함(연합뉴스, 2023.5.28.)

□ 정부의 지방시대 실현을 위한 남부권 거점도시 육성 지원 추진

❍ 정부는 일자리-인재-생활환경 연계한 '지방시대 민생 패키지'를 공개하여 수도권과 남부권을 양대 축으로 한 균형발전 계획을 제시함

- '24년 2월, 윤석열 대통령은 부산시청에서 열린 '국민과 함께하는 민생토론회-열한 번째, 부산이 활짝 여는 지방시대'를 통해 지방시대의 중요성을 강조하고, 부산이 '글로벌 허브 도시'로 거듭날 수 있도록 금융물류특구와 투자진흥지구 지정 등 재정·세제 지원을 강화할 것을 강조함
  - 부산광역시가 달성해야 할 주요 사안으로 산업은행 이전, 가덕도신공항 완공, 북항 재개발, 경부선 지하화 등을 제시함
- 지난 '23년 12월에는 부산지역 간담회에 참석하여 부산광역시가 인프라 구축을 통해 물류와 금융, 디지털과 첨단산업의 세계적인 거점도시로 발전할 수 있도록 '글로벌 허브도시 특별법' 제정과 규제혁신 등을 지원할 것을 밝힌 바 있음

| 그림 1-1 | '일자리-인재-생활환경' 연계 패키지 추진계획

자료: 대한민국 정책브리핑 문화체육관광부 국민소통실, 2024.02.13.

□ **'부산 글로벌 허브도시'의 성공을 위해서는 구체적이고 실질적인 제도 도입을 위한 설계 및 실행력 제고 필요**

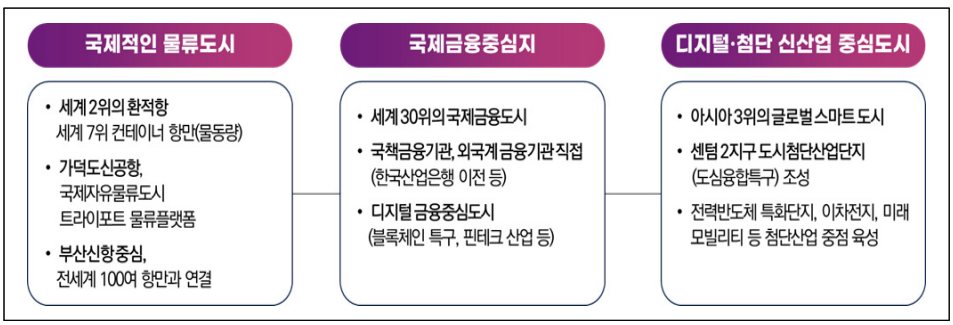
○ 부산광역시가 목표로 하는 국제적 기준의 도시로 나아가기 위해서는 시 전역이 규제자유지역으로 조성되는 등 획기적인 규제혁신과 특례가 적용될 필요성이 있음

- '부산 글로벌 허브도시' 조성 사업과 같이 중앙정부 차원의 파격적인 규제혁신과 특례가 필요한 전략의 경우, 구체적이고 실질적인 정책 설계가 뒷받침되지 않으면 정부의 지원 확보가 어려울 수 있고 이는 조성 사업의 성패로 이어짐

○ 현재 부산광역시의 경우 여러 가지 핵심 전략사업의 추진과 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 발의 등을 통해 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 위한 준비를 다각도로 수행 중임

○ 다만, 현재까지는 개별 사업 중심으로 전략의 내용이 구성되어 있어 사업 간의 유기적 연결성이 미흡하며, 국제적 수준의 도시경쟁력을 갖추기 위한 선결조건과 기업 유치를 위한 정책·제도가 구체적으로 설계되어 있지 않아 이에 대한 검토 및 보완이 필요함

| 그림 1-2 | 부산 글로벌 허브도시 조성 계획



출처: 연합뉴스. [부산 글로벌 허브도시](상) 남부권 신성장 거점으로 국토균형발전 견인. 2024.01.01.; 부산시 제공 재구성

❍ 특별법안 통과 후에는 종합계획을 수립해야 하는 상황으로 글로벌 기업 유치를 위해 선행되어야 할 조건은 무엇인지, 어떤 제도·정책이 도입되는 것이 효과적일지, 운영체계는 어떻게 가져갈지 등에 대한 세부적인 설계와 실행방안이 마련되어야 함

- 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 제2장 제10조는 글로벌 허브도시 조성 및 경쟁력 강화를 위한 종합계획 수립·시행을 제시
- 종합계획에는 1) 기본시책뿐만 아니라 2) 기반시설의 설치·운영에 관한 사항, 3) 물류·금융 및 디지털·첨단산업 등 산업 육성 및 지원에 관한 사항, 4) 투자재원 조달에 관한 사항, 5) 글로벌 교육 진흥 및 생활환경 조성에 관한 사항, 6) 규제특례에 관한 사항, 7) 투자촉진 및 유치에 관한 사항, 8) 그 밖의 글로벌 허브도시 조성 및 경쟁력 강화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항을 포함하도록 함

❍ 이를 위해서는 관계기관 간의 논의와 함께 해외 유사 성공사례를 대상으로 관련 정보들을 수집하는 등 실효적인 규제 개선 및 제도 도입을 위한 다차원적인 검토를 진행할 필요가 있음

- 해외사례를 조사·분석하여 글로벌 허브도시에서 시행하고 있는 제도의 형태나 특례 수준, 특구·단지 조성 및 운영 방식, 정주환경 조성 현황 등을 파악하고, '부산 글로벌 허브도시' 조성 사업에서 벤치마킹할 수 있는 핵심 정책을 검토하는 것이 필요함
  - 싱가포르의 경우 투자하는 외국기업에 각종 인센티브와 기업친화적 인프라를 제공하는 한편, 도시 경쟁력을 높이고 쾌적한 환경을 유지하기 위하여 강력한 행정력을 통해 규제하기도 함
- 또한, 국내 관련 제도 시행 현황 및 한계점, 문제점 등의 분석을 통해 '부산 글로벌 허브도시' 조성 사업의 실효성 제고를 위한 방안을 검토하는 것이 필요함

2. 연구의 목적

□ **해외 유사 성공사례 분석 및 '부산 글로벌 허브도시' 목표·전략 등의 검토를 통한 부산광역시 글로벌 허브도시 조성 지원**

❍ 첫째, 부산의 글로벌 허브도시 조성에 관한 목표 및 전략, 법률(안)을 검토하고 각 전략 간의 연결성, 필요성 등을 분석하여 추진 방향 제시

- 국내 여건 및 전망 등을 분석하여 '부산 글로벌 허브도시' 조성 및 지원의 필요성과 사업 추진의 당위성을 제시함
- 부산광역시의 여건과 전망 등을 바탕으로 '부산 글로벌 허브도시' 조성 추진을 위한 기본원칙 및 고려사항 등을 제시함

❍ 둘째, 국내 관련 정책 및 추진 사례 등을 검토하여 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책적 시사점 제시

- 기존 특구제도의 유형과 특징, 사례조사 분석, 제도 수요분석 등을 통해 '부산 글로벌 허브도시' 조성에 고려할 수 있는 제도적·재정적 특례 등을 정리하고 문제점 분석을 통해 시사점을 제시함

❍ 셋째, 해외사례를 조사·분석하여 부산광역시가 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 통해 국제적 수준의 도시경쟁력을 갖추기 위한 방안 모색

- 싱가포르, 두바이, 홍콩 등 성공적이라고 평가받는 해외 허브도시를 대상으로 지리적 요인·제도적 요인(규제·특례·재정지원 등)·구조적 요인(추진체계·운영방식 등) 등을 전반적으로 검토하고 시사점을 도출함

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

□ 내용적 범위

○ 본 연구는 다음의 세 가지 사항을 내용적 범위로 함
- 첫째, '부산 글로벌 허브도시' 조성 필요성 및 방향에 대한 논리적 근거를 마련하기 위하여 부산광역시의 여건과 대내외적 정책 동향을 분석함
- 둘째, 국내 관련 정책과 제주특별자치도 국제자유도시 조성 사례, 국내 경영 환경에 대한 인식 조사 등을 통해 제도적 환경을 검토하고 비교함
- 셋째, 부산광역시가 글로벌 허브도시 조성을 추진하는 데 있어 벤치마킹할 수 있는 정책·제도 등을 파악하기 위하여 주요 글로벌 허브도시 사례(싱가포르, 두바이, 홍콩)를 검토하고 시사점을 도출함

□ 시간적·공간적 범위

○ 본 연구는 정책수립의 시의성을 고려하여 시간적 기준을 현재(2024년)로 하되, 해외 글로벌 허브도시 사례조사·분석은 각 도시의 전략 추진 시점을 범위로 함

○ 공간적 범위는 기본적으로 부산광역시를 대상으로 하며, 해외사례조사는 각 도시(싱가포르의 경우 국가)를 범위로 함

2. 연구추진방법

□ 문헌 및 통계자료 수집·검토

○ 각종 보고서, 법·제도·규정, 보도자료, 뉴스기사 등 관련 정책에 관한 문헌자료 수집·검토
- 주요 개념, 법령·조례 등 법적 근거, 제도적 지원 사항, 변천 과정, 정책 수요 등을 조사

○ 부산광역시, 타 도시 및 국가의 여건 및 현황에 관한 통계자료 조사·분석

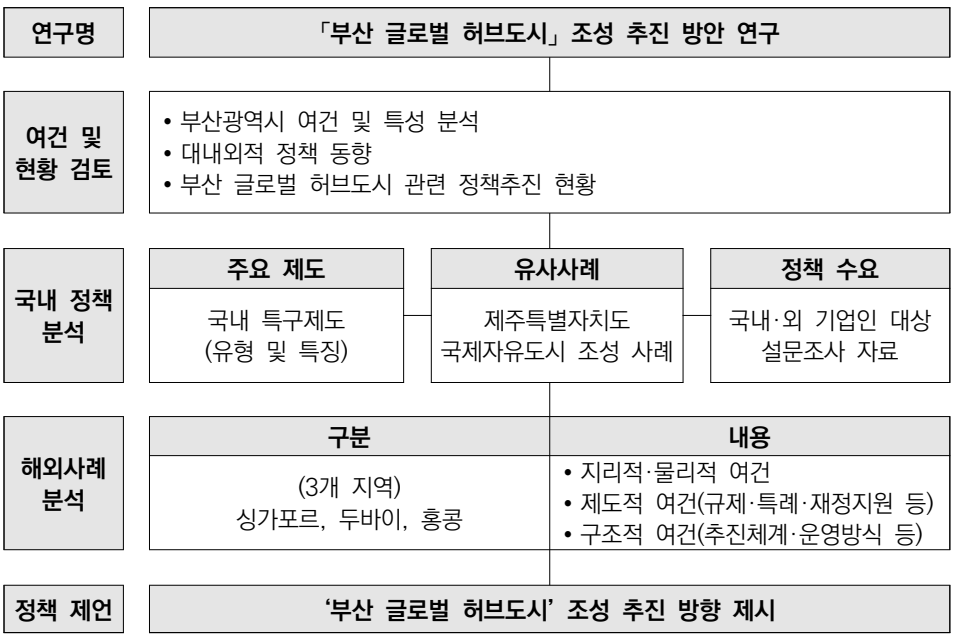
□ 관계기관 논의 및 전문가 자문

❍ 관계기관과의 지속 논의를 통해 「부산 글로벌 허브도시 조성」과 관련한 이슈와 추진 사항을 파악 및 연계

❍ 사례조사 결과 및 추진계획 수립 방향에 관하여 상세 조사 및 적합성을 판단하기 위한 전문가 자문 수행

□ 연구 범위와 방법을 바탕으로 한 연구 흐름은 다음과 같음

| 그림 1-3 | 연구흐름도



제 2 장

「부산 글로벌 허브도시」 조성을 위한 여건 및 현황 검토

제1절 이론적 고찰

제2절 대내외적 정책 동향

제3절 부산광역시 여건 및 특성 분석

제4절 「부산 글로벌 허브도시」 관련 정책추진 현황

제5절 소결 및 시사점

02 「부산 글로벌 허브도시」 조성을 위한 여건 및 현황 검토

제1절 이론적 고찰

1. 글로벌 허브도시의 개념

□ 글로벌 허브도시(Global Hub City)란?

❍ '허브(Hub)'란 사전적 의미로 중심 또는 바퀴통[2]을 의미하는 것으로, 여러 노드(node)와 링크(link)를 확보하고 이를 연결하여 중심기능을 수행하는 것을 의미함

- 허브는 시스템 내 노드 간의 연결과 분배의 기능을 수행하는 통로·연결고리의 속성이 존재하기 때문에 관계적이고 상호적인 특성을 가짐

❍ 이에 '글로벌 허브도시(Global Hub City)'는 국제적 네트워크 속에서 중심기능을 수행함으로써 경쟁우위를 갖는 도시를 의미한다고 할 수 있음

- 즉, 지리적으로는 특정 국가 내에 위치하고 있지만, 다양한 글로벌 네트워크와 연결되어 있기 때문에 그 영향력은 전 세계적 범위로 확장되는 도시로서 국제적인 비즈니스, 정책 결정, 그리고 문화 교류에 있어 중추적인 역할을 하는 도시를 의미함
- 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 제2조(정의)에서도 글로벌 허브도시를 정의하고 있는데, 이 법에서 정의한 글로벌 허브도시는 '경제·산업 분야에서 국제적 수준의 도시경쟁력을 확보하고 교육·생활·관광 환경 분야에서의 국제화 기반이 고루 갖추어진 세계 경제의 중심기능을 수행할 수 있는 국제도시'로 명시됨

2) 바퀴살이 꽂혀있고 축이 연결된 바퀴의 중앙

2. 허브도시의 주요 특성

□ 국제적 네트워크와 연결된 교통의 요지

❍ 글로벌 도시(global city), 허브 도시(hub city)의 개념은 1980년대에 학계에서 연구되기 시작했으며, 이는 도시가 세계화 과정에서 어떻게 중요한 역할을 하는지를 설명하는 데 중점을 두고 있음(Sassen, S., 2004)

❍ 선행연구들에서는 이들 도시가 글로벌 경제 시스템 내에서 교통의 요지로서 기능한다는 점을 제시했으며, 공항, 철도, 도로망 등이 발달해 있어 국내외로의 접근성이 높다는 점을 발견함

❍ 글로벌 허브 도시는 지역뿐만 아니라 전 세계적인 차원에서 영향력을 미치며, 세계화와 함께 그 역할과 중요성이 계속해서 증가함

❍ 전 세계적 범위로 확장될 수 있는 영향력을 갖기 때문에 다국적 기업들에게는 글로벌 허브 도시가 세계 시장을 조정하고 운영하는 데 필수적인 곳으로 자리 잡음

□ 다양한 문화, 기술, 경제, 정치 기능의 집중

❍ 선행연구들에서는 글로벌 도시, 허브 도시에 금융서비스와 고급 전문 서비스가 집중되는 경향이 있음을 밝힘(Sassen, S., 2013)

❍ 글로벌 허브 도시들은 다양한 국가와 문화가 연결되는 교차점에 존재하기 때문에 금융, 생산, 정보통신 등 글로벌 경제 및 문화의 발전에 있어 핵심적인 기능을 담당함

❍ 허브 도시에는 고도로 발달한 연구 및 개발 기반, 기술 중심의 경제활동, 그리고 혁신을 지원하는 개방적이고 다양한 생태계가 존재하며, 성장과 혁신을 촉진하는 주요한 요소로서 세계적인 연구기관, 대학, 그리고 첨단 산업이 밀집해 있음

제2절 대내외적 정책 동향

1. 국가 성장동력 확보를 위한 균형발전 정책

□ 수도권-비수도권의 균형적 발전을 위한 정부 정책 추진

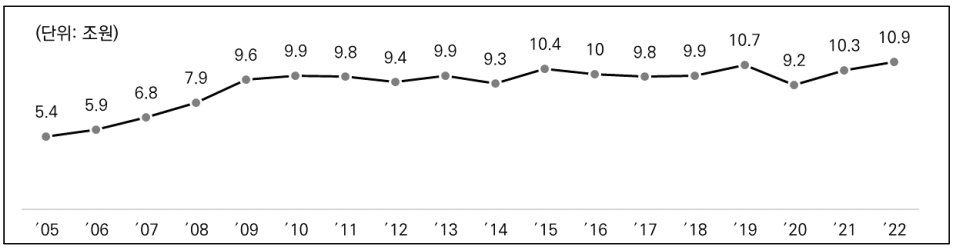
❍ 우리나라는 1982년 「수도권정비계획법」이 제정되면서 본격적인 균형발전 정책이 시작됨

- 「수도권정비계획법」은 수도권에 과도하게 집중된 인구 및 산업의 분산을 유도하고 질서와 균형을 갖춘 국토 발전을 도모하고자 제정됨

❍ 2000년대 초에는 「국가균형발전특별법」을 제정하여 지역균형발전을 국가 정책으로 포함하였으며, 이후 20년간 정부는 막대한 예산을 지역균형발전을 위해 투입해 옴

- 매 정부에서는 수도권으로의 인구집중은 저출산, 일자리 감소, 지역산업 쇠퇴 등을 파생시켜 장기적으로 국가 성장의 동력을 감소시킬 것이라는 위기를 인식하고 지역균형발전을 위해 지역 특화산업 육성, 성장거점 육성, 지방분권 확대 등을 적극 추진함
- 2005년 국가균형발전특별회계를 통해 5.4조 원이 조성되었으며, 이후 2022년까지 총 164.2조 원의 재원이 지역균형발전 정책을 위해 투입되어 온 것으로 나타남(김현호, 2022)

| 그림 2-1 | 지역균형발전 재원투자 규모(2005~2022년)



출처: 김현호(2022). 지역균형발전정책, 대수술 필요하다

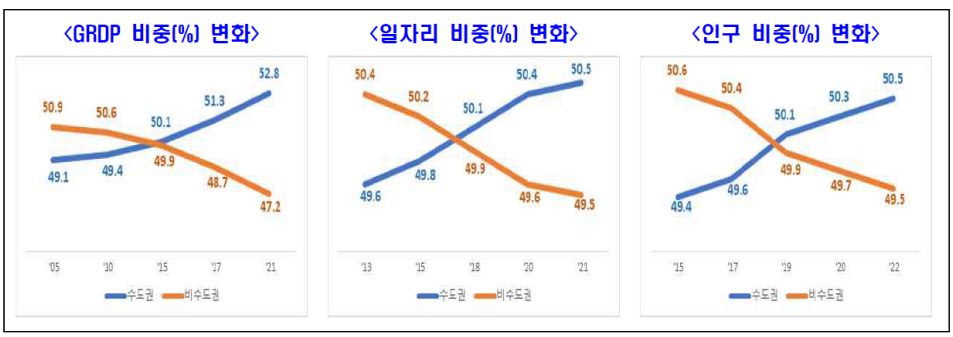
□ 균형발전 정책의 한계 봉착과 수도권 일극화 심화

❍ 지난 40년간 정부는 균형발전을 위하여 갖가지 정책을 추진해 왔으나 수도권 일극화는 심화되고 지방은 소멸위기에 직면함

❍ 인구·경제·산업·정주여건 등 통계지표 전반에서 수도권과 비수도권 간의 격차가 확대되었음

- 국토 면적의 11.8%에 불과한 수도권 지역에 2000년에는 국가 총인구의 46.3%가 거주하였고, 2022년에는 50.5%까지 증가한 것으로 나타남
  - 순이동 인구는 매년 변동이 있으나 2023년도 기준 수도권의 순이동은 46,869명으로 나타남
  - 이 중에서 만 34세 미만 인구는 약 7만 명에 달하는 것으로 나타나 고령인구는 비수도권, 청년인구는 수도권으로의 이동한 것을 알 수 있음
- 수도권의 지역내총생산(GRDP) 비중은 2000년 기준 47.8%였으나, 2021년에는 53.1%로 비수도권보다 많으며, 수도권-비수도권의 격차는 증가추세로 나타남(통계청, 〈지역소득〉)[3]
- 고용 부문에서는 전체 취업자의 50.5%가 수도권에 집중되어 있고('21년 기준), 100대 기업 본사 중 86%가 수도권에 위치함('22년 기준)

| 그림 2-2 | 수도권-비수도권 격차



출처: 제1차 지방시대 종합계획

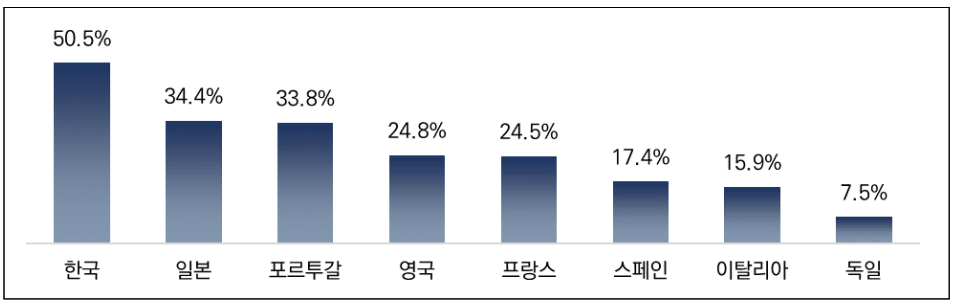
3) 실질 계열 기준이며, 2015년 기준으로 개편한 자료임

□ 문제의 원인과 해결방안에 대한 논의

❍ 현재 수도권 일극화에 따른 지역 간 격차와 이로 인한 저출생과 초고령화의 '3대 인구리스크'가 본격적으로 나타나면서 국가 전체의 성장 잠재력을 약화시키는 요인으로 지적되고 있음[4)]

- 2020년 기준 우리나라의 수도권 비중은 OECD 26개국 가운데 가장 높으며, 세계적으로 한 지역에 인구가 과밀한 것은 이례적인 현상으로 해석되고 있음(정민수 외, 2023)

| 그림 2-3 | 주요국 수도권 인구 비중(2022년)



주) 영국은 2019년도 기준값임
출처: 한국은행

❍ 정부가 지역의 경쟁력 강화를 위해 지속적인 지원을 해왔음에도 지역균형발전 정책이 뚜렷한 성과를 내지 못한 원인으로는 공간적·재정적으로 분산된 정책 추진 방식이 주요하게 지적되고 있음(김현호, 2022; 윤소연, 2022; 정민수 외 2023)

- 낙후 지역에 대한 삶의 질 개선이나 기반을 갖추는 데 기여하였으나, 혁신·실용보다는 관행적 접근방식과 형평성을 강조한 분산적 접근방식으로 인해 사업이 산발적으로 운용되어 실효성이 낮아졌다는 것임

4) 2023년 5월 국제신용평가사 무디스(Moody's)에서는 우리나라 국가신용등급 평가 보고서에서 "한국 경제성장의 장기적인 리스크는 인구 통계학적 압력이 심화하는 것"이라고 지적하면서, 합계출산율의 저하와 노년부양비 증가 등이 생산성 향상과 투자에 부담으로 작용하여 재정적 문제를 야기할 것이라고 분석함(연합뉴스, 2023.5.28.)

❍ 이에 따라 골고루 분배하던 전략에서 변화하여 거점도시를 중심으로 성장 역량을 높이는 방안이 제시되고 있음

- 복합 기능을 가진 거점도시를 중점적으로 육성하여 인구감소시대에 공간적 확장보다는 압축형 성장전략을 추진하고, 성장거점을 중심으로 주변을 연결하여 산업경쟁력과 집적경제를 최대화할 필요가 있음

□ 정부의 지방시대 실현을 위한 남부권 거점도시 육성 지원 추진

❍ 정부는 지속된 수도권 집중과 경쟁이 현재 국가 전체의 인구 위기를 초래한 원인임을 지적하고, 지방정부 주도의 정책추진과 지역 균형발전을 6대 국정목표 중 하나로 제시함(대통령 직속 지방시대위원회, 2023.9.14.)

- 중앙정부 주도의 획일적 정책의 한계를 명시하고, 지방정부의 자율권 확대와 지방 산업구조 전환, 지방인재 육성 등을 통한 지방의 신성장동력 창출 역량 강화를 강조함

❍ 특히, 과감한 지방분권과 함께 파격적이고 획기적인 특단의 지원 정책이 필요함을 제시하고, 지방시대 실현을 위한 남부권 거점도시 육성을 위한 지원을 밝힘

- 지난 ’23년 12월에는 부산지역 간담회에 참석하여 부산광역시가 인프라 구축을 통해 물류와 금융, 디지털과 첨단산업의 세계적인 거점도시로 발전할 수 있도록 ‘글로벌 허브도시 특별법’ 제정과 규제혁신 등을 지원할 것을 발표함
- ’24년 2월, 윤석열 대통령은 부산시청에서 열린 ‘국민과 함께하는 민생토론회 -열한 번째, 부산이 활짝 여는 지방시대’를 통해 지방시대의 중요성을 강조하고, 부산이 ‘글로벌 허브도시’로 거듭날 수 있도록 금융물류특구와 투자진흥지구 지정 등 재정·세제 지원을 강화할 것을 강조함
  - 부산광역시가 달성해야 할 주요 사안으로 산업은행 이전, 가덕도신공항 완공, 북항 재개발, 경부선 지하화 등을 제시함

2. 글로벌 거점도시를 둘러싼 동향 및 이슈

□ 글로벌 중추도시를 향한 연결성 강화 및 지속가능 발전

❍ 아시아 태평양 지역(Asia-Pacific Region, APAC)의 국가들은 빠른 인구 증가, 경제 개발, 기술 혁신, 그리고 강력한 국제적 무역 네트워크를 토대로 세계 경제시장에서 점차 중요성을 높여가고 있음

- 아시아 전체 국내총생산(GDP) 규모는 2022년 말 전 세계 GDP(100조 2,000억 달러)의 3분의 1 수준인 36조 1,000억 달러를 기록함(매일경제, 2023.09.06.)
- 글로벌 컨설팅업체 맥킨지(Mckinsey&Co)의 맥킨지 글로벌 연구소(MGI)는 아시아 지역이 2040년까지 전 세계 GDP의 50%를 차지하고, 세계 소비의 40%를 주도할 것으로 전망함(McKinsey Global Institute, 2019)

❍ 세계 경제시장에서 아시아 태평양 지역의 중요성이 높아지면서, 지난 10년간 싱가포르, 홍콩, 상하이 등 주요 국가를 중심으로 글로벌 다국적 기업(Multinational companies, MNC)들의 진출이 기하급수적으로 증가함(AMCHAM, 2024)

❍ 이에 국가들은 경쟁력 있는 거점도시를 구축하기 위해 투자를 확대하고 있으며, 이러한 거점도시들은 물류, 금융, 기술, 교육 등 여러 분야에서 중심 역할 하고 있음

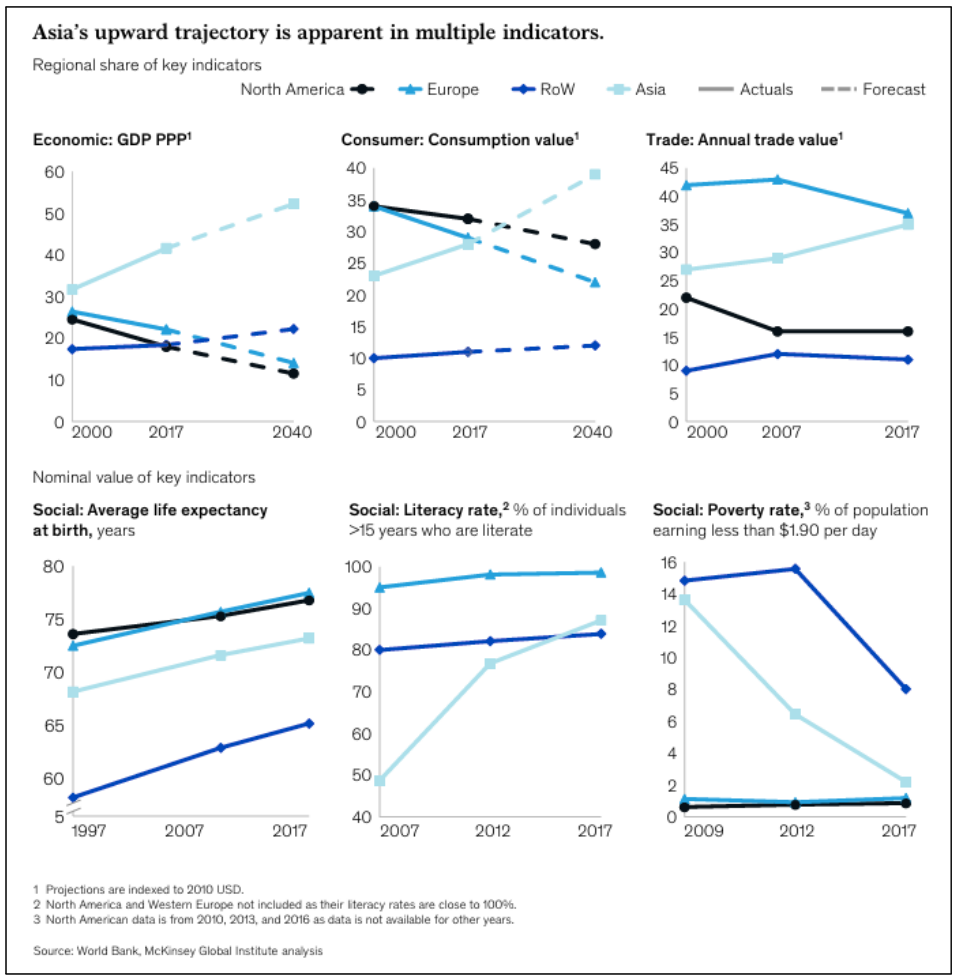
- 예를 들어, 싱가포르는 금융 및 물류 허브로서의 지위를 확고히 하고 있으며, 홍콩과 상하이 역시 국제금융센터로서 중요한 역할 담당함
- 두바이는 무역과 관광의 중심지로 자리를 잡고 중동과 아시아를 연결하는 중요한 거점이 되고 있음

❍ 이러한 글로벌 거점도시들은 국제적인 연결성을 강화하고, 전 세계 기업들의 투자와 인재를 유치함으로써 국가 경제의 발전을 촉진하고 있음

- 각국은 글로벌 거점도시 경쟁에서 우위를 점하기 위해 지속적으로 노력하는 한편, 이 과정에서 지역 간 협력과 연계를 더욱 강화하고 있음

❍ 또한, 최근에는 지속 가능한 발전과 스마트 기술의 도입에 중점을 두고 있으며, 이는 글로벌 거점도시들의 경쟁력을 더욱 강화하는 요소로 작용하고 있음

| 그림 2-4 | 전 세계 대륙별 경제지표 현황 및 전망(2000~2040년)



출처: World Bank, McKinsey Global Institute analysis(2019).

□ 국제금융허브 홍콩의 위상 하락과 기회

❍ 홍콩은 지정학적 이점과 언론의 자유를 보장함으로써 오랜 기간 아시아의 뉴스 허브와 금융 허브의 역할을 담당해 옴

- 홍콩은 2022년 기준 금융서비스 산업이 전체 국내총생산(GDP)의 약 23%, 고용의 약 7.5%를 차지할 정도로 국제적 금융중심지임

❍ 그러나, 최근 미·중 갈등과 중국의 자국 우선주의, 코로나바이러스-19 팬데믹 등으로 인해 글로벌 다국적 기업의 탈(脫) 중국 현상이 발생하면서 홍콩을 떠나는 기업이 다수 발생하고 있는 것으로 조사됨

❍ 특히, 2019년 홍콩의 민주화 시위 이후 2020년 5월에는 중국이 홍콩 국가보안법(기본법 제23조)을 제정함에 따라 취재 활동의 리스크가 높아진 글로벌 언론기관들을 중심으로 지역본부를 철수하기 시작하였고, 글로벌 금융 기관들도 성장 둔화와 투자 심리 하락 등을 이유로 홍콩과 중국 내 인력·자본을 축소하고 있는 실정임

- 홍콩 국가보안법은 국가 분열과 국가 정권 전복, 테러활동, 외국 세력과 결탁 등 39가지 안보 범죄와 이에 관한 처벌 사항을 담고 있으며(KBS 뉴스, 2024.03.23.), 핵심은 반(反)정부 활동의 전면적 금지와 외국 세력이 홍콩 내정에 개입하거나 분열을 조장하는 활동을 제한하는 것임(표나리, 2020)
  - 일례로 2020년 미국의 유력 일간지 뉴욕타임스(NYT)는 중국의 홍콩 국가보안법 시행으로 인해 특파원 비자 발급연장이 거부되는 등 취재 활동에 제약이 발생함에 따라 홍콩지사 인력의 3분의 1을 서울로 이전할 것을 밝힘(연합뉴스, 2020.07.16.)
  - 또한, 2022년에는 미국의 골드만삭스그룹과 모건스탠리 등의 월스트리트 대표 은행들이 홍콩에서 여러 차례 정리해고를 단행하였으며, 고용시장의 인력 감축은 금융 서비스 산업 전반에서 계속되고 있는 것으로 나타남(Bloomberg, 2023.12.09.)
  - 2021년 5월 홍콩 주재 미국상공회의소(AmCham)에서 회원들을 대상으로 설문조사를 수행한 결과에 따르면, 응답자 325명 중 약 42%가 홍콩을 떠날 것을 고려 중이거나 계획하고 있다고 응답하였으며 이러한 원인은 홍콩의 국가보안법에 대한 우려, 전반적인 지역사회 분위기, 반외국인 정서 등이 주요 요인인 것으로 나타남(AmCham, 2021)
  - 2021년 11월 홍콩외신기자클럽(HKFCC)에서 홍콩 주재 외신기자 회원들을 대상으로 설문조사를 수행한 결과에 따르면, 응답자 99명 중 46%가 홍콩 국가보안법 시행 후 홍콩을 떠날 계획을 고려하고 있는 것으로 나타남(조선일보, 2021.11.06.)

❍ 본 기본법에서는 홍콩 당국에 '외국 세력을 위해 일하는 조직과 기업에 대하여 홍콩 내 활동을 금지'할 수 있는 권한을 부여하고 있으며(BBC NEWS, 2024.3.20.), 이에 따라 재외 중국인과 외국인도 처벌 대상에 포함되어 외국 기업의 홍콩 내 활동에 제약이 더욱 높아질 것으로 예상됨

❍ 이러한 정세에 따라 홍콩에서는 지난 2년(2022~2023년) 사이 79개 증권사가 폐업하였으며, 홍콩의 대표 지수인 항셍지수는 4년째 하락세를 이어가고 있는 것으로 나타남(Bloomberg, 2023.12.09.)

❍ 한편, 이를 기회로 삼아 싱가포르는 아시아 태평양 지역의 선도 금융 중심지로서의 지위를 강화하고 있으며, 전략적 위치와 규제 환경을 활용하여 홍콩을 추월하고 국제 금융과 비즈니스의 중요 거점으로 자리 잡고 있음

□ '디지털세(Digital Tax)'에 대한 합의와 도입에 따른 대응

❍ 2012년부터 OECD와 G20에서는 IT 분야 다국적 기업들이 전 세계를 대상으로 영업활동을 수행하여 막대한 부를 축적하고 있음에도 전통적 제조기업에 비해 상당히 적은 세금을 내고 있다는 점[5]을 지적하며 이를 공동 대응하기 위한 프로젝트(BEPS project)를 수행함(안종석, 2020)

- BEPS(Base Erosion and Profit Shifting, '세원잠식과 소득이전')는 다국적 기업의 조세회피전략을 일컫는 것으로, 글로벌 IT 기업들은 현행 국제 조세 조약이 고정사업장과 유형자산을 근거로 기업에 과세한다는 점을 이용하여 서버나 사업장을 법인세율이 낮은 국가[6]로 이전하거나 페이퍼컴퍼니 등을 만들어 소득에 대한 세금을 회피해 옴(강금윤, 2024)
  - IT 기업들은 망을 통해서 영업활동을 하기 때문에 전 세계 국가들로부터 막대한 소득을 창출함에도 불구하고, 서버나 사업장을 두지 않아 조세를 납부하지 않았음

5) 유럽연합 집행위원회에 따르면 전통적 제조기업의 평균 실효세율은 23.2%인 반면, IT기업의 평균 실효세율은 9.5%에 불과한 것으로 나타남(강금윤, 2024)

6) 법인세율이 낮은 국가는 싱가포르(17%), 아일랜드(12.5%), 버뮤다(0%) 등임

❍ 이에 2016년 OECD와 G20에서는 'OECD/G20 포괄적 이행체계(Inclusive Framework, IF)'를 출범하였으며, 현재까지 145개 국가가 동등한 자격으로 국제 조세 논의에 참여하고 있음

❍ 2023년 7월 제16차 총회에서는 138개국의 승인을 거쳐 글로벌 최저한세(BEPS Pillar 2)에 대한 성명문을 발표함으로써 '디지털세(Digital Tax)'가 Pillar1과 Pillar2의 두 축으로 구성됨

- 하지만, 디지털세의 적용에 있어서는 아직까지 합의가 이행되지 않음
- Pillar 2(글로벌최저한세)는 30여 개의 국가에서 도입을 확정하거나 도입 의사를 표명한 반면, Pillar 1은 OECD 회원국 간의 이견과 개발도상국을 중심으로 부정적 입장이 제기된 상황임

❍ 우리나라는 2022년 말, OECD/G20 IF에서 발표한 글로벌최저한세 모델 규정을 참고하여 「국제조세조정에 관한 법률」을 개정하고 제60조~제86조까지 글로벌최저한세 제도에 관한 내용을 도입함

- 최근 재개정을 통해 Pillar 2의 소득산입규칙(IIR)은 2024년 1월 1일부터 시행하되, 소득산입보완규칙(UTPR)은 주요국들의 시행시기에 맞춰 2025년 1월 1일부터 시행하기로 함
- 이에 따라 2024년부터 한국에 소재하고 있는 다국적 IT기업은 직전 4개 회계연도 중 2개 이상의 회계연도 연결제무제표 상 매출액이 7.5억 유로(약 1조원)에 해당될 경우 소득산입보완규칙(UTPR)에 따라 추가세액 발생 여부를 검토해야 함(백제흠 외, 2023)

❍ BEPS Pillar 1과 Pillar 2가 시행되면 다국적 기업들의 지역본사 또는 자회사들이 법인세율 자체보다 노동환경이나 입지 지원제도 등 다른 조건이 좋은 지역으로 이전할 가능성이 높아짐(예상준 외, 2021)

❍ 이에 한국에 진출한 외국인직접투자가 해외로 이전되는 것을 막는 것과 동시에 디지털세 시행에 따라 이전할 해외 투자기업들을 유치하기 위한 정책이 필요함

| 표 2-1 | BEPS Pillar 1과 Pillar 2

구분			방식
Pillar1	Amount A (과세권 재배분)		• 고정사업장 유무와 관계없이 매출이 발생한 국가에 과세권을 재배분 • 수익성이 높은 다국적기업 대상
	Amount B (이전가격 단순화·표준화)		• 통상적인 마케팅 및 유통활동에 대한 이전가격 책정 간소화·효율화(표준가격 또는 국가별 차이조정을 거친 수정된 가격산정표 이용) • Pillar1의 이행역량이 부족한 저역량관할권 대상
Pillar2	글로벌최저한세 (GloBE)	소득산입규칙 (IIR)	• 글로벌최저한세율인 15%를 적용하여 최종모기업이 모든 추가세액 납부
		소득산입보완규칙 (UTPR)	• 최종모기업 소재국 실효세율이 15%에 미달 또는 소득산입규칙을 도입하지 않은 경우 국가에 소재한 자회사가 추가세액 안분 납부
		적격소재국추가세액 (QDMTT)	• 타국에 납부할 추가세액을 0을 만들기 위하여 소재지국에서 소득산입규칙 및 소득산입보완규칙에 우선하여 부과하는 세금
	원천지국과세규칙 (Subject to Tax Rule, STTR)		• 다국적기업이 해외특수관계자에게 지급한 이자, 사용료 등이 9% 미만으로 저율과세되는 경우 개발도상국에 추가 과세권을 부여 • 행정력이 낮은 일부 개발도상국에 한하여 적용

출처: 강금윤(2024) 재정리

제3절 부산광역시 여건 및 특성 분석

1. 기본여건 및 특성

1) 기본현황

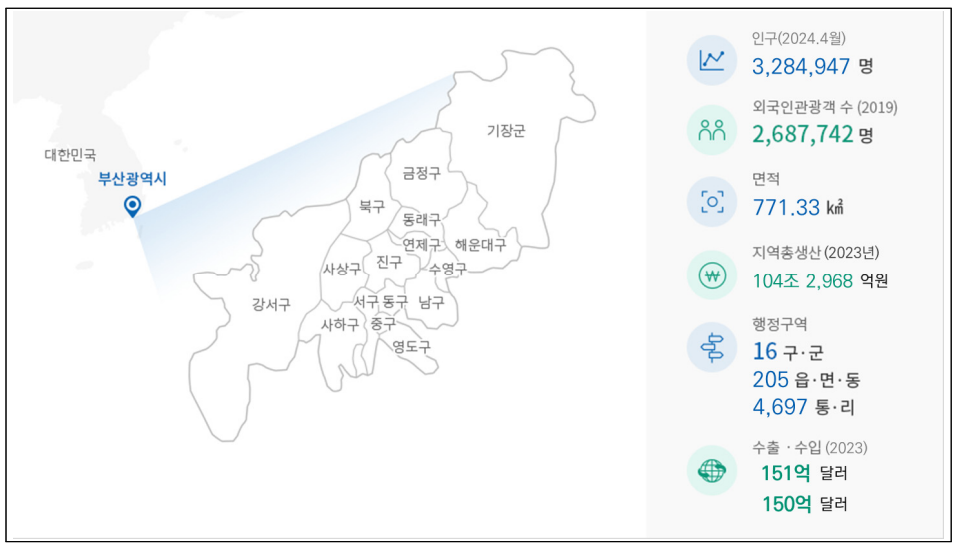
□ 위치 및 인구

○ 부산광역시는 면적 771.33㎢의 면적에 해당하는 광역자치단체로 한반도 남단에 위치하며, 동쪽으로는 울산광역시, 서쪽으로는 경남 창원시, 북쪽으로는 경남 김해시와 양산시를 접함

- 행정구역은 16개 구·군, 205개 읍·면·동, 4,697개의 통·리로 구성됨

○ 2024년 4월 기준, 부산광역시의 등록인구수는 총 328만 4,947명으로 국가 총인구(5,128만 5,153명) 대비 약 6.4%에 해당함

| 그림 2-5 | 부산광역시 현황



출처: 부산광역시청 홈페이지 재구성

❍ 부산광역시는 저출산과 인구 유출로 인해 지속적인 인구감소 문제를 겪고 있으며, 이에 따른 고령화가 빠르게 나타나고 있는 지역임

- 통계청에서 공표한 인구정보와 장래인구추계(2022~2052년) 자료를 검토한 결과, 부산광역시의 총인구는 2002년 약 375만 명에서 2022년 330만 명으로 약 45만 명 줄어들었으며, 30년 후에는 245만 명으로 2022년 대비 약 85만 명이 감소할 것으로 전망됨
- 중위연령은 출생아수가 줄어들고 기대수명이 늘어나면서 2022년 기준 47.5세에서 2052년 60.5세로 크게 증가할 것으로 나타나 지역사회 전반에서 심각한 고령화가 전망됨
- 생산연령인구(15~64세)는 지역의 중요한 인적자원의 규모를 나타내는 지표로서 2002년 부산광역시의 생산연령인구는 276만 명이었으나 2022년에는 약 49만 명 감소하였고, 2052년에는 120만 명으로 2022년보다도 약 107만 명 감소할 것으로 나타남
- 고령인구(65세 이상) 2022년 기준 69만 명에서 2052년 107만 명으로 약 38만 명 증가하여 전체 인구의 43%에 이를 것으로 전망됨
- 생산연령인구 100명당 유소년인구(0~14세) 및 고령인구(65세 이상)의 합을 나타내는 총부양비는 2022년 45.3이었으나 2052년에는 103.7명으로 2배 이상 증가할 것으로 나타남

| 표 2-2 | 부산광역시 인구변화 전망

	2002년	2022년	2052년
인구수	375만명	330만명	245만명
중위연령	33.9세	47.5세	60.5세
생산연령인구(15~64세)	276만명	227만명	120만명
고령인구(65세 이상)	26만명	69만명	107만명
총부양비	33.4	45.3	103.7

주) 천의 자리에서 반올림하였음
출처: 통계청 인구상황판; 통계청(2024), 장래인구추계 2022~2052년

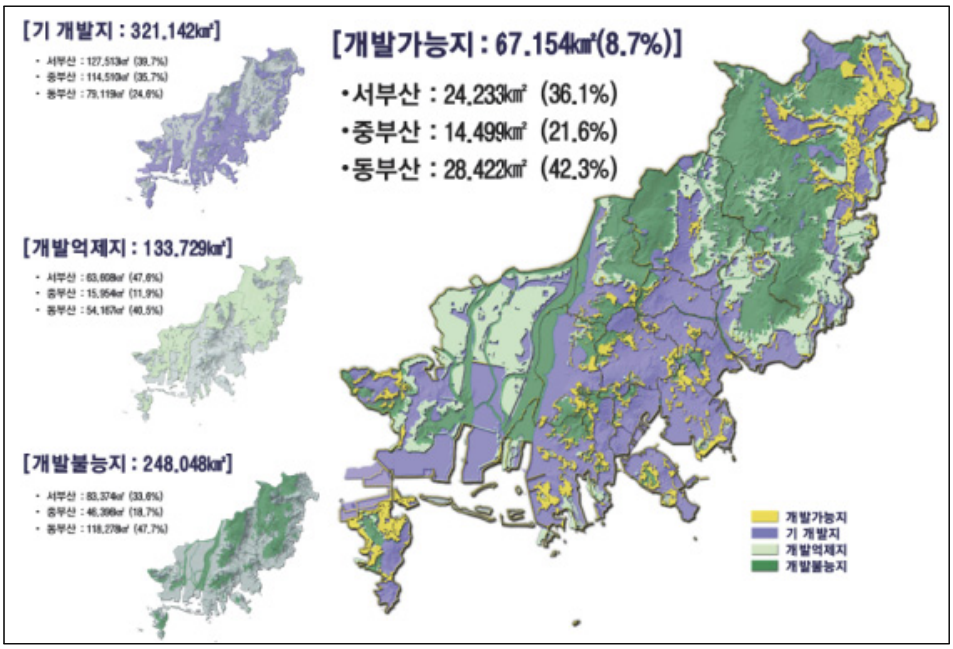
□ 지리·지형적 특성

❍ 부산광역시는 해안을 따라서 도시가 발달해 있으며, 남북으로 300m 이상의 높은 산이 형성되어 있는 지형학적 특성으로 인해 동서 방향의 도시 간 연결성이 다소 낮은 실정임

❍ 불규칙한 지형구조와 함께 역사적으로 체계적인 도시계획이 적용되기 전에 시가지가 형성되어 도심 중앙부가 복잡하고 밀도가 높음

❍ 행정구역의 절반 이상에 해당하는 면적에 개발이 제한되어 있고, 공유수면·자연환경보전지역 등이 분포하여 개발가능한 토지가 부족한 상황이므로 기개발지·개발가능지에 대하여 복합적 토지이용, 다기능화 등을 통한 전략적 토지 활용 방안이 요구됨

| 그림 2-6 | 부산광역시 내 개발가능지 현황



출처: 부산광역시, 2040 부산도시기본계획

2) 물리적 여건 현황

□ 교통 인프라

❍ 부산광역시에는 KTX가 정차하는 부산역과 부산신항, 김해공항 등이 입지하고 있어 육상과 해상, 항공인프라가 모두 갖춰진 교통의 요충지임

- 관내에는 부산-김해경전철과 동해선, 지하철(1호선~4호선)이 운영되고 있으며, 순환형의 내부·외곽 순환도로와 광역을 연결하는 방사형 도로망(국도·고속도로)이 갖춰져 있어 교통 편의를 제공하고 있음
- 또한, 2029년에는 가덕도신공항이 완공될 예정으로 향후 항공 물류 접근성 및 유통·수송 인프라가 더욱 강화될 것으로 예측됨

| 그림 2-7 | 부산광역시 교통인프라

출처: KOTRA 홈페이지

❍ 현재 김해국제공항은 2021년을 기준으로 국내 4개 도시에 주 1,106편의 항공편을 운항하고 있으며, 2019년 기준으로 국제선은 13개국 43개 노선으로 주 1,234편을 운항하고 있음

- 2019년 기준 김해국제공항의 운항 편수는 연간 11만 1,276편이었으며, 탑승객은 약 1,700만 명, 화물수송량은 약 17만 톤에 달하는 것으로 나타남 (BJFEZ 홈페이지)

❍ 부산광역시는 현재 가덕도신공항 건설을 추진중이며, 이는 국내 최초의 해상 공항으로서 2029년 완공 예정임

❍ 향후 가덕도신공항과 함께 진해신항 건설이 완료되는 경우 항만과 항공을 통해 쉽게 부산진해경제자유구역(BJFEZ)에 접근할 수 있게 되며, 이는 바이오의약·반도체·고부가 부품 등 신성장 산업 분야의 기업과 글로벌기업의 지역본부 등의 투자를 유치하는데 기여할 수 있을 것으로 기대됨

| 그림 2-8 | 부산광역시 항만 및 공항 건설예정지

출처: BJFEZ 홈페이지(https://www.bjfez.go.kr/kor/01409/01407/01417.web)

□ 물류 인프라

❍ 부산항은 2022년 기준 총 11,762천TEU의 환적물을 처리하는 세계 2위의 환적항이자 국내 환적물량의 96.8%, 국내 컨테이너 물동량의 76.6%를 처리하는 국내 최대의 항만임(BJFEZ 홈페이지)

❍ S&P Global 산하 JOC(Journal of Commerce)가 컨테이너 운송 데이터 제공 업체인 Linerlytica와 공동 집계한 글로벌 상위 50개 컨테이너 항만 순위에 따르면, 부산항의 연간 컨테이너 화물 처리량은 2022년 기준 22,078천TEU로 세계 7위의 화물 처리실적을 기록한 것으로 나타남

| 표 2-3 | 2022년 세계 10대 항만 컨테이너 물동량

순위	항만	물동량(백만TEU)		순위	항만	물동량(백만TEU)	
		2022년	변동률			2022년	전년대비
1	상하이	47.28	0.5%	6	광저우	24.60	0.5%
2	싱가포르	37.29	-0.5%	7	부산	22.08	-2.8%
3	닝보·저우산	33.36	7.3%	8	톈진	21.03	3.7%
4	선전	30.04	4.4%	9	LA-롱비치	19.05	-5.1%
5	칭다오	25.66	8.2%	10	홍콩	16.69	-6.3%

출처: S&P Global, Linerlytica

❍ 2023년 5월 기준, 매주 287개 정기노선을 통해 전 세계 150여개국 500개 항만과 교류하고 있으며, 부산항 신항은 총 829만㎡의 배후단지를 통해 국내·외 물류·제조기업을 유치하고 연계를 강화해가고 있음

- 부산항 신항의 접안 능력은 25,000TEU급으로 초대형 선박 접안에 대응할 수 있음(BJFEZ 홈페이지)

❍ 향후 북항 재개발과 고부가가치의 스마트 항만인 진해신항을 2040년까지 건설할 예정이며, 진해신항이 완공될 경우 2022년 기준 26선석에서 59선석까지 증가하여 연간 4,260만TEU를 처리하는 세계 3위의 메가포트(Mega-port)로 성장할 것으로 예상됨(BJFEZ 홈페이지)

□ 산업구조 및 전략산업

❍ 부산광역시는 삼성과 LG그룹의 발상지로 1960~70년대 우리나라의 산업 경제 발전을 이끌던 중심 도시였으나, 1990년대 이후 산업 육성 및 다변화에 실패하면서 산업경쟁력을 확보하지 못했다는 평가를 받고 있음

❍ 부산광역시는 지리적 여건과 중앙정부의 정책에 따라 철강과 조선산업을 중심으로 발전했으며, 우리나라 최대 무역항인 부산항을 중심으로 많은 물류를 처리하면서 항만산업이 발전해 옴

❍ 다만, 철강산업 및 조선업 등의 제조업은 부동산 불황과 경기 부진 등 국내외 수요 감소와 생산인력 감소, 규모의 영세성 등으로 인해 침체되었고, 다수의 기업들이 부산을 떠나 다른 도시에 정착하고 있음

- 2024년 기준, 전국 2,716개 상장 기업 중 부산에 본사를 둔 곳은 82개로, 충남과 경남, 충북에 비해서도 적음
- 또한, 1조 원 이상의 상장기업은 금양과 BNK금융지주 2곳에 불과함(세계일보, 2024.07.21.)

| 표 2-4 | 지역별 상장 기업 수(2024년)

순위	지역명	상장기업수(개/비율)	순위	지역명	상장기업수(개/비율)
1	서울	1,099 / 40.46%	10	대구	56 / 2.06%
2	경기	779 / 28.68%	11	전북	35 / 1.29%
3	충남	108 / 3.98%	12	강원	30 / 1.10%
4	경남	96 / 3.53%	13	울산	29 / 1.07%
5	인천	94 / 3.46%	14	전남	24 / 0.88%
6	충북	92 / 3.39%	15	기타	22 / 0.81%
7	부산	82 / 3.02%	16	광주	21 / 0.77%
8	경북	70 / 2.58%	17	세종	13 / 0.48%
9	대전	59 / 2.17%	18	제주	7 / 0.26%

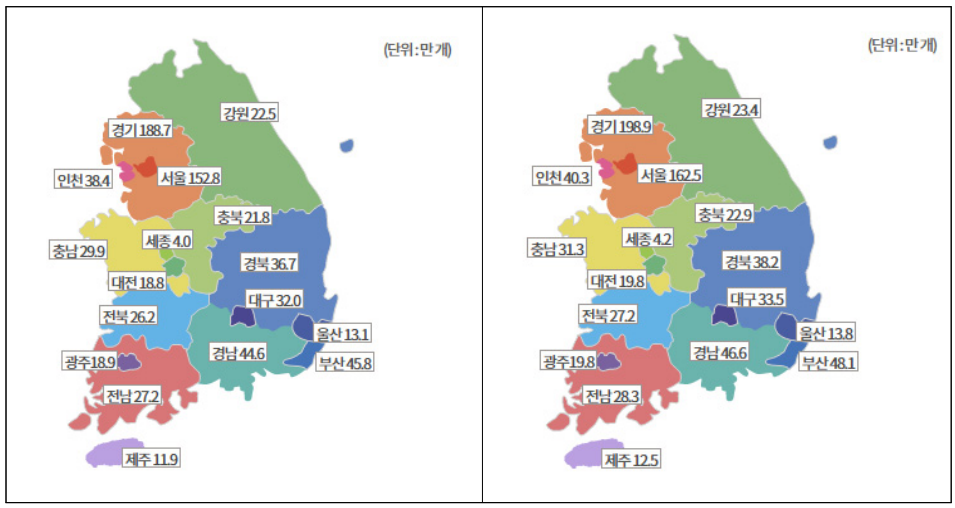
출처: KRX 정보데이터시스템(http://data.krx.co.kr/contents/MDC/EASY/visualController/MDCEASY301.cmd)

❍ 한편, 2021년 기준 시도별 소상공인과 중소기업 수를 살펴보면, 부산은 경기, 서울에 이어 3번째로 많은 것으로 나타남

- 소상공인의 경우 전국 733.5만 개 중 45.8만 개로 전국의 약 6.2%를 차지하는 것으로 나타났으며, 경기 188.7만 개, 서울 152.8만 개에 이어 세 번째로 많은 것으로 나타남
- 중소기업도 마찬가지로 전국 771.4만 개 중 48.1만 개로 약 6.2%를 차지하는 것으로 나타났으며, 경기 198.9만 개, 서울 162.5만 개로 세 번째로 많은 지역으로 나타남

❍ 중소기업 수출액은 2023년 기준 34,351,923,348달러로 전국에서 가장 높은 수출액을 보였으나, 지역의 창업기업의 수는 전국 123만 8,617개 중 6만 8,332개(5.5%)로 경기(36만 9,562개), 서울(23만 141개), 인천(7만 8,930개)에 이어 네 번째로 높았음(중소벤처기업부 지역별 통계)

| 그림 2-9 | 2021년 시도별 기업 수(좌: 소상공인, 우: 중소기업)



출처: 중소벤처기업부(https://www.mss.go.kr/site/smba/foffice/ex/statDB/AreaSubStat.do)

○ 부산광역시는 울산광역시, 경상남도와 함께 동남 경제권을 형성하고 있음
- 각각의 지역은 특화된 산업기반을 보유하고 있으며 부산광역시는 항만물류·관광업, 울산광역시는 자동차와 조선업, 창원은 메카트로닉스, 사천은 항공우주, 거제는 조선업을 기반으로 함
- 동남 경제권은 국내 선박 건조의 90%, 국내 조선기자재 생산의 90%, 자동차 생산의 45%, 국내 자동차부품 생산의 50%, 국내 기계부품의 40% 등을 담당하고 있음

○ 부산광역시의 경우 현재 주로 서비스업 중심의 산업구조를 형성하고 있는 것을 알 수 있음
- 2023년 기준 산업구조를 살펴보면 서비스업이 76.9%로 가장 높고, 제조업 17.0%, 건설업 5.1%, 농림어업 0.3%, 기타 0.7% 순으로 나타남

| 그림 2-10 | 동남 경제권 산업 클러스터

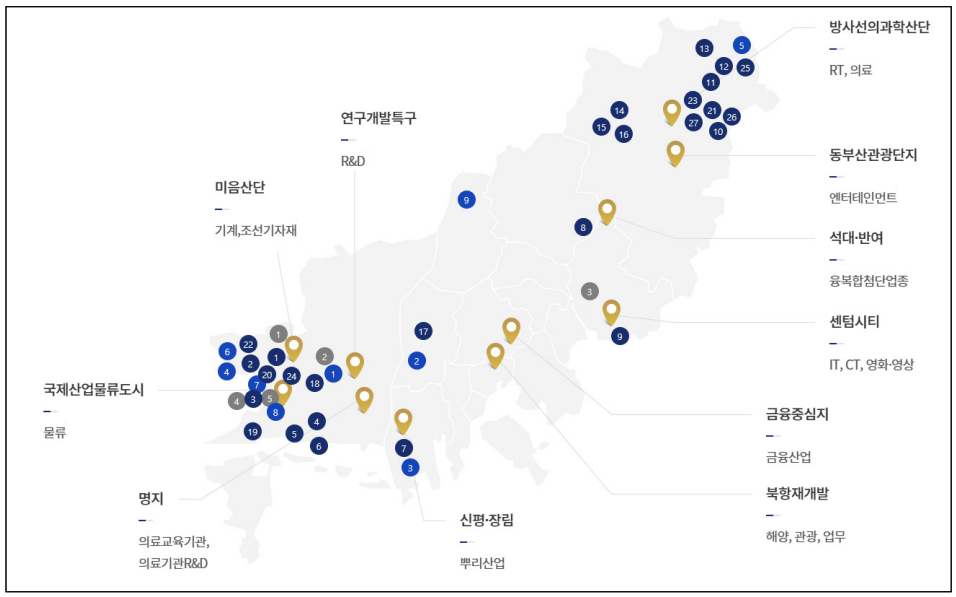
출처: 부산국제금융진흥원 홈페이지(https://www.kbfc.or.kr/kor/index.php?pCode=condition)

- 2022년 9월 기준 부산광역시에 투자하고 있는 외국인 투자기업은 총 598개로 나타났으며, 외국인 투자 분야의 비중도 서비스업이 71.1%로 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 나타남(KOTRA)
  • 특히, 서비스업 중 도·소매/유통 분야가 58.8%에 해당함
- 이어 제조업 27%, 기타 1.9% 순으로 투자가 이뤄지고 있음

❍ 부산광역시에서 추진하고 있는 주요 개발사업은 전략산업 발굴·육성 계획에 따라 금융, 해양·물류, 관광, 기자재, 의료 등이 있으며, 산단·특구 등은 개발 가능지가 많은 서부산권과 동부산권을 중심으로 진행되고 있음

- 부산국제금융진흥원 자료에 따르면, 현재 부산에는 산업 육성을 위한 총 27개(약 3,344만 평)의 산단·단지 등이 조성완료되었고, 에코델타시티를 포함하여 9개(약 524만 평)가 진행중이며 향후 연구개발특구·서부산권 복합산업 유통단지 등 5개(약 1,026만평)가 계획중인 것으로 나타남

| 그림 2-11 | 부산 주요 개발사업



출처: 부산국제금융진흥원 홈페이지(https://www.kbfc.or.kr/kor/index.php?pCode=condition)

| 표 2-5 | 부산광역시 개발사업 조성현황

구분	규모	대상지
조성완료	27개 / 3,344만 평	• 미음산단, 강서보고, 과학산단, 화전산단, 녹산국가산단, 신호산단, 신평·장림, 회동·석대산단, 센텀시티, 장안, 기룡산단, 기룡2산단, 명례산단, 정관코리, 정관, 정관농공, 모라도시첨단, 생곡, 성우, 풍상산단, 부산 신소재, 지사2산단, 반룡산단, 국제산업물류도시(1단계), 오리산단, 에코장안, 동남권 방사선의·과학 산단
조성중	9개 / 524만 평	• 에코델타시티, 사상공업지역 재생사업지구, 산양산단, 명동산단, 기장대우, 정주산단, 지사 글로벌, 강서해성, 금곡도시첨단
게획중	5개 / 1,026만 평	• 연구개발특구, 서부산권 복합산업 유통단지, 센텀2지구, 명서산단, 명동2산단

출처: 부산국제금융진흥원 홈페이지(https://www.kbfc.or.kr/kor/index.php?pCode=condition)

□ 교육 및 과학기술 인프라 현황

❍ 부산광역시에는 대학과 연구기관, R&D센터 등의 교육·기술 인프라를 바탕으로 지역 산업을 지원하고 인적자원을 양성하고 있음

- 2024년 8월 기준 부산광역시에 소재하고 있는 대학은 총 22개로 4년제 대학교가 14개교, 전문대학(2/3/4년제)이 8개교 운영 중임
- 부산지역 혁신기관으로는 10개의 정부출연연구기관[7]과 10개의 부산광역시 출연연구기관[8], 4개의 전문생산기술연구원 등이 있으며, 대체로 해양·수산·기계· 분야의 연구기관에 해당함
- 이 외에도 3천여 개의 지역 내 연구기업이 운영되고 있음
  - 규모별로 살펴보면 소기업 형태가 57.2%(1,730개)로 절반 이상을 차지하며, 벤처기업 25.8%, 중기업 14.7% 순으로 나타남

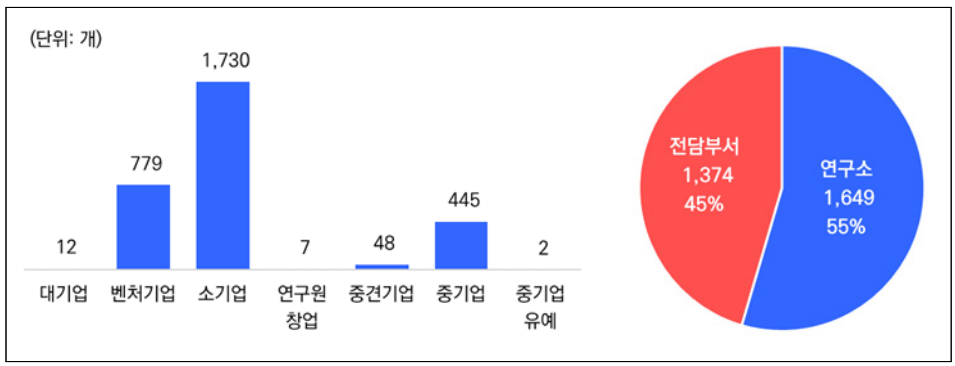
7) 부산과학기술정보서비스(BTIS)에 따르면, 10개 정부출연연구기관은 한국해양수산개발원, 한국해양과학기술원, 한국생산기술연구원 동남지역본부, 한국기초과학지원연구원 부산센터, 한국기계연구원 부산레이저기술지원센터, 한국과학기술정보연구원 부산울산경남지원, 연구개발특구진행재단 부산연구개발특구본부, 부산창조경제혁신센터, 동남권원자력의학원, 국립수산과학원임

8) 10개 부산광역시 출연연구기관은 부산테크노파크, 부산정보산업진흥원, 부산인재평생교육진흥원, 부산연구원, 부산과학기술고등교육진흥원(前부산산업과학혁신원), 부산디자인진흥원, 부산광역시 수산자원연구소, 부산광역시 보건환경연구원, 부산광역시 농업기술센터, 부산경제진흥원임

| 그림 2-12 | 부산지역 혁신기관 분포

출처: 부산과학기술정보서비스 홈페이지(https://btis.bistep.re.kr/web/ecologymap/list.do?mId=49)

| 그림 2-13 | 규모별(좌)·형태별(우) 연구기업 통계



출처: 부산과학기술정보서비스 홈페이지(https://btis.bistep.re.kr/web/ecologymap/list.do?mId=49)

• 연구기업의 형태를 살펴보면 연구소가 55%, 전담부서가 45%로 연구소 형태의 기업의 비율이 좀 더 높은 것으로 나타남

- 또한, Fraunhofer 응용기술연구소, INI-GraphicsNet, Rolls-Royce 대학기술센터, Lloyd선급재단 우수연구센터, APEC기후센터 등 세계 유수의 R&D센터들이 상주하고 있는 것으로 조사됨(KOTRA 홈페이지)

❍ 부산광역시에는 유치원부터 대학원까지 교육단계별로 총 5개의 외국인 학교가 설립되어 있으며, 부산글로벌센터와 영어 FM방송국 등의 운영을 통해 부산에 거주하는 외국인의 생활 편의를 지원하고 있음

- 부산글로벌센터에서는 외국인을 대상으로 하는 콜센터를 운영하고 있으며, 교육·문화프로그램 및 이동상담실 등을 운영하고 있음
- 총 4개국(미국, 일본, 러시아, 중국)의 영사관과 대만대표부, 30개국의 명예 영사관이 위치하고 있으며, 프랑스문화원과 독일문화원도 존재함

❍ 지역 내에 13개의 특수목적고등학교 및 1개의 자율형사립고(2019년 기준)도 운영 중임

- 이와 함께 부산광역시는 2028년을 목표로 명지국제신도시 국제학교(영국 로얄 러셀스쿨)를 조성 중이며, 이는 부산 최초의 국제학교로서 초등학교와 중학교로 운영될 예정임

| 표 2-6 | 부산광역시 외국인 학교 현황(2024년 2월 기준)

구분	언어	교육단계	학생수	교직원수
부산국제외국인학교	영어(유럽)	유,초,중,고	339	70
부산외국인학교	영어(미국)	유,초,중,고	217	52
부산일본인학교	일본어	초, 중	31	17
부산화교소학교	중국어	유, 초	22	7
부산화교 중·고등학교	중국어	중, 고	54	13

출처: 부산광역시 홈페이지

3) 사회·경제적 여건 현황

□ 지역내총생산(GRDP) 현황

❍ 우리나라의 2021년 지역내총생산은 1,922조 원이며, 같은 해 부산광역시의 지역내총생산은 876조 원으로 전국의 약 4.56%에 해당함

- 2010년대에는 약 5%의 비중을 차지하는 것으로 나타났으나, 2020년대에는 4.5% 수준으로 감소하였음

❍ 코로나19로 인한 팬데믹의 영향으로 2020년에는 지역내총생산이 감소한 것으로 나타났으나 2021년에 다시 회복하였으며, 전국 및 부산광역시 모두 지난 13년간 지역내총생산이 지속 증가하고 있는 것으로 나타남

| 표 2-7 | 부산광역시 지역내총생산(GRDP)

(단위: 백만원, %)

구분	전국		부산광역시		
	지역내총생산	증가율	지역내총생산	증가율	전국 대비 비중
2010년	1,432,683,907	-	71,968,834	-	5.02
2011년	1,484,628,137	3.63	73,792,908	2.53	4.97
2012년	1,519,358,867	2.34	75,742,868	2.64	4.99
2013년	1,566,633,412	3.11	77,000,292	1.66	4.92
2014년	1,615,774,616	3.14	80,258,570	4.23	4.97
2015년	1,660,844,316	2.79	82,701,497	3.04	4.98
2016년	1,709,742,565	2.94	84,114,530	1.71	4.92
2017년	1,762,932,983	3.11	85,441,974	1.58	4.85
2018년	1,814,075,680	2.90	86,889,875	1.69	4.79
2019년	1,854,370,144	2.22	89,105,372	2.55	4.81
2020년	1,842,426,414	-0.64	85,962,709	-3.53	4.67
2021년	1,922,065,762	4.32	87,629,325	1.94	4.56
2022년*	1,972,396,056	2.62	89,883,761	2.57	4.56

주) 2022년은 잠정치임
출처: 국가통계포털(KOSIS), 시도별 경제활동별 지역내총생산(GRDP)

○ 부산광역시의 시도별 1인당 GRDP는 2021년 기준 약 2,939만 5천 원으로 5년 전(2016년, 2,481만 5천 원)에 비해 약 458만 원 상승한 것으로 나타남

○ 다만, 시도별로 살펴보면 대구광역시에 이어 16위로 전국 최하위를 면치 못하는 것으로 나타남

- 2016년에는 15위였으나 2021년에는 16위로 하락했으며, 1인당 GRDP가 가장 높은 울산에 비해 2분의 1 수준에 못미치는 것으로 나타남

| 표 2-8 | 시도별 1인당 지역내총생산(GRDP)

(단위: 천원)

지역	2016년	2021년	순위('21년)
서울특별시	39,356	49,680	3
부산광역시	24,815	29,395	16
대구광역시	21,602	25,543	17
인천광역시	29,120	33,551	11
광주광역시	24,511	29,779	15
대전광역시	25,606	31,590	12
울산광역시	64,021	69,392	1
세종특별자치시	42,572	38,157	8
경기도	32,336	38,879	7
강원도	28,328	33,679	10
충청북도	37,273	46,123	5
충청남도	50,264	57,622	2
전라북도	26,089	31,187	13
전라남도	39,824	49,572	4
경상북도	40,040	42,896	6
경상남도	32,758	34,046	9
제주특별자치도	30,284	29,988	14

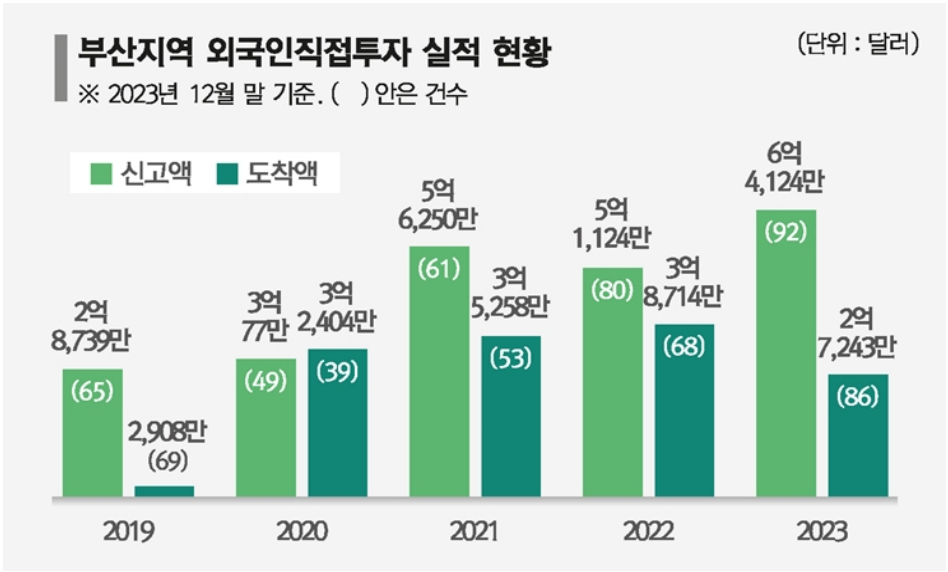
출처: 국가통계포털(KOSIS), 시도별 1인당 지역내총생산(GRDP)

□ 외국인직접투자(FDI) 현황

❍ 2024년 1월, 산업통상자원부가 발표한 '2023년 FDI 동향'에 따르면 부산광역시는 2023년 총 6억 4,124만 달러의 역대 최대 규모의 외국인직접투자(FDI : Foreign Direct Investment)를 유치한 것으로 나타남

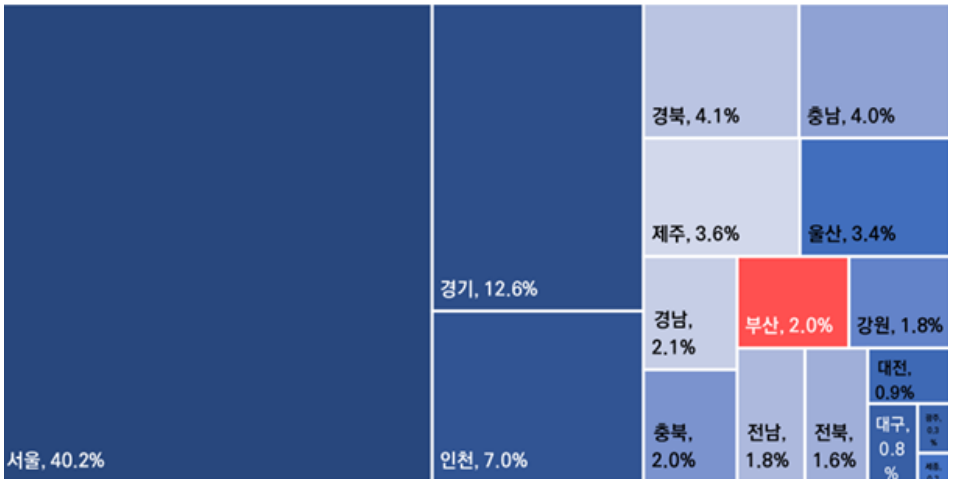
- 도착액 기준으로는 약 2억 7,243만 달러로 2022년에 못 미치는 규모였으나, 신고액 기준으로는 2022년보다 약 25.4% 증가한 금액에 해당함
- 업종별로는 서비스업이 약 58.3%(3억 7천만 달러), 제조업이 약 17.4% (1억 1천만 달러)로 두 개 업종이 많은 비중을 차지한 것으로 나타남
- 국가별로는 영국, 싱가포르, 미국, 케이만군도 등이 주요 국가로 나타났으며, 영국은 전기·가스, 싱가포르는 금융·보험, 연구개발(R&D)·과학기술, 미국은 정보통신, 도·소매(유통), 케이만군도는 운수·창고업종을 중심으로 투자한 것으로 나타남(구동우, 2024)

| 그림 2-14 | 부산지역 외국인직접투자(FDI) 실적 현황



출처: 구동우(2024), 부산, 외국인직접투자〈FDI〉 6억4천만 달러 '역대 최대'

| 그림 2-15 | 시도별 외국인직접투자액(FDI) 신고금액 규모 비율(1962~2022년)



출처: 산업통상자원부(2023). 2022년 외국인직접투자동향 참고

❍ 지난 61년간(1962~2022) 우리나라에 투자한 외국인 직접투자액의 경우 신고금액을 기준으로 서울이 전체(약 4,332억 달러)의 40.2%(약 1,740억 달러)로 가장 많고, 이어서 경기도 12.6%(약 546억 9천만 달러), 인천 7.0%(약 304억 달러)로 나타남

- 수도권의 비중이 전체의 59.8%, 비수도권은 전체의 28.5%였으며 지역이 지정되지 않은 미정이 11.7%로 나타남

❍ 비수도권 중에서는 경북이 4.1%(약 176억 달러)로 가장 많았으며 부산광역시는 2.0%(85억 달러)로 10번째인 것으로 나타남

- 광역시·도의 인구·산업 규모 대비 부산광역시의 외국인 직접투자액은 높지 않은 것을 알 수 있음

2. 부산광역시의 글로벌 경쟁력 수준

1) 종합적인 도시 경쟁력 지수

□ AT Kearney – 글로벌 도시지수(Global City Index, GCI)

❍ 시카고에 본사를 두고 있는 글로벌 컨설팅기업 AT Kearney에서는 2008년부터 전 세계 주요 도시의 글로벌 리더십을 평가하기 위해 글로벌 도시지수(Global City Index, GCI)를 발표하고 있음

❍ 글로벌 도시지수는 전 세계 156개 도시를 대상으로 6개 범주의 29개 하위지표를 통해 평가하며, 총 100% 중에서 기업활동(Business activity)과 인적 자본(Human capital) 부문이 각각 30%, 정보교환(Information exchange)과 문화적 경험(Cultural experience) 부분이 각각 15%, 정치적 참여(Political engagement)가 10%로 구성됨

- 도시의 순위와 점수는 각 부문별 점수를 가중 평균하여 합산하며, 그 결과 만점을 100점으로 하여 0부터 100까지의 점수로 도출됨

| 표 2-9 | AT Kearney의 글로벌 도시지수 평가지표

분야	가중치	정량적 지표
기업활동	30%	• 자본 흐름, 시장 역학, 주요 기업의 존재 여부
인적자본	30%	• 교육 수준
정보교환	15%	• 인터넷 및 기타 미디어 소스를 통한 정보 접근성
문화적 경험	15%	• 박물관, 문화행사 및 주요 스포츠 행사 등에 대한 접근성
정치적 참여	10%	• 정치적 행사, 싱크탱크(think tanks), 대사관 존재

출처: https://www.kearney.com/service/global-business-policy-council/gcr/2023-full-report

❍ 2023년 글로벌 도시지수(GCI)를 평가한 결과를 살펴보면, 가장 경쟁력 있는 도시로 미국 뉴욕과 영국 런던, 프랑스 파리, 일본 도쿄 순으로 높게 나타남

- 상위 5개 도시는 2년 연속 선두 자리를 유지한 것으로 나타났으며, 상위 4개 도시는 6년 연속 변동이 없이 자리를 유지한 것으로 나타남

- 그 외 브뤼셀과 멜버른, 상하이 등은 순위가 많이 상승한 도시로, 워싱턴 D.C와 홍콩 등은 순위가 많이 하락한 도시로 나타났으며, 전통적인 미국과 서유럽 외에 상하이나 멜버른 등 외곽의 도시들이 크게 상승하여 전 세계적으로 경쟁력 있는 도시의 지리학적 범위가 넓어진 것으로 나타남
- 우리나라에서는 서울이 2023년 기준 14위로 나타났으며, 지난 5년간 등락은 있으나 크지 않은 폭에서 유사한 순위를 유지한 것으로 나타남

| 표 2-10 | AT Kearney 글로벌 도시지수(GCI) 순위

순위	도시명	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
1	New York	1	1	1	1	1	1
2	London	2	2	2	2	2	2
3	Paris	3	3	3	3	3	3
4	Tokyo	4	4	4	4	4	4
5	Beijing	9	9	5	6	5	5
6	Brussels	10	12	14	16	11	6
7	Singapore	7	6	9	9	9	7
8	Los Angeles	6	7	7	5	6	8
9	Melbourne	17	16	18	12	8	9
10	Hong Kong	5	5	6	7	10	10
11	Chicago	8	8	8	8	7	11
12	Madrid	13	15	16	19	19	12
13	Shanghai	19	19	12	10	16	13
14	Seoul	12	13	17	17	13	14
15	Toronto	18	17	19	20	18	15
16	Berlin	16	14	15	13	14	16
17	San Francisco	20	22	13	11	15	17
18	Sydney	15	11	11	15	17	18
19	Washington, D.C	11	10	10	14	12	19
20	Amsterdam	22	20	23	22	23	20

출처: https://www.kearney.com/service/global-business-policy-council/gcr/2023-full-report

□ AT 커니 – 글로벌 도시 전망(Global Cities Outlook, GCO)

❍ 글로벌 컨설팅기업 AT 커니(A.T. Kearney)는 글로벌 도시지수와 함께 현재가 아닌 미래의 도시 성장 전망을 평가하는 글로벌 도시 전망(GCO) 지수를 발표하고 있음

❍ 글로벌 도시 전망(GCO)은 세계 156개 도시를 대상으로 개인웰빙, 경제, 혁신, 거버넌스 등 미래 성장 잠재력 평가하는 항목으로 구성됨

- 도시의 순위와 점수는 과거 5년간의 데이터를 통해 각 부문별 변화율을 평균한 다음 미래 2030년의 값을 예측하여 결정함
- 부문별 가중치 평균을 적용한 후 0부터 100까지의 점수를 산출함

| 표 2-11 | AT Kearney의 글로벌 도시 전망 평가지표

분야	가중치	정량적 지표
개인웰빙	25%	• 안전, 의료, 사회적 형평성 및 환경적 성과
경제	25%	• 장기투자와 국내총생산
혁신	25%	• 특허, 민간투자 및 이큐베이터를 통한 기업가정신
거버넌스	25%	• 투명성, 관료제의 질, 사업의 용이성 등 장기적인 안정성을 위한 지표

출처: https://www.kearney.com/service/global-business-policy-council/gcr/2023-full-report

❍ 2023년 글로벌 도시 전망(GCO)을 평가한 결과를 살펴보면, 향후 잠재적인 글로벌 도시로서 영향력을 미칠 것으로 예상되는 도시로 미국 샌프란시스코가 1위로 나타났으며, 이어서 덴마크 코펜하겐, 영국 런던, 룩셈부르크의 룩셈부르크, 프랑스 파리, 아일랜드의 더블린 순으로 나타남

- 글로벌 도시 전망 지수는 글로벌 도시 지수와 달리 매년 변동성이 높은 것으로 나타났으며, 샌프란시스코는 2018년 이후 25위까지 낮아졌다가 인재와 자본을 성공적으로 유치하면서 2023년에 다시 1위로 상승한 것으로 나타남
- 상위 도시로 미국과 유럽의 도시들이 다수 포진하는 것으로 나타났으나, 서울, 타이베이 등의 아시아 내 도시들이 크게 상승한 것으로 나타남

❍ 우리나라에서는 서울만이 분석대상 도시에 포함되어 부산의 잠재적 글로벌 미래 전망을 파악하기는 어려움

- 다만, 부산이 글로벌 허브도시를 추진하는 데 있어 벤치마킹의 대상으로 생각하는 주요 도시를 살펴보면, 2023년 기준 싱가포르는 10위, 두바이 38위, 상하이 51위, 홍콩 87위 순으로 나타남

| 표 2-12 | AT Kearney 글로벌 도시 전망(GCO) 순위

순위	도시명	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
1	San Francisco	1	3	11	25	13	1
2	Copenhagen	23	17	20	21	8	2
3	London	3	1	1	1	1	3
4	Luxembourg	-	-	17	11	3	4
5	Paris	4	5	5	2	2	5
6	Dublin	33	9	10	5	7	6
7	Helsinki	-	-	38	43	17	7
8	Stockholm	11	10	8	6	5	8
9	Munich	7	8	6	3	4	9
10	Singapore	5	2	3	10	20	10
11	Amsterdam	6	4	9	20	10	11
12	Boston	8	7	15	40	37	12
13	Geneva	16	12	16	16	16	13
14	Seoul	45	44	42	31	36	14
15	Minneapolis	-	-	30	38	22	15
16	Taipei	38	25	26	24	14	16
17	New York	2	24	27	18	6	17
18	Zurich	13	15	22	13	19	18
19	Phoenix	36	42	46	60	79	19
20	Oslo	-	-	53	46	28	20

출처: https://www.keaney.com/service/global-business-policy-council/gcr/2023-full-report

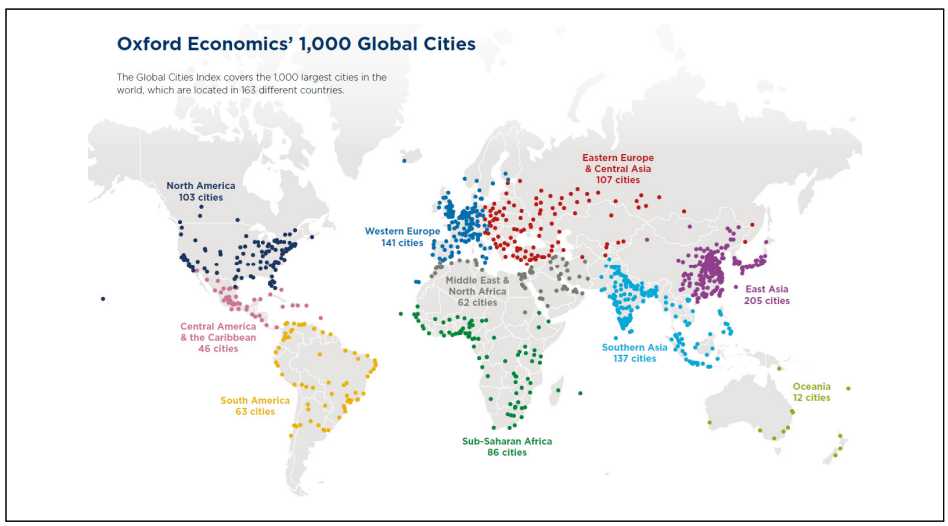
□ Oxford Economics – 글로벌 도시지수(Global City Index, GCI)

❍ 영국의 세계적인 경제 전망 기관인 Oxford Economics에서도 글로벌 도시지수(Global City Index, GCI)라는 용어로 세계 도시들의 글로벌 경쟁력을 평가한 결과를 발표하고 있음

❍ Oxford Economics의 글로벌 도시지수는 전 세계 1,000여 개 도시를 대상으로 하며, 경제(economics), 인적 자본(human capital), 삶의 질(quality of life), 환경(environment), 거버넌스(governance)의 5개 범주에 해당하는 27개 지표를 기반으로 점수를 산출함

- 경제 부분은 지속적인 성장과 발전을 위한 도시 잠재력을 평가
- 인적 자본은 도시 인구의 집단지성과 기술력 등을 포괄하는 것으로 숙련된 인력과 혁신적 비즈니스 등은 기술변화에 대한 적응과 경쟁력을 반영
- 삶의 질은 도시 거주자의 만족도와 웰빙 수준을 평가
- 환경 부문은 기후변화 위험에 대한 지속가능성과 회복력을 평가
- 거버넌스는 국가적 수준에서의 정치적 안정성과 권리 보호를 평가

| 그림 2-16 | Oxford Economics 글로벌 도시 분포



출처: Oxford Economics (2024). Oxford Economics Global Cities Index.

| 표 2-13 | Oxford Economics의 글로벌 도시지수 평가지표

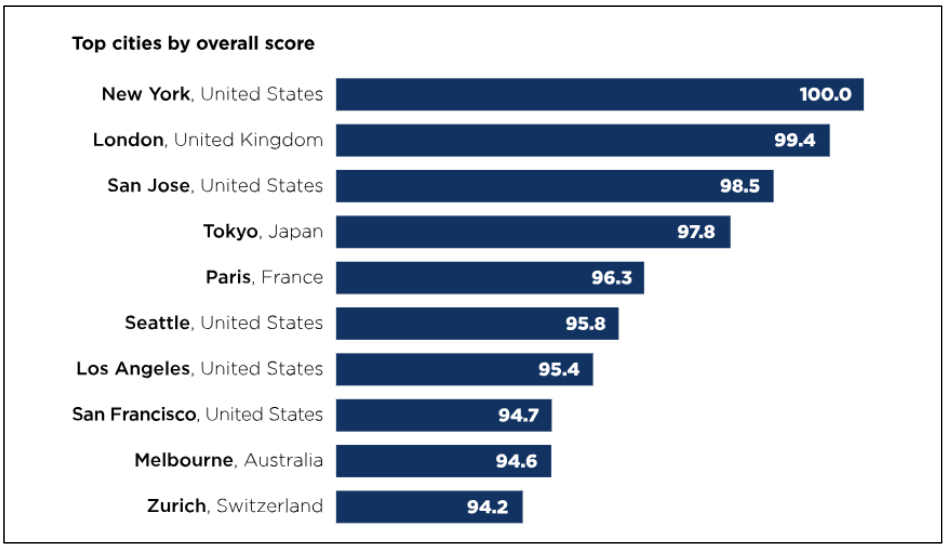
분야	정량적 지표
경제	• GDP 규모, GDP 성장률, 1인당 GDP, 고용 성장, 경제적 안정성, 경제적 다양성
인적 자본	• 학력 수준, 대학 수, 기업 본사, 인구 성장, 연령대, 외국인 수
삶의 질	• 기대 수명, 1인당 소득, 소득 평등 수준, 주거비, 레크레이션 & 문화 유적지 수, 인터넷 속도
환경	• 공기질, 배출 집약도, 자연재해, 극한기온 현상, 극한강우 현상
거버넌스	• 기관(협회), 정치적 안정, 비즈니스 환경, 시민 자유도

출처: https://www.oxfordeconomics.com/global-cities-index/

❍ 2024년 글로벌 도시지수 순위로는 미국 뉴욕이 1위를 차지했으며, 이어서 영국 런던, 미국 새너제이, 일본 도쿄, 프랑스 파리, 미국 시애틀, 미국 로스앤젤레스 등 영미권 도시들이 상위권을 차지한 것으로 나타남

- 서울은 종합점수에서 41위로 나타났으며, 부산은 252위로 나타남

| 그림 2-17 | 글로벌 도시지수 순위(2024년)



출처: https://www.oxfordeconomics.com/global-cities-index/

❍ 한편, 부문별로 살펴보면 주요 도시에 큰 차이가 있는 것으로 나타남
- 뉴욕은 전 세계적인 파급 영향을 갖는 경제 규모와 안정적인 성장을 유지한 점 등에서 높은 평가를 받아 1위를 차지함
- 런던은 우수한 대학과 글로벌 기업의 본사가 다수 위치하는 점 등으로 인해 인적 자본 부문에서 높은 점수를 받음
- 프랑스 남동부에 위치한 그르노블은 삶의 질 범주에서 1위를 차지했는데, 이는 소득 불평등이 낮고 1인당 문화 제공 기회 등이 많은 점이 작용한 것으로 나타남

❍ 국내에서는 서울이 인적 자본 부문에서 유일하게 5위를 차지하여 높은 평가를 받은 것으로 나타났으며, 인적 자본과 경제 부문을 제외하면 모두 100위권 밖의 평가를 받은 것으로 나타남

❍ 부산의 경우 삶의 질 부문과 거버넌스 부문이 다른 부문에 비해 높은 순위를 유지한 것으로 나타났으나, 도시의 경쟁력과 성장 잠재력이라고 할 수 있는 경제, 인적 자본 그리고 환경 부문에서는 300위권 밖에 머무른 것으로 나타남

| 표 2-14 | 글로벌 도시지수 부문별 순위(2024년)

순위	경제	인적 자본	삶의 질	환경	거버넌스
1	뉴욕	런던	그르노블	수바	오클랜드
2	로스앤젤레스	도쿄	캔버라	포르탈레자	크라이스트처치
3	새너제이	리야드	베른	산후안	웰링턴
4	시애틀	뉴욕	베르겐	나탈	오르후스
5	샌프란시스코	서울	바젤	웰링턴	코펜하겐
서울	67위	5위	272위	615위	148위
부산	350위	374위	181위	308위	148위

출처: Oxford Economics (2024). Oxford Economics Global Cities Index.

2) 부문별 경쟁력

(1) 해양·물류 분야

□ **Menon Economics – 세계 선진 해양도시(leading Maritime Cities of the World, LMC)**

❍ 글로벌 선급 및 인증기관인 DNV(노르웨이 선급 협회)는 노르웨이에 본사를 두고 있는 연구·컨설팅 회사인 Menon Economics와 함께 2019년부터 공동으로 세계 해양도시 보고서를 발간하고 있음

❍ 본 보고서는 전 세계 15,000개 이상 해양도시 중 최종 후보 50개 도시를 추린 후 5대 분야(해운 중심지, 해양 금융 및 법률, 해양기술, 항만 및 물류 서비스, 도시 매력도 및 경쟁력)에 대한 정량평가와 전문가 설문을 토대로 매년 세계 선진 해양도시 순위를 발표하고 있음

- 2022년 기준, 세계 선진 해양도시의 5대 분야에는 각각의 분야를 평가하기 위한 총 40개의 정량적 지표(29개) 및 정성적 지표(11개)가 포함됨
- 2024년에는 지표를 추가적으로 보완하여 총 45개의 정량적 지표(31개) 및 정성적 지표(14개)가 포함됨
- 정성평가는 2024년 기준 총 190명의 전문가가 참여한 것으로 나타남

❍ 2022년 발표된 세계 선진 해양도시로는 싱가포르가 가장 높은 종합순위를 기록하였으며, 이어서 로테르담, 런던, 상하이, 도쿄 순으로 나타남

- 싱가포르는 2022년 당시 코로나19로 인한 팬데믹과 해운산업을 둘러싼 해양 환경규제 속에서도 1위를 차지한 것으로 나타났으며, 특히 '해양 기술'과 '도시 매력도 및 경쟁력' 부문에서 가장 점수가 높은 도시로 인정받은 것으로 나타남
- 한편, 나머지 부문에 대해서는 '해운' 분야 점수가 높은 도시는 그리스 아테네로 나타났으며, '해양 금융 및 법률' 부문의 점수가 높은 도시는 미국 뉴욕, '항만 및 물류서비스' 부문에서는 중국의 상하이가 가장 높은 점수를 받은 도시로 조사되었음
- 부산의 경우 상위 5위 이내에 분포한 부문은 유일하게 '해양 기술' 분야였으며, 싱가포르와 오슬로에 이어 3위로 나타남

| 표 2-15 | 2022년 세계 선진 해양도시 평가지표

분야	정량적 지표	정성적 지표
해운	• 도시 내 등록된 선박관리업체가 보유한 CGT 규모 • 도시 내 등록된 선주가 관리하는 선단의 CGT 규모 • 도시 내 선단의 가치 • 5척 이상의 선박을 보유한 도시 내 해운기업 수 • 해운기업의 매출액 • 저탄소 배출 연료 사용 선단의 비율	• 세계 5대 선진 해운중심지 (서베이를 통해 5개 선택) • 본사 이전 후보 도시로서의 매력도
해양 금융 및 법률	• 도시 내 법률전문가 수 • 도시 내 해양 법무법인 수 • 보험료율 • 대출 대표 주관사 • 은행의 해운 포트폴리오 • 도시의 주식시장에 상장된 해양기업 그룹의 수 • 도시의 주식시장에 상장된 해양기업의 시가총액 • 기업공개/회사채발행/유상증자 규모	• 선진 금융중심지
해양기술	• 조선소(CGT) • 저탄소 배출 선박을 건조하는 조선소 • 해양기술 기업의 영업이익 • 선단분류법 • 조선소에서 2018~20년 중 건조된 선박의 시장가치 • 해양기업의 특허권 수 • 도시 내 해양교육기관 수	• 선진 해양기술 중심지 • 그린 전환 선도도시 • 디지털 전환 선도도시 • 연구개발 사업 이전 시 최적 후보 도시
항만 및 물류 서비스	• 도시 내 항만의 처리 TEU 규모 • 항만 운영업체 규모 • 정기선 연결지수 • 항만 내 가용한 LNG 벙커링	• 세계 항만 및 물류 중심지
도시 매력도 및 경쟁력	• 사업수행 용이성 • 공공부패지수 • 기업가 정신 • 해양 운송 및 물류 화물 처리	• 향후 5년 내 세계 5대 선진 해양중심지 • 본사 이전 시 최우선 후보도시 • 혁신과 기업활동이 가장 활발한 도시

출처: 부산국제금융진흥원 (2022). 2022년 세계 선진 해양 도시.

| 표 2-16 | 세계 선진 해양도시 분야별 순위(2022년)

순위	해운	금융 & 법률	해양기술	항만 및 물류	매력도/경쟁력
1	아테네	뉴욕	싱가포르	상하이	싱가포르
2	싱가포르	런던	오슬로	로테르담	런던
3	도쿄	도쿄	부산	싱가포르	코펜하겐
4	상하이	오슬로	런던	홍콩	로테르담
5	함부르크	파리	상하이	광저우	오슬로

출처: Menon Economics (2022). The leading maritime cities of the world 2022.

| 표 2-17 | 세계 선진 해양도시 분야별 순위(2024년)

순위	해운	금융 & 법률	해양기술	항만 및 물류	매력도/경쟁력
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

출처: Menon Economics (2024). The leading maritime cities of the world 2024.

| 표 2-18 | 세계 선진 해양도시 순위(종합순위)

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

출처: Menon Economics (2024). The leading maritime cities of the world 2024.

❍ 2024년 발표된 세계 선진 해양도시로는 2022년과 마찬가지로 싱가포르가 가장 높은 종합순위를 기록하였으며, 이어서 로테르담, 런던, 상하이, 오슬로 순으로 나타남

- 싱가포르는 '해운' 분야와 '항만 및 물류서비스', '도시 매력도 및 경쟁력' 부문에서 가장 높은 순위를 기록하였으며, '해양 금융 및 법률'은 영국의 런던, '해양기술'은 한국의 부산광역시가 가장 높은 순위를 기록함

❍ 부산광역시는 전 세계 해양도시 종합순위에서 2015년 11위, 2017년 13위, 2019년 10위, 2022년 11위, 2024년 10위를 나타내며 안정적으로 순위를 유지하고 있음

- 한편, 2024년 아시아·태평양 지역 해양도시 중에서는 4위를 차지함

❍ 2024년 분야별 순위를 살펴보면, 부산광역시는 '해양기술' 분야에서 싱가포르를 제치고 1위를 차지하였으며, 싱가포르, 오슬로, 상하이, 런던이 2~5위를 차지함

- 부산광역시는 조선산업 클러스터의 중심지로서 주요 조선기업이 중심이 되어 해양플랜트와 초대형 컨테이너선 등의 고부가가치 선박을 집중적으로 육성하고 있음
- 또한 부산광역시 내 해양기술 분야 기업은 대규모의 표준화물선환산톤수(CGT), 높은 운영수익, 생산 선박의 높은 시장가치, 가장 많은 특허권 등의 강점을 보유하고 있음

❍ 다만, '해양기술' 분야에서도 부산광역시는 정량적 평가에서 대부분 높은 순위를 차지하였으나 전문가 평가에서는 대체로 낮은 순위를 차지하는 것으로 나타났는데, 이를 통해 실제 도시가 가진 경쟁력보다 전문가들 사이의 인지도가 낮은 편인 것으로 유추할 수 있음

❍ 반면, 해양기술 분야와 달리 해운 부문 지표의 평균은 세계 선진 해양도시 중 약 23위로 다른 분야에 비해 경쟁력이 낮은 특징을 보임

□ 유엔 무역개발협의회(UNCTAD) – 항만 연결성 지수(Port Liner Shipping Connectivity Index, PLSCI)

❍ 유엔 무역개발협의회는 2006년부터 전 세계 900개 이상의 항만에 대하여 항만 성과를 평가하는 항만 연결성 지수를 분기별로 발표함

- 항만 연결성 지수는 기존에 2006년 세계 컨테이너 항만 중에서 물동량이 가장 많았던 홍콩항의 연결성 지수(100)를 기준으로 하였으나, 2023년부터 2023년도 1분기 평균값(100)을 기준으로 변경함

❍ 항만 연결성 지수(PLSCI)를 평가하는 기준은 총 6가지 구성요소로 구분됨

- 각각의 지표는 글로벌 운송 네트워크에 대한 접근성 개선에 기여할 수 있으며, 화주가 해외 시장과 더욱 잘 연결될 수 있도록 지원함

| 표 2-19 | 2024 항만 연결성 지수 구성 지표

구분	설명
직기항 노선으로 연결된 항만의 수 (Number of direct connections)	• 직접 배송 서비스를 통해 더 많은 국가에 도달할 수 있을수록, 즉 환적이 필요하지 않을수록 연결이 더 빠르고 덜 위험함
항만의 주당 선박 입항 횟수 (Number of weekly calls)	• 선박이 항구에서 출항하는 빈도가 높을수록 화주의 대기 시간이 짧아짐
정기노선 제공 선사 수 (Number of companies providing services)	• 화주가 선택할 수 있는 옵션이 많을수록 과점 또는 독점 시장의 잠재적인 부정적인 영향(예: 가격 상승 및 서비스 품질 저하)에 직면할 가능성이 줄어듦
정기노선 수 (The number of regular liner shipping services)	• 수입업자와 수출업자의 선적 옵션을 나타내는 지표로서 서비스는 여러 통신사에 의해 공동으로 제공될 수 있으며, 각 통신사는 여러 서비스를 제공할 수 있음
연간 항만 수용 능력 (Total deployed carrying capacity)	• 한 국가로/에서 수입 및 수출할 수 있는 TEU[i]는 총운송 서비스 공급을 나타냄
최대 수용 가능한 선박 선형 (Size of the largest ship)	• 대형 컨테이너선은 허브 항구에 배치될 가능성이 더 높으며, 제3국 간의 무역 덕분에 항구에서 수입업자와 수출업자에게 추가적인 연결성을 제공함 • 또한 대형 선박을 수용할 수 있는 항구는 더 나은 항구 인프라와 항구 서비스를 제공하는 경향이 존재함

출처: https://unctad.org

❍ 2024년도 2분기 항만 연결성 지수 분석 결과 중국의 상하이항이 총 2,160.09점으로 글로벌 평가에서 가장 물류 네트워크가 좋은 항만도시로 선정되었음
- 이어 중국의 닝보항, 싱가포르항, 부산항, 칭다오항 순으로 높게 나타남
- 상위 10위권 내 도시에 중국에 속한 도시가 총 6개로 가장 많은 것으로 나타났으며, 이들 항만도시는 10년 전(2014년)과 비교했을 때 총점이 크게 올라 괄목할 만한 성장을 보인 것으로 나타남

❍ 부산항은 전체 항만도시 중 4위로 나타나 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타났으며, 전년 대비 순위에서도 변동이 없는 것으로 나타남
- 2023년 부산의 수출입 물동량으로는 중국과 멕시코, 필리핀이 높았음
- 상위 10위권 내에는 포함되지 못했으나, 한국의 주요 항만 순위를 살펴보면 광양항이 33위, 인천이 46위, 울산이 109위, 평택이 241위, 군산이 400위 순으로 나타남

| 표 2-20 | 2014년 및 2024년 2분기 항만 연결성 지수 순위

순위	국가 및 도시	점수	
		2014년도 2분기	2024년도 2분기
1	China, Shanghai	1,670.97	2,160.09
2	China, Ningbo	1,256.61	1,856.12
3	Singapore, Singapore	1,617.48	1,724.29
4	Republic of Korea, Pusan	1,338.19	1,721.22
5	China, Qingdao	806.62	1,294.54
6	China, Hong Kong SAR, Hong Kong	1,462.41	1,076.12
7	China, Shekou	653.89	1,074.23
8	Malaysia, Port Klang	973.67	1,031
9	Netherlands, Rotterdam	1,049.15	970.37
10	China, Nansha	381.6	942.18

출처: https://unctadstat.unctad.org/

□ DHL – 글로벌 연결성 지수(Global Connectedness Index, GCI)

❍ 글로벌 연결성 지수(GCI)는 세계적인 물류기업 DHL이 뉴욕대학교 스턴 경영대학원(NYU Stern School of Busines)과 공동으로 발간하는 지수로서 2024년 기준 181개 국가와 지역 데이터를 분석하여 각 지역의 글로벌 연결성을 제시하는 자료임

- 본 보고서에는 전반적인 세계화 현황과 전망에 대한 심층 내용을 포함하여 발표하고 있음

❍ 글로벌 연결성 지수는 무역(Trade), 자본(Capital), 정보(Information), 사람(People)으로 구분되며, 총 16개 지표를 포함함

- 16개 지표 중 2개 지표(온라인 뉴스 트래픽, 국제 인터넷 대역폭)는 국가 수준에서만 활용되고, 1개 지표(국제특허)는 글로벌 추세에서만 활용됨

| 표 2-21 | 2024 글로벌 연결성 지수 구성 지표

분야	지표명
무역 (Trade)	• 상품 거래(Merchandise Trade) • 서비스 거래(Services Trade)
자본 (Capital)	• 그린필드 FDI 발표(Announced Greenfield FDI) • 공시된 M&A 거래내역(Announced M&A Transactions) • FDI 흐름(FDI Flows) • FDI 주식(FDI Stock) • 포트폴리오 주식(Portfolio Equity Stock)
정보 (Information)	• 온라인 뉴스 트래픽*(Online News Traffic*) • 과학적 연구자료(Scientific Research) • 협업(Collaboration) • 지적재산권 사용료(Charges for Use of Intellectual Property) • 국제 인터넷 대역폭*(International Internet Bandwidth*) • 국제특허+(International Patenting+)
사람 (People)	• 해외여행(International Travel) • 국제대학생(International University Students) • 이주자(외국인 출생자)(Migrants (foreign born population))

주) * 국가 수준만, + 글로벌 추세만 해당
출처: DHL(2024). DHL GLOBAL CONNECTEDNESS REPORT 2024

❍ 2024년 발표된 글로벌 연결성 지수 결과를 살펴보면, 먼저 국가별 분석 결과 국제적 연결성과 지리적 접근성 등을 기준으로 상위 10위권 내 한국이 포함되지 않은 것으로 나타남

- 세계적 연결성이 가장 높은 국가는 싱가포르로 나타났으며, 2001년 이후에는 아랍에미리트가 높은 수준의 연결성을 보이고 있는 것으로 나타남
- 지리적 접근성은 영국과 미국이 높았고, 국가 규모에 비해 국제적 흐름이 큰 국가는 싱가포르, 룩셈부르크, 몰타 순으로 나타남
- 2024년 기준 한국은 전체 181개 도시 중 종합 34위로 나타남

| 표 2-22 | 글로벌 연결성 지수(2024) - 상위 10개 국가

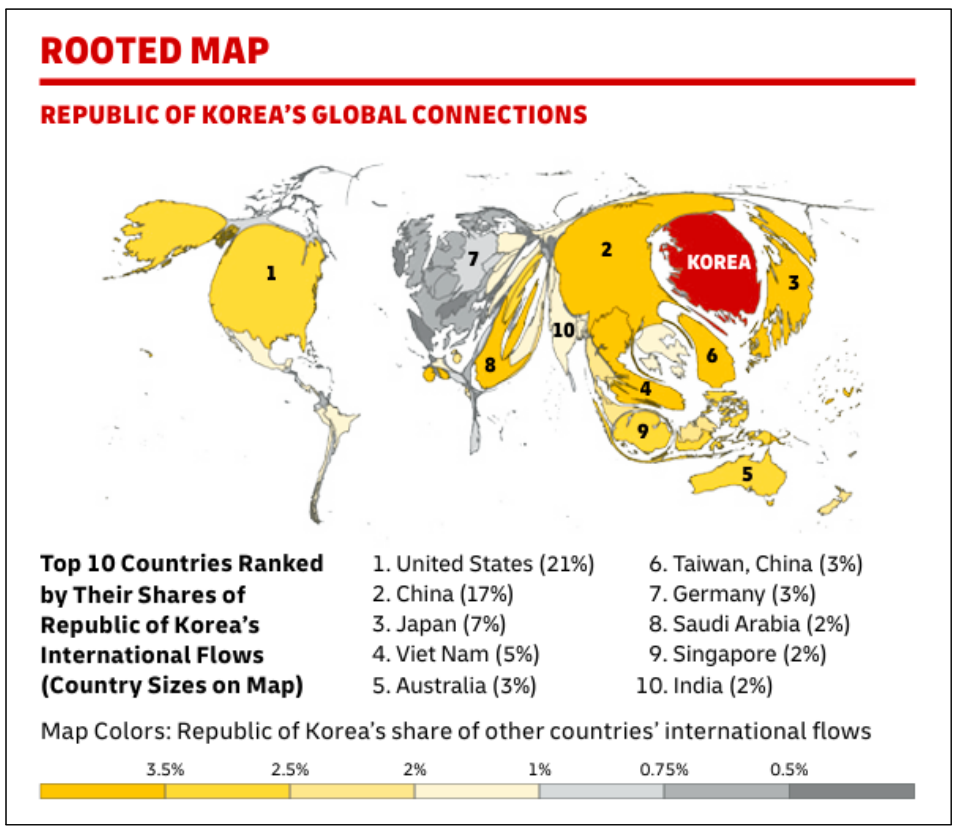
순위	세계적 연결성이 가장 높은 국가	2001년 이후 가장 큰 연결성을 가진 국가	국내 활동에 비해 국제적 흐름이 가장 큰 국가	국제 흐름에 지리적으로 가장 광범위하게 접근가능한 국가
1	Singapore	United Arab Emirates	Singapore	United Kingdom
2	Netherlands	Malta	Luxembourg	United States
3	Ireland	Djibouti	Malta	Netherlands
4	Luxembourg	Slovenia	Hong Kong SAR, China	Switzerland
5	Malta	Mozambique	Ireland	Israel
6	Switzerland	Singapore	Netherlands	Germany
7	Belgium	Netherlands	United Arab Emirates	Japan
8	United Arab Emirates	Cyprus	Belgium	Sweden
9	United Kingdom	Georgia	Seychelles	Brazil
10	Hong Kong SAR, China	Qatar	Cyprus	Italy

출처: DHL(2024). DHL GLOBAL CONNECTEDNESS REPORT 2024

❍ 우리나라의 국제적 흐름과 연결성이 높은 상위 10개국을 살펴보면, 전체 국가 중 미국이 21%로 가장 높은 것으로 나타났으며 이어 중국이 17%를 차지하는 것으로 나타남

- 우리나라가 다른 국가의 국제 흐름에서 차지하는 비중은 색으로 구분할 수 있는데, 이를 살펴보면 인접 국가들(중국, 일본, 베트남, 타이완, 사우디아라비아) 내 비중은 약 3.5% 이상인 것으로 나타났고, 미국·인도 등에서는 점유율이 낮아지는 것으로 나타남

| 그림 2-18 | 한국의 국제 흐름에 차지하는 비중 상위 10개국(2024년)



출처: DHL(2024). DHL GLOBAL CONNECTEDNESS REPORT 2024

(2) 금융 분야

□ Z/Yen – 국제금융센터지수(Global Financial Centres Index, GFCI)

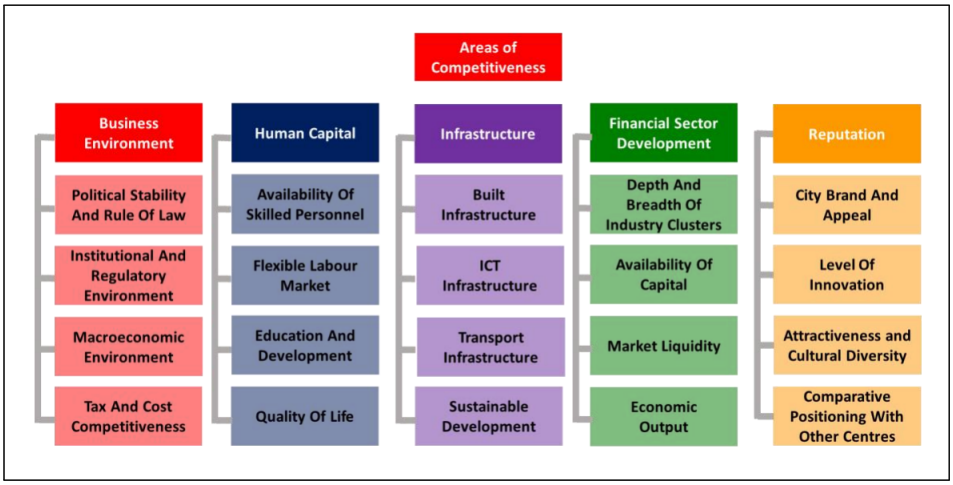
❍ 영국의 글로벌 컨설팅그룹 지옌(Z/Yen)에서는 2007년부터 전 세계 주요 금융도시 130여 곳을 대상으로 글로벌 금융도시 경쟁력을 평가하는 국제금융센터지수(GFCI)를 연 2회(3월, 9월) 발표함

- 2016년부터는 중국종합개발연구원(CDI)과 공동 주관하여 발표하고 있으며, 2024년 3월 발간된 〈국제금융센터지수 제35차 보고서〉에서는 세계 133개 도시를 대상으로 함

❍ 국제금융센터지수(GFCI)의 평가방법은 국제기구 등이 발표하는 5대 분야(인적자원, 기업환경, 금융산업 발전, 기반시설, 도시평판) 138개 통계지표를 활용한 정량평가와 금융전문가 대상 온라인 설문 응답을 기반으로 한 정성평가를 포함함

- 정성평가는 24개월 이내 세계 8,000여 명의 금융전문가를 대상으로 온라인 설문을 진행하여 각 도시를 10점 척도로 평가함

| 그림 2-19 | 국제금융센터지수(GFCI) 5대 분야 지표



출처: Z/Yen (2024). The Global Financial Centres Index 35.

| 표 2-23 | 국제금융센터지수(GFCI) 정량평가 주요 통계지표

구분	지표	발표기관
기업환경 (business environment)	• 비즈니스 환경순위	EIU
	• 법인세율	KPMG
	• 정부 효율성	세계은행
	• 핀테크 활동 지수	세계은행
인적자원 (human capital)	• 인간개발지수	유엔개발계획
	• 고등학교 졸업 비율	세계은행
	• 구매력 지수	Numbeo
	• 삶의 질 도시 순위	Mercer
인프라 (infrastructure)	• 사무실 임대료	CBRE Research
	• 물류성과지수	세계은행
	• 도로 밀도	CIA
	• 통신인프라 지수	UN
금융 부문 발전 (financial sector development)	• 항만 연결성 지수	세계은행, UNCTAD
	• 글로벌 연결성 지수	DHL
	• 경제성과지수	브루킹스 연구소
	• 글로벌 녹색금융지수	Z/Yen
평판 (reputation)	• 세계 경쟁력 점수	IMD
	• 글로벌 경쟁력 지수	세계경제포럼
	• 소비자 물가	IMF
	• 안전도시지수	Economist

출처: Z/Yen (2024). The Global Financial Centres Index 35.

❍ 2024년 상반기 제35차 국제금융센터지수(GFCI)에서는 뉴욕이 1위를 차지하였고 뒤를 이어 런던, 싱가포르, 홍콩, 샌프란시스코, 상하이, 제네바, 로스엔젤레스, 시카고, 서울이 1~10위에 이름을 올림

❍ 부산광역시는 2024년 상반기에 발표된 국제금융센터지수에서 133개 국제금융도시 중 27위를 기록하였으며, 2022년 9월 29위를 기록한 이후 30위권에 머물다가 2년 만에 다시 20위권 진입에 성공함

| 표 2-24 | 2024년 상반기 국제금융센터지수(GFCI 35) 순위

순위	도시	순위	도시	순위	도시
1	New York (-)	6	Shanghai (▲1)	11	Shenzhen (▲1)
2	London (-)	7	Geneva (▲3)	12	Washington DC (▼4)
3	Singapore (-)	8	Los Angeles (▼2)	13	Frankfurt (▲1)
4	Hong Kong (-)	9	Chicago (-)	14	Paris (▲1)
5	San Francisco (-)	10	Seoul (▲1)	15	Beijing (▼2)

참고: 괄호는 직전 평가 대비 순위 변동
출처: Z/Yen (2024). The Global Financial Centres Index 35.

- 부산광역시는 2024년 상반기 아시아권 기준으로는 싱가포르, 홍콩, 상하이, 서울 등에 이어 9위에 오르며 처음 10위권에 진입함

❍ 한편, 금융전문가를 대상으로 실시한 온라인 설문에서 향후 2~3년 내 두각을 나타낼 국제적 금융도시를 묻는 문항에서는 아시아·태평양 지역의 도시가 상위 15개 중 8개로 나타남

- 중요한 금융센터가 될 도시로 서울이 177회 언급되어 압도적으로 1위를 차지하였고, 2위 싱가포르 70회, 3위 두바이 66회, 4위 홍콩 49회, 6위 상하이 35회로 나타남
- 부산은 32회 언급되어 상하이에 이어 7위를 차지함

| 표 2-25 | 향후 중요한 금융센터가 될 도시에 대한 언급량 순위

순위	도시	언급량	순위	도시	언급량	순위	도시	언급량
1	Seoul	177	6	Shanghai	35	11	Abu Dhabi	26
2	Singapore	70	7	Busan	32	12	Paris	25
3	Dubai	66	8	New York	31	13	Beijing	18
4	Hong Kong	49	9	Casablanca	28	14	GUJARAT	18
5	London	48	10	Kigali	28	15	Shenzhen	17

출처: Z/Yen (2024). The Global Financial Centres Index 35.

(3) 산업 및 과학기술 분야

□ Z/Yen – 스마트센터지수(Smat Centres Index, SCI)

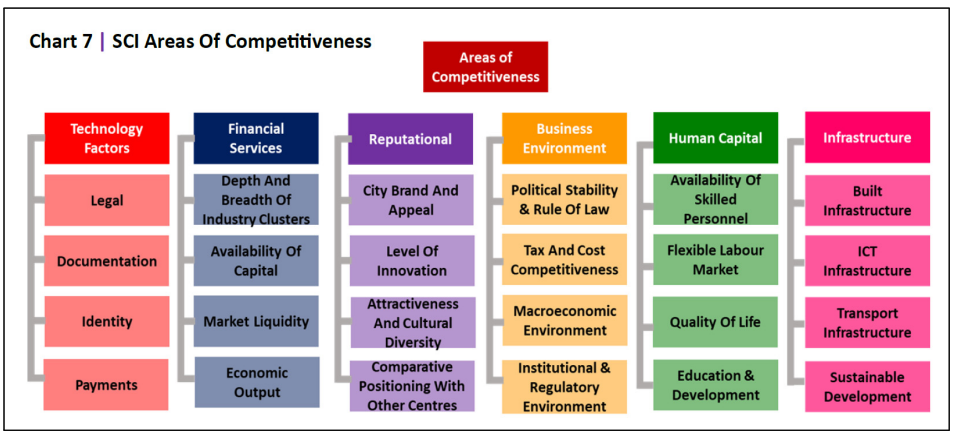
❍ 지옌(Z/Yen)에서는 전 세계 주요 도시 77곳을 대상으로 2020년 7월부터 매년 상·하반기 2회에 걸쳐 스마트센터지수(The Smart Centres Index: SCI)를 발표하고 있음

- 스마트센터지수는 주요 도시의 스마트 기술 관련 경쟁력에 대한 정보를 제공하며, 각 도시들이 자신들의 경쟁력 있는 분야를 찾아내고 세계 스마트 산업 전문가들의 도시에 대한 평가를 파악하는 데 활용될 수 있음

❍ 지옌의 스마트센터지수(SCI) 평가방법은 국제기구 등이 발표하는 6대 분야 134개 통계지표를 활용한 정량평가와 스마트도시 관련 분야 전문가의 온라인 설문 응답을 기반으로 한 정성평가를 병행함

- 정량평가는 기술, 금융서비스, 평판, 사업환경, 인적자원, 인프라로 구분되며, 분야별로 1~15위까지 순위를 발표함
- 정성평가는 혁신 지원, 창의성 강도, 실행력으로 구분되며 주요 도시별 각 항목당 미흡에서 우수까지 10점 척도로 평가함

| 그림 2-20 | 국제금융센터지수(GFCI) 5대 분야 지표



출처: Z/Yen (2023). The Smart Centres Index 8.

| 표 2-26 | 스마트센터지수(GFCI) 정량평가 주요 통계지표

구분	지표	발표기관
기술 (technology)	• 핀테크활동지수	세계은행
	• Smart City Index	IMD
	• Fintech Index (GFCI)	Z/Yen
	• Technological Infrastructure	IMD
금융서비스 (financial services)	• 국제녹색금융지수	Z/Yen
	• Domestic Credit To Private Sector (% Of GDP)	The World Bank
	• 글국제금융센터지수	Z/Yen
	• 경제성과지수	브루킹스 연구소
평판 (reputation)	• Safe Cities Index	Economist
	• World Competitiveness Scoreboard	IMD
	• The World Bank	WIPO
	• 글로벌파워시티지수	모리기념재단
사업환경 (business environment)	• Government Effectiveness	The World Bank
	• Corruption Perception Index	Transparency International
	• Best Countries for Business	Forbes
	• OECD Country Risk Classification	OECD
인적자원 (human capital)	• Adjusted Net National Income Per Capita	The World Bank
	• Household Net Financial Wealth	OECD
	• 세계 인재 순위	IMD
	• Human Freedom Index	Cato Institute
인프라 (infrastructure)	• Urban Mobility Readiness Index	Oliver Wyman
	• Quality of Roads	세계경제포럼
	• JLL Real Estate Transparency Index	Jones Lang LaSalle
	• 환경성과지수	예일대학교

출처: Z/Yen (2023). The Smart Centres Index 8.

❍ 2023년 하반기 스마트센터지수(SCI 9)에서 영국 런던과 미국 뉴욕이 각각 1, 2위를 차지하였고 싱가포르가 3위, 취리히가 4위로 나타남

❍ 부산광역시는 SCI 8에서 전 세계 주요 도시 77곳 중 15위를 차지하였으며, 아시아에서는 3위, 국내 도시 가운데서는 1위로 평가됨

- 부산광역시는 2021년 6월 62위로 처음 순위에 진입한 이후 41위('21.11), 27위('22.05), 22위('22.11), 19위('23.05)에 이어 2023년 11월에는 15위를 기록하여 가파른 상승세를 보이고 있음

❍ 부산광역시는 SCI 8 정량평가에서 6개 평가분야 중 기술 11위, 사업환경 11위, 인프라 12위, 평판 15위로 4개 분야에서 상위권을 기록하였으며, 정성평가에서도 혁신지원 분야 11위, 창의성 강도 16위, 실행력 15위로 높은 점수를 받음

- 특히 기술부문에서 부산이 블록체인 규제 자유지역으로 지정되면서 유망 핀테크 기업들을 유치할 수 있었다고 평가됨
- 또한, 평판 부문에서 정량적으로 측정된 점수보다 설문조사를 통한 정성적 점수가 훨씬 높게 나타났으며, 둘의 차이를 극복하기 위해 기본 생태계를 강화할 필요가 있다고 언급됨
  - 부산광역시는 평판 분야에서 정량적 평가 대비 좋게 인식되는 국가 중 1위를 차지함

| 표 2-27 | 2023년 하반기 스마트센터지수(SCI 8) 순위

순위	도시	순위	도시	순위	도시
1	London (-)	6	San Francisco (▼3)	15	Busan (▲4)
2	New York (-)	7	Tel Aviv (▲2)	16	Dubai (▲5)
3	Singapore (▲3)	8	Los Angeles (-)	27	Shanghai (-)
4	Zurich (-)	9	Cambridge, UK (▲4)	29	Seoul (▼1)
5	Oxford, UK (▲2)	10	Hong Kong (-)	30	Tokyo (▼8)

참고: 괄호는 직전 평가 대비 순위 변동
출처: Z/Yen (2023). The Smart Centres Index 8.

□ MID 세계경쟁력센터 – 스마트시티 지수(Smart City Index, SCI)

❍ 지옌(Z/Yen)의 스마트센터지수와 유사하게 스위스에 위치한 국제경영개발연구원(MID)의 세계경쟁력센터(World Competitiveness Center)는 2019년부터 스마트시티 지수(Smart City Index)를 발표하고 있음

- 스마트시티 지수(SCI)는 정책 입안자들을 위한 공신력 있는 도구로서 스마트시티 거주자가 도시를 바라보는 관점에 중점을 두고 도시를 평가한다는 특징을 가짐
- 이는 스마트시티의 경제적, 기술적 측면과 인간적 차원(삶의 질, 환경, 포용성)을 아우르는 지표체계를 갖추고 있음

❍ IMD 스마트시티 지수는 전 세계 142개 도시를 대상으로 5개 구조·기술 평가 항목을 측정하고, 도시별 120명의 시민을 대상으로 15개 항목의 인식조사를 실시하여 종합순위를 산정함

- 종합순위는 3개년의 데이터를 종합하여 산출하며, 2024년 기준 연도별로 3('24) : 2('23) : 1(21) 가중치를 두어 계산함
- 스마트시티 지수는 크게 스마트시티에서 제공하는 구조(Structure) 분야와 기술(Technology)에 대한 5개 주요 영역으로 구분됨
  - 5개 주요 영역은 건강과 안전(health and safety), 이동성(mobility), 활동(activities), 기회(opportunities), 정부(governance)임

| 표 2-28 | 스마트시티 지수 평가영역

영역	설명
건강보건(Health and Safety)	시민의 건강·보건 증진을 위한 인프라, 서비스 제공 평가
이동성(Mobility)	시민의 이동성 증진을 위한 대중교통 인프라 구축 및 교통체증 감소 노력 평가
활동(Activities)	시민의 문화생활 제공을 위한 인프라, 서비스 지원 평가
직업과 교육 기회(Opportunities)	근로·교육 서비스 접근성, 양질의 기회 제공 환경 평가
거버넌스(Governance)	시민의 도시정부 의사결정 참여가 가능한 거버넌스 구축 평가

출처: MID (2024). Smart City Index 2024.

| 표 2-29 | 2024년 MID 스마트시티 지수 분야별 지표(문항)

분야	영역	문항
구조	건강과 안전	• 빈곤지역의 수요에 적합한 기본위생제공, 재활용서비스 만족도, 공공안전, 대기오염, 의료서비스 만족도, 거주지 월세비용 월급여 30% 이하
	이동성	• 교통체증, 대중교통(공공) 만족도
	활동	• 녹지공간 만족도, 박물관·공연 등 문화 활동 만족도
	직업과 교육 기회	• 근로서비스 접근도, 양질교육 접근가능성, 지역시설을 통해 평생 학습교육 가능성, 일자리창출, 소수자에 대한 관용
	거버넌스	• 지방정부 의사결정 정보 접근성, 공무원 부패, 지역정부 의사결정 시 시민참여도, 지역정부 프로젝트 추진 시 시민피드백 제공
기술	건강과 안전	• 온라인 통해 도시 현안 문제·솔루션 확인용이, 웹/앱 정보처리, 공공무료와이파이 제공, CCTV 설치(보안), 웹/앱 통해 공기오염도 모니터링, 의료서비스 예약 등 접근성
	이동성	• 차량공유앱 통해 교통체증 감소, 주차장앱 통해 시간 단축, 공유자전거 이용하여 교통체증 감소 , 대중교통 이용을 위한 앱 사용, 모바일을 통해 실시간 교통체증 확인
	활동	• 박물관·공연 등 관람을 위한 온라인 구매용이성
	직업과 교육 기회	• 온라인 통해 구직서비스·사업기회 제공, 학교 통해 IT교육 제공, 온라인 서비스 기반 창업 용이, 인터넷 속도
	거버넌스	• 온라인 통해 지방정부 재정 확인, 시민참여 등 보팅 가능여부, 온라인 플랫폼 통해 삶의 질 개선 방안 제시 가능성, 신분증 등 ID 발급 시간 단축
시민인식조사		• 주거비, 임금, 실업률, 건강서비스, 교통체증, 대기 질, 녹지, 대중교통, 공교육, 기본위생, 시민참여, 재활용, 사회적 이동성(한 개인이나 집단이 다른 사회경제적 위치로 옮겨가는 것), 안전, 부패

출처: IMD (2024). IMD Smart City Index 2024.; 최효민 (2024). 글로벌 스마트시티 인덱스 동향. 서울디지털재단 이슈브리프 24-03.

❍ 2024년 SCI 종합평가 점수가 가장 높은 도시는 취리히로 나타났으며, 이어 오슬로, 캔버라, 제네바, 싱가포르 순으로 나타남

- 아시아권에서는 아부다비(10위), 두바이(12위), 베이징(13위), 대만(16위), 서울(17위), 상하이(19위), 홍콩(20위)이 상위권에 이름을 올림

| 표 2-30 | 2024년 MID 스마트시티 지수 순위

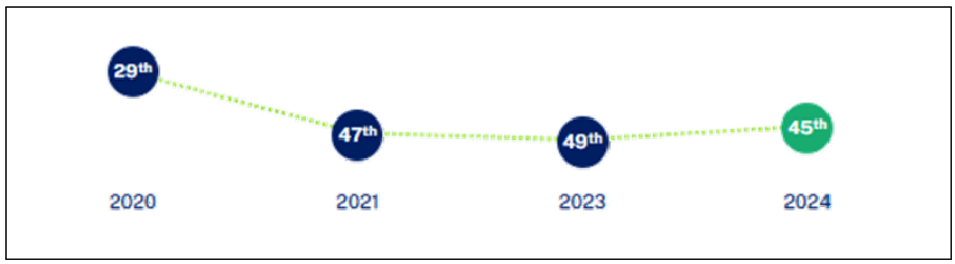
순위	도시	순위	도시	순위	도시	순위	도시
1	취리히	6	코펜하겐	11	스톡홀름	16	타이베이
2	오슬로	7	로잔	12	두바이	17	서울
3	캔버라	8	런던	13	베이징	18	암스테르담
4	제네바	9	헬싱키	14	함부르크	19	상하이
5	싱가포르	10	아부다비	15	프라하	20	홍콩

출처: IMD (2024). IMD Smart City Index 2024.

❍ 부산은 2024년 SCI 종합평가 결과에서 142개 도시 중 45위를 차지하였으며, 2023년 49위, 2021년 47위 대비 소폭 상승한 것으로 나타남

- 다만, 2020년 전체 도시 중 29위였던 것과 비교하면 최근 3년간 스마트시티 순위가 다소 낮아진 것으로 나타남

| 그림 2-21 | 부산광역시 SCI 순위 변동



출처: https://www.imd.org/entity-profile/busan/

❍ 세부적으로 5가지 주요 영역(건강 및 안전, 이동성, 활동, 기회 및 거버넌스)에 대하여 설문조사를 수행한 결과는 다음과 같음

- 부산광역시는 구조 분야의 건강·안전과 이동성 영역에서는 대체적으로 전체 도시 평균보다 높은 점수를 얻었으나, 직업과 교육의 기회 영역, 활동에 관한 영역, 거버넌스 영역에서는 전반적으로 전체 도시의 평균보다 낮은 점수를 받은 것으로 나타남
  - 건강·안전 영역에서는 대기오염 관련 점수만 낮게 나타남

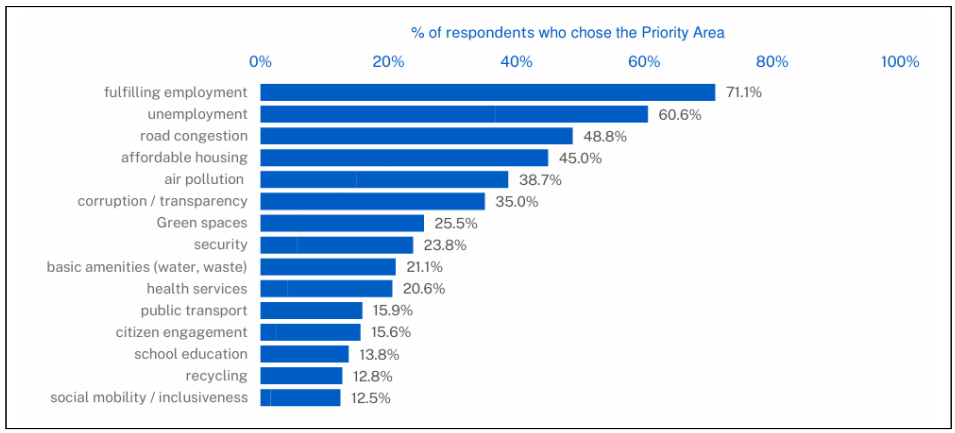
- 직업·교육의 기회 영역에서는 새로운 일자리 창출과 소수 민족에 대한 평등 등의 항목에서 점수가 낮게 나타남
- 활동 영역에서는 상대적으로 문화 활동에 대한 만족도가 낮았음
- 거버넌스 영역에서는 시 공무원들의 부패 문제에 대한 인식이 높은 것으로 나타남

– 한편, 기술 분야의 경우 건강·안전과 거버넌스 측면에서 대체로 전체 도시의 평균보다 높게 나타났으나, 이동성, 직업과 교육의 기회, 활동과 관련한 영역에서는 상대적으로 점수가 낮았음

❍ 부산광역시에 거주하는 응답자들을 대상으로 도시에서 가장 시급하다고 생각하는 5가지를 설문한 결과, 지역 내 고용 성취가 71%로 가장 우선순위가 높은 영역으로 나타남

– 이어서 실업 61%, 도로 정체 49%, 저렴한 주택 45%, 대기오염 39%, 부패 35%, 녹지공간 26%, 안전 24%, 기본 어메니티와 의료서비스가 각각 21% 순으로 나타남

| 그림 2-22 | 도시의 개선을 위해 시급하다고 생각하는 영역(부산)



출처: https://www.imd.org/entity-profile/busan/

(4) 생활 여건 분야

□ EIU – 살기 좋은 도시 지수(The Global Liveability Index: GLI)

❍ 영국 경제분석기관 EIU(Economist Intelligence Unit)는 세계 주요 도시의 생활 여건과 살기 좋은 정도를 측정하는 대표지수인 '세계 살기 좋은 도시 지수(The Global Liveability Index: GLI)'를 매년 2회에 걸쳐 발표하고 있음

- GLI는 지난 70여 년간 도시의 삶의 질을 평가해 온 공신력 있는 지표로, 2023년 기준 173개 글로벌 도시를 대상으로 삶의 질 순위를 발표함

❍ 살기 좋은 도시 지수는 안정성(Stability), 의료(Healthcare), 문화 및 환경(Culture & Environment), 교육(Education), 인프라(Infrastructure)의 5개 부문으로 구분됨

❍ 대부분의 평가항목에 대해서 EIU 사내 전문가와 현장 특파원의 판단으로 등급을 부여하는 정성적 평가가 이루어지며, 몇몇 평가항목에서는 외부 통계지표를 이용한 평가가 이루어짐

| 표 2-31 | 살기 좋은 도시 지수 부문별 지표 및 평가 비중

분야	비중	지표
안정성	25%	• 경범죄 발생률, 폭력 범죄 발생률, 테러 위협, 군사 충돌 위협, 시민 불안 및 분쟁 위협
의료	20%	• 민간의료 접근성, 민간의료 품질, 공공의료 접근성, 공공의료 품질, 일반의약품 접근성, 일반의료 지표(세계은행)
문화 및 환경	25%	• 습도 및 온도 점수, 여행자 기후 불편감, 부패 수준(국제투명성기구), 사회적 또는 종교적 제한, 검열 수준, 스포츠 접근성, 문화 접근성, 음식 및 음료, 소비자 상품 및 서비스
교육	10%	• 사교육 접근성, 사교육 품질, 공교육 지표(세계은행)
인프라	20%	• 도로연결망 품질, 대중교통 품질, 국제 연결성 품질, 양질의 주택 접근성, 에너지 공급 품질, 물 공급 품질, 통신 품질

출처: EIU (2023). The Global Liveability Index 2023.

❍ 2023년 발표된 EIU 살기 좋은 도시 지수(GLI) 순위를 살펴보면 가장 점수가 높은 도시로는 비엔나로 나타났으며, 상위 10개 도시 중에는 유일하게 오사카가 10위로 나타남

- 2023년 GLI 아시아권 순위로는 오사카(1위), 도쿄(2위), 싱가포르(3위), 서울(4위), 홍콩(5위), 부산(6위), 대만(7위)이 차례로 상위권을 차지함

❍ 부산광역시는 2022년도에 70점대의 종합평가를 받아 안정성, 의료, 문화 및 환경, 교육, 인프라 등 종합평가에서 전반적인 개선을 이루어냈고, 2023년도는 80점대 후반으로 아시아 6위를 달성함

- 2024년 GLI 아시아권 순위에서도 종합평가 87점을 받아 전년도와 동일하게 아시아 내 6위로 나타남

| 표 2-32 | 2023년 살기 좋은 도시 지수(GLI) 순위

순위	도시	점수	순위	순위	점수
1	비엔나	98.4	6	취리히	97.1
2	코펜하겐	98.0	7	캘거리	96.8
3	멜버른	97.4	7	제네바	96.8
4	시드니	97.4	9	토론토	96.5
5	벤쿠버	97.3	10	오사카, 오클랜드	96.0

출처: EIU (2023). The Global Liveability Index 2023.

| 표 2-33 | 2024년 살기 좋은 도시 지수(GLI) 순위

순위	도시	점수	순위	순위	점수
1	비엔나	98.4	5	제네바	96.8
2	코펜하겐	98.0	7	시드니	96.6
3	취리히	97.1	7	밴쿠버	96.6
4	멜버른	97.0	9	오사카	96.0
5	캘거리	96.8	9	오클랜드	96.0

출처: EIU (2024). The Global Liveability Index 2024.

제4절 「부산 글로벌 허브도시」 관련 정책추진 현황

1. 기본방향

□ **'부산 글로벌 허브도시'의 기본방향은 '국제 비즈니스 자유도시'**

○ '부산 글로벌 허브도시'는 국제적 기준이 적용되는 자유시장 경제를 지향함

- 특히, 싱가포르나 상하이와 같이 국제자유도시로서 기능하는 것을 목표로 함
- 국내·외 기업들이 부산에 자유롭게 투자할 수 있는 환경을 만들고, 이와 더불어 경제·산업·교육·관광 부문의 세계적 경쟁력을 갖춰 세계인이 편리하게 거주할 수 있는 거주환경을 조성한다는 것이 핵심 내용임
- 물류·첨단산업(비즈니스), 금융(자본), 관광·문화(사람) 등을 전략 분야로 정하고 교육·의료·주거 개선과 세제 혜택·규제 및 비자 완화·언어장벽 해소 등 생활·제도적 인프라를 구축하고자 하는 것임

| 그림 2-23 | 부산 글로벌 허브도시 비전·목표 및 전략

출처: 부산광역시

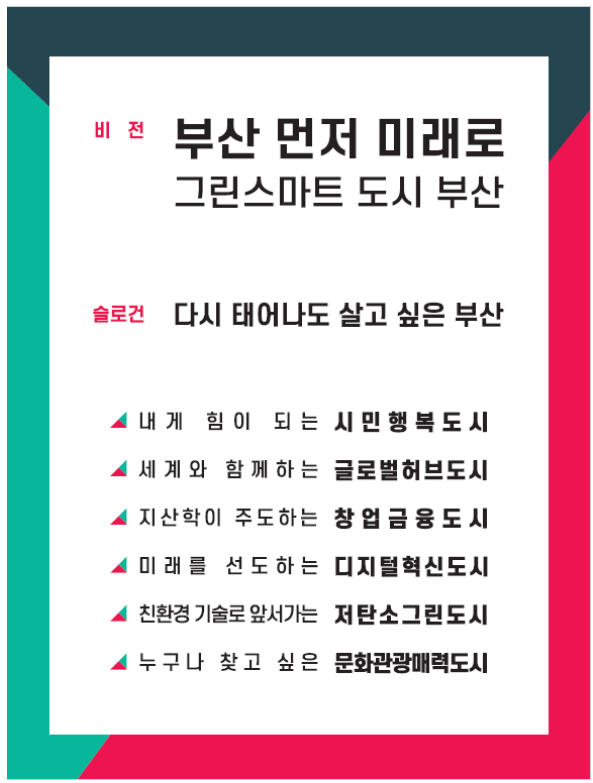
2. 「부산 글로벌 허브도시」 관련 정책 및 사업추진 현황

□ 민선8기 정책목표로서 '글로벌 허브도시' 제시

○ 부산광역시는 민선 8기 도시 비전으로 '부산 먼저 미래로, 그린스마트 도시 부산'을 설정하고 6개 도시목표와 중점 추진전략을 마련함

- '부산 글로벌 허브도시'는 6대 도시목표 중 두 번째에 해당하는 것으로서 가덕도신공항 조성 및 공항복합도시 조성, 북항재개발 2단계 산업 추진, 초광역 부울경 메가시티 조성, 글로벌 영어상용도시 조성 등의 중점 추진전략을 바탕으로 추진하는 핵심 정책임

| 그림 2-24 | 부산광역시 민선8기 도시목표



출처: 부산광역시 홈페이지

| 표 2-34 | '글로벌 허브도시'를 위한 주요 추진전략

핵심전략	구분	주요 전략
글로벌 도시경쟁력 강화	글로벌 물류·거점 도시 조성	• 가덕도신공항 건설, 북항재개발, 미래항만 인프라 확충 및 산업 육성 • 트라이포트 물류 플랫폼 구축, 배후 물류복합도시 조성 • BuTX 등 교통망 확충 • 글로벌 영어환경 조성
	글로벌 금융·창업 도시 조성	• 금융기관 집적 등 글로벌 금융도시 조성 • 핀테크·블록체인 등 디지털 금융 육성 • 지산학 협력 강화, 글로컬대학 육성, RIS 지역혁신사업 • 청년 정착 지원 및 청년 인재 육성, 아시아 창업도시 조성
	글로벌 디지털·신산업 도시 조성	• 첨단산업 투자 유치 활성화, 중소상공인 지원 강화 • 첨단 디지털 혁신 생태계 조성 및 지역산업 고도화 • 미래에너지, 전력반도체·융합방사선·해양·수산 신산업 육성
	글로벌 문화·관광 도시 조성	• 세계적 수준 문화·예술 인프라 구축 및 공연시설 확충 • 문화예술 저변 확대 및 생활체육·스포츠 활성화 • 글로벌 관광콘텐츠 개발, 마이스 육성, 해양레저 거점 조성
기반전략	**구분**	
시민행복 기반조성	모두가 살고싶은 시민 행복도시 조성	• 15분 도시 조성 확산, 탄소중립·친환경 녹색도시 조성 • 시민 삶터 개선 및 도시안전 강화, 스마트 대중교통 구축 • 부산형 복지·돌봄 체계 구축, 공공의료 확충, 미래혁신 시정

출처: 부산광역시

□ 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 발의

❍ 2024년 1월 25일, 전봉민 의원 등 부산지역 국회의원 19인 전원 참여하여 부산을 글로벌 허브도시로 육성하기 위한 지원과 특례사항을 담은 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」을 발의함

- 2023년 하반기 부산광역시에서는 글로벌 허브도시 조성(안)을 검토하였으며, 이후 범부처·부산시가 협력하여 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 위한 추진체계를 운영함
- 2024년 5월, 제21대 국회 임기 종료에 따라 2024년 1월 25일 발의된 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 자동 폐기됨

❍ 제22대 국회 개원 직후인, 2024년 5월 31일 이헌승·전재수 의원을 공동 대표로 하여 부산지역 국회의원 18명 전원의 이름으로 「부산글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」을 새로 발의함

- 본 법안은 부산 정치권에서의 첫 여야 공동 대표발의 사례로서 기존 법안에서 특구 지정 및 특례에 관한 사항을 좀 더 면밀하게 보완하였음

□ (산업) 9대 전략산업 발굴 및 글로벌 도시 인프라 구축

❍ 2023년 11월 29일, 부산광역시는 '2024 부산광역시 전략산업 선도기업 선정 공고'를 통해 부산광역시의 9대 전략산업(안)을 제시함

- 미래 신산업 육성, 주력산업 고도화, 글로벌 도시 인프라 구축의 3대 목표를 달성하기 위한 9개 전략산업이 포함됨

| 그림 2-25 | 부산광역시 9대 전략산업

출처: 부산광역시 홈페이지

- 지역산업의 혁신성장을 주도할 미래 신산업으로는 디지털테크, 에너지테크, 바이오헬스를 선정하고 육성하고 있음
- 지역의 주력산업 고도화는 미래 모빌리티, 융합부품소재, 라이프 스타일로 구분되며 제조업 중심의 전통 주력산업을 디지털·친환경으로 전환하여 경쟁력 및 생산성을 제고하고자 노력하고 있음

| 표 2-35 | 부산광역시 9대 전략산업(안) 범위

목표	전략산업	범위
미래 신산업 육성	디지털 테크산업	• 인공지능(AI), 빅데이터, 양자, 블록체인, 가명정보처리, AR·VR, 클라우드, 메타버스
	에너지 테크산업	• 전력반도체[1], 원전기반에너지[2], 이차전지[3], 수소에너지[4], CCUS[5], ESS 1) 전력반도체 소재, 소자, 모듈, 시스템 등 전력 변환 장비에 사용·활용되는 밸류체인 전 과정 2) 원전기자재, 소형원자로, 원전해체를 포함 3) 사용 후에도 다시 충전 과정을 거쳐 수백회 이상 재사용이 가능한 배터리 4) 화합물 형태로 존재하는 수소를 분리시켜 얻는 에너지 5) 이산화탄소를 분리·포집하여 저장하거나 활용
	바이오헬스 산업	• 방사선의과학, 의료기기, 의료서비스, 해양·제약바이오, 실버케어
주력 산업 고도화	미래 모빌리티 산업	• 전기차, 친환경 스마트선박[1], 미래항공[2] 1) 친환경화·스마트화된 선박의 핵심 기자재 및 선박 구조물 설계·기술개발 2) UAM, 드론
	융합부품 소재산업	• 로봇, 스마트제조, 첨단기계, 모빌리티 부품[1], 유·무기 복합소재[2] 1) 자동차 및 항공부품 및 모듈 2) 금속, 세라믹, 화학 소재 등 다른 종류의 소재들이 결합된 형태의 소재
	라이프 스타일 산업	• 섬유(신발, 패션의류), 블루푸드, 커피, 화장품, 디자인, 재난·안전
글로벌 도시 인프라 구축	해양산업	• 트라이포트 복합물류, 스마트물류, 해운항만서비스, 해양데이터서비스[1], 스마트양식[2] 1) 해양위성(제조부터 서비스까지 포함) 등을 통해 수집된 해양데이터를 활용한 서비스 전반 2) 수산 양식 시스템의 스마트화를 의미하며 이를 위한 수산기자재 등 전후방 연계 산업 포함
	금융산업	• 핀테크, 디지털 자산, 특화금융
	문화관광 산업	• 영화·영상, 콘텐츠, 게임, 의료·뷰티·해양레저 관광, 전시, 컨벤션 및 국제회의업

출처: 부산광역시, 2024년 부산광역시 전략산업 선도기업 선정 공고 재구성

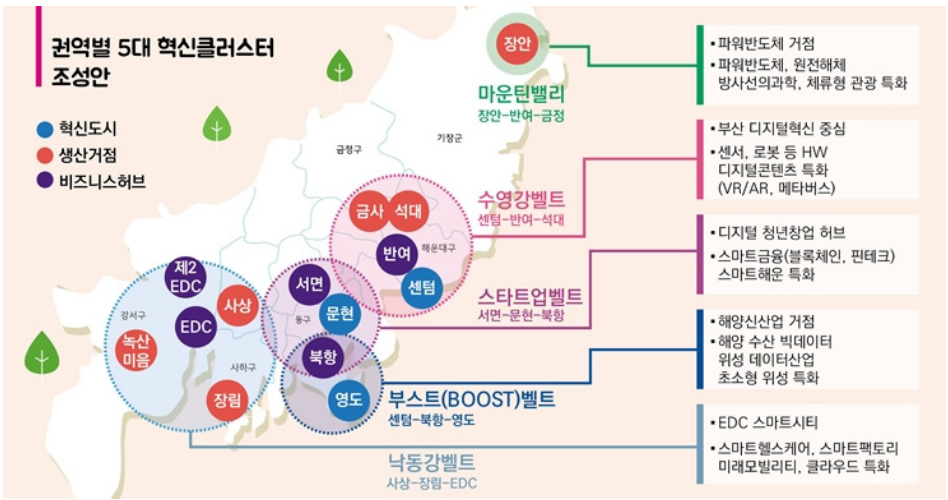
- 글로벌 도시 인프라 구축 분야는 수도권과 함께 양대축으로써 부산광역시가 성장할 수 있도록 해양/물류(상품), 금융(자본), 문화·관광(사람)을 위한 인프라를 구축하고 이들의 집합과 연계·교류를 촉진하고자 함
  - 이러한 내용은 '부산 글로벌 허브도시' 조성 추진에 따른 기반조성 사업이 부산광역시의 전략산업으로 육성될 수 있도록 함

- 해양·물류산업의 범위에는 트라이포트 복합물류, 스마트물류, 해운항만 서비스, 해양데이터서비스, 스마트 양식 등이 포함됨
- 금융산업에는 핀테크, 디지털 자산, 특화금융(해양·파생상품)이 포함되어 부산의 국제금융허브도시 조성의 방향이 담김
- 문화관광산업은 영화·영상, 콘텐츠, 게임, 의료·뷰티·해양레저 관광, 전시, 컨벤션 및 국제회의업으로 기존 특화산업과 일치함

❍ 또한, 신산업 육성을 위한 공간 구성으로는 권역별 5대 혁신클러스터 조성을 전략으로 수립하여 추진해 갈 계획을 밝힘

- 새로운 부산의 산업지도에는 기존 서부산 제조업, 동부산 관광·정보통신(IT)으로 구성된 양극 체계의 산업구조에서 탈피하여 동부산 '파워반도체 거점', 수영강 주변의 '디지털 혁신 중심', 원도심 내 '청년창업 허브', 영도·센텀·북항 지역의 '해양신산업 거점', 서부산의 '스마트시티'로 재편됨
- 권역별 혁신클러스터에는 지자체·기업·대학 협력을 통해 기업·기반시설 중심의 하드웨어와 인재·기술 중심의 소프트웨어를 연계하도록 함

| 그림 2-26 | 부산광역시 권역별 5대 혁신클러스터 조성안



출처: 부산광역시 홈페이지

□ **(해양) 가덕도신공항 추진을 통한 글로벌 물류허브(트라이포트)의 완성**

❍ 부산광역시는 가덕도신공항 건설 및 공항복합도시 개발, 부산항 북항재개발 등 통해 육상, 해상, 항공을 잇는 '글로벌 트라이포트 물류 중심지'로의 도약을 추진하고 있음

- 부산신항과 진해신항, 가덕도신공항을 철도 인프라로 묶어 트라이포트로 구축하겠다는 구상임

❍ 이를 위해 부산광역시와 경상남도는 각각 부산신항 북항 재개발 2단계 사업과 진해신항 건설을 추진하여 2040년까지 화물속도 처리를 35%까지 늘리고 트라이포트 기능 수행을 위한 철도망과 배후단지 등의 인프라를 확대하여 세계 3위의 메가포트(Mega-port)를 구축할 것을 제시함

- 이를 위해 경상남도는 진해신항과 경전선 진례역을 연결하는 철도인입선을 추진하고 있으며, 진해신항과 창원중앙역 등을 연결하는 진해신항선도 계획함 (인천투데이, 2023.1.28.)

❍ 가덕도신공항 사업은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법(2021.9.17. 시행)」에 따라 추진되는 여객·복합물류 기능의 남부권 관문공항을 조성하는 사업으로, 2029년 12월 개항을 목표로 2023년부터 추진되고 있음

- 가덕도신공항 건설은 특별법 제3조에 따라 1) 여객·물류 중심의 복합 기능을 가진 공항 개발, 2) 활주로 관리 및 항공기 운항에 대한 안전이 확보된 공항의 신속한 건설, 3) 수도권의 집중을 완화하고 지방을 활성화하는 국토의 균형발전을 방향으로 설정함
- 또한, 신공항을 중심으로 시너지를 창출하기 위하여 강서구 가덕도동 일원에 약 297만평 규모의 공항복합도시 개발도 동시에 추진하고 있음

❍ 부산광역시의 북항재개발 사업은 노후화된 항구 지역을 현대적인 상업 및 문화의 중심지로 탈바꿈시키겠다는 목표를 갖고 추진되었으며, 현재는 2단계 사업으로 항만구역과 철도시설, 주변 재개발을 통해 주거·상업·업무·마이스 등 복합적 기능을 담당하는 공간을 조성하는 사업이 추진되고 있음

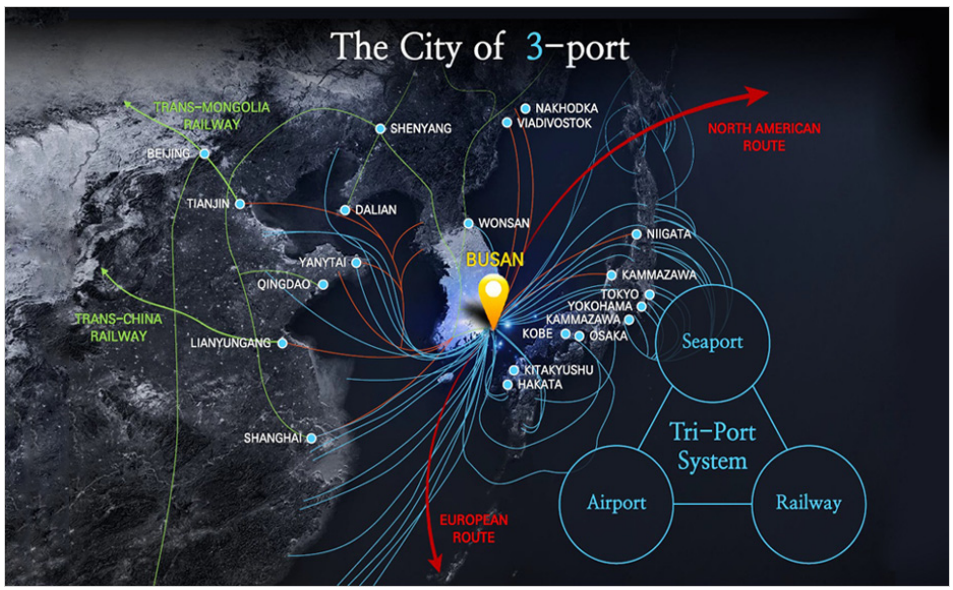
- 부산 중구·동구 일원으로 약 229만㎡ 규모로 추진됨

| 표 2-36 | 가덕도신공항 시설 규모

구 분	시설규모	비고
활주로	3,500m × 45m, 1개	
유도로	평행유도로 2본(3,500mx23m, 1,400mx23m), 고속탈출유도로 6개, 직각유도로 4개	
계류장	74대	2065년 기준
여객터미널	258,740㎡	건축 연면적(2065년 기준)
화물터미널	22,100㎡	건축 연면적(2065년 기준)
주차장	10,718면	
항행안전시설	ILS(계기착륙시설) 등	CAT-Ⅱ (장래 CAT-Ⅲ)

출처: 부산광역시 가덕도신공항(https://www.busan.go.kr/newairport/aboutnewairport)

| 그림 2-27 | 물류 트라이포트



출처: INVEST KOREA

□ (금융) 블록체인 특구와 연계한 국제금융산업 육성

❍ 부산광역시는 글로벌 금융도시 구축을 위하여 블록체인 기술, 메타버스 등 디지털 산업과 연계한 금융 혁신을 추진하고 있음

❍ 부산광역시는 해양 금융 및 파생 상품 분야에서 전문화된 금융허브로 발전하고 있으며(조민제, 2009), 이를 위해 부산국제금융센터(BIFC)와 부산국제금융진흥원이 중심이 되어 국제 금융기관 유치 및 금융 생태계 조성을 위한 다양한 정책을 시행해 옴

- 부산은 2009년 해양 분야와 파생 분야 특화 금융중심지로 지정되었으며, 2010년에는 특화된 금융중심지 육성을 위하여 기본계획을 수립함
- 금융생태계 조성을 위하여 국제금융진흥원은 국제금융행사 개최, 인력양성 사업, 금융기술기업 육성 등을 추진함
  - 국제금융행사로는 매년 '부산글로벌금융포럼'과 '한국선박금융포럼'을 개최하고 있으며, 시민을 대상으로 금융·경제·재테크 정보를 제공하는 박람회 '부산머니쇼'를 개최하고 있음
  - 인력양성을 위하여 지역 내 금융관련 대학생 동아리 지원사업을 추진하고 있으며, 지역의 금융공공기관, 지역은행 등과 함께 시민 대상 금융강좌를 진행함
  - 금융기술기업 육성은 핀테크 스타트업들이 집적된 U-Space BIFC를 운영하여 컨설팅, 사업화자금지원 등의 지원사업을 진행함

❍ 최근에는 '부산 디지털 자산거래소(Busan Digital Asset Exchange)' 설립을 통해 블록체인 기반의 금융 혁신도시로 발전하려는 계획을 추진해 왔으며, 2024년 5월 본격 출범하였음

- 프로젝트를 통해 부산광역시는 지역 문화 콘텐츠를 디지털 자산화하고, 부산국제영화제와 같은 문화 이벤트와 관련된 지적재산권을 토큰화하는 등 다양한 자산을 거래 플랫폼에 포함시킬 계획임
- 문화 컨텐츠 등의 디지털 자산뿐만 아니라 금, 구리, 원유 등의 토큰화된 증권을 포함할 예정임
- 이와 함께 부산을 글로벌 블록체인 혁신의 중심지로 만들기 위한 '블록체인 신뢰 프레임워크' 기술 표준을 수립하는 것을 추진하고 있음

3. 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 내용

□ 제안 목적

❍ 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」은 부산광역시를 국제적 경쟁력을 갖춘 글로벌 허브도시로 조성하기 위하여 필요한 기반 조성과 특례 등에 대해 규정한 것임

❍ 부산광역시가 물류, 금융, 디지털·첨단산업 분야에서 국제적 경쟁력을 가진 도시로 성장함으로써, 대내적으로는 남부권 혁신 거점을 구축하여 지역 균형 발전을 이룩하고, 대외적으로는 세계 경제의 중심기능을 수행하여 국가경쟁력 확보에 기여하는 것을 목적으로 함

□ 주요 내용

❍ 2024년 5월 31일 발의된 본 법안은 부산광역시를 국제 비즈니스 자유도시로 육성하기 위한 기본시책과 권한, 특례 등을 규정하고 있음

❍ 법안에서는 물류, 금융, 첨단산업 기반조성을 위한 분야별 시책과 함께, 글로벌 교육환경, 생활환경, 문화·관광환경을 조성하기 위한 시책을 규정함

- 주요 내용은 글로벌 허브도시 조성을 위한 추진체계(제2장), 기반조성을 위한 분야별 시책(제3장), 활성화를 위한 환경조성 시책(제4장), 특례 및 지원근거(제5장), 재정지원 근거(제6장) 등으로 구성됨
- 법(안)에서는 본 정책을 종합적·효율적으로 처리할 수 있도록 국무총리 소속으로 위원회를 설치하고, 국무조정실과 부산광역시에 각각 실무추진단을 구성하는 안을 제시함
- 또한 5년 단위의 종합계획 수립과 1년 단위의 시행계획 수립을 명시하고, 각기 그 결과를 위원회에 심의·보고하도록 절차를 마련함
- 그리고 부산광역시가 글로벌 허브도시 조성에 필요한 사업비를 확보하고 지원하기 위하여 '글로벌 허브도시 특별회계'를 설치할 수 있음을 규정함

| 표 2-37 | 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 주요 내용

구분		주요 내용
법안 명칭		부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법안
발의연월일		2024.5.31.
발의자		이헌승·전재수 의원 등 18인
추진체계		• 국무총리 소속의 글로벌 허브도시 조성 및 경쟁력 강화를 위한 위원회 신설 • 국무조정실 실무추진단 및 부산광역시 실무추진단 구성 • 5년 단위 종합계획, 1년 단위 시행계획 등 수립 → 위원회 심의 또는 보고
핵심 기반조성	글로벌 물류거점 조성	• 복합물류 거점으로서 경쟁력 확보 – 해운·항공·철도·도로간 물류체계 결합 등 • 국제물류특구 지정 – 관세 등의 면제 및 자금지원
	글로벌 금융거점 조성	• 관할지역 내 일부에 대한 부산국제금융특구 지정 권한 부여 • 금융특구에 대해서는 각종 법률에 따른 특례 부여 • 금융특구지원센터 설치 및 금융전문인력의 양성 지원
	디지털·첨단산업 거점 조성	• 첨단산업 육성을 위한 시책 마련 및 협력 • 첨단과학기술단지 조성 및 국가첨단전략산업 특화단지 지정 특례 적용 • 투자유치를 위하여 관할 내 전부 또는 일부 투자진흥지구 지정 • 투자진흥지구 내 입주기업에 대한 자금지원 • 벤처기업집적시설 등에 관한 특례 • 해외 우수창업기업 지원
환경조성	글로벌 교육환경 조성	• 자율학교 운영의 특례 부여 • 유아교육에 관한 특례 부여 • 외국교육기관의 설립·운영 등에 관한 특례 부여 • 외국인학교에 관한 특례 • 대학설립·운영에 관한 특 부여
	글로벌 생활환경 조성	• 외국인의 생활환경 증진을 위한 시책 발굴 • 외국인의 사증발급 절차 및 체류기간의 특례 부여 • 외국인 자녀 전용 어린이집의 설치·운영 등 권한 부여 • 외국방송의 재송신, 외국인에 대한 주택공급, 외국어 서비스 제공 권한 부여
	글로벌 문화·관광 환경 조성	• 문화·관광을 위한 인프라 구축 지원 • 문화자유구역 지정 • 관광자원의 개발 노력 • 도시공원 및 녹지 등에 관한 특례 적용 • 외국인 환자 유치를 위한 지원 추진

구분	주요 내용
기타 특례	• 특구 등의 개발사업 시행의 특례 • 건폐율과 용적률에 관한 특례 • 국·공유재산의 임대 등의 특례 • 「문화유산의 보존 및 활용에 관한 법률」에 관한 특례 • 「자연유산의 보존 및 활용에 관한 법률」에 관한 특례 • 지역특화발전특구 및 규제자유특구 지정 특례 • 이전기관 종사자 등 특별공급 • 예비타당성조사에 관한 특례 • 환경영향평가에 대한 특례 • 소규모 환경영향평가 등에 관한 특례 • 법인세 등 조세의 감면 • 부담금 등의 면제

출처: 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」

□ 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 의 특징

❍ 본 법안은 내용적으로 살펴보면 국제적 허브도시인 싱가포르, 홍콩 등을 발전 모델로 삼아 국제적 수준의 도시를 육성하겠다는 측면에서 제주특별자치도의 '국제자유도시 조성'과 유사함

- 첨단과학기술단지조성이나 투자진흥지구 지정, 교육환경·생활환경·문화관광 부문의 각종 특례를 제시하고 있다는 점에서, 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제3편(국제자유도시의 개발에 관한 계획) 및 제4편(산업발전 및 자치분권 강화)과 유사함

❍ 한편 본 법률(안)으로 살펴볼 수 있는 부산 글로벌 허브도시 조성사업의 특징은 주요 기반구축 분야를 '물류', '금융', '디지털·첨단산업'으로 구분하고 있다는 점임

❍ 이러한 구성은 부산이 가진 지역적 강점 및 수요를 고려한 것으로 이해되며, 동남권 주변 지역으로의 파급·연계를 고려하고 있는 것으로 판단됨

- 부산은 2022년 기준 세계 2위의 환적항이자 세계 7위의 컨테이너항을 보유하고 있고, 가덕도신공항, 북항 재개발, 경부선 지하화 등을 추진하여 항만·항공·철도를 연계한 물류거점으로서 기반을 갖춰나가고 있음

- 또한 2022년 기준 13개 공공기관이 부산으로 이전하였으며, 금융 분야는 주택도시보증공사, 한국자산관리공사, 한국주택금융공사, 한국예탁결제원 등의 금융공기업과 한국수출입은행 등이 이전하여 부산국제금융센터를 중심으로 금융클러스터를 구축하고 있음
  • 정부에서는 현재 KDB산업은행의 본사 이전도 추진하고 있음
- 산업 부문과 관련하여 본 법률(안)에서 규정하고 있는 디지털·첨단산업의 분야는 (1) 디지털 금융산업, (2) 양자기술을 활용한 양자산업 등 디지털신산업, (3) 이차전지, 전력반도체 등 첨단융복합산업, (4) 전기차, 미래항공 등 미래 모빌리티 산업, (5) 수소산업 등 친환경에너지·탄소중립 산업, (6) 해운·항만, 조선·해양플랜트 등 첨단해양산업 등의 6가지가 해당됨
- 울산광역시는 모빌리티·조선·에너지 산업, 경상남도는 항공·조선·해양 플랜트 산업에 특화되어 있으므로 이를 연계하여 남부권 전 지역의 성장을 유도할 것으로 기대할 수 있음

❍ 다만, 본 법률(안)에서는 개발 및 투자사업의 실행 주체나 관리에 대한 부분은 명시되어 있지 않아 향후 구체적인 보완이 필요할 것으로 판단됨
- 가령 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에서는 개발사업의 효율적 추진을 위하여 '제주국제자유도시 개발센터'의 설립에 관한 사항을 규정하고 있음
- 본 법률(안)에서는 제28조에서 금융특구 내 관련 금융기관 및 기업을 지원하기 위하여 금융특구지원센터의 설치를 규정하고 있음
- 그럼에도 본 법률(안)에는 국제물류특구, 금융특구 등의 거점 조성을 위한 특구 지정 등에 관한 사항뿐만 아니라, 교육환경 조성이나 생활환경 조성, 문화·관광 환경 조성 등과 같은 조항을 포함하고 있음
- 이러한 배경에서 이를 종합적으로 관리·운영할 주체와 실행 방안을 마련하는 것이 필요할 것으로 판단됨

제5절 소결 및 시사점

□ 균형발전 및 정부의 지방시대 실현을 위한 '부산 글로벌 허브도시' 추진 필요

○ '부산 글로벌 허브도시'의 조성은 수도권과 남부권을 양대 축으로 키우기 위한 균형발전 계획으로서, 수도권에 비견하는 또 하나의 국가 성장축을 구축해 국가 운영의 안정성과 내실을 높이는 전략이라고 할 수 있음

○ 또한 균형발전 차원에서 시행되고 있는 기업, 인력, 재원 등의 재분배에 초점을 맞춘 것이 아니라, 해외 유수의 기업이 부산광역시에 대규모로 투자·이전하고 정착·생활할 수 있도록 유도함으로써 국가 전체의 파이(pie)를 키우는 정책에 해당함

○ 해외 기업들의 투자·이전과 정착을 통해 양질의 일자리가 창출되고, 청년들이 일자리를 찾아 정착하도록 함으로써 남부권의 핵심 거점이자 글로벌 허브도시로 성장하는 것을 목표로 함

□ 아시아 태평양 지역의 성장과 위상 변화에 따른 허브도시 경쟁의 심화

○ 앞서 조사한 바와 같이 세계 시장에서 아시아 태평양 지역의 위상이 높아짐에 따라, 지난 10년간 싱가포르, 홍콩, 상하이 등 주요 국가를 중심으로 글로벌 다국적 기업의 진출이 증가하고 있음

○ 각 국가들은 경쟁력 있는 거점도시를 확보하기 위하여 지속적으로 기술·인프라 등의 분야에 투자를 확대해왔으며, 이들 거점도시는 물류, 금융, 기술, 교육 등 다양한 분야에서 중심적인 역할을 수행하고 있음

○ 아시아 태평양 지역 국가들의 성장배경에는 빠른 인구 증가, 경제 개발, 기술 혁신, 그리고 강력한 국제적 무역 네트워크 등이 요인으로 작용함

○ 기존 거점도시들의 영향력과 선호도는 여전히 높으나, 최근 홍콩의 「국가보안법」(기본법 제23조) 제정에 따른 국제 금융허브로서의 위상 하락과 탈홍콩 현상,

'디지털세(Digital Tax)'의 도입에 따른 다국적 기업들의 지역 본사 이전 수요 증가 등으로 다른 허브도시에서도 해외기업 유치를 확대할 수 있는 새로운 기회가 마련되고 있음

□ 글로벌 도시로서 부산광역시의 경쟁력과 잠재성

❍ 세계 주요 기관에서 발표하는 도시경쟁력 분야 지표·지수 순위를 살펴보면, 부산광역시는 종합적인 글로벌 도시로서의 인지도나 경쟁력이 다소 미흡하나 부문별 경쟁력을 갖고 있는 것으로 분석되었음

❍ 특히, 항만·해양·물류 분야의 경쟁력은 전 세계 항만도시 중 10위권 이내에 해당하여 상대적으로 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타남

❍ 금융과 기술 분야의 경우 아직 상대적으로 높은 경쟁력을 보유하고 있지 않으나, 탄탄한 항만·물류 분야의 입지와 인력·인프라를 활용하여 아시아권 내에서의 경쟁력을 높여가고 있는 것으로 나타남

❍ 산업·일자리 확충과 비싼 임대료, 자금지원 정책 부족 등의 문제가 개선된다면, 거주 안정성, 기술력, 인프라 등을 바탕으로 도시 경쟁력을 점차 높일 수 있을 것으로 판단됨

| 표 2-38 | 주요 도시경쟁력 지표·지수 순위

구분	기관	부산 순위	기준년도
글로벌 도시지수(GCI)	Oxford Economics	종합 252위	2024년
세계 선진 해양도시(LMC)	Menon Economics	종합 10위	2024년
항만 연결성 지수(PLSCI)	유엔 무역개발협의회 (UNCTAD)	종합 4위	2024년 2분기
국제금융센터지수(GFCI)	Z/Yen	27위	2024년 상반기
스마트센터지수(SCI)	Z/Yen	15위	2023년 11월
스마트시티 지수(SCI)	MID 세계경쟁력센터	45위	2024년
살기 좋은 도시 지수(GLI)	EIU	아시아 6위	2024년

□ SWOT 분석을 통한 부산광역시의 지역 여건 및 특성 종합

❍ (강점, Strength) 부산광역시는 남부권 광역경제권의 중심 도시로서 항만·물류·무역업, 철강·조선업, 관광·레저업 등이 발달해 있으며, 금융·의료업 등으로 확장을 도모하고 있음

- 국내 최대의 항구도시인 부산광역시는 북항재개발 사업을 통한 부산항 확장, 가덕도 신공항 개발 등으로, 향후 동북아 경제의 물류중심지 기능을 더욱 확대할 수 있을 것으로 판단됨
- 또한 울산, 경남 등과 경제적 상호 의존성이 큰 하나의 경제권을 형성하고 있어, 국내·외를 연결하는 물류, 금융, 유통 등의 중추도시로서 기능할 수 있음
- 한국거래소와 한국예탁결제원 등 다수의 금융공공기관이 입주해 있고, 향후 한국산업은행의 본사 이전, 블록체인 규제자유특구 활용 등을 통해 디지털 금융 분야의 경쟁력을 강화할 수 있을 것으로 판단됨

❍ (약점, Weakness) 부산광역시는 저출산과 인구 유출로 지속적인 인구감소 문제를 겪고 있으며, 이에 따른 고령화가 빠르게 나타나고 있는 지역임

- 향후 초고령화로 생산연령인구와 함께 노동인구가 감소하고, 공공재원의 부족으로 복지서비스 등 지역사회 유지를 위한 재정 부담이 전반적으로 증가할 것으로 예상됨
- 지역 내 가용토지자원이 부족하고 토지이용 측면에서도 상당한 제약 요건들이 많아, 인구 문제와 함께 토지이용의 다목적 활용을 위한 제도적 노력과 전략이 요구됨
- 도시계획이 체계적으로 이루어지지 않은 채 도시가 급격히 성장하여, 지역 내 교통혼잡과 통근시간 증가, 지가와 건물 임차료 상승 등으로 삶의 질 저하 문제가 심각하게 대두되고 있음

❍ (기회, Opportunity) 4차 산업혁명에 따라 세계적인 도시들은 디지털 전환을 가속화하고 있으며 ICT 인프라 및 관련 산업에 적극 투자하고 있음

- 우리나라는 디지털 강국으로 디지털 뉴딜 정책을 적극 추진해 옴
- 부산광역시는 혁신성을 보유한 지역으로 에코델타시티를 조성 중이며, 지역의 기술 및 인력 자원을 활용해 데이터 기반의 디지털 생태계를 적극 육성하고 있음

- 또한 물류·항만, 항공 분야의 투자와 글로벌 허브도시 조성 추진을 통해 세계적인 허브도시로서의 성장 가능성을 높이고 있음
- 생산성이 낮은 노동집약적 산업에서 첨단기술 산업으로의 전환이 필요하며, 항만·관광·레저 등의 서비스업의 경쟁력을 강화할 필요가 있음
  • 외국인 투자 분야의 비중도 서비스업이 71.1%로 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 서비스업 중에서도 도·소매 및 유통 분야가 58.8%에 해당함

❍ (위기, Threat) 초고령화와 청년인구 유출로 성장동력이 약화되고 있으며, 세계 도시의 경쟁력 심화로 비교우위를 확보하는 데 어려움이 존재함
- 인구감소와 고령화, 청년인구 유출 등에 의한 생산인력의 감소는 지역 전반의 경제 활력을 축소시키는 요인으로 작용할 수 있으며, 그 결과 사회안전망이 약화하는 문제가 발생 가능함
- 부산광역시와 경상남도는 R&D·설계, 생산 능력, 기자재 역량 등에서 높은 경쟁력을 보유한 조선업이 발달해 있으나, 장기간 인력수급 및 자금조달, 시설 노후화, 세계 경제 불황으로 타격을 받고 있으며 일본과 중국이 차별화된 경쟁우위를 확보하며 추격하고 있는 상황임
- 오랫동안 균형발전 정책을 추진해왔음에도 수도권은 여전히 인력·경제·문화 등 사회 전반에서 강한 흡입력을 갖고 있으며, 그 결과 국내 도시 중 부산광역시로의 정착을 유도하는 데는 많은 제약이 존재함
  • 정부는 2009년 1월 서울(여의도)과 부산(문현)을 금융중심지로 지정하고 금융산업의 국가경쟁력을 제고하기 위한 지원을 추진해 오고 있으나, 부산이 자본시장의 규모나 문화·인프라 측면에서 경쟁우위를 갖는 데 현실적인 한계가 존재함
- 기존의 글로벌 허브도시인 싱가포르, 홍콩, 상하이 등과 함께 각국에서는 허브도시 육성을 위한 경쟁이 치열해지고 있어, 아시아권의 중심도시로서의 비교우위를 부산광역시가 확보하는 데까지 많은 시간·투자가 필요할 것으로 판단됨

제 3 장

글로벌 허브도시 조성을 위한 국내 관련 정책 분석 및 시사점

제1절 국내 주요 특구 제도 현황

제2절 유사사례 분석: 제주특별자치도 국제자유도시 조성 사례

제3절 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책 수요

제4절 소결 및 시사점

03 글로벌 허브도시 조성을 위한 국내 관련 정책 분석 및 시사점

제1절 국내 주요 특구 제도 현황

1. 특구 제도의 도입 배경 및 변천

□ 특구 제도의 개념

❍ '특구'란 사전적으로 경제, 교육, 관광, 농업 등 시설을 개발하거나 집적할 목적으로 특별히 설치·지정한 구역을 의미함
- 특구와 유사한 용어로는 단지, 벨트, 지구, 클러스터, 파크 등 다양함

❍ '특구 제도'는 특구 지정과 관련한 구역 지정 기준, 조성방안, 지원사항 등을 규정하는 제도적 사항으로 이해할 수 있음(박정은, 2020)

❍ 우리나라 특구 유형은 도입 목적별로 '지역경제 활성화 및 기업과 산업유치' 또는 '토지이용 복합화 및 혁신거점 조성' 두 가지로 구분될 수 있으며(박정은, 2020), 전자의 경우 특별법 제정을 통한 특구 운영이 일반적임
- 지역경제 활성화 및 기업·산업 유치는 내용이 방대하고 범위가 넓기 때문에 공간상의 거점 또는 단지 조성 등을 위한 규제 완화부터 사업시행자, 투자자 등에 대한 세제 혜택, 효율적 추진을 위한 권한 이양 등 지원과 관련한 사항을 종합적으로 관리하기 위한 것으로 판단됨

□ 특구 제도 도입과 변천

❍ 특구 제도의 필요성은 1980년대 「건축법」상의 특별계획구역 도입에 따라 시작되었다고 할 수 있으며, 이후 세계화 추세와 집약적 산업화 전략이 시행됨에 따라 2000년대와 2010년대에 다양한 형태로 확장되었음

| 표 3-1 | 국내 특구제도 변천과정

시기	내용	근거법
1980년대	• 1983년 특별계획구역 도입	• 「건축법」
1990년대	• 1993년 관광특구제도 도입	• 「관광진흥법」
2000년대	• 2002년 경제자유구역제도 도입 • 2004년 지역특화발전특구 도입 • 2005년 연구개발특구 도입 • 2007년 특별건축구역 도입	• 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률」 • 「지역특화발전특구에 대한 규제특례법」 • 「대덕연구개발특구 등의 육성에 관한 특별법」 • 「건축법」
2010년	• 2014년 특별가로구역 도입 • 2015년 입지규제최소구역 도입 • 2017년 복합개발진흥지구 도입 • 2017년 복합용도지구 도입 • 2018년 규제자유특구 도입 • 2019년 도시재생혁신지구	• 「건축법」 • 「국토계획법」 • 「국토계획법」 • 「국토계획법」 • 「규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법」 • 「도시재생법」
2020년대	• 2021년 도심융합특구 • 2022년 기회발전특구	• 「도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법」 • 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」

출처: 박정은(2022) 재구성

□ 부처별 특구 제도 현황

❍ 국토교통부에서는 특색있는 개발 및 환경조성을 위한 특구 제도와 토지이용 복합화, 혁신거점 조성 등을 위한 특구 제도를 복합적으로 운영 중임

- 「건축법」에 의한 특구는 특색 있는 개발을 위한 계획적 유도에 목적이 있고, 「국토계획법」에 의한 특구는 유연한·복합적 토지이용에 목적이 있음
- 「도시재생활성화 및 지원에 관한 특별법」과 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」에 의한 특구는 도시 내 혁신거점 조성에 목적이 있음

❍ 과학기술정보통신부는 연구개발 특화와 관련한 특구제도를 운영하고, 산업통상자원부는 산학연계, 외국인 투자유치 등 산업 및 경제 활성화를 목적으로 하는 특구를 중심으로 운영 중임

- 경제자유구역과 같이 '특구'라는 명칭을 직접적으로 사용하지 않으나 특정 구역에서 일반적으로 적용되는 규제를 완화해 주는 제도는 큰 범주에서 특구 제도로 간주할 수 있음

- 기회발전특구는 지방에 기업의 대규모 투자를 유치하기 위해 세제·재정지원, 규제특례, 정주여건 개선 등을 패키지로 지원하는 구역임(산업통상자원부 보도자료, 2024.03.31.)
  - '24년 6월 제1차 기회발전특구로 8개 시·도(경북·전남·전북·대구·대전·경남·부산·제주)가 지정되었으며, 전체 특구에는 기 투자금 14.5조원을 비롯하여 200여개의 기업이 26조 원의 신규 투자를 계획하고 있음(지방시대위원회·산업통상자원부 보도자료, 2024.6.20.)

○ 중소벤처기업부는 지역특화발전, 벤처기업육성 등을 통한 경제활성화를 목적으로 특구제도를 운영 중임

○ 그 외 문화체육관광부는 관광과 문화산업 활성화, 보건복지부는 의료연구개발 활성화 및 상품화에 목적을 둔 특구를 운영 중임

○ 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에 근거하여 제주도 지역에 한하여 운영중인 투자진흥지구 역시 지역경제 활성화에 목적을 둔 특구제도로 간주할 수 있음

| 표 3-2 | 주요 부처의 특구 제도 운영 현황

부처명	제도명	근거법
국토교통부	특별계획구역	• 지구단위계획수립지침(국토계획법)
	특별건축구역	• 건축법
	특별가로구역	• 건축법
	입지규제최소구역	• 국토계획법
	(복합)개발진흥지구	• 국토계획법
	복합용도지구	• 국토계획법
	도시재생 혁신지구	• 도시재생활성화 및 지원에 관한 특별법
	투자선도지구	• 지역개발 및 지원에 관한 법률
	혁신성장 진흥구역	• 스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률
	도심융합특구	• 도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법

부처명	제도명	근거법
	새만금 사업지역	• 새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법
	기업도시	• 기업도시개발 특별법
	혁신도시	• 혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법
	국가시범도시	• 스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률
	스마트규제혁신도시	• 스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률
	스마트도시특화단지	• 스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률
과학기술정보통신부	연구개발특구	• 연구개발특구의 육성에 관한 특별법
	국제과학비즈니스벨트	• 국제과학비즈니스벨트 조성 및 지원에 관한 특별법
산업통상자원부	산학융합지구	• 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률
	경제자유구역	• 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법
	자유무역지역	• 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률
	국가혁신융복합단지	• 국가균형발전특별법
	외국인 투자지역	• 외국인투자촉진법
	기회발전특구	• 지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법
중소벤처기업부	규제자유특구	• 규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법
	지역특화발전특구	• 규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법
	벤처기업육성촉진지구	• 벤처기업육성에 관한 특별조치법
	신기술창업집적지역	• 벤처기업육성에 관한 특별조치법
행정안전부	국제자유도시	• 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법
보건복지부	첨단의료복합단지	• 첨단의료복합단지 육성에 관한 특별법
농림축산식품부	농촌융복합산업지구	• 농촌융복합산업 육성 및 지원에 관한 법률
산림청	석재산업진흥지구	• 석재산업 진흥에 관한 법률
환경부	환경산업연구단지	• 환경기술 및 환경산업 지원법
해양수산부	해양박람회특구	• 여수세계박람회 기념 및 사후활용에 관한 특별법
문화체육관광부	동계올림픽특구	• 2018 평창 동계올림픽대회 및 동계패럴림픽대회 지원 등에 관한 특별법
	국제회의도시	• 국제회의산업 육성에 관한 법률
	국제회의복합지구	• 국제회의산업 육성에 관한 법률

출처: 박정은(2022) 재구성

2. 주요 특구 제도 유형 및 특징

1) 외국인 투자지역(Foreign Investment Zone: FIZ)

□ 개요

○ 외국인 투자지역은 외국인의 투자를 활성화하고 유치하기 위한 입지지원 제도로서 「외국인투자촉진법」에 의하여 지정됨

- 법률에서는 외국인 투자기업의 유형을 규정하고 있으며, 기업의 업종에 따라 외국인 투자지역으로 지정할 수 있는 지역의 대상을 ① 국가산업단지 및 일반산업단지, ② 대통령령으로 정한 기준에 해당하는 외국인 투자를 하는 경우 희망하는 지역, ③ 연구개발특구 등 연구개발을 수행하기 위한 지역, ④ 금융 등 부가가치가 높은 서비스업으로서 관계 중앙행정기관의 장과 협의를 거쳐 지정하는 지역(건물 포함)으로 명시함
- 방식으로는 외국인 투자기업에 전용으로 임대하거나 양도하기 위하여 지정하는 것을 기본으로 함

○ 외국인 투자지역에 대한 지원으로 「외국인투자촉진법」 제19조와 제20조에서 다음과 같이 명시하고 있음

- 제19조(외국인투자지역에 대한 지원)에서는 외국인 투자지역의 개발에 필요한 비용의 부담과 산업단지 조성을 위한 기반시설 조성 비용을 시설 공급자(국가 또는 지방자치단체 등)가 부담하도록 하고 있으며, 외국인 투자지역의 시설물 등의 건축 시 교통유발부담금을 면제하도록 함
- 제20조(다른 법률에 대한 특례)는 외국인 투자지역에 토지 분할허가를 적용하지 않으며, 외국인투자지역 입주 외투기업에 대해서는 수출·수입에 관한 제한을 완화할 수 있고, 국가유공자·보훈보상대상자 등의 유공자의 채용의무를 적용하지 않으며, 성장관리권역 내 공장건축면적 500㎡이상의 공장의 신설·증설 또는 이전·업종 변경을 가능하도록 명시함

○ 외국인 투자지역의 유형으로는 단지형, 개별형, 서비스형의 세 가지 형태가 존재하며, 각각은 구체적인 조세감면 수준에서 차이가 있음

- 단지형과 개별형 외국인투자지역은 저렴한 임대료를 제공하며 일정 요건 충족 시 추가적인 임대료 감면과 조세감면이 가능함
  - 단지형 외국인투자지역의 입주 대상업종은 신성장동력산업기술 수반업종, 첨단기술 및 첨단제품을 적용 또는 제조하는 업종, 기업부설연구소 및 연구개발업, 복합물류터미널사업, 기타 관리기관이 당해지역의 산업적 특성을 감안하여 정하는 업종으로 총 50년의 범위 내에서 임대하며 10년마다 갱신계약을 체결해야 함
  - 개별형 외국인 투자지역은 공장시설(사업장)을 신축하거나 기존 건축물에 기계·시설·장치를 새로 설치하는 경우로서 대규모 투자유치를 위한 입지 지원에 해당함
  - 「외국인투자 촉진법 시행령」 제25조에 따라 업종별 일정금액 이상의 투자금액을 충족하도록 정함
- 서비스형 외국인 투자지역은 연구개발업·금융 및 보험업·지식서비스 산업·문화산업·관광사업 등 서비스업종으로서 조세감면 지원은 없으나 지역 및 건물에 대한 임대료 보조 등의 혜택이 있음
  - 서비스형 외국인 투자지역은 연구개발업의 경우 연구전담 인력 6인 이상, 금융 및 보험업·지식서비스산업·문화산업은 15인 이상이 최소 고용인원이며, 임차면적에 해당하는 부지 또는 건물가액의 100% 이상을 투자하는 것을 입주요건으로 함

❍ 외국인 투자지역의 경우 공장시설이나 연구시설 설치를 위한 토지·건물 매입비 또는 임대료 시설의 건축비, 자본재 및 연구기자재 구입비, 기반시설 설치비 등을 지원하고 있으며, 이는 수도권의 경우 3:7(국가:지자체), 비수도권의 경우 4:6(국가:지자체) 비율을 적용함

❍ 2024년 7월 기준 전국에는 단지형 외국인 투자지역이 30개소, 개별형이 76개소, 서비스형이 3개소 지정되어 있음
- 부산광역시에는 지사 산업단지(조선기자재, 신성장동력산업 기술수반사업), 미음부품 산업단지(신재생에너지, 자동차부품, 메카트로닉스, 선박부품 등)가 단지형 외국인 투자지역으로 지정되어 있음

| 표 3-3 | 외국인 투자지역 단지형-개별형 비교

구분		단지형 외국인투자지역	개별형 외국인투자지역
개요		• 중소규모 외투기업 유치를 위해 기존 산업단지에 일부 지정('94~)	• 대규모 투자가가 희망하는 지역 심의 지정('97~)
위치		• 산업단지(국가 및 일반)	• 제한없음(희망지역)
지정(입주)요건		• 지정요건: 상기 참조 • 입주요건: 외국인 투자지분율 30% 이상·1억 원 이상	• 지정기준: 업종별 최소금액 이상 투자 시 심의 지정(제조업 3천만 달러, 관광업 2천만 달러, 물류업 1천만 달러 이상 등)
입지지원		• 부지매입 후 임대지원 • 토지매입 국비 및 지방비 비율 -(수도권) 30:70 -(비수도권) 60:40	• 부지매입 후 임대지원(요청시) • 토지매입 국비 및 지방비 비율 -(수도권) 30:70 -(비수도권) 60:40
조세 감면	감면요건	• 제조업: 1천만 달러 이상 • 물류업: 5백만 달러 이상	• 감면요건은 지정요건과 동일
	지방세	• 지자체 조례에 따라 최장 15년 이내 감면	• 지자체 조례에 따라 최장 15년 이내 감면
	관세	• 자본재 수입신고일로부터 5년간 면제	• 자본재 수입신고일로부터 5년간 면제
	부가가치세	• 해당없음	• 자본재 수입신고일로부터 5년간 면제
부지임대료 감면		• 1백만 달러 이상 신성장동력산업기술 수반사업: 10년간 100% 감면 • 5백만 달러 이상 제조업: 75% 감면 (소재·부품 전용공단 내 100%) • 250만 달러 이상 상시근로자수 200명 이상 제조업: 100% 감면 • 250만 달러 이상 상시근로자수 150명 이상 제조업: 90% 감면 • 250만 달러 이상 상시근로자수 70명 이상 제조업: 75% 감면	• 지정 및 임대 시 100% 감면
입주한도(FDI)		• 입주계약일로부터 5년 이내 이행(이후 계속 유지) • 부지가액(공시지가)의 1배 이상 투자(FDI 기준) • 공장건축면적: 업종별 기준공장면적률 적용(최소 12% 이상)	• 입주계약일로부터 5년 이내 이행(이후 계속 유지) • 업종별 최소투자금액 등 지정요건 충족 (부지가액의 2배 이상)

출처: https://www.investkorea.org/ik-kr/cntnts/i-2531/web.do

2) 자유무역지역(Free Trade Zones: FTZ)

□ 개요

○ 자유무역지역은 국가 내에서 교역, 생산, 투자 등의 경제활동에 대하여 비관세 등의 예외적인 조치를 허용해주는 특정 지역을 의미함

- 자유무역지역은 목적에 따라서 생산중심형, 교역중심형, 생산·교역복합형 등이 있으나, 우리나라의 경우 산업단지·공항·항만·유통단지 및 화물터미널 등에 필요한 제조 및 물류업 분야 간 균형발전을 목적으로 도입되어 대부분 생산중심형 자유무역지역에 해당함(산업통상자원부 군산자유무역지역 관리원 홈페이지[9])
  - 생산중심형: 제조업 부문의 외국인 투자유치 활성화 목적(우리나라 마산, 군산, 대불 자유무역지역, 대만의 수출가공구 등)
  - 교역중심형: 국제교역 활동상의 규제 완화를 통한 무역 활성화 목적(독일 함부르크, 네덜란드 암스테르담, 로테르담 등)
  - 생산·교역복합형: 교역과 생산형의 혼합형으로 모든 경제적 활동이 가능한 형태(미국 자유무역지역, 홍콩, 싱가포르 등)

○ 자유무역지역도 외국인 투자 유치를 위한 경제특구 제도이지만, 외국인 투자 지역과 달리 무역 진흥, 물류 활성화 등 특정 목적에 따라 지정 대상이 제한되어 있음

- 자유무역지역은 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 근거하며 무역의 진흥 및 국제물류의 원활화를 위해 항만이나 공항 등 국제무역을 원활히 할 수 있는 지역에 지정됨
  - 이에 산업단지형은 울산, 동해, 군산, 마산, 대불, 율촌, 김제 등 7개 지역, 항만·공항형은 부산항, 포항항, 평택·당진항, 광양항, 인천항, 인천국제공항 등 6개 지역에 지정됨
  - 이 밖에도 자유무역지역은 물류단지와 물류터미널도 지정 가능함

9) https://www.motie.go.kr/kftz/gunsan/freeTradeArea/aboutFreeTradeArea.do

| 표 3-4 | 산업단지형 자유무역지역 지정 현황(2018.3.21. 기준)

분야	산업단지형						
	마산	군산	대불	동해	율촌	울산	김제
지정일	'07.01.01.	'00.10.06.	'02.11.21.	'05.12.12.	'02.12.12.	'08.12.08.	'09.01.06.
면적(천㎡)	957	1,256	1,157	248	344	819	991
입주업체(개)	113	28	34	17	14	35	25
입주율(%)	98.1	89.9	96.5	58.7	62.7	96.2	46.3

출처: https://www.investkorea.org/ik-kr/cntnts/i-172/web.do

| 표 3-5 | 항만·공항형 자유무역지역 지정 현황(2018.3.21. 기준)

분야	항만형					공항형
	부산항	포항항	평택·당진	광양항	인천항	인천국제공항
지정일	'02.01.01.	'08.12.08.	'09.03.30.	'02.01.01.	'03.01.01.	'05.04.06.(1단계) '07.12.31.(2단계)
면적(천㎡)	9,364	840	1,429	8,880	1,837	3,050
입주업체(개)	67	3	15	47	1	664

출처: https://www.investkorea.org/ik-kr/cntnts/i-172/web.do

❍ 자유무역지역에 입주하는 기업들은 업종과 규모에 따라 각종 조세감면 혜택이 주어지며, 관세 유보·부가가치세 영세율·임대료 감면 등이 지원됨

- 관세유보지역이라는 점에서 제조, 물류, 유통, 무역 등 자유로운 활동이 보장되고, 이에 따라 수출입 활동이 매우 유리한 특징을 가짐
  - 자유무역지역 내로 반입하는 외국물품 및 특정 내국물품에 대한 관세가 유보된다는 점에서 수입원자재를 이용하여 생산한 제품을 해외로 수출할 경우 복잡한 환급 절차 등을 거칠 필요가 없다는 장점이 있음
  - 또한, 외국인 투자에 대해서는 조세감면과 임대료 감면의 혜택이 주어지기 때문에 장기간 토지나 건물을 임대하는 데 유리함
- 이에 따라 수출을 목적으로 하는 대규모 제조업, 창고·물류·하역·포장 등의 물류업, 수출입 거래 등을 위한 도매업을 운영하는 데 최적의 입지임

| 표 3-6 | 자유무역지역 인센티브 제도 및 특징

구분	지원내용
법적근거	• 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」
지정권자	• 산업통상자원부 장관
관리권자	• (항만형)해양수산부 장관, (공항형)국토교통부 장관, (산단형)산업통상자원부 장관
지역 특성	• 비관세지역
입주자격	• 수출을 주목적으로 하는 제조업을 영위하는 기업 (수출주목적제조업) • 수출입 거래를 주목적으로 하는 도매업을 영위하는 기업 • 지식서비스산업을 영위하는 기업 • 제조업, 지식서비스산업을 영위하는 외국인 투자기업 • 물품의 하역·운송·보관·전시 등 물류업을 영위하는 기업(복합물류관련업) • 금융·통관·정보처리 등 입주기업체의 사업을 지원하는 업종 • 외국인 투자기업, 국내기업, 국내복귀기업
조세감면	• 아래 요건을 충족할 경우 지방세(취득세, 등록세) 최장 15년간 100% 감면 – 신성장동력산업기술 수반사업: 2백만 달러 이상 – 제조업: 1천만 달러 이상 – 물류업: 5백만 달러 이상
관세 특례	• 자유무역지역에서 사용·소비를 위해 외국으로부터 시설재, 원재료, 건축자재, 기타 사업목적 달성에 필요한 물품을 반입하는 경우 비관세 • 자유무역지역으로 반입 신고한 내국물품은 관세 면제 또는 환급(자본재 5년간 면제)
부가세 영세율 적용	• 자유무역지역으로 반입 신고한 내국물품 • 자유무역지역 입주기업체간에 공급 또는 제공하는 외국물품 등과 용역
임대료 감면	• 외국인투자비율 30% 이상 또는 외국인이 제1대 주주인 외국인투자기업으로서 아래 요건을 충족할 경우 공장 부지 및 표준공장 임대료 10년간 감면 – 1백만 달러 이상 신규투자 신성장동력산업기술 수반사업에 속하는 사업 100% 감면 – 5백만 달러 이상 신규 투자 부품소재산업: 100% 감면 – 5백만 달러 이상 신규 투자 제조업: 75% 감면 • 5백만 달러 이상 신규 투자 물류업: 50%까지 감면(3년간)
임대료	• 제조업:365원/㎡/월('23.1.1.~'24,12.31.까지) • 물류업:365원/㎡/월('23.1.1.~'24,12.31.까지)

출처: https://www.investkorea.org/ik-kr/cntnts/i-172/web.do; https://www.bjfez.go.kr/kor/01409/01465/01468.web 참고

3) 경제자유구역(Free Economic Zones: FEZ)

□ 개요

❍ 경제자유구역은 외국인 투자촉진과 국가 경쟁력 강화, 지역 간 균형발전을 목적으로 도입됨

- 첨단산업단지, 글로벌 교육기관, 각종 문화・레저시설 등이 완비된 국제적 도시로 성장함과 동시에 지역 발전을 이루고자 하는 목적으로 시작됨

❍ 경제자유구역은 외국인 투자기업의 경영환경과 생활여건을 개선하고, 각종 규제 완화를 통해 외국인 투자를 적극적으로 유치하기 위한 특별경제구역을 의미함

- 2002년 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률」이 제정됨에 따라 시행되었으며, 2003년 최초로 인천, 부산진해, 광양이 경제자유구역으로 지정되어 개발된 이후 2008년 경기, 대구경북, 2013년에 충북, 동해안권, 그리고 2020년에 광주, 울산까지 총 9개 곳이 지정됨

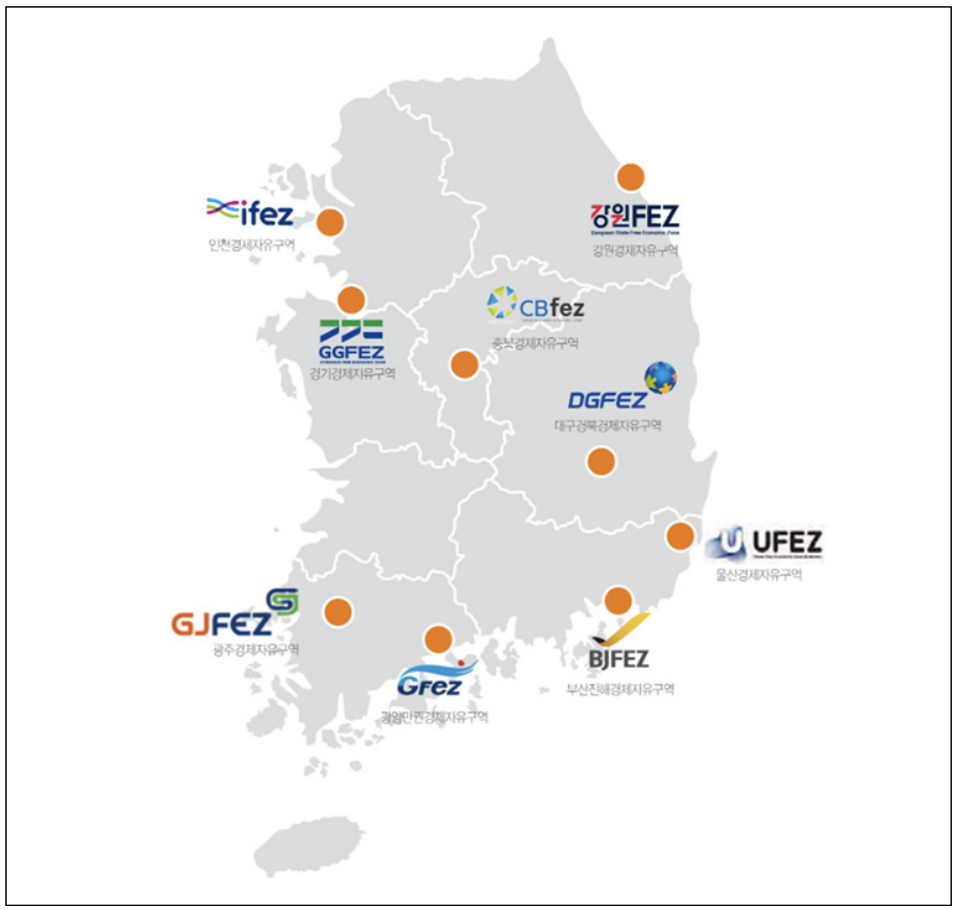
❍ 각 경제자유구역의 중점 프로젝트 분야는 상이하나, 인천과 부산진해는 경제자유구역기획단에서 구분하는 10개 유형의 분야 중 대부분의 분야에 대하여 프로젝트를 추진하고 있는 것으로 나타남

| 표 3-7 | 경제자유구역 주요 프로젝트 분야

분야	경제자유구역								
	인천	부산 진해	광양 만권	경기	대구 경북	동해 안권	충북	광주	울산
비즈니스·금융	○	○				○			
의료·바이오	○	○	○	○	○	○	○		
물류·유통	○	○	○	○		○			
IT·융복합	○				○			○	
첨단산업	○	○		○	○	○	○		
R&D	○	○		○	○				○
제조		○	○		○	○	○		
관광·문화	○	○	○	○		○			
교육	○	○	○	○					
기타	○		○		○		○	○	○

출처: 경제자유구역기획단 홈페이지(https://www.fez.go.kr/portal/projects.do#!)

| 그림 3-1 | 경제자유구역 현황



출처: 경제자유구역기획단 브로셔

□ 주요 실적 현황

❍ 2022년 기준 우리나라 경제자유구역에 대한 외국인직접투자(FDI) 누적액은 약 223억 3천4백만 달러이며 GE, BMW 등 글로벌 기업을 포함하여 국내·외 7,644개의 기업이 진출해 있음(KFEZ e-브로셔)

- 경제자유구역에 입주한 사업체 총 7,644개(2022년 기준) 중 외국인 투자 기업은 약 6.5%에 해당하는 496개임

❍ 경제자유구역의 2018년 전체 매출액은 102조 4,982억 원이었으나 매년 지속 증가하여 2022년에는 172조 2,895억 원을 달성함
- 이 중 외국인 투자기업의 매출액은 55조 7,162억 원으로 32.3%에 달함
- 사업체의 수 대비 매출액이 상당히 높은 것을 알 수 있음

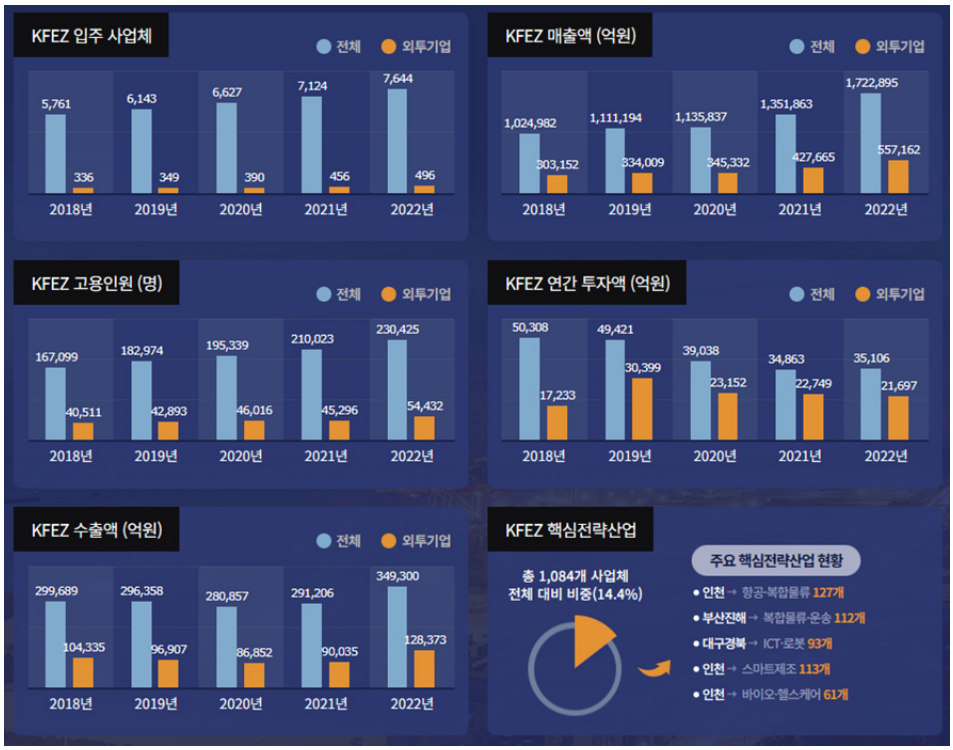
❍ 경제자유구역의 수출액은 2022년 기준 34조 9,300억 원, 연간 투자액은 3조 5,106억 원으로 나타남
- 수출액은 2019년 29조 6,358억 원, 2020년 28조 857억 원, 2021년 29조 1,206억 원으로 2020년과 2021년에 전반적으로 감소하였으나, 2022년에 다시 증가한 것으로 나타남
- 한편 연간 투자액은 2018년 5조 308억 원을 기록했으나, 매년 감소하여 2022년에는 3조 5,106억 원까지 줄어든 것으로 나타남

❍ 경제자유구역의 고용인원은 2022년 기준 23만 425명으로 추정되며, 이 중 외국인 투자기업의 인력이 23.6%(5만 5,432명)를 차지함

❍ 핵심전략산업이라고 일컫는 분야(스마트제조, 바이오·헬스케어, 의료·바이오, ICT·로봇, 금속소재·부품, 미래 모빌리티, 항공·복합물류 등)의 사업체는 총 1,084개로 전체 사업체 대비 약 14.4%에 해당하는 것으로 나타남

❍ 경제자유구역은 2023년 기준 93개의 지구가 지정되었으며 이 중 30개의 지구가 개발 완료되었고, 37개의 지구가 개발 중임
- 면적 기준으로 319.8㎢ 중 20.8%에 해당하는 66.8㎢가 개발 완료되었으며, 157.2㎢가 개발 진행 중으로 전체 개발률은 70%에 이름
- 가장 큰 규모의 인천경제자유구역의 경우 2018년 기준 전체면적 122.4㎢ 중 82.9%가 개발되었거나 프로젝트가 진행 중임
- 황해경제자유구역은 적은 면적이지만 4.4㎢가 개발 진행 중으로 100%의 개발률을 보이며, 대구·경북 경제자유구역이 92.1%의 개발률로 그 뒤를 따름

| 그림 3-2 | 경제자유구역 주요통계



출처: 산업통상자원부, 경제자유구역 주요통계(https://www.fez.go.kr/fezstat/kor/index.html)

□ 경제자유구역 투자조건

❍ 개별 경제자유구역청으로부터 사업시행자 지정을 받은 '외국인'은 경제자유구역에서 개인 혹은 법인, 재단 등의 자격으로 자유롭게 기업활동을 수행할 수 있음

❍ 경제자유구역 내의 외국인의 투자유형은 「외국인투자촉진법과 경제자유구역 지정 및 운영에 관한 법률」에 의하여 공장신설 직접투자, 개발사업의 시행, 지분투자 자본재 도입 등 다양한 형태로 이루어질 수 있음

- 첫째, 국내기업의 주식 또는 지분을 취득하는 형태로 투자할 수 있음
  - 이 경우, 투자금액은 1인당 1억원 이상이어야 하며, 의결권이 있는 주식총수 또는 출자총액의 10% 이상을 소유하는 경우를 의미함

- 또한 10% 미만을 소유하면서 임원의 파견 또는 임원을 선임할 수 있는 계약이나 1년 이상의 원자재 또는 제품을 납품하거나 구매하는 계약, 그리고 기술의 제공, 도입 또는 공동연구개발 계약을 체결하는 경우에도 직접투자로 간주함

- 둘째, 외국인투자기업이 5년 이상 장기 차관을 통해 투자할 수 있음
  - 외국투자가가 발행주식 총수 또는 출자총액의 50% 이상을 소유하고 있는 기업도 포함됨
- 마지막으로 비영리법인에 대한 출연으로 투자가 가능함
  - 과학기술 분야의 대한민국법인으로서 연구인력·시설 등에 해당하는 비영리법인 중 조건을 갖춘 경우, 또는 비영리법인의 사업내용 등에 관하여 법 제27조에 따른 외국인 투자위원회가 외국인투자로 인정하는 경우가 포함됨

❍ 경제자유구역에서 투자를 할 경우 사전신고와 사후신고로 나누어 투자신고를 해야 하며, 또한 장기차관 방식일 경우, 외국인투자신고 및 투자내용변경신고가 이루어져야 함
- 사전신고는 신주 등의 취득 또는 출연방식에 의한 외국인투자신고 및 투자내용변경 신고를 의미하며, 기존주식 등의 취득에 의한 외국인투자신고 및 투자내용변경신고도 가능함
- 사후신고는 합병 등에 의한 주식 등의 취득신고를 통해 이루어짐

□ 경제자유구역 인센티브 제도

❍ 경제자유구역(KFEZ)은 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」 및 「조세특례제한법」 등의 관련 법령에 근거하여 경제자유구역 입주 외국인 투자기업과 개발사업 시행자에 대해 관세, 취득세 및 재산세를 감면함
- 수입 자본재에 한하여 관세를 5년간 100% 면제받을 수 있으며, 경제자유구역에 기업이 입주하거나 개발사업을 시행할 때는 취득세와 재산세를 최장 15년간 감면받을 수 있음

| 표 3-8 | 경제자유구역 인센티브 제도(조세 감면)

구분		감면기간/감면율	감면요건
국세	관세	• 수입신고일로부터 5년간 면제	• 수입 자본재
지방세	취득세 재산세	• 조례 의거 최장 15년간: 100%	• 제조업·관광업: 1천만 달러 이상 • 물류업·의료기관: 5백만 달러 이상 • R&D: 1백만 달러 이상

출처: Invest Korea

❍ 또한, 경제자유구역(KFEZ)은 각종 규제의 폐지 및 완화를 통해 기업의 행정적인 부담을 낮춰 외국인 투자기업들의 자유로운 경제활동을 지원함

- 「수도권정비계획법」 적용 배제를 통해 과밀억제권역, 성장관리권역에서의 경제활동 제한을 완화하며, 과밀부담금, 인구집중유발시설의 총량 규제에서 제외될 수 있도록 함

❍ 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」, 「외국인투자 촉진법」, 「지방자치단체 조례」 등 관련 법규에 근거하여 외국인 투자기업에 대해 자금, 기반시설, 임대 등 비즈니스 운영을 위한 다양한 재정·입지 활동을 지원함

- 공장·연구시설의 설치시 설치비, 고용, 교육훈련보조금을 지원하고, 교통시설, 상하수도, 폐기물 처리시설 등 기반시설을 지원함
- 외국 교육, 연구기관의 설립에 대해서도 지원 대상자가 평가요소를 충족하는 경우 설립 준비비나 초기 운영비, 건축비 등 지원을 지원함
- 또한, 국·공유지에 대해 부지가액의 1/100 수준에서 50년간 임대가능하도록 지원하고 있음

| 표 3-9 | 경제자유구역 인센티브 제도(지원)

구분		지원내용
재정 지원	현금지원	• 협상을 통해 결정하되, 최소 FDI의 5% 이상 지원 • 공장, 연구시설 설치비, 고용, 교육훈련보조금 • (지원조건) 외투비율 30% 이상 외국인투자기업 중 • 신성장동력산업기술, 기술이전 효과, 고용창출 규모 등 평가하여 결정
	기반시설 지원	• 도로, 철도, 공항, 항만시설, 하수도, 폐기물 처리시설 등 • (지원조건) 국비 50% 지원, 경제자유구역위원회 의결시 전액 지원
	외국교육, 연구기관 지원	• 외국교육, 연구기관 설립 준비비, 초기 운영비, 건축비 등 • (지원조건) 명성도, 국가발전기여도 등 평가요소 충족
	임대료	• 국·공유지에 대해 50년간(이후 50년 범위 내에서 갱신 가능) 임대 가능 • 임대료는 부지가액의 10/1,000 수준
기타 지원	노동규제 완화	• 장애인, 국가유공자, 고령자 등 취업보호 대상자 우선채용 의무조항 적용 배제 • 파견근로자 기간 및 대상 업무 규제 배제, 무급휴가 허용 등
	외환거래 자유	• 1만 달러 이하의 경상거래 당사자간 직접 지급
	「수도권정비계획법」 적용 배제	• 「수도권정비계획법」 중 과밀억제권역, 성장관리권역의 행위 제한 배제 • 과밀부담금, 인구집중유발시설 총량규제, 대규모개발사업 규제 배제

출처: Invest Korea

❍ 이와 함께 경제자유구역에서는 기업활동에 필요한 행정절차 간소화를 통해 글로벌 기업이 보다 신속하고 효율적인 의사결정을 할 수 있도록 여건을 마련하고 있음(김정욱·문윤상, 2022)

- 경제자유구역으로 지정되면 경제자유구역개발계획의 내용에 따라 「도시개발법」, 「택지개발촉진법」 등 11개 법률에서 규정하는 각종 구역의 지정, 각종 계획의 수립·승인 또는 변경이 각각 있은 것으로 간주함
- 또한 개발사업 시행자가 실시계획의 승인 또는 변경 승인을 받은 경우, 「초지법」, 「산지관리법」, 「농지법」 등 40개 법률에 따른 인가·허가를 받은 것으로 간주함

4) 기회발전특구(Opportunity and Development Zone; ODZ)

□ **개요**

○ 정부에서는 2022년 지역균형발전을 국정과제로 선정하고, 이를 실현하기 위한 방안 중 하나로 '기회발전특구' 제도를 도입함

- 2022년 11월에는 기회발전특구의 지정과 지원방향 등 법적근거를 담은 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법안」을 발의하고, 2023년 5월에는 기회발전특구에 관한 세부 지원방안을 담은 「지방투자촉진법안」을 발의함
- 2024년 3월에는 「기회발전특구의 지정·운영 등에 관한 지침」이 제정 및 시행되었으며, 본격적으로 기회발전특구 지정 신청을 접수함
- 2024년 6월, 지방시대위원회의 심의·의결을 통과한 8개 시·도에 대하여 기회발전특구가 지정 고시되었음
  - 지방시대위원회에서는 기업 투자계획의 구체성, 지역 전략산업과의 연계발전 가능성 등을 고려하고, 기업의 지방투자로 거점으로의 성장 가능성이 높고 경제 활성화 성과가 높을 것으로 예상되는 곳을 지정함

○ 기회발전특구는 기업의 지방 이전과 대규모 투자를 촉진하기 위해 조세지원 및 규제 특례를 부여하는 지역을 지정하는 것으로 지방정부와 투자협약을 체결한 기업 등을 대상으로 양도소득세, 법인세, 취득세 등 각종 세금 혜택을 패키지로 제공함

- 기회발전특구가 다른 특구와 차별화되는 특징으로는 1) 기존에 특구별로 특징적으로 제공하는 인센티브 제도를 종합하여 패키지로 제공하고 있다는 점, 2) 과거 중앙정부 주도로 설계·운영되던 것과 달리 지방분권형 제도로 설계되어 지방이 권한을 갖고 직접 특구계획을 수립·신청하며 지방시대위원회에서 심의·의결하는 형태로 구성된다는 점, 3) 규제특례제도 등을 통해 지방정부가 기업 투자에 걸림돌이 되는 규제를 직접 설계하여 신청하고, '기회발전특구 펀드'·'지방투자촉진 보조금' 등의 금융과 재정 투자를 지원한다는 점, 4) 별도의 업종 제한이 없어 각 지역에서 여건에 맞게 기업 유치활동이 가능하다는 점 등임

○ 「기회발전특구의 지정·운영 등에 관한 지침」에 따르면 기회발전특구의 대상 지역은 비수도권 지역 또는 수도권 내에서도 인구감소지역 및 접경지역이 해당함

- 특구 지정 대상은 기존 특구와 달리 이미 공간적인 인프라 및 지원 등이 형성된 경제자유구역, 기업도시, 도심융합특구, 산업단지, 연구개발특구, 자유무역지역, 지역혁신융복합단지, 혁신도시 등이며 시·도별 면적 상한 내에서 복수의 특구를 정할 수 있도록 함
  - 이 외에도 시·도지사가 대규모 지방투자를 하려는 기업과 협의하여 정하는 경우도 지정 가능함

| 표 3-10 | 기회발전특구 세제 지원 주요 내용('23.10)

구분	주요내용
소득·법인세	• 수도권 기업이 사업용 부동산 처분 후 특구 이전 시 양도차익 소득·법인세를 특구 내 취득 부동산 처분 시까지 과세이연
	• 창업기업 및 신설 사업장 소득·법인세 감면(5년 100% + 2년 50% 감면)
취득·재산세	• 특구로 기업 이전 시 • 취득세 100%(조례 50% 포함) 감면, 재산세 5년 100% + 5년 50% 감면
	• 특구 내 창업 시 -(비수도권) 취득세 100%(조례 50% 포함), 재산세 5년 100% + 5년 50% 감면 -(수도권) 취득세 75%(조례 25% 포함), 재산세 3년 100% + 2년 50% 감면
	• 공장 신·증설 시 -(비수도권) 취득세 75%(조례 25% 포함), 재산세 5년 75% 감면 -(수도권) 취득세 75%(조례 25% 포함), 재산세 5년 35% 감면
상속세	• 특구 이전기업의 가업상속공제 사후관리 요건 완화 • '업종 변경 제한' 및 '상속인의 대표이사 종사 의무' 폐지
이자·배당소득세	• 민간자본을 재원으로 조성된 기회발전특구 펀드에 일정 기간(10년) 이상 투자 시 9% 분리과세
양도소득세	• 기회발전특구 내 주택 취득시 농어촌주택 양도세 특례 적용

출처: 지방시대위원회·산업통상자원부 보도자료. (2024.06.29.). 지방시대 新성장거점, 기회발전특구 출범

❍ 2024년 6월 제1차 기회발전특구가 심의를 통해 지정되었으며, 지역별 주력 산업을 고려하여 지정함

- 이에 경상북도는 이차전지·바이오·반도체 등의 첨단산업, 전라남도는 이차전지·해상풍력·LNG터미널·수소산업·데이터센터·문화콘텐츠산업 등, 전북특별자치도는 탄소섬유·동물용의약품·특장차 등, 대구광역시는 데이터센터·이차전지·전기차 부품, 대전광역시는 바이오·방산, 경상남도는 해상풍력 구조물, 제주특별자치도는 우주항공분야와 관련하여 기회발전특구 지역을 지정함
- 부산광역시는 금융기업들이 수도권 본사를 이전하는 등 향후 투자가 이루어지는 동구(북항재개발 2단계 지역)·남구(문현금융단지) 등 2개 지역의 입지 총 22.7만 평을 기회발전특구로 지정하였음

| 그림 3-3 | 제1차 기회발전특구 지정 지역

출처: 지방시대위원회·산업통상자원부 보도자료. (2024.06.29.). 지방시대 新성장거점, 기회발전특구 출범

□ 다양한 특구 제도를 활용한 지역 성장 도모

❍ 부산광역시에도 다양한 특구가 지정되어 있으며, 기존 지역특화발전특구나 관광특구 외에도 최근에는 블록체인 기반의 규제자유특구, 금융기회발전특구 등이 지정되어 지역의 혁신 산업 성장을 지원하고 있음

| 표 3-11 | 부산광역시 특구 지정 현황

구분		시군구	위치 또는 명칭
지역특화발전특구		해운대구	해운대 컨벤션·영상·해양레저특구
		기장군	기장 미역·다시마특구
		동 구	부산 동구 차이나타운특구
		남 구	부산 남구 UN평화문화특구
		금정구	부산 금정 문화예술교육특구
		동래구	동래 문화교육특구
		사하구	감천 문화마을특구
		진 구	서면 신발산업 성장거점특구
		서 구	서구 글로벌 하이 메디허브 특구
관광특구		해운대구	해운대구 우동·중동·송정동·재송동 일원
		중구	중구 부평동·광복동·남포동 전지역, 중앙동·동광동·대청동·보수동 일부
규제자유특구	블록체인	부산 일원	문현혁신지구 및 센텀혁신지구 등 15개 지역
	해양모빌리티	부산 일원	영도구, 강서구, 부산 해상 등 52.64㎢
	암모니아 친환경에너지	부산 일원	강서구, 영도구, 부산 해상 등 21㎢
연구개발특구 (조선해양플랜트 산업)		부산 일원	강서구, 금정구, 남구, 영도구, 사하구, 부산진구 일원
기회발전특구 (금융)		남구, 중구	남구 문현금융단지 부산국제금융센터 및 일원, 북항재개발지역
경제자유구역 (물류·조선·자동차 등)		강서구	부산진해경제자유구역
자유무역지역		강서구, 남구, 영도구	부산항 자유무역지역(부산·진해지역 797만㎡, 용당 124만㎡, 남항 3만㎡, 감천 13만㎡)
외국인투자지역		강서구	지사, 미음(부품)

자료: TDSS 관광개발정보시스템, 부산진해경제자유구역 홈페이지, 중소벤처기업부 규제자유특구

제2절 유사사례 분석: 제주특별자치도 국제자유도시 조성 사례

1. 개요

□ **우리나라 최초의 국제자유도시 제주특별자치도**

○ 제주특별자치도는 대륙에서 해양으로 이어지는 요충지로, 러시아와 중국, 일본과 동남아시아를 연결하는 동아시아의 중심부에 위치함

- 총면적 1,850㎢의 섬으로 전국의 1.9%에 해당하며, 서울의 3배, 싱가폴의 2.5배, 홍콩의 1.7배에 해당하는 면적을 갖고 있음
- 2022년 기준 인구는 약 70만 명이 거주하고 있으며, 이 중 외국인은 약 2.2만명으로 전국의 3.1%에 해당함
- 2021년 기준 GRDP(지역내총생산)은 20조 1,875억 원임
- 매년 관광객은 약 1,389만 명(2022년 기준)으로 이중 내국인이 1,380만 명, 외국인이 9만 명 방문하는 것으로 나타남

○ 1990년대 후반부터는 국가경쟁력 확보를 위한 목적으로 제주특별자치도를 국제도시로 육성하고자 하는 움직임이 시작되었고, 2002년 국제자유도시로 지정 및 2006년 특별자치도로 지정됨

- 지역 여건에 맞는 정책·제도를 추진할 수 있도록 추가적인 권한 이양과 자치권이 부여됨으로써 다른 지역과 차별화된 자치단체로서 경쟁력 갖고 산업을 육성할 수 있게 됨(국무조정실, 2006.07.01.)

○ 부산광역시가 '글로벌 허브도시' 조성사업을 통해 목표로 하는 국제적 기준의 도시로 나아가기 위해서는 부산 전역이 획기적인 규제혁신과 특례가 적용되어야 한다는 필요성이 제기되는 바(부산광역시, 2024.03.29.), 유사한 수준의 자치권과 특례가 부여된 제주특별자치도 국제자유도시 조성 사례를 살펴보고 '부산 글로벌 허브도시' 조성을 위한 시사점을 도출하고자 함

2. 추진 과정 및 성과

1) 제주국제자유도시 추진 과정

□ 동아시아의 중심지, 국제자유도시 제주

❍ 1990년대 후반 우리나라는 IMF의 위기를 겪으며 새로운 경제성장 동력을 발굴하기 위해 노력하였고, 제주가 가진 유리한 여건을 활용하여 국가경쟁력 확보를 통한 전략적 요충지이자 21세기 동북아시아의 중심 도시로 육성하고 발전시키고자 하는 정책을 추진함(국토교통부, 2019)

- 제주특별자치도는 1) 중국, 대만, 홍콩, 러시아, 일본 등 동아시아의 주요 도시와 인접한 지정학적 위치, 2) 청정 자연과 수려한 자연경관을 기반으로 한 우수한 관광산업 인프라, 3) 본토와 격리되어 특별법 적용에 용이한 조건을 보유하여 대한민국 국제자유도시 모델 구현의 최적지로 평가받음

❍ 이에 정부는 1998년 국제자유도시 추진 방침(「제주국제자유도시 개발방침」)을 표명하고 2002년 제주를 국제자유도시로 지정함

- 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제2조(정의)에 따르면 국제자유도시란 “사람·상품·자본의 국제적 이동과 기업활동의 편의가 최대한 보장되도록 규제의 완화 및 국제적 기준이 적용되는 지역적 단위”를 의미함
- 제주가 선택된 요인으로는 1) 동아시아 주요도시에 인접한 지정학적 위치, 2) 천혜의 자연경관과 청정환경으로 인한 높은 매력도, 3) 섬 지역으로서 인구·경제 규모가 차별적 제도 적용에 용이, 4) 양호한 사회기반시설을 꼽음(국토교통부, 2019)

❍ 제주국제자유도시는 사람·상품·자본의 국제적 이동의 자유와 기업활동의 편의를 최대 보장하는 개방화·자유화 정책의 시범지역으로 개발됨

- 2002년 5월, 국토교통부는 특별법 제166조에 의거하여 제주를 국제자유도시로 개발하기 위한 정책을 총괄하고 자금을 조달하기 위한 개발전담기구로써 제주국제자유도시개발센터(JDC)를 설립함(JDC 홈페이지)

• 제주국제자유도시개발센터(JDC)는 국토교통부 산하 준시장형 공기업으로서 제주국제자유도시의 효율적 추진을 위하여 설립됨

□ 제주특별자치도 출범

❍ 제주특별자치도는 급변하는 세계적 흐름에 맞춰 사람과 상품, 자본 등이 자유롭게 이동함으로써 지역을 발전시키고 나아가 국가 발전의 견인 지역으로 성장할 수 있도록 하기 위한 목적에서 추진됨

- 기존의 중앙정부 중심의 획일적 정책추진이 아닌 지역이 스스로 특성에 맞게 정책을 발굴하고 결정할 수 있는 권한을 줌으로써 지방자치를 실현하고자 함

❍ 이에 2005년 12월 제주도 행정체제 등에 관한 특별법과 지방자치법 일부개정법률안이 의결되었고, 2006년 2월 21일에는 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」이 공포되었음

❍ 이어 2006년 7월 1일에는 종전의 제주도를 폐지하고 특별자치도로 지정되어 자치조직·인사권 및 자치재정권 등의 자치권을 확보함

❍ 제주특별자치도는 관광이라는 주력 산업을 기반으로 꾸준히 성장하였으며, 선진적인 지방분권 모델로써 자치권을 바탕으로 국제적 기준에 걸맞는 비즈니스 친화적인 도시를 지향해 오고 있음

□ 제1차 제주국제자유도시 종합계획 수립

❍ 제주특별자치도는「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에 따라 종합계획 수립을 시행하였으며, 2003년 2월 〈제1차 제주국제자유도시 종합계획(2002~2011)〉을 고시함

- 제주국제자유도시 건설을 목표로 추진되었던 제1차 종합계획은 제주도의 입지적 장점을 살리고, 인간·환경·지식 중심으로 거점기능을 확보하는 데 역점을 두었음
- 사람·상품·자본의 자유로운 이동과 기업활동을 보장하기 위하여 규제를 완화하고 국제적 기준을 적용하기 위한 청사진을 제시함(제주특별자치도, 2022)

❍ 이후 2005년 10월 수립한 〈제1차 제주국제자유도시 종합계획 보완계획(2006~2011)〉에서는 동북아의 경쟁력 있는 국제자유도시 건설을 비전으로, 기존 제1차 종합계획을 선택과 집중의 원칙에 따라 주요 핵심산업 중심으로 보완함

- 4대 핵심산업(관광, 교육, 의료, 청정1차산업)과 이에 기반한 첨단산업(IT, BT)을 추가한 전략을 통해 육성 방향을 제시
- 세부사업으로는 제1차 종합계획에서 제시한 '7대 선도 프로젝트'를 '6대 핵심 프로젝트'와 '5대 전략프로젝트'로 조정함
  • 이에 영어교육도시 조성과 헬스케어타운 조성이 추가됨

| 표 3-12 | 제1차 종합계획과 보완계획상의 핵심 및 전략 프로젝트 변화

제1차 종합계획	제1차 종합계획 보완계획	
7대 선도 프로젝트	6대 핵심 프로젝트	5대 전략 프로젝트
휴양형 주거단지개발(226천㎡)	에래휴양형 주거단지개발(744천㎡)	-
중문관광단지 확충(101천㎡)	-	중문관광단지 확충
서귀포 관광미항 개발(47천㎡)	서귀포 관광미항 개발(198천㎡)	-
첨단과학기술단지 조성	첨단과학기술단지 조성(1,096천㎡)	제2첨단과학기술단지 조성
제주공항 자유무역지역 조성	-	제주공항 자유무역지역 조성
쇼핑아울렛 개발(200천㎡)	-	쇼핑아울렛 개발
생태·신화·역사공원 조성 (4,900천㎡)	신화·역사공원 조성(4,043천㎡)	생태공원 조성
	영어교육도시 조성(226천㎡)	
	헬스케어타운 조성(1,441천㎡)	

출처: 제주특별자치도(2011). 제2차 제주국제자유도시종합계획 2012~2021; JDC 시행계획(2007)

❍ 제1차 종합계획 및 제1차 종합계획 보완계획은 제주가 국제자유도시로 발전해 나가는 데 필요한 인프라를 구축했다는 데 의의가 있음

- 핵심 프로젝트로 첨단과학기술단지 조성, 휴양형주거단지 조성, 신화역사

공원 조성, 헬스케어타운 조성, 서귀포미항 개발, 외국교육기관 제주캠퍼스 타운(영어교육도시) 조성 등을 추진했으며, 전략 프로젝트는 쇼핑아울렛, 생태공원, 제2첨단과학기술단지 등의 사업을 추진함

❍ 다만, 제1차 종합계획은 국제자유도시 조성을 위한 물리적 기반 구축에 중심을 두어 진행되었으며, 결과나 추진과정에 대한 관리가 미흡했다는 평가를 받음(제주특별자치도, 2022)

- 사업의 실현가능성에 대한 검토 부족과 지역주민 의견수렴 등을 간과하여 사업 추진과정에 많은 갈등을 야기함

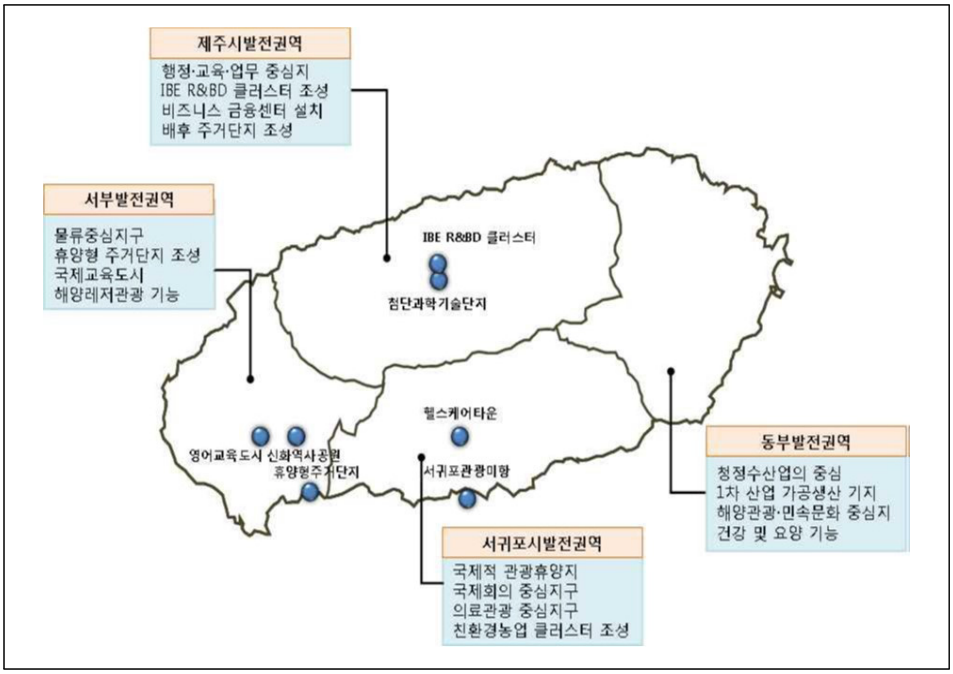
□ 제2차 제주국제자유도시 종합계획 수립

❍ 제1차 제주국제자유도시 종합계획의 계획기간이 만료됨에 따라 2011년에는 제2차 제주국제자유도시 종합계획(2012~2021)이 수립됨

- 제2차 제주국제자유도시 종합계획은 1차 종합계획의 연장선에서 사업들을 추진하였으나, 물리적 개발사업보다는 그 외의 제도 개선이나 기획 등 소프트웨어 중심의 사업들이 다수 추가됨
- 또한, 향후 10년간 제주에 가장 큰 영향을 미칠 수 있는 중국을 적극적으로 활용하고자 비전을 한자어로 설정하고, 비전을 구현하기 위한 '대중국 전략'을 기조전략으로 상정하여 추진함
- 제2차 종합계획은 기존 제1차 종합계획에서 설정되어 있던 6개의 발전권역을 4개(제주시발전권역, 서귀포시발전권역, 동부발전권역, 서부발전권역)로 축소하고 각각에 핵심 기능을 부여함

❍ 2016년에는 제2차 제주국제자유도시 종합계획 수립 이후 변화된 환경 및 도민의 정책 수요를 반영한 수정계획 수립함

| 그림 3-4 | 제2차 제주국제자유도시 종합계획상 지역발전축 및 핵심기능



출처: 제주특별자치도(2011). 제2차 제주국제자유도시종합계획 2012~2021

❍ 제2차 종합계획(2012~2021)과 수정계획(2017~2021)은 1차 계획의 연장선상에 있는 사업들을 포함하였으나, 물리적 개발사업보다는 제도, 기획 등 소프트한 사업들을 중심으로 추가했다는 특징을 가짐

- 특히, 제2차 수정계획의 경우 신산업 창출을 전제로 한 산업육성 프로젝트와 청정 환경자원의 보전을 위한 전략이 균형있게 설계되었다는 평가를 받음 (제주특별자치도, 2021)

❍ 그러나, 사업의 실행과 관리에 있어서는 여전히 각각의 사업들이 연계되지 못한 형태로 추진되었으며, 사업수행을 위한 주체가 불명확하고 이에 성과관리가 체계적으로 이뤄지지 않았다는 문제점이 지적됨(제주특별자치도, 2021)

- 장기적 관점에서 입체적으로 사업을 구성하고, 실효성 있는 성과관리를 수행해야 한다는 점이 개선방안으로 나타남

□ 제3차 제주국제자유도시 종합계획 수립

❍ 2021년 말에는 제2차 제주국제자유도시 종합계획의 계획기간이 만료됨에 따라 제3차 제주국제자유도시 종합계획(2022~2031)이 수립되었음

❍ 제3차 종합계획(2022~2031년)에서는 「사람과 자연이 공존하는 스마트사회, 제주」의 비전을 설정하고, 이를 구현하기 위한 4대 목표로 1) (사람) 안전하고 편안한 삶터, 행복제주, 2) (환경) 지속 가능한 제주다움, 청정제주 3) (경제) 활력 있고 상생하는 경제, 혁신제주 4) (국제교류) 세계와 교류 협력하는 글로벌 제주를 세움

- 그리고 이를 달성하기 위한 8개 추진전략과 18개 핵심사업을 제시함

| 그림 3-5 | 제3차 제주국제자유도시 종합계획 비전·목표·전략

출처: 제주특별자치도(2021). 제3차 제주국제자유도시종합계획 2022~2031

○ 제3차 제주국제자유도시 종합계획은 사업추진의 효과 및 실천력 제고를 위하여 핵심사업 발굴, 사업간 연계, 도민참여, SDGs와 연계한 성과지표 설정 등의 계획의 내용·과정·관리 측면을 강화함

| 표 3-13 | 제주국제자유도시종합계획 변천(1)

구분	제1차 제주국제자유도시 종합계획 (2002~2011)	제1차 제주국제자유도시 종합계획 보완계획 - 4+1 핵심산업을 중심으로 (2006~2021)
배경	• 「제주국제자유도시특별법」 논의에 따른 국제자유도시 종합계획 수립 필요 • 제주도종합개발계획(1994~2001) 종료	• 단일 광역행정구조로 개편에 따라 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에서 제시하는 핵심 산업 중심으로 경쟁력 강화 및 차별화 전략 마련 필요
비전	• 인간·환경·지식 중심의 쾌적하고 풍요로운 제주국제자유도시 건설	• 동북아의 경쟁력 있는 국제자유도시 건설 (제1차 계획의 기조와 목표는 계승)
목표	• 제주도를 사람·상품·자본의 이동이 자유롭고 기업활동의 편의가 최대한 보장되는 동북아 중심도시로 발전시킴으로써 국가 개방거점 개발 및 제주도민의 소득·복지를 향상	• 제1차 계획의 목표 계승(기존 종합계획상 비전과 기본목표 및 전략적 틀을 유지하면서 산업적 측면에서의 전략을 강화하고 보완)
추진전략	-	• 특화화, 내생화, 균형화, 개방화, 통합화
중점과제	• 세계를 포용하는 국제교류도시 • 일류를 지향하는 문화관광도시 • 미래를 창출하는 지식기반도시 • 경제를 선도하는 청정산업도시 • 사람을 존중하는 복지중심도시 • 환경을 개선하는 녹색정주도시 • 자연을 중시하는 환경생태도시	• 핵심산업 육성을 통한 자립형 도시 • 지속가능한 관광·휴양·지식 중심도시 • 내외국인 투자가들이 선호하는 국제도시 • 상생과 번영의 균형발전도시
계획구성	• 계획의 기조: 계획의 개요(배경, 목적, 성격, 범위), 지역 현황 및 여건분석, 관련계획 검토 및 평가 • 기본구상: 발전 잠재력과 도민의식, 계획지표의 설정과 전망, 발전 목표와 기본 방향 • 추진전략: 7개 중점추진과제별 전략 • 계획의 집행·관리: 추진체계, 재정 및 투자계획, 주민참여, 행정체계 정비	• 계획의 기조: 개요, 현황 및 여건분석 • 기본구상: 발전 잠재력과 제약요인, 계획의 기조·목표·추진전략 • 경쟁력 강화방안: 4+1 핵심산업 육성방안, 투자유치방안, 경쟁지역과 차별화 전략사업 발굴·육성, 지역균형발전 • 계획의 집행·관리: 추진체계, 재정 및 투자계획

출처: 제주특별자치도(2021). 제3차 제주국제자유도시종합계획 2022~2031 재구성

| 표 3-14 | 제주국제자유도시종합계획 변천(2)

구분	제2차 제주국제자유도시 종합계획 (2012~2021)	제2차 제주국제자유도시 종합계획 수정계획(2017~2021)
배경	• 제1차 제주국제자유도시 종합계획(2002~2011) 계획기간 만료	• 제2차 제주국제자유도시 종합계획 수립 이후, 변화된 환경 및 도민의 정책 수요를 반영한 수정계획 수립
비전	• 互通無界 好樂無限 濟州(교류와 비즈니스의 경계가 없고 무한한 만족과 즐거움을 얻는 곳, 제주) • Your Favorite Jeju (당신의 즐겨찾기, 제주)	• 지속가능한 공존, 스마트 제주- 산업과 산업의 공존, 환경과 산업의 공존, 지역과 산업의 공존 • JEJU PLAN 2021 Greener, Smarter and Together
목표	• 사람, 상품, 자본, 지식이 자유롭게 이동하는 국제 경제·관광 거점	• 제2차 계획의 목표 계승
추진전략	[3+1 추진전략] • 기조전략: 대 중국 공략 • 일반전략: 1) 국제 경제가치 극대화, 2) 관광·휴양경쟁력 강화, 3) 지역사회 개방성 제고	• (프로젝트 연계) 산업육성 전략과 프로젝트 중심의 계획 수립
중점과제	• 국제자유도시 시책 발굴 • 산업·일반경제 부문 • 사회공동체 부문, • 문화예술·체육·스포츠 부문 • 공공교육 진흥 및 인재양성 부문 • 과학기술 부문 • 교통·정보통신망 확충 부문 • 환경 보전·이용·개발 부문 • 정주체계 부문	• 환경자원 총량 관리 • 인적자원, 물적자원, 정보자원의 유동화 플랫폼 구축 • 자원 유동화 플랫폼을 활용한 산업육성 프로젝트 추진
주요내용	• 계획의 기조: 계획의 개요, 지역 현황 및 여건분석 • 기본구상: 발전잠재력 분석, 계획지표 설정, 발전 비전과 추진 전략 • 9개 부문별 발전계획 • 집행 및 관리계획	• 계획의 기조: 수립기조, 지역 현황 및 여건분석 • 기본구상(비전과 전략) • 프로젝트, 부문별 계획 • 집행·관리계획

출처: 제주특별자치도(2021). 제3차 제주국제자유도시종합계획 2022~2031 재구성

| 표 3-15 | 제주국제자유도시종합계획 변천(3)

구분	제3차 제주국제자유도시 종합계획(2022~2031)
배경	• 제2차 제주국제자유도시 종합계획 (2012~2021) 계획기간 만료 • 국내외 여건 변화에 체계적으로 대응하기 위한 새로운 국제자유도시 종합계획 필요 • 청정과 공존의 가치가 반영된 제주국제자유도시의 방향성 재정립 • 제주 인구구조 변화와 저성장시대 전환에 대비 • 제주특별자치도 최상위 법정계획으로서 위상 재정립과 실효성 제고 필요
비전	• 사람과 자연이 공존하는 스마트 사회, 제주
목표	• (사람) 안전하고 편안한 삶터 행복제주 • (환경) 지속가능한 제주다움 청정제주 • (경제) 활력있고 상생하는 경제 혁신제주 • (국제교류) 세계와 교류 협력하는 글로벌제주
추진전략	• (행복) 쾌적하고 건강한 생활공간 조성, 편리한 지능형 인프라 기반 확충, 세대와 계층·성별을 아우르는 포용적 정책 강화 • (청정) 깨끗한 환경관리와 매력적인 경관 창출 • (혁신) 제주 산업기반 확충, 미래 산업혁신 역량 제고 • (글로벌) 세계적 수준의 문화예술 자원 발굴·육성, 국제교류 증진과 외국인 정주여건 개선
중점과제	• 쾌적하고 건강한 생활공간 조성 • 편리한 지능형 인프라 기반 확충 • 세대와 계층, 성별을 아우르는 포용적 정책 강화 • 깨끗한 환경관리와 매력적인 경관창출 • 제주 산업기반 확충 • 미래 산업혁신 역량 제고 • 세계적 수준의 문화예술 자원 발굴·육성 • 국제교류 증진과 외국인 정주여건 개선
주요내용	• 계획의 개요: 계획의 배경과 특징, 추진 경위 • 기존계획 평가: 제1·2차 계획 추진 개요, 지표 평가, 핵심사업 평가, 종합평가 • 제주특별자치도 현황, 여건변화 및 계획 이슈: 현황, 여건변화와 전망, 제주국제자유도시 이슈 • 비전·목표·추진전략 • 8개 전략별 발전계획 • 핵심사업: 핵심사업 선정원칙 및 도출과정, 신규 핵심사업 • 집행 및 관리: 계획의 실천력 제고, 사업 모니터링 강화, 제도 개선과제, 사업투자 및 재원조달계획

출처: 제주특별자치도(2021). 제3차 제주국제자유도시종합계획 2022~2031 재구성

2) 제주국제자유도시 추진 성과 및 이슈

□ 지리적 장점을 적극 활용한 경쟁력 확보

❍ 제주는 'NO VISA', 'NO TAX'를 원칙으로 하며, 지리적 장점을 활용하여 동북아시아의 비즈니스 거점으로 성장하고 있음(JDC, 2023)

❍ 제주특별자치도는 서울, 도쿄, 베이징, 상하이 등 대표적인 동아시아 중심 도시와 직항으로 신속하게 연결되며, 비행시간 3시간 이내에 인구 1,000만 명 이상의 도시 16개가 자리 잡고 있음

- 2019년 기준 항공 약 2,946만 명, 해상 약 135만 명의 수송 실적을 가지고 있으며, 연평균 국내외 방문객 수는 1,500만 명임(KOTRA)
  - 코로나바이러스-19로 인해 관광객이 크게 감소했다가 회복하는 추세이며, 2023년 한해 제주도를 방문한 관광객은 1,334만 3,849명으로 이 중 내국인 관광객이 약 94.7%(1,263만 6,834명), 외국인 관광객이 약 5.3%(70만 7,015명)으로 나타남(제주관광협회, 2024.1.2.)

❍ 160여 개국 무사증 입국을 허용하며 투자자에게 특별한 인센티브를 제공하였으며, 1978~2018년 누적 외국인 직접 투자액은 40.5억 달러, 2020년 외국인 투자 기업은 206개사임(제주특별자치도, 2020)

□ 관광, 교육, 의료, 1차산업, 첨단지식산업 등 기반시설 확보

❍ 제주특별자치도는 2006년부터 국제자유도시로서 관광, 교육, 의료, 1차산업, 첨단산업 분야의 인프라를 구축해 옴

- 제주국제자유도시개발센터(JDC)를 중심으로 첨단과학기술단지, 영어교육도시, 헬스케어타운, 신화역사공원 등 다양한 인프라 구축 사업 진행

❍ 첨단과학 분야의 제주첨단과학기술단지는 제주시 아라동 일원에 약 33만평 규모로 조성된 국가산업단지로 자원과 청정 환경을 활용한 IT/BT 관련 교육·연구·창업지원 기능이 결합된 휴양형 과학기술산업단지임

- 2022년 기준 IT·BT 관련 기업, 공공 및 민간연구소 등 203개 기업이 입주하여 약 3,131명이 근무하고 있으며 매년 약 7조 936억 원의 매출(수출액 401억 원)을 달성하고 있음

| 그림 3-6 | 제주특별자치도 주요 프로젝트

출처: KOTRA(https://www.investkorea.org/jj-kr/cntnts/i-1162/web.do)

| 표 3-16 | 제주첨단과학기술단지 현황(2022년 기준)

구분	제주첨단과학기술단지	제주첨단과학기술단지 제2단지
내용	• 2004년부터 국가산업단지로서 정보통신기술·생명과학 분야 신산업 인큐베이팅 • 제주혁신성장센터·KAIST·친환경스마트 자동차 연구센터 등 벤처기업, 연구소 입주	• 제1첨단과기단지 확장 및 연계사업으로서 IT·BT·CT·ET 등 첨단산업수요에 부합하는 단지조성 • IT·BT·ET 분야 공공 및 민간연구소 등
면적	1,098,878㎡(약 33만평)	848,163㎡(약 26만평)
사업기간	2005년~2009년	2014년~2027년(예정)
사업비	9,070억 원	3,182억 원
근무인력	203개사, 3,131명	-
매출	7조 936억 원(연 수출액 401억 원)	-

출처: 제주특별자치도(2020). 제주 INVESTMENT; JDC 홈페이지 재구성

❍ 교육 분야의 영어교육도시 조성사업은 2008년부터 추진되었으며, 서귀포시 대정읍 일원에 약 115만평(3,790,597.7㎡) 규모의 국제학교 및 영어교육센터, 주거·상업시설 등을 구축한 사업임

- 2023년도 기준, 초·중·고 통합 국제학교 4개교(NLCS Jeju, BHA, SJA Jeju, KIS Jeju)[10]에 4,874명이 재학중임(JDC 홈페이지)
- 이에 따른 유학수지절감 누적금액은 1조 2,725억 원으로 분석됨

❍ 관광 분야의 신화역사공원 구축사업은 서귀포시 안덕면 서광리 일원에 약 212만 평 규모의 숙박·휴양시설 등을 건설하는 사업으로 총 사업비는 3조 6,410억 원에 달함

- '13년에는 '란딩국제발전유한회사'와 '신화역사공원 A,R,H 지구 조성' 관련 MOA를 체결하였으며, 이는 국내 관광산업 분야 단일규모로는 최대규모의 외국인 직접투자금액(약 15억 달러, '21년 기준)에 해당함

| 표 3-17 | JDC 사업별 성과 결과 요약

구분	재원투자·조달	경제적 유발효과	목표달성도
면세점	양호	운영단계 유발효과 큼	• 누적 매출 5.4조원 달성('19년말 기준)
신화역사공원	양호	조성단계 유발효과 큼	• 분양율 100% 조기 달성 • H/J지구 목표 도입시설 미도입
휴양형 주거단지	관리대상	유발효과 저조	• 1~9단계 사업 중 1단계 공정률 65% 진행
영어교육도시	양호	조성단계 유발효과 큼	• 상주인구 목표 49% 달성 • 국제학교 4개 운영(목표 7개) • 근생·상업·주택시설 도입 완료
첨단과학기술단지	관리대상	운영단계 유발효과 큼	• '17년 이후 목표 초과 달성 • 연구개발, 제품생산, 교육·훈련 등 목표 도입시설 도입 완료
헬스케어 타운	양호	유발효과 저조	• '21년 목표 분양률 대비 43% 달성 • 숙박시설 이외 목표 도입시설 미도입
항공우주박물관	적자	유발효과 저조	• 관림객 목표 150만 명 대비 20% 수준 • 교육·체험·전시·상업·숙박시설 등 목표 도입시설 도입 완료

출처: 프라이스워터하우스쿠퍼스컨설팅(PWC)(2021), 제주국제도시 조성을 위한 JDC 미래전략 수립

10) 영어권 국가의 명문사립학교를 대상으로 투자유치를 진행하였으며, 이에 영국의 NLCS(North London Collegiate School), 캐나다의 BH(Branksome Hall), 미국의 SJA(St.Johnsbury Academy)가 개교·운영되고 있음

□ 개발과 규제 완화를 둘러싼 이슈

❍ 제주국제자유도시 정책은 투자유치와 개발사업 등 경제적 측면에서의 긍정 평가와 부동산가격 상승, 환경적 가치 훼손, 도민의 낮은 정책 체감도 등 부정 평가가 양립함(제주특별자치도, 2021)

- 2005~2010년 사이 약 30조 원이 제주도에 투입되었지만, 기업들은 콘도, 부동산업 등 도민 삶의 질 향상과 동떨어진 대형 개발 위주의 사업을 진행하였고, 규제 완화로 인한 난개발, 환경파괴, 부동산가격 급등 등으로 인한 문제가 곳곳에서 노출됨(한라일보, 2021.07.06.)
  - 제주도 지속가능발전협의회 주최로 2007년 열린 '환경정책-제주도민 100인 원탁토론'에서 참가자들은 중산간 난개발 저지 및 복원과 부동산가격 상승을 가장 시급히 해소해야 할 문제로 꼽음
  - JDC는 첨단과학기술단지와 영어교육도시 조성 공사를 성공적으로 마쳤지만, 주변 부동산 개발 및 곶자왈 파괴 논란을 피해 가지 못했으며, 제주영어교육도시가 들어선 서귀포시 대정읍과 안덕면 산간 지역 주택이 현재 5억 원 이상에 거래되며 개발 전과 비교해 부동산가격이 100배 이상 급등하기도 함
  - 또, 신화역사공원과 헬스케어타운 사업은 각각 중국계 기업을 유치해 추진했으나 애초 계획한 의도와 달리 숙박시설로 전락했다는 평가를 받고 있으며, 쇼핑 아울렛 사업은 지역 상권의 반대로 시작도 못 해보고 없던 일로 마무리됨
- 또한, 1차산업 비중이 하락하면서 농어민 고통이 가중되는 등 국제자유도시 비전은 소득분배에 있어 한계점이 있다고 평가됨

❍ 제주특별자치도는 다른 지방자치단체에 비해서 투자처로서 성장할 수 있는 좋은 제도적 여건을 갖고 있지만, 전문인력의 확보와 같은 사업 운영의 한계가 존재하여 사람·상품·자본·지식이 자유롭게 오가는 국제자유도시의 개념이 퇴색하였다는 평가를 받음(한라일보, 2021.07.06.)

- 일례로 카카오는 2004년 제주도와 협약을 맺고 2012년 본사를 제주도로 이전하였으나, 인력·거리·비용 등의 이유로 2015년 사업을 축소함

- 2005년 제주특별자치도에 약 1,500평 규모의 다음커뮤니케이션 글로벌 미디어센터를 구축하면서 제주도를 새로운 근무지로 선택함
- 이어 2012년과 2014년에는 '스페이스닷원(Space.1)'·'스페이스닷투(Space.2)'의 두 개 사옥을 준공하여 제주첨단과학기술단지에 입주함
- 현재까지도 본사는 제주특별자치도로 지정되어 있으나, 2022년 기준 상주인력은 82명으로 이는 전체 인력의 약 2.4%에 불과하며(국토교통위원회 국정감사자료, 2022.10.12.), 제주에서의 인재 확보의 어려움과 제주-판교 간 업무 소통의 한계 등으로 인하여 2015년부터는 추가적인 투자가 이행되지 않고 있음
- 2022년 국토교통위원회의 JDC(제주국제자유도시개발센터) 국정감사에서 이러한 문제가 지적되었으나 문제해결 가능성은 낮은 것으로 평가됨(제주의 소리, 2022.10.12.)

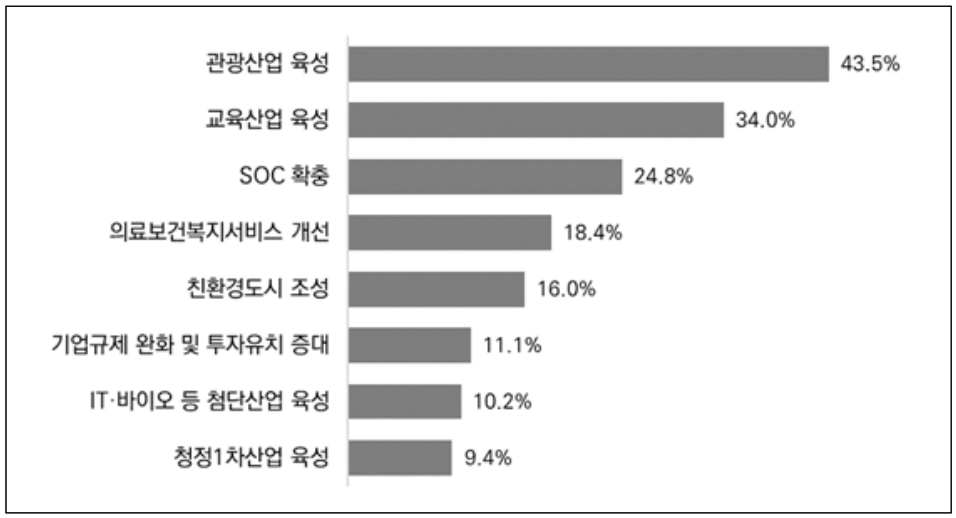
❍ 또한, 제주국제자유도시 추진은 도민 공감대를 충분히 얻지 못하였으며, 결과에 대한 관리도 미흡한 것으로 평가됨(한국일보, 2021.06.23.)

- 지난 2021년 제주특별자치도가 도민 1,010명을 대상으로 '제주특별자치도 출범 15주년 도민인식조사'를 실시한 결과, 제주특별자치도 출범에 따른 지역사회 경제발전에 대한 평가는 거의 반반으로 나타남(연합뉴스, 2021.06.15.)[11]
  - 응답자의 50.7%가 '경제발전에 기여했다'라고 응답하였으며, 40.1%가 '기여하지 못했다', 9.2%가 '모르겠다'고 응답함
  - 제주특별자치도 출범으로 성과가 가장 높았던 부분으로는 관광산업 육성이 43.5%로 가장 높았으며, 이어 영어교육도시 조성 등 교육산업 육성 34%, 도로·항만 등 SOC 확충 24.8%, 의료·보건·복지서비스 개선 18.4%, 친환경 도시조성 16%, 기업규제 완화 및 투자유치 증대 11.1% 순으로 나타남(뉴스N제주, 2021.06.15.)
- 또한, 국제자유도시에 대한 질문에는 부정 의견이 높게 나타남
  - 응답자의 51.4%가 '국제자유도시로서의 위상을 제대로 확립하지 못하고 있다'고 응답하였으며, '그런 편'이라는 긍정적 평가는 40.3%였음

11) 조사시기: 2021년 5월 13일~17일(6일), 조사기관: 케이오알피에이, 조사방법: 유선전화 면접 및 온라인 조사, 표본오차 95%, 신뢰수준 ±3.1%, 응답률 14.1%

• 이어, 제주특별자치도가 그간 국제자유도시 조성을 위해 행정 규제 완화와 국제 기준 적용 등 규제 개선을 추진했지만, 여전히 '불만족스럽다'는 응답이 46.0%로 '만족한다'는 응답(38.1%)보다 높게 나왔음

| 그림 3-7 | 제주특별자치도 출범의 성과에 관한 설문조사 결과



출처: 뉴스N제주, '제주도, 특별자치도 출범 15주년 도민인식조사 결과 발표', 2021.06.15.

3. 주요 정책·제도 운영 현황

1) 주요 정책·제도

□ 제주국제자유도시 주요 제도

❍ 제주국제자유도시의 주요 제도로는 무비자 정책, 외국인력 장기체류 허용, 수입자유화 및 무관세 등 무역장벽 완화, 외환거래 자유화 등이 있음

- '사람'의 자유로운 이동을 목표로 무비자(No-VISA) 정책, 외국인력 장기체류 허용, 출입국 절차 간소화 등 운영
- '상품'의 자유로운 이동을 목표로 수입자유화, 무관세(No-Tax) 등 무역장벽 완화 제도 등 운영
- '자본'의 자유로운 이동을 목표로 외환거래 자유화 등 운영

| 표 3-18 | 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제197조

제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법(시행 2024.1.30.)

제197조(외국인의 입국·체류에 관한 특례) ① 「출입국관리법」 제10조에 따른 체류자격 중 관광·통과 등의 목적으로 제주자치도에 체류하기 위하여 제주자치도의 공항 또는 항만으로 입국하는 외국인은 법무부장관이 정하여 고시하는 국가의 국민을 제외하고는 같은 법 제7조 제1항에도 불구하고 사증 없이 입국할 수 있다. (중략)
③ 제주자치도에서 외국인투자기업(「외국인투자 촉진법」 제2조제1항제1호 및 제6호에 따른 외국인과 외국인투자기업을 말한다. 이하 같다)에 종사하려는 외국인에게 「출입국관리법」 제8조에 따른 사증의 발급과 관련하여 관계 중앙행정기관의 장의 추천서 발급이 필요한 경우 도지사의 추천서로 갈음할 수 있으며, 그 밖에 도지사의 추천서 발급에 필요한 사항은 대통령령으로 정할 수 있다.
④ 법무부장관은 제1항에 따라 입국하는 외국인의 체류기간을 「출입국관리법」 제10조에도 불구하고 따로 정하여 고시할 수 있다. 〈개정 2023. 7. 11.〉

출처: 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」

| 표 3-19 | 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제207조

제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법(시행 2024.1.30.)

제207조(경상거래에 따른 지급) 제주자치도에서 대통령령으로 정하는 규모 이하의 경상거래에 따른 대가는 거래당사자 간에 「외국환거래법」 제3조제1항제4호에 따른 대외지급수단으로 직접 지급할 수 있다.

출처: 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」

□ 국내기업 유치제도

❍ 제주특별자치도에서 운영하고 있는 국내기업 유치 제도로는 지방투자촉진 보조금 지원, 「제주특별자치도 투자유치 촉진조례」에 의한 투자기업 지원, 「조세특례제한법」 등에 의한 이전기업 조세감면 등이 있음(JDC, 2023)

| 표 3-20 | 제주특별자치도 국내기업 유치제도

구분	지원대상	지원내용
지방투자촉진보조금	• 수도권기업 지방이전, 신·증설 기업[1)]	• 입지보조금, 설비보조금 등
「제주특별자치도 투자유치 촉진조례」에 의한 투자기업 지원	• 수도권기업 지방이전, 신·증설 기업	• 고용보조금, 교육훈련보조금, 중개수수료, 설비보조금, 신·재생에너지 설비시설비, 수출기업 추가지원, 물류비, 직원 거주비
	• 수도권 외 기업 지방이전	• 입지보조금, 설비투자보조금, 고용보조금, 교육훈련보조금, 중개수수료, 수출기업 추가지원, 물류비, 신·재생에너지 설비시설비, 직원 거주비
	• 문화산업·정보통신업 투자	• 건물임차료, 시설장비 구입비, 고용보조금, 교육훈련보조금
	• 기타 지원	• 투자준비지원(사무실 임차비), 대규모 투자기업(특별지원금)
「조세특례제한법」 등에 의한 이전기업 조세감면	• 수도권 과밀억제권역 내 또는 외 지역에서 사업 이전	• (국세) 법인세 면제(최대 5~7년, 이후 일부 감면) • (지방세) 취득세 면제, 등록면허세 면제, 법인(공장) 지방이전 시 재산세 감면

주1) 대상업종: 제조업, 정보통신산업, 지식서비스산업(제외대상: 부동산업, 건설업, 소비성서비스업, 무점포 판매업과 해운중개업, 비디오물 감상실 운영업, 뉴스 제공업, 블록체인 기반 암호화 자산 매매 및 중개업, 도매 및 상품 중개업 제외)

출처: JDC(2023), 사업안내 & 투자제안서

❍ 지방투자촉진보조금 지원은 「지방자치단체의 지방투자기업 유치에 대한 국가의 지방재정지원기준」(산업통상자원부고시제2022-196호)을 근거로, 제조업, 정보통신산업, 지식서비스산업 업종의 수도권기업 지방 이전 및 신·증설 기업을 대상으로 입지보조금 및 설비보조금을 지원함

- 보조금 지원 비율은 기업규모에 따라 토지매입가액의 0~30% 이내, 설비투자금액의 5~9% 이내로 차등 지원되며, 지역특성화 업종 및 신규 고용인원수에 따라 가산 지원됨
- 투자사업장 주업종이 지식서비스산업인 경우 100명 한도 내 신규 채용된 상시 고용인원 1인당 100만원/월, 최대 12개월 고용보조금을 지원함

❍ 「제주특별자치도 투자유치촉진조례」에 의한 투자기업 지원은 수도권 기업 지방이전 및 신·증설 투자기업, 수도권 외 기업 지방이전, 문화산업·정보통신업 투자기업, 기타 등을 대상으로 고용보조금, 교육훈련보조금 등을 지원함

❍ 「조세특례제한법」 및 「지방세특례제한법」에 의해 이전기업은 법인세 감면 및 지방세 감면(취득세 면제, 등록면허세 면제, 법인(공장) 지방 이전 시 재산세 감면) 등 조세감면 혜택이 있음

❍ 그 외 기타 지원으로 제주특별자치도에 사업장을 둔 중소기업을 대상으로 중소기업육성자금 융자지원(창업 및 경쟁력강화 지원자금, 경영안정 지원자금) 제도가 있으며, 벤처기업을 지원하는 지역혁신 벤처펀드 등이 있음

□ 외국인 투자 유치제도

❍ 외국인 투자 유치제도는 「외국인투자촉진법」 제18조~제20조에 의한 외국인을 대상으로, 외국인투자지역 및 외국인투자에 대한 현금지원, 「조세특례제한법」 등에 의한 외국인투자 조세감면, 「제주특별자치도 투자유치촉진조례」에 의한 외국인투자 지원 등이 있음(JDC, 2023)

❍ 「외국인투자촉진법」 제18조~제20조에 의해 외국인 투자지역의 경우 단지형, 개별형, 서비스형으로 구분되며 임대료 감면 혜택을 받을 수 있음
  - 개별형, 단지형 입주기업 중 신성장동력·원천기술 분야 투자기업에게는 지방세(취득세·재산세)를 10년 동안 85% 감면해 주는 혜택이 있음

❍ 「외국인투자촉진법」 제14조의2에 의한 외국인투자에 대한 현금지원이란 국가 경제에 기여가 큰 외국인 투자를 촉진하기 위하여 일정 요건을 충족하는 외국인 투자에 대하여 사업비의 일부를 현금으로 지원해 주는 제도임
  - 신성장동력기술수반사업, 첨단기술사업 또는 소재부품 사업을 영위하는 기업, 대규모 고용창출 기업, R&D센터 또는 지역본부를 설치하는 기업 등이 지원 대상이 됨

❍ 「조세특례제한법 및 지방세특례제한법」 제121조의2, 동법시행령 제116조의2에 명시된 조세감면 대상 사업의 범위에 해당하는 외국인 투자기업, 외국인 기술자 및 근로자는 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」, 「제주특별자치도세 감면조례」에 의한 조세감면 혜택을 받을 수 있음

❍ 「제주특별자치도 투자유치촉진조례」에 의해 신성장동력 업종의 외국인 투자기업에 대한 입지보조금, 설비투자보조금, 고용보조금, 초기사업비 지원, 외국인 투자가 또는 외국인 투자기업 등에 컨설팅 비용을 지원함

| 표 3-21 | 제주특별자치도 외국인 투자 유치제도

구분	지원대상	지원내용
외국인투자지역	• 외국인 투자자	• 임대료 감면(단지형, 개별형, 서비스형)
「조세특례제한법」 등에 의한 외국인투자 조세 특례 적용	• 외국인 투자기업[1)]	• 사업용 부동산 취득세·재산세 감면, 관세·개별소비세·부가가치세 감면(최대 5년)
	• 외국인 기술자	• 근로소득세 50% 감면(최대 5년)
	• 외국인 근로자	• 19% 단일세율적용 가능(최대 5년)
외국인투자에 대한 현금지원	• 외국인 투자비율 30% 이상 기업	• 공장시설 및 연구시설 설치에 대한 지원
「제주특별자치도 투자유치 촉진조례」에 의한 외국인 투자 지원	• 외국인 투자비율 30% 이상 기업	• 공장시설 및 연구시설 설치에 대한 지원

주1) 외국인 투자기업은 「외국인투자촉진법」 제2조제1항제6호에 따른 '외국인 투자기업이나 출연을 한 비영리법인 중 외국인 투자 비율이 30% 이상이거나 외국인이 제1대 주주인 외국인 투자기업이나 출연을 한 비영리법인을 의미함

출처: JDC(2023), 사업안내 & 투자제안서

□ 제주 투자진흥지구 지원제도

❍ 제주 투자진흥지구는 제주도에 투자하는 국내외 자본에 대해 차별없이 지원하는 국내 유일의 제도로 제주도의 핵심 산업을 육성하기 위해 각종 세제 혜택과 공유재산 특례 등을 적용함

❍ 제주 투자진흥지구 지원제도 지정기준은 28개 지정업종에 일정 금액 이상을 투자하여 사업을 경영하기 위한 국내·외 신규 투자로 개별형과 단지형으로 구분됨

- 지원내용으로 국세 감면(법인세·소득세·관세), 지방세 감면(취득세·재산세), 각종 부담금 감면(개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비 등), 국공유재산 임대 등이 있음

| 표 3-22 | 제주 투자진흥지구 지원제도

구분	지정업종	지정지역	지정대상	총투자액	지원내용
개별형	28개 업종	희망지역	신규 투자 내·외국인	• 관광관련사업: 2천만불 이상 • 그 외 사업: 500만불 이상	• 관세 감면, 법인세·소득세 3년 면제 또는 50% 감면 (다음 2년간 50% 또는 25% 감면) • 취득세·재산제 감면 • 각종 부담금 감면(개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 공유수면 점·사용료, 하수도원인자부담금)
단지형	28개 업종	유원지시설의 결정 또는 지구단위계획 결정이 있는 지역	개발사업 시행자	• 1천억원 이상	

주1) 제주 투자진흥지구 대상 28개 업종: 관광호텔업·수상관광호텔업·한국전통호텔업(부대시설 중 카지노업, 보세판매장 제외), 종합휴양업·전문휴양업(콘도미니엄업, 골프장업 제외), 관광유람선업, 관광공연장업, 종합유원시설업, 국제회의시설업, 관광식당업, 마리나업, 문화산업, 노인복지시설업, 청소년수련시설업, 궤도사업, 신·재생에너지 이용 전기생산사업, 자율학교, 국제고등학교, 외국교육기관, 국제학교, 교육원(연수원), 의료기관(의원, 치과의원, 한의원, 조산원 제외), 보건의료기술 연구개발사업 및 연구개발서비스업, 첨단기술활용산업, 식료품·음료 제조업(공장), 화장품제조업, 연구개발업(첨단기술활용산업, 화장품제조업, 식료품·음료 제조업에 한함)
주)2 개발사업시행재: 국가, 지자체, 공공기관, 지방공사, 국제자유도시개발센터(JDC), JDC 출자법인
출처: JDC(2023), 사업안내 & 투자제안서

2) 투자유치 제도운영 현황

□ 제주 투자진흥지구 개발 현황

❍ 제주 투자진흥지구는 2023년 기준 총 42개 지역에 약 1,199만 8천㎡가 개발되었으며, 전체 투자계획 금액은 9조 226억 원에 해당하는 것으로 나타남(공공데이터포털)

❍ 2021년 6월 기준 제주 투자진흥지구 사업추진 실적을 살펴보면, 총 24개소에 대한 투자계획 금액은 2조 5,641억 원, 실적금액은 2조 5,583억 원으로 99.8%가 달성된 것으로 나타남

- 계획된 고용인원은 전체 2,759명이며, 이 중 제주특별자치도민이 전체의 약 70%인 1,940명에 해당함
- 2021년 6월까지 전체 고용인원의 86.4%인 총 2,385명이 고용되었으며, 도민의 고용 달성률은 76.5%로 나타남
- 또한, 제주 투자진흥지구에서는 지역업체의 참여로 약 4,166억 원이 계획되어

있으나 준공 및 일부 준공 과정에서 계획금액을 초과 달성하여 공사 중인 지구가 있음에도 불구하고 106.6%의 실적을 낸 것으로 조사됨

| 표 3-23 | 제주 투자진흥지구 사업추진 실적(2021년 6월 기준)

구분		투자금액(억원)		고용(명)				지역업체참여(억원)	
구분	개소	계획	실적	계획		실적		계획	실적
				전체	도민	전체	도민		
합계	24	25,641	25,583 (99.8%)	2,759	1,940	2,385 (86.4%)	1,485 (76.5%)	4,166	4,439 (106.6%)
준공	21	5,739	6,117 (106.6%)	1,421	1,236	1,337 (94.1%)	1,180 (95.5%)	2,815	3,120 (110.8%)
일부 준공	2	19,484	19,241 (98.8%)	1,278	656	1,045 (81.8%)	302 (46%)	993	1,120 (112.8%)
공사중	1	418	225 (53.8%)	60	48	3 (5%)	3 (6.3%)	358	199 (55.6%)

출처: 이순국 외(2022), 제주지역 외국인투자유치 사례와 지속가능한 고용개선 전략방안

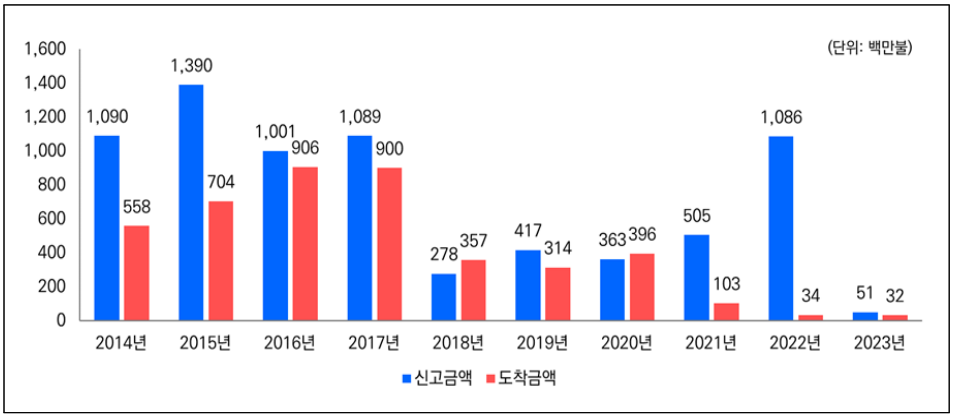
□ 제주지역 외국인 투자유치 현황

❍ 제주지역 외국인 투자유치가 활발한 시점은 2014년~2017년으로 4년(2014년~2017년) 평균 약 11억 4천 3백만 달러를 기록했으며, 2015년에는 신고액이 13억 9천만 달러까지 상승함

- 이후 2018년부터 중국의 사드 보복과 해외투자 유치 제한 정책이 시작되면서 외국인직접투자(FDI) 규모가 감소하였고, 코로나 발생 시기에는 이전의 약 2분의 1 수준으로 감소함
- 2020년 외국인직접투자 신고액은 3억 6천 3백만 달러, 2021년 신고액 5억 5백만 달러로 소폭 증가하다가 2022년에는 10억 8천 6백만 달러로 증가세를 보임
- 그러나 2023년에는 신고액이 5천 1백만 달러로 나타나 제주특별자치도가 출범한 2006년 이래로 가장 낮은 수치를 기록함

❍ 외국인직접투자 도착액도 마찬가지로 2014년부터 2017년까지 증가하다가 2017년 이후 감소하였으며, 2023년에는 3천 2백만 달러로 최근 10년 내 가장 낮은 금액을 기록함

| 그림 3-8 | 제주특별자치도 외국인직접투자(FDI) 동향(2014~2023년)



출처: 산업통상자원부. 외국인직접투자동향(2014년~2022년)

❍ 2020년 기준 국가별 외국인 투자기업의 현황을 살펴보면 전체 외국인 투자유치 사업체는 205개 중 중국이 132개로 64.4%를 차지하였고, 다음으로 홍콩 13개(6.3%), 일본 10개(4.9%), 미국과 버진아일랜드가 9개(4.4%)를 차지함(이순국 외, 2022)

- 업종별 외국인 투자기업들의 투자유치를 살펴보면, 부동산이 전체의 38.5%로 가장 높고 다음으로 숙박·음식점 22.9%, 도소매(유통) 10.2% 순으로 확인됨

❍ 제주지역 내 중국 자본의 투자유치 의존도가 상당히 높으며, 중국자본 투자기업의 가장 많은 투자 업종은 부동산(40.9%), 숙박음식업(24.2%), 도소매업(9.1%)로 투자 비중이 서비스업종(65.1%)에 치중됨

- 가장 큰 규모의 중국자본 투자유치 사업은 휴양콘도 및 호텔 등 관광숙박업종으로 파악됨

❍ 이에 최근 제주특별자치도의 외국인 투자 유치가 부진한 것은 국내·외 정치상황과 제주도의 정책변화, 중화권 자본에 대한 높은 의존도 등이 영향을 준 것으로 분석됨(한라일보, 2024.01.27.)

- 최근 중국의 경기 침체로 투자가 감소되었고, 북핵과 미·중 문제로 다국적 기업의 투자 심리가 위축되었기 때문

□ 시사점

❍ 제주특별자치도는 국제자유도시로서 각종 인센티브 제도를 통해 국내·외 투자를 적극 유치해왔으나, 관광·서비스 중심의 개발전략과 높은 중국 의존도로 인해 정치적 상황에 크게 영향을 받는 것으로 나타남

❍ 이에 글로벌 허브도시 조성을 위해서는 특정 국가 중심의 투자유치 전략에서 탈피하여 투자유치 경로를 다양화하고, 지역의 관광·서비스 산업 중심의 발전 방식을 벗어나 외국인 투자기업들이 고부가가치가 높은 산업을 중심으로 투자할 수 있도록 산업구조를 전환하는 것이 중요할 것으로 판단됨

제3절 글로벌 허브도시 조성을 위한 정책 수요

1. 해외 기업체의 정책 수요 검토

□ 국내 진출 외국계 기업 현황

❍ 글로벌 다국적 기업의 아시아 태평양 지역본부는 전통적으로 싱가포르, 홍콩, 상하이 등과 같은 글로벌 허브도시를 중심으로 설립되었음

❍ 2024년 3월 주한미국상공회의소(American Chamber of Commerce in Korea, AMCHAM)가 발간한 〈한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서〉에 따르면, 글로벌 다국적 기업의 지역본부를 소재지별로 추산했을 때 싱가포르에 아태 본부를 둔 기업은 약 5,000개, 홍콩은 약 1,400개, 상하이는 약 900개로 나타났으며, 한국은 100개 이하로 추정되어 규모에서 큰 차이를 보이는 것으로 나타남

❍ 한편, 주한외국인기업연합회(Korea Foreign Enterprise Association, KOFA)에서 발간한 〈주한외국기업백서 2023〉[12]에 따르면 2023년 8월 기준 국내에는 약 1만 7,000여 개의 주한외국계기업이 운영되고 있는 것으로 나타남
  - 2021년 7월 기준 1만 4,900여 개, 2022년 8월 기준 1만 6,000여 개로 조사되어 국내 설립된 주한외국계기업은 매년 1천여 개씩 증가한 것으로 나타남

□ AMCHAM(2024), '2024 국내 경영환경 설문조사' 결과

❍ 주한미국상공회의소는 2024년 〈한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서〉를 통해 아시아 태평양 지역에서 지역본부를 설립하고자 하는 다국적 기업들이 비즈니스 대상지로서 한국을 어떻게 생각하고 있는지에 대한 설문조사 결과를 분석함

12) 주한외국인기업연합회에서는 2019년부터 국내에 진출한 외국기업을 대상으로 기업 현황을 조사하여 〈주한외국기업백서〉를 발간하고 있음

- 일반적으로 글로벌 다국적 기업들은 본국에 본부(headquarter, HQ)를 두고, 세계를 권역으로 구분하여 지역의 시장 환경에 따라 대응할 수 있는 지역본부를 전략적으로 운영하고 있음
- 글로벌 다국적 기업의 지역본부 유치는 해당 국가에 대한 양질의 일자리 기회와 외국인직접투자(Foreign direct investment, FDI) 확대, 조세수입뿐만 아니라 아시아 태평양 지역 및 세계 산업계에 대한 높은 영향력 등을 보장함으로써 다양한 잠재적 혜택을 주는 기회로 작용함

❍ 글로벌 다국적 기업이 지역 거점을 선택하는 데 영향을 주는 위험요소로 다음과 같은 8개가 제시됨

- 8개 리스크를 살펴보면, 지역 거점 선택에 있어서는 지정학적 위치와 규제·조세제도 등 정책과 연계된 사업 운영의 안정성, 시장과의 인접·고용 환경 등과 관련한 사업 운영의 용이성, 그리고 비용적 측면이 중요하게 고려되는 것을 알 수 있음

| 표 3-24 | 글로벌 다국적 기업의 지역 거점 선택에 영향을 주는 리스크

리스크		설명
1	지정학적 역학관계 및 공급망 회복탄력성	• 지정학적 안정성과 공급망 위험 완화 필요성 증가
2	비용 문제	• 주재원의 주거비·교육비 등 전반적인 생활 및 사업 운영 비용
3	규제 환경	• 비즈니스 규제 환경 및 법제적 투명성에 대한 평가
4	사업수행의 용이성	• 여러 소재지별 사업수행의 용이성
5	시장과의 지리적 인접성	• 최대 시장 및 고객과의 지리적 인접성
6	인재 가용성·접근성	• 소재지로부터의 인재 가용성, 주재원 임무 수행 및 생활의 적합성
7	조세부담	• 주재원 및 현지 직원 고용에 관한 비용 및 조세부담 수준
8	조세 환경의 변화	• 2024년 1월부터 시행된 글로벌 최저한세(BEPS Pillar 2) 적용 이후 기존 세제 혜택에 미칠 영향

출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서 재구성

❍ 자료에 따르면, 수년간 글로벌 다국적 기업은 아시아 태평양 지역을 전략적 거점으로 선택해 왔으나, 코로나바이러스-19로 인한 봉쇄정책, 미·중 갈등 등 정치적 요인으로 인해 최근 흐름에 변화가 발생하고 있는 것으로 나타남 (AMCHAM, 2024)

- 특히, 오랜 기간 선호도가 높았던 홍콩과 중국에서의 규제 리스크가 높아짐에 따라 기업들은 장기적인 관점에서 아시아 태평양 지역본부의 소재지를 재평가하고 있다고 분석함
- 또한, 글로벌 최저한세(BEPS Pillar 2)와 같이 국제 조세 환경이 변화함에 따라 싱가포르 등에서 제공하는 상당한 수준의 세제 혜택이 무력화될 수 있으며, 이러한 변화는 아시아 태평양 지역에서의 지역본부 소재지와 운영방식의 변화를 가져올 수 있을 것으로 분석함
- 즉, 전통적인 선택과 다른 대안적 소재지를 모색할 필요성이 높아짐에 따라 한국이 글로벌 다국적 기업의 아시아 태평양 지역의 거점으로서 도약할 수 있는 기회가 될 수 있음을 시사함

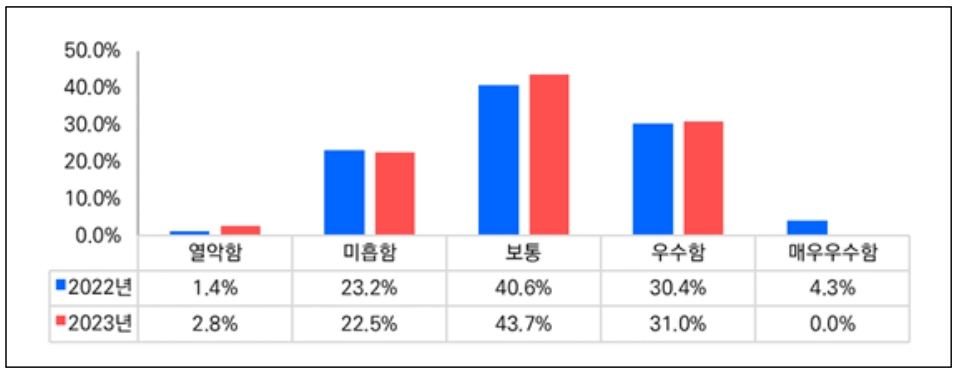
❍ 이러한 배경에서 2023년 주한미국상공회의소가 800여 개 회원사를 대상으로 한국의 비즈니스 환경에 대하여 설문조사한 결과를 살펴보면 다음과 같음

❍ 먼저 2023년 한국에서의 경영환경에 대한 인식은 2022년의 결과와 크게 다르지 않았으나, 열악하다고 답한 응답자의 비율은 약 1.4%p 증가하였고 매우 우수하다고 답한 응답자의 비율은 4.3%p 감소한 것으로 나타남

❍ 2023년 기준 외국의 기업들이 한국의 경영환경에서 가장 큰 어려움을 느끼는 부분은 ‘예측이 어려운 규제환경’으로 나타났으며, 이에 대한 응답자 비율은 2022년에 24.6%였으나 2023년에는 42.3%로 크게 증가한 것으로 나타남

- 예측이 어려운 규제환경에 이어 경기둔화(32.4%), 노동정책(15.5%), 글로벌 공급망 차질(8.5%), 한국 고유의 규제(1.4%) 순으로 어려움을 느끼는 것으로 조사됨

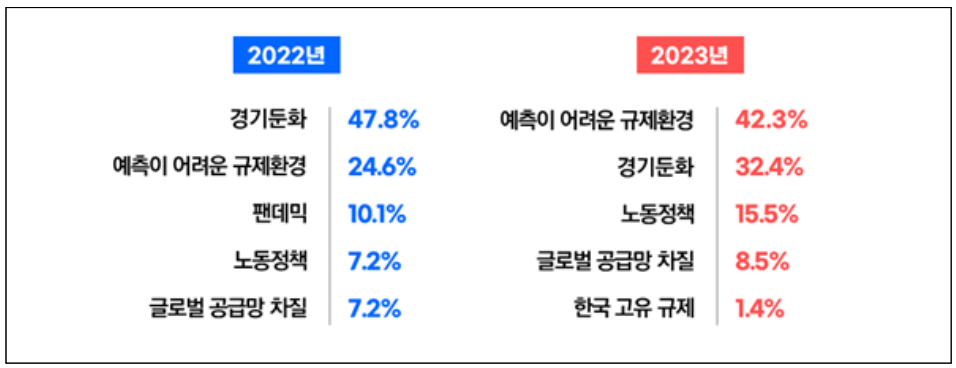
| 그림 3-9 | 한국의 비즈니스 환경에 대한 인식 변화



	열악함	미흡함	보통	우수함	매우우수함
2022년	1.4%	23.2%	40.6%	30.4%	4.3%
2023년	2.8%	22.5%	43.7%	31.0%	0.0%

출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

| 그림 3-10 | 한국의 비즈니스 환경에서의 가장 큰 어려움

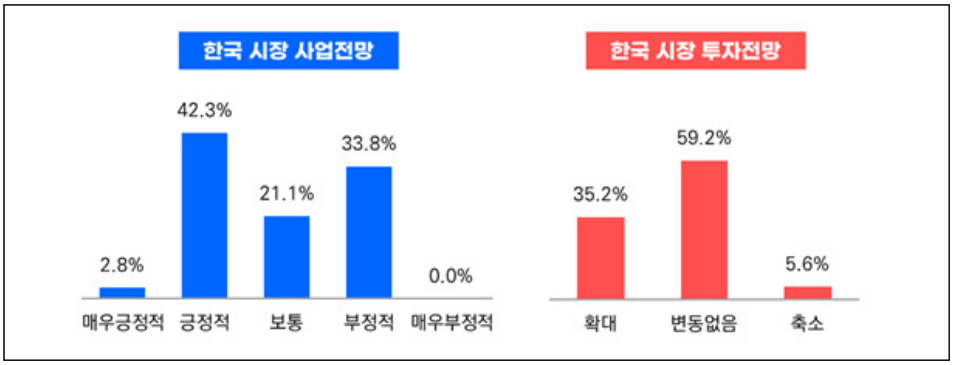


출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

❍ 향후 3년간(2024~2026년) 한국 시장에 대한 사업 전망을 긍정적으로 인식하고 있는 응답자의 비율은 전체의 약 45.1%로 부정적으로 인식하고 있는 응답자(33.8%)에 비해 높았으며, 투자 전망은 확대가 35.2%로 축소(5.6%)에 비해 상당히 높은 것으로 나타남

- 다만, 부정적으로 인식하고 있는 응답자의 비율이 3분의 1 수준으로 조사되었다는 점은 글로벌 기업의 아시아 태평양 지역본부 유치를 위해 노력해야 하는 한국의 입장에서 시사하는 바가 크다고 할 수 있음

| 그림 3-11 | 한국에서의 2024~2026년 사업 및 투자 전망



출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

❍ 한국이 글로벌 기업의 아시아 태평양 지역 거점으로서 주도권을 잡기 위해 개혁해야 할 분야에 대한 조사에서는 노동정책과 한국 고유의 정책이 가장 우선순위가 높은 과제로 도출됨

- 이어서 CEO 리스크[13], 조세정책, 디지털경제, 지적재산권, 에너지 정책 순으로 높은 응답률을 보이는 것으로 나타남

| 그림 3-12 | 한국의 글로벌 기업 아·태 지역 거점 유치를 위한 개혁 분야

1순위	노동정책, 한국 고유의 정책 〉 CEO 리스크, 조세정책 〉 에너지 정책 〉 지적재산권 〉 디지털경제
2순위	노동정책, 한국 고유의 정책 〉 CEO 리스크 〉 조세정책 〉 디지털경제, 지적재산권 〉 에너지 정책
3순위	CEO 리스크 〉 노동정책, 한국 고유의 정책, 조세정책 〉 디지털경제 〉 에너지 정책 〉 지적재산권
4순위	지적재산권 〉 조세정책 〉 CEO 리스크 〉 에너지 정책 〉 디지털경제 〉 노동정책, 한국 고유의 정책
5순위	지적재산권 〉 디지털경제 〉 조세정책, 에너지 정책 〉 CEO 리스크 〉 노동정책, 한국 고유의 정책
6순위	디지털경제, 에너지 정책 〉 지적재산권 〉 조세정책 〉 CEO 리스크, 노동정책, 한국 고유의 정책
7순위	에너지 정책 〉 디지털경제, 지적재산권 〉 조세정책 〉 CEO 리스크 〉 노동정책, 한국 고유의 정책

출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

13) CEO 리스크는 조세 및 산업재해 등에 관한 CEO의 형사 책임 리스크를 의미함

□ 한국무역협회(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 결과

❍ 한국무역협회에서 2022년 발간한 〈글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략〉 보고서[14]에서는 아시아에 지역본부를 두고 있는 글로벌 기업 300개 사를 대상으로 아시아 지역본부 거점 선정에 관한 설문조사를 실시함

- 해당 설문의 응답자 중 향후 아시아 내 지역본부 거점을 이전할 계획이 있다고 답한 응답자는 총 149명(49.7%)으로 나타남

❍ 먼저, 아시아 지역본부 소재지별로 거점을 이전하는 데 있어 고려하는 지역을 선택한 결과 싱가포르와 일본을 선택하는 지역의 비율이 높았음

- 3순위 이내에 한국이 포함된 지역은 말레이시아, 태국, 베트남, UAE, 인도였으나, 모든 지역에서 1순위로 고려되지는 않았음

| 표 3-25 | 아시아 지역본부 소재지별 기업거점 이전 선호도 TOP3(N=149, 복수응답)

현재 소재지	1순위	2순위	3순위
싱가포르	말레이시아(15%)	일본(12.1%)	중국, 태국(10.3%)
일본	싱가포르, 말레이시아 (13.3%)	중국(11.7%)	태국(10%)
말레이시아	싱가포르(11.8%)	태국(10.5%)	일본, **한국(9.2%)**
중국	홍콩(14.1%)	싱가포르(12.7%)	일본(11.3%)
태국	베트남(11.3%)	인도네시아, **한국(10%)**	중국, 말레이시아, 대만 (8.8%)
홍콩	싱가포르(17%)	일본(12.8%)	말레이시아(11.7%)
대만	싱가포르(13.7%)	홍콩(11.8%)	일본(9.8%)
베트남	일본(16.9%)	싱가포르(14.1%)	**한국(11.3%)**
인도네시아	일본(11.9%)	싱가포르, 태국(10.7%)	말레이시아, 중국, 대만 (9.5%)
UAE	중국(12.3%)	**한국**, 인도(10.5%)	일본, 싱가포르, 대만, 말레이시아, 홍콩(8.8%)
인도	중국(11%)	UAE, 싱가포르, 말레이시아, 태국(9.6%)	**한국(8.2%)**

출처: 양지원·김나율(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략

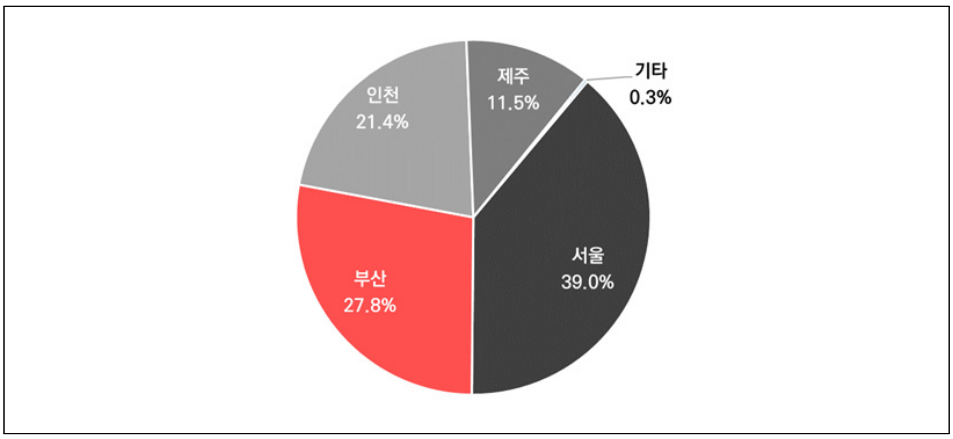
14) 양지원·김나율(2022)

- 아시아 지역본부 거점을 이전할 때 3순위 이내의 후보지로 한국을 고려하는 비중은 약 25.6%로 나타남
- 다만, 보고서에서는 한국이 후보지에 포함되어 있다고 하더라도 우선순위가 높지 않으면 거점으로 선택되지 않을 가능성이 높기 때문에 이들이 거점으로 한국을 선택할 수 있도록 싱가포르나, 홍콩, 일본 수준의 비즈니스 환경을 구축하는 것이 필요하다고 분석함
- 또한, 한국의 기업환경이 경쟁력이 우수함에도 잘 알려지지 않다는 점을 지적하며 홍보를 강화할 필요가 있음을 제시함

❍ 한국 내에서 지역본부의 거점을 설립하는 데 있어서 가장 선호되는 도시로는 서울이 39%로 가장 높았으며, 이어서 부산이 27.8%로 선호도가 높은 것으로 나타남

- 서울의 경우 우리나라 수도로 금융·인적자본·교육 등 기업환경이 우수하고 인프라가 잘 갖춰져 있어 긍정적인 평가를 받은 것으로 판단됨
- 부산은 동북아 해양물류의 중심지로서 기술·교육 인프라 등이 발달되어 있어 서울에 이어 두 번째로 가장 유력한 도시로 고려된 것으로 판단됨

| 그림 3-13 | 지역본부 거점을 설립할 때 가장 선호되는 한국 도시(N=196, 복수응답)



출처: 양지원·김나율(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략

❍ 글로벌 기업 300개 사에서는 과거 아시아 내 지역본부를 설립할 때 거시경제의 안정성을 가장 중요한 요인으로 고려했던 것으로 나타남
  - 또한 현지 시장규모 및 성장성, 치안 및 안보, 정치 안정성, 인건비 등이 상위에 나타남
  - 이는 해외 거점을 설립한 이후 정착하기까지 오랜 시간이 소요되기 때문에 장기적인 관점에서 안정성을 확보할 수 있는 부분들을 중요하게 고려하기 때문으로 생각할 수 있음

❍ 또한, 아시아 지역본부 거점국으로서의 적합도를 평가하는 요소로는 정치 안정성과 거시경제 안정성, 치안 및 안보, 현지 시장규모 및 성장성이 상위로 나타나 지역본부 소재지 선정 시 중요하게 고려하는 요소와 비슷한 지표들이 도출됨
  - 다만, 거점국으로써는 정치적 안정성, 거시경제 안정성 등이 더욱 중요한 요인으로 작용하는 것을 알 수 있음

| 표 3-26 | 아시아 지역본부 평가에서 중요하게 고려하는 요소(N=300, 3순위까지 응답)

순위	과거 아시아 지역본부 소재지 선정 또는 이전 시 중요하게 고려한 요소	현재 아시아 지역본부 거점국으로서의 적합도를 평가할 때 고려하는 요소
1순위	거시경제 안정성	정치 안정성
2순위	현지 시장규모 및 성장성	거시경제 안정성
3순위	치안 및 안보	치안 및 안보
4순위	정치 안정성	현지 시장규모 및 성장성
5순위	인건비	물류·교통·통신 인프라
6순위	전문인력 고용	인건비
7순위	물류·교통·통신 인프라	조세여건
8순위	조세여건	전문인력 고용
9순위	R&D·투자 인센티브(산업단지 등)	현지 생산과의 연계성
10순위	현지 생산과의 연계성	법률 및 행정절차

출처: 양지원·김나율(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략

❍ 한편, 응답자를 대상으로 한국, 홍콩, 싱가포르, 일본의 비즈니스 환경을 지표별로 평가한 결과를 보면 한국과 일본은 치안 및 안보 부문에서 강점이 있는 것으로 나타났고, 홍콩과 싱가포르는 영어소통 부분에서 강점이 있는 것으로 나타남

- 반면, 단점으로는 한국과 일본의 경우 인건비와 영어소통, 조세 여건이 나타났고 홍콩의 경우에는 최근의 정세에 따라 정치 안정성과 코로나19 방역조치, 싱가포르는 인건비와 시장규모 등이 단점으로 나타남
- 대체로 한국과 일본이 유사한 비즈니스 환경을 갖고 있는 것으로 나타났으나 일본은 물류·교통·통신 인프라 부문, 한국은 교육환경 부문에 강점이 있는 것으로 나타나 차이를 보임

| 표 3-27 | 지표별 한국·홍콩·싱가포르·일본 비즈니스 환경 평가(N=300, 1점~5점 척도)

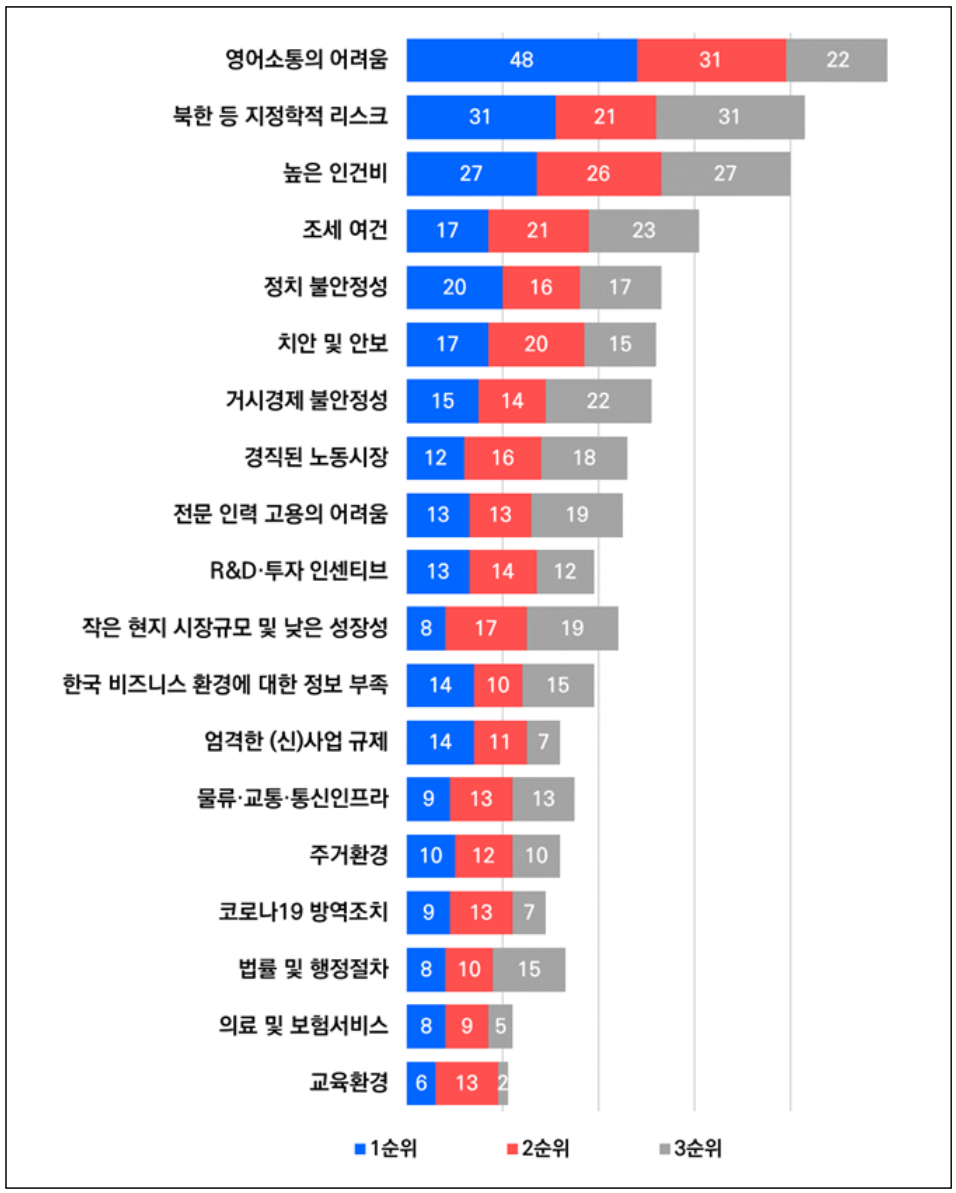
구분		한국	홍콩	싱가포르	일본
상위 지표	1	치안 및 안보	영어소통	영어소통	치안 및 안보
	2	의료 및 보험	물류·교통·통신·인프라	치안 및 안보	물류·교통·통신·인프라
	3	교육환경	전문인력 고용	물류·교통·통신·인프라	의료 및 보험, 거시경제 안정성
하위 지표	1	인건비	정치 안정성	인건비	영어소통
	2	영어소통	코로나19 방역조치	현지 시장규모·성장성	인건비
	3	조세 여건	인건비	조세 여건	조세 여건

출처: 양지원·김나율(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략

❍ 추가로 보고서에서는 한국이 지역본부 유치를 위해 개선해야 하는 사항들을 지표별로 조사하였는데 그 결과 앞서 비즈니스 환경 평가에서 하위지표로 도출된 영어소통과 높은 인건비가 우선적으로 개선되어야 할 필요가 있는 것으로 나타남

- 또한, 앞선 AMCHAM의 '2024 국내 경영환경 설문조사' 결과와 마찬가지로 조세정책과 노동정책에 대한 부분도 개선이 필요한 상위 지표로 도출된 것으로 나타남

| 그림 3-14 | 한국이 지역본부 유치를 위해 개선이 가장 시급한 사항(N=300)



출처: 양지원·김나율(2022), 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략

2. 국내 시장 환경에 대한 인식 조사

□ Deloitte(2021), '아시아 태평양 지역의 조세제도 복잡성(2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey)'에 관한 설문조사 결과

❍ 글로벌 회계·컨설팅 기업인 딜로이트 그룹의 아시아 태평양(Deloitte Asia Pacific, 이하 딜로이트 AP) 본부는 2021년 아시아 태평양 지역의 407명의 경영진으로부터 해당 관할권의 세법 및 규정의 복잡성에 대하여 설문조사를 실시함

- 응답자(407명)의 종사산업 유형으로는 소비재 32%, 에너지·자원·산업 27%, 기술·미디어·통신 16%, 금융서비스 14% 순
- 응답자가 운영 중인 사업체가 속한 아시아 태평양 관할권(중복 표시)은 중국 본토 53%, 싱가포르 48%, 인도 43%, 호주 42%, 홍콩 40%, 말레이시아 38%, 대한민국 38%, 일본과 대만 37% 순[15)]

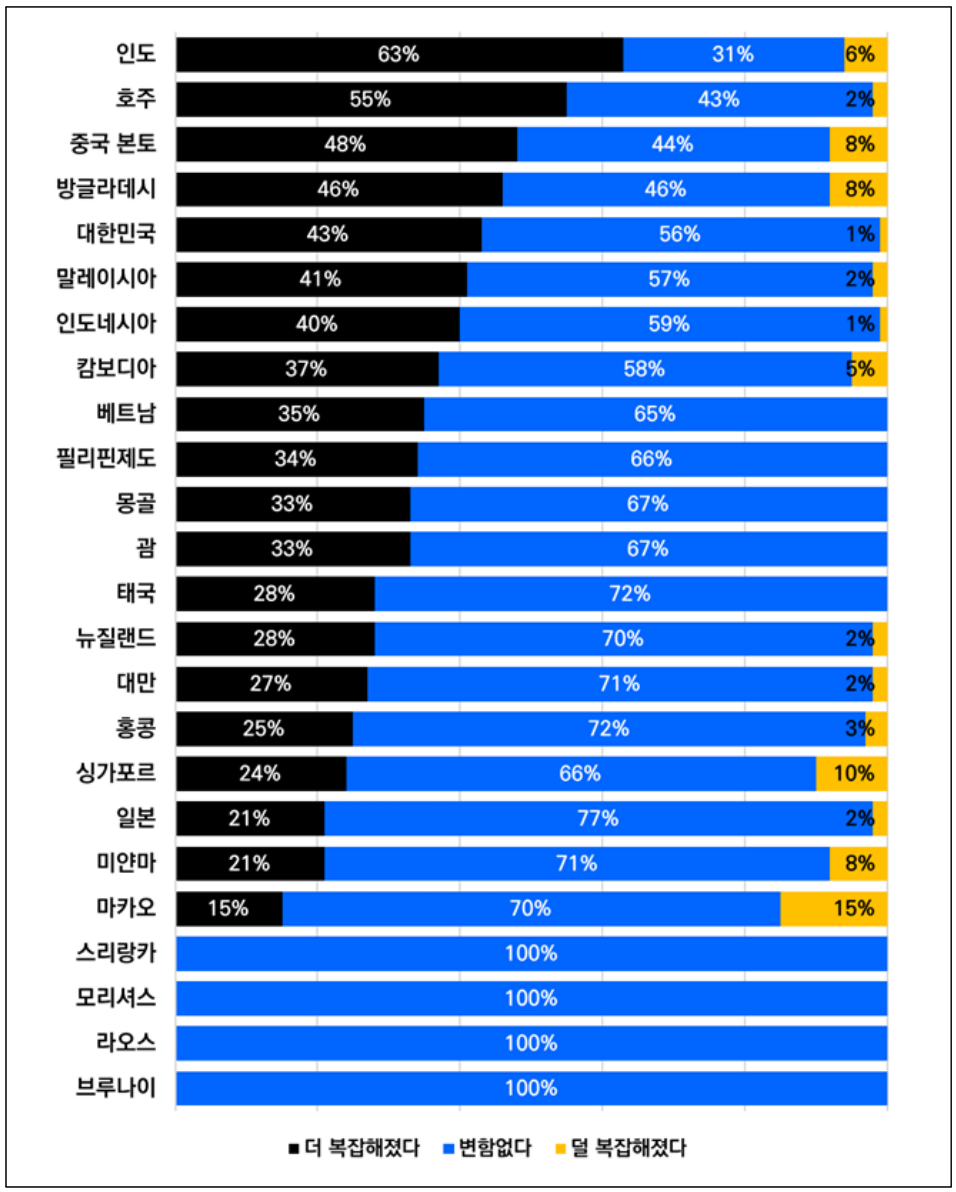
❍ 그 결과 아시아 태평양 지역은 조세제도가 상대적으로 복잡한 것으로 나타났으며, 비교적 조세제도가 일관된 형태로 운영되고 있고 조세 환경의 예측가능성도 높은 편으로 인식하는 것으로 나타남

❍ 구체적으로 지난 3년간(2019~2021년) 관할권별로 조세제도의 복잡성 변화를 조사한 결과에서는 총 24개 관할권 중 마카오, 스리랑카, 모리셔스, 라오스, 브루나이를 제외한 19개 관할권에서 조세제도가 '더 복잡해졌다'고 응답한 비율이 '덜 복잡해졌다'고 응답한 비율보다 높게 나타남

- 한국의 경우 조세제도의 복잡성이 이전보다 더 복잡해졌다고 응답한 비율(43%)을 기준으로 했을 때 5번째에 해당하는 것으로 나타났으며, 이에 대하여 보고서에서는 BEPS의 도입과 함께 코로나바이러스-19에 따른 다양한 세제 혜택 제공, 국제회계기준(International Financial Reporting Standards, IFRS)에 맞춰 도입된 한국채택국제회계기준(K-IFRS) 등 한국의 조세제도에 많은 변화가 있었기 때문으로 분석함(Deloitte, 2021)

15) 응답한 관할권별 사업체 수를 응답자 수(2021년 기준 407명)로 나눈 값

| 그림 3-15 | 지난 3년간(2019~2021년) 관할권별 조세제도의 복잡성 변화 설문결과(N=407)



출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

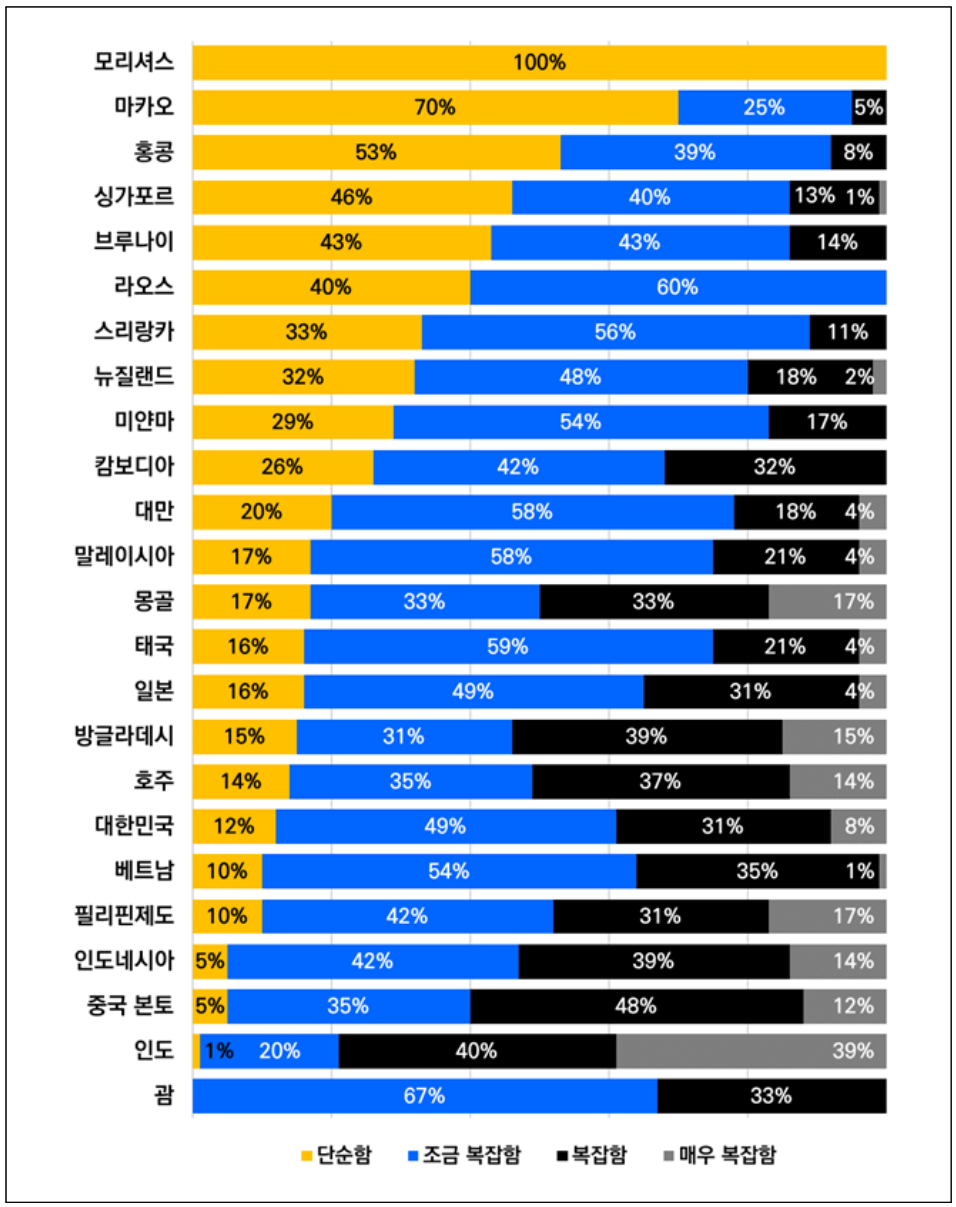
❍ 아시아 태평양 지역의 관할권별 조세 규정의 준수 및 보고 요건의 복잡성에 관한 질문에서는 대체로 단순하거나 조금 복잡하다고 느끼는 비중이 높았으나, 일부 관할권(인도, 중국 본토, 인도네시아, 방글라데시, 호주)에 대해서는 복잡하다고 느끼는 비중이 높게 나타남

- 한편, 상대적으로 규정이 단순하다고 인식되는 지역에는 모리셔스(100%), 마카오(70%), 홍콩(53%), 싱가포르(46%), 브루나이(43%), 라오스(40%) 등이 존재함
  - 일례로 해당 자료에 따르면, 홍콩의 경우 2021년 기준 조세 규정에서 세 가지 주요 세금(이윤세, 급여세, 재산세) 외에는 판매세, 소비세, 부가가치세(VAT)를 부과하지 않으며 원천징수세가 제한됨
  - 또한, 회사는 분기별·반기별 중간 시점에 보고서를 제출할 필요가 없고 연간 세금 보고서만 제출하는 형태로 운영되어 상대적으로 조세 규정의 보고 요건이 단순한 것으로 나타남
- 우리나라의 경우 단순하다고 인식하는 응답자는 전체의 12%로 낮았으나, 조금 복잡하다고 인식하고 있는 응답자가 전체의 약 49%로 조사된 아시아 태평양 관할권 중에서는 중간 수준에 해당하는 것으로 나타남
- 세금의 준수 및 보고 요건이 효율적으로 갖춰져 있는 국가의 경우, 사업자가 부담하는 세금에 관한 행정 비용(시간, 예산)을 줄일 수 있도록 도움을 주며 이는 사업자의 자발적인 세금 납세를 촉진하는 데 도움을 줄 수 있다는 점에서 긍정적으로 이해됨

❍ 다음으로 아시아 태평양 지역 관할권별 조세제도의 일관성을 조사한 결과에서는 5개 지역(인도, 인도네시아, 베트남, 방글라데시, 필리핀제도)을 제외한 19개 관할권역에서 응답자의 과반수가 '일관됨' 또는 '매우 일관됨'으로 응답하여 조세제도가 대체로 일관성 있게 운영되는 것으로 나타남

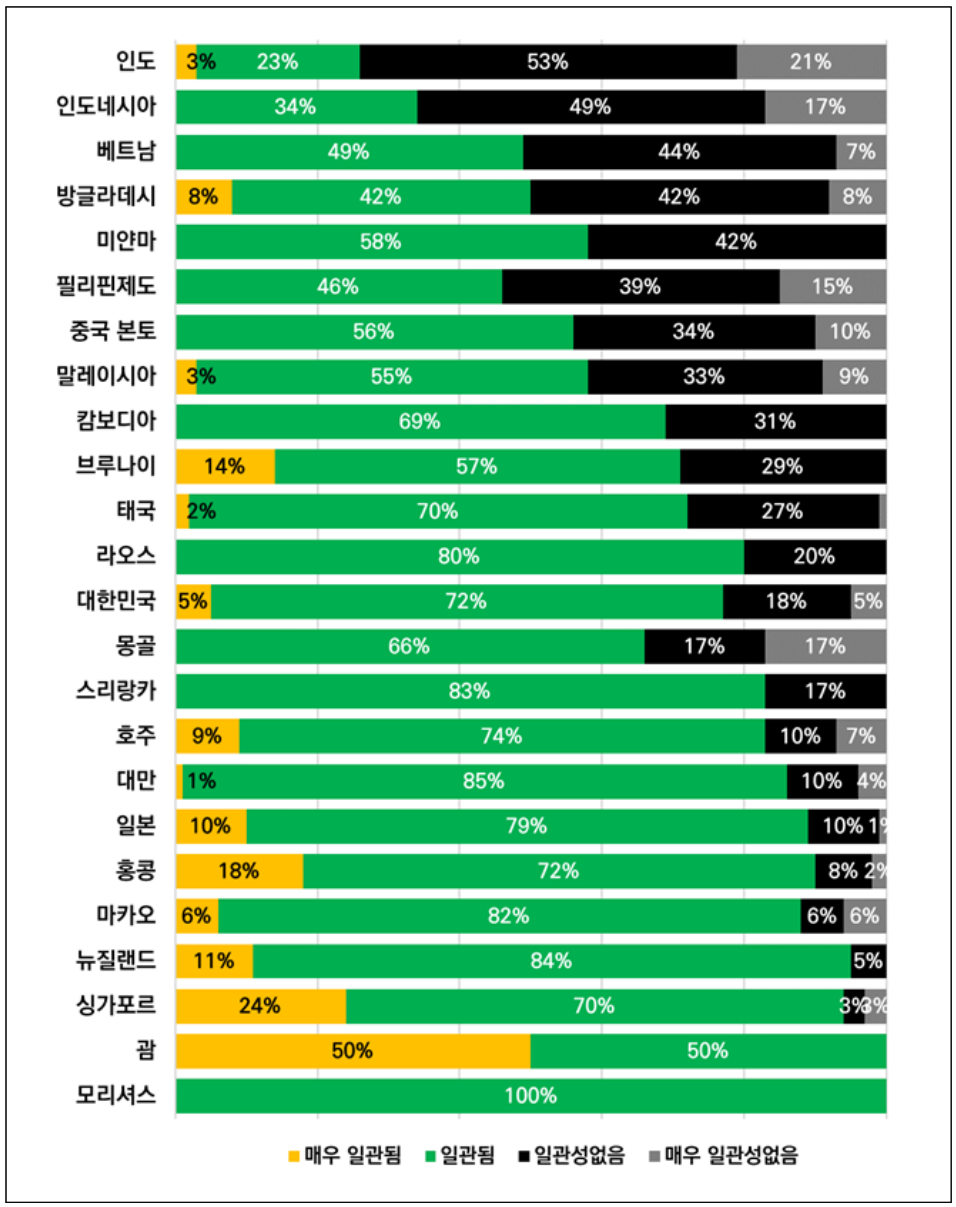
- 자료에 따르면 베트남의 경우 상대적으로 일관성이 없는 지역으로 분류되었는데, 이는 지자체마다 지방세 부서가 존재하고 이들이 세법을 해석하는 데 있어서 다른 기준으로 적용할 가능성이 있기 때문으로 분석됨

| 그림 3-16 | 관할권별 조세 규정의 준수 및 보고 요건의 복잡성 설문결과(N=407)



출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

| 그림 3-17 | 아시아 태평양 지역 관할권별 조세제도의 일관성 설문결과(N=407)



출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

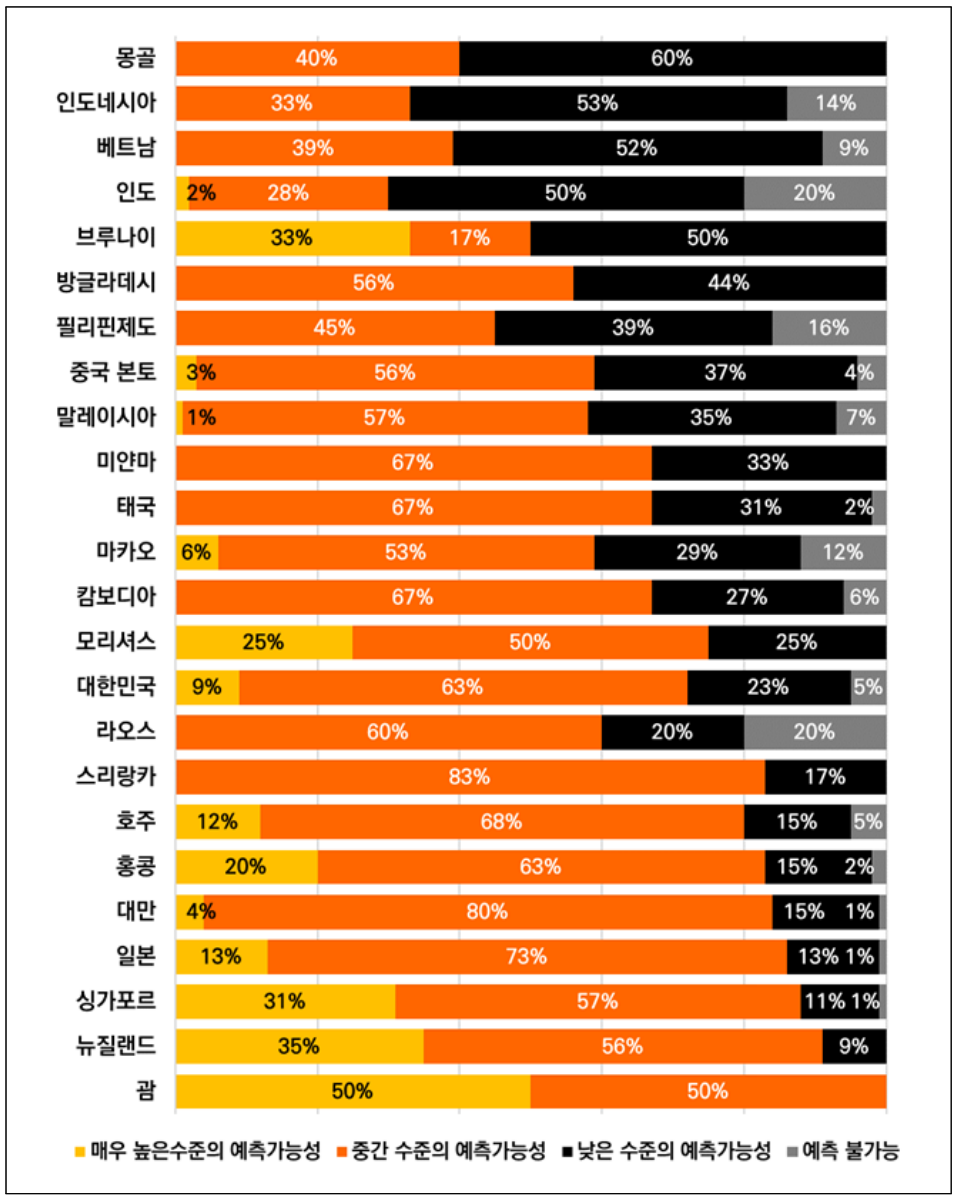
- 우리나라의 경우 싱가포르나 홍콩, 일본, 호주 등에 비해서는 부정적으로 인식하는 응답자의 비율이 높았으나, 그래도 비교적 일관성 있게 조세제도를 운영하고 있는 것으로 평가됨

❍ 아시아 태평양 지역 관할권별 조세 환경의 예측가능성을 조사한 결과에서는 대부분 조세 환경이 매우 높은 수준 또는 중간 수준으로 예측가능하다고 인식하는 것으로 나타남

- 전체 24개 관할권 중에서는 괌의 조세 환경 예측가능성이 가장 높게 평가되는 것으로 나타났고, 이어 뉴질랜드(91%), 싱가포르(88%), 일본(86%), 대만(84%), 스리랑카(83%) 순으로 나타남
  - 보고서에 따르면 이러한 관할권에서는 세법의 변경 사항이나 불명확한 문제에 대하여 시민 또는 이해관계자와 협의하여 납세자에게 납세에 대한 충분한 정보를 전달하는 특징을 가진다고 설명함
  - 가령 싱가포르 세무 당국은 어떠한 방식을 최종적으로 결정하기 이전에 일반적으로 불확실한 조세 규정에 대하여 여러 이해관계자와 협의하도록 하며, 이 과정에서 이해관계자가 우려하는 사항에 대하여 상호 이해 수준을 높임
  - 또한, 싱가포르에는 납세자가 특정 거래 시 예상되는 처리결과에 대하여 싱가포르 세무 당국으로부터 정확하게 확인할 수 있는 사전 판결 시스템을 운영하여 조세의 확실성을 높이고 있음
- 우리나라의 경우 72%로 전체에서 10번째로 조세 환경의 예측가능성이 높은 지역으로 평가되었으나, 높은 수준의 예측 가능성으로 응답한 사람의 비율은 9%로 높지 않았음

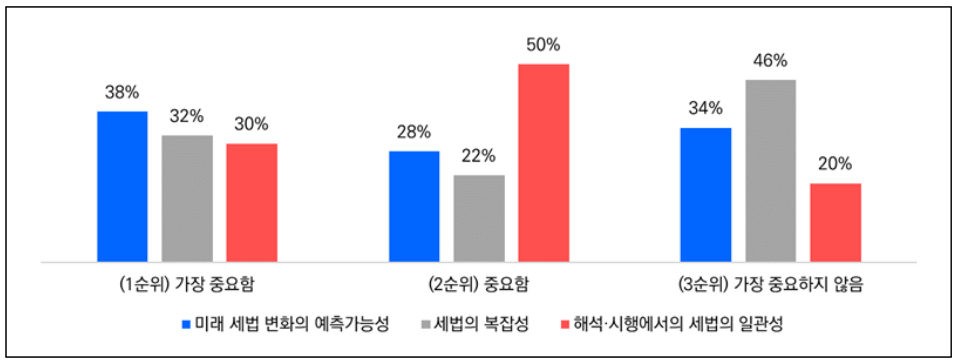
❍ 한편, 2021년 아시아 태평양 지역의 407명의 경영진에게 조세제도 관련 항목별 중요도를 조사한 결과 '미래 세법 변화의 예측가능성'을 가장 중요한 요인으로 인식하는 것으로 나타났고, 이어서 '해석·시행에서의 세법의 일관성', '세법의 복잡성' 순으로 중요도가 높게 나타남

| 그림 3-18 | 아시아 태평양 지역 관할권별 조세 환경의 예측가능성 설문결과(N=407)



출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

| 그림 3-19 | 조세제도 관련 항목별 중요도 설문조사 결과(N=407)



출처: AMCHAM(2024), 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

❍ 종합적으로 기업에 있어서는 조세제도의 예측 가능성이 높고, 세법의 해석·시행의 일관성이 높은 지역이 사업 운영의 안정성 측면에서 좋은 사업대상지가 되는 것임을 알 수 있음

❍ 현재 우리나라에서는 전 세계 여러 국가와 조세조약(Tax Treaty)을 체결하고, 사전가격합의(Advance Pricing Agreement, APA) 제도 등을 운영함으로써 세법 해석의 일관성을 보장하고 예측 가능한 조세 환경을 제공할 수 있도록 지원하고 있음

- 또한, 정부에서는 법률 자문 및 세무 상담을 통해 외국 투자자가 한국의 세법을 이해하고 준수할 수 있도록 하는 제도를 운영함

❍ 다만, 싱가포르, 홍콩 등 주요 허브도시에 비해서는 조세제도 및 보고 요건 등이 복잡하고, 일관성과 예측가능성이 낮게 평가되고 있다는 점을 고려하여 '부산 글로벌 허브도시' 조성에서는 조세제도 운영·지원과 관련한 부분을 개선하는 것이 필요하다고 판단됨

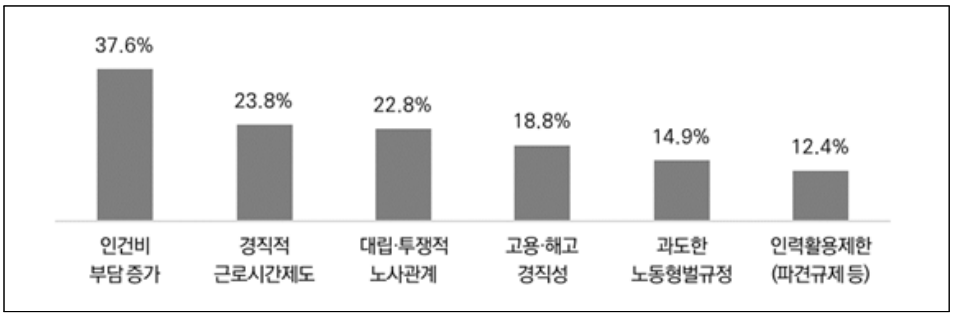
- 가령 기본적인 원칙을 중심으로 세목을 단순화하거나 세무조사에 대한 절차·기준을 명확히 하는 등 조세 환경의 예측가능성을 높이기 위한 노력이 필요할 것으로 판단됨

□ 대한상공회의소(2023), 외국인투자기업의 국내 노동환경 인식 조사

❍ 대한상공회의소와 주한외국상공회의소 등은 2023년 외국인투자기업 202개사를 대상으로 한국의 노동환경에 대한 인식 조사를 시행함
- 2023년 5월 15일부터 6월 2일까지 전화·인터넷을 통해 설문조사 수행

❍ 조사 결과 한국에서의 기업 운영 시 부담되는 노동 부문의 문제로는 '인건비 부담 증가(37.6%)'가 가장 큰 것으로 나타나 최저임금·임금 상승 등에 따른 경제적 부담을 크게 느끼는 것으로 나타남
- 이어 다른 요인으로는 경직적 근로시간제도 23.8%, 대립·투쟁적 노사관계 22.8%, 고용·해고 경직성 18.8%, 과도한 노동형벌규정 14.9% , 인력활용 제한 12.4% 순으로 나타남

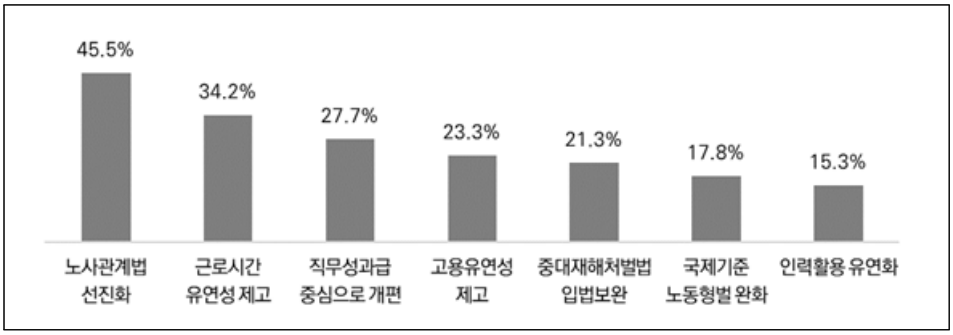
| 그림 3-20 | 외국인투자기업의 한국 투자 요인(N=202, 복수응답)



출처: 대한상공회의소(2023), 외투기업의 국내 노동환경 인식 조사

❍ 외국인투자기업이 시급하게 생각하는 한국의 노동 분야 개혁 과제로는 합리적 노사관계 구축을 위한 '노사관계법 선진화'가 45.5%로 가장 높았음
- 또한, 근로시간 유연성 제고(34.2%)나 고용유연성 제고(23.3%), 인력활용 유연화(15.3%)와 같이 노동환경의 유연성에 대한 개선요구도 높았음
- 보고서에서는 외국인투자기업들이 정부의 노동개혁과 노사 법치주의 등에 대하여 긍정적으로 생각하며, 불법적·부당한 노동 관행과 대립·투쟁적 노사관계가 개선된다면 투자 매력도가 더욱 높아질 것이라고 분석함

| 그림 3-21 | 외국인투자기업이 원하는 노동개혁 과제(N=202, 복수응답)



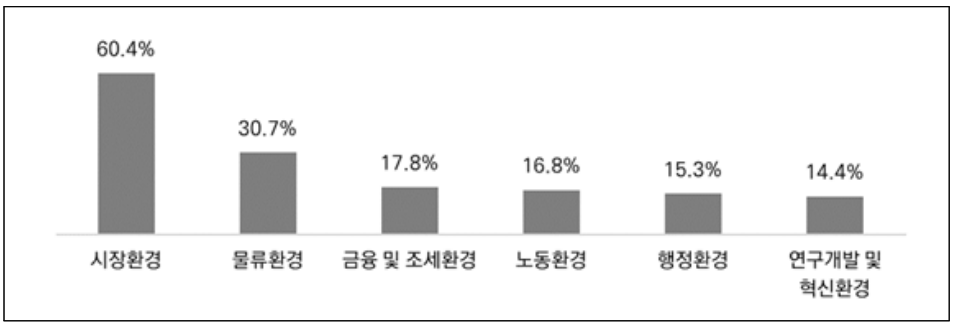
출처: 대한상공회의소(2023), 외투기업의 국내 노동환경 인식 조사

❍ 그럼에도 불구하고 외국인투자기업은 한국 투자에 대하여 전반적으로 만족하고 있는 것('매우 만족한다'가 15.8%, '만족한다'가 79.2%)으로 나타났으며, 향후 투자 규모를 확대할 생각도 있는 것(16.3%)으로 나타남

❍ 한국에 투자하게 된 요인으로는 시장환경이 60.4%로 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 나타났으며, 이어서 물류환경이 높은 비율을 차지함

- 한국의 경우 내수 및 인접 수출시장으로의 진출 등 경제적 여건이 긍정적으로 평가되고 있는 것을 알 수 있음

| 그림 3-22 | 외국인투자기업의 한국 투자 요인(N=202, 복수응답)



출처: 대한상공회의소(2023), 외투기업의 국내 노동환경 인식 조사

3. 국내·외 정책·제도 및 환경 비교

□ 주요국의 소득세 및 자본 이득 과세제도

❍ 아시아·태평양 지역의 주요 국가(또는 도시)별 소득세 및 자본이득 세율을 살펴보면, 대체로 개인사업자가 법인에 비해 부담하는 최고세율이 높음

- 소득세(Income Tax)는 개인 또는 기업의 소득에 대하여 부과하는 조세로 거의 모든 나라에서 가장 일반적으로 징수하는 국세에 해당함
- 자본이득세(Capital-Gains Tax)는 개인 또는 기업이 투자자산을 매각할 때 발생한 자산 가격 상승분에 대하여 부과되는 세금임[16)]
- 홍콩은 아래 조사한 9개국 가운데 유일하게 법인의 소득세가 개인의 소득세보다 높은 것으로 나타남

❍ 조사한 주요 국가 중에서는 우리나라가 개인에 부여하는 소득세의 최고세율이 49.5%로 가장 높으며, 법인에 부여하는 소득세의 최고세율도 호주와 뉴질랜드를 제외하면 상대적으로 높은 것으로 나타남

- 앞선 조사에서 아시아 지역본부 거점국으로써 선호도가 높은 홍콩과 싱가포르와의 경우 법인 소득세가 16.5~17% 수준으로 조사되었으며, 개인의 소득세도 15%와 22%로 상대적으로 낮은 것으로 나타남
  - 싱가포르의 법인소득세는 사업소득구간에 상관없이 17%로 동일함
- 또한, 법인과 개인에 부여되는 자본이득세는 별도로 없는 것으로 나타남
  - 싱가포르의 경우 이익이 자본인지, 수익인지에 따라 평가하여 경우에 따라 세금이 부여될 수 있으나 일반적으로는 없음

❍ 한편, 우리나라 소득세법에서는 개인의 자본 이득에 대하여 양도소득이라는 명칭하에서 종합소득과는 별도로 분류하여 과세하고 있음

- 법인에는 22%의 최고세율을 적용하고 있으나 개인의 자본 이득에 대해서는 자산의 유형과 보유기간 등에 따라서 다르게 적용함

16) 자본이득세는 상속세와 관련성이 있는데 상속 시점에 세금을 내는 상속세와 달리 자본이득세는 추후 자산을 매각할 시점에 이익이 발생할 경우 세금을 물리는 방식임

| 표 3-28 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 소득세 및 자본이득 세율 비교(2021년)

국가	법인		개인	
	소득세	자본이득세	소득세	자본이득세
호주	30%	30%	45%	45%
중국	25%	별도	45%	별도
홍콩	16.5%	-	15%	-
일본	23.2%	23.2%	45%	45%
모리셔스	15%	-	15%	-
뉴질랜드	28%	-	39%	-
싱가포르	17%	-	22%	-
대만	20%	20%	40%	40%
한국	27.3%	22%	49.5%	기준별로 다양

주1) 세율 기준은 법정 최고 세율을 기준으로 함
주2) 중국 법인의 자산 양도로 인한 손익은 기타 영업 소득과 결합되어 해당 기업 소득세율에 과세됨
주3) 뉴질랜드는 일반 자본 이득세가 없으며, 특정 자본 이득은 특정 규정에 따라 과세됨
주4) 싱가포르는 이익이 자본인지, 수익인지에 따라 다르지만 일반적으로 자본 이득에 대한 과세가 없음
주5) 한국은 자본 이득이나 손실이 일반 과세 소득세에 반영되며, 비거주자가 주식 양도로 얻는 자본 이득에 대해서는 수령한 판매 수익의 11% 또는 실현된 이익의 22% 중 적은 금액을 과세함. 개인의 양도소득세는 자산 유형, 보유기간 등에 따라서 세율이 다르게 적용됨
주6) 한국의 법인세는 과세표준에 따라 다르나 2023년 이후부터는 최대 24%를 적용하는 것으로 조정됨
출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

□ 주요국의 원천징수 과세제도

❍ 아시아·태평양 지역 주요 국가의 원천징수 세율을 살펴보면, 국가별로 많은 차이가 있는 것을 알 수 있음

❍ 먼저, 배당소득의 경우 일반적으로 법인으로부터 받는 이익이나 잉여금의 배당 또는 배당금, 배당으로 간주 또는 처분되는 소득 등을 의미하는 것으로서 외국기업으로부터 조세 환경을 긍정적으로 평가받고 있는 홍콩, 모리셔스, 싱가포르 등은 배당소득에 대한 세금이 없는 것으로 조사됨

- 우리나라의 경우 20%를 부여하고 있으며, 이는 일본(15%~20%), 대만(21%)과 유사한 수준으로 파악됨
- 중국 본토는 상대적으로 낮은 10%를 배당소득 세율로 정하고 있으며, 호주와 뉴질랜드는 유형에 따라서 최대 30%까지도 세율을 적용함

❍ 이자소득에 대한 세율은 국가별·대상별로 차등 적용되고 있으며, 홍콩에서는 외국법인 및 비거주자에게 지급되는 이자소득도 원천징수의 대상에서 면제하고 있음

- 싱가포르는 이자소득에 대하여 외국 법인에게 지급하는 경우 15%의 세율을 징수하지만, 싱가포르 내국법인 및 거주자에게 지급되는 이자소득은 원천징수의 대상이 아님(삼일회계법인, 2023)
  • 외국법인의 싱가포르 지점에 지급하는 경우에도 원천징수 면제임
- 우리나라는 거주자 또는 내국법인에게 지급하는 일반 이자소득에 대해서는 14%의 세율을 적용하지만, 비거주자·외국법인에게 지급하는 경우 일반 이자소득의 20%, 채권은 14%를 적용함
- 일본과 대만에서는 외국 법인에 지불하는 이자소득에 대하여 세율을 20%로 적용하고 있음
  • 일본은 조세조약 규정에 따라 정한 원천소득세율의 경감·면제 대상이 아닌 경우 부흥특별소득세(2.1%)를 가산하여 총 20.42%를 적용함

| 표 3-29 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 원천징수 세율 비교(2021년)

국가	배당소득	이자소득	로열티	참고
호주	0%/30%	10%	30%	
중국	10%	10%	10%	
홍콩	0%	0%	4.95%/16.5%	
일본	15%/20%	15%/20%	20%	2.1% 부가세 별도
모리셔스	0%	0%/15%	0%/15%	
뉴질랜드	0%/15%/30%	0%/15%	15%	특정 이자는 2% 부과금 발생 가능
싱가포르	0%	0%/15%	0%/10%	
대만	21%	15%/20%	20%	
한국	20%	14%(채권)/20%	20%	

출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

□ 주요국의 기타 세금

❍ 아시아·태평양 지역 주요 국가의 기타 세금 현황을 살펴보면 다음과 같음

❍ 먼저, 부가가치세의 경우 국가별로 차이가 있으며 우리나라는 1977년 도입한 이후 계속 10%를 유지하고 있음

- 싱가포르의 경우 2021년 기준 7%를 적용하였으나, 2024년부터는 9%로 변경하여 적용하고 있는 것으로 조사됨
- 호주와 일본도 우리나라와 동일한 세율을 산정하고 있으며, 모리셔스, 뉴질랜드는 15%로 다른 국가들에 비해 높은 세율을 적용하고 있음
- 홍콩에서는 부가가치세가 없는 도시로 조사됨

❍ 사회보장세의 경우 국가가 사회보험제도를 운영하기 위하여 사회구성원으로부터 사회보험료를 각출하는 것으로서, 공적연금이나 건강보험, 연금 보험, 요양보험, 고용보험, 산재보험, 실업 보험 등을 의미함

- 우리나라와 중국은 유사한 구조를 가지며, 우리나라는 고용주의 경우 사회보장기여금을 납부하고 개인에게도 월 급여액에 따라 4대 보험(국민연금, 국민건강보험, 고용보험, 산업재해보상보험)에 대한 보험료를 부과함
- 호주는 고용주가 주에서 요구하는 바에 따라 직원을 대신하여 급여액의 9.5%를 퇴직연금 또는 저축계좌에 기부하도록 하고 있으며, 개인은 과세소득에 대하여 2%의 메디케어 추가세를 지불함
- 홍콩에서는 고용주가 직원의 월 소득의 5%를 의무적립기금(MPF)에 대한 기여금으로 공제하고, 추가로 5%를 기여금으로 납부하도록 함
- 싱가포르에서도 홍콩과 유사한 형태로 중앙공제기금(CPF)에 대한 기여금으로 고용주는 최대 17%, 직원은 최대 20%를 납부하도록 함
- 대만의 경우에는 노동보험과 국민건강보험의 두가지 사회보장제도를 운영하고 있으며, 각각에 대한 보험료는 정부가 결정하여 고용주, 직원, 정부가 부담하고 있음
  - 또한, 직원이 50명 이상인 모든 회사들이 직원의 복지를 위한 기금을 마련하도록 하고 있음

❍ 부동산세는 국가별로 법에 따라 별도의 기준을 갖고 있으며, 인지세도 거래 유형에 따라 요금이 차등 적용되고 있음

- 인지세의 경우 우리나라는 정액세(일정하게 규정된 세액)로서 과제표준은 별도로 없으나, 싱가포르나 홍콩은 부동산의 구입가격(또는 판매가격)·시장가치, 연간 임차료 등에 따라 과세표준을 정해서 적용함

| 표 3-30 | 아시아·태평양 지역 주요 국가별 기타 세금 비교(2021년)

국가	부가가치세	사회보장세(월급여액 기준)	부동산세	인지세
호주	GST 10%	(고용주) 9.5% 퇴직연금/저축 (개인) 2% 메디케어 부과금	~2.75%	~5.95%
중국	VAT 6%~13%	(고용주·직원) 기본연금보험, 의료보험, 상해보험 등 기여	1.2%+(10~30% 감면수당) / 임대소득12%	0.005~0.1%
홍콩	-	(고용주) 5% 의무적립기여금 공제 + 5% 고용주 기여금 지불	15%	0.2%~20%
일본	VAT 10%	여러 가지 요소로 구성 (고용주) 16.242% 최대 (직원) 15.28% 최대	고정자산부담금 1.4% + 도시계획세금 0.3%	JPY 200~600,000
모리셔스	VAT 15%	(고용주) 10%, (개인) 4%	-	-
뉴질랜드	GST 15%	(고용주) 급여세 납부 * 퇴직연금에 납부 가능	지역별로 다양	-
싱가포르	GST 7% (현재 9%)	(고용주) 중앙공제기금 17% (직원) 중앙공제기금 20%	재산마다 다양	주식 0.2% 부동산 4%
대만	VAT 5%	직원 50명 이상인 회사는 직원의 복지기금 마련 필수 (고용주·직원) 국민건강보험, 노동보험 납부	1%~5.5% 토지가치세(LVT)에 대한 특별세율 20~40% 또는 토지가치증가분 특별우대세율	거래마다 다양
한국	VAT 10%	(고용주) 사회보장기여금 납부 (직원) 국민연금, 건강보험, 산재보험, 고용보험 납부	주택 수, 소유 기간에 따라 0.1~6%	계약 관련 10%~50% (금액은 적음)

주1) 싱가포르는 부가가치세를 2024년 1월 1일부터 9%로 변경함
출처: Deloitte(2021), 2021 Asia Pacific Tax Complexity Survey

제4절 소결 및 시사점

□ 외국인 투자유치를 위한 특구 제도 및 부산광역시의 지역 여건

❍ 우리나라에서는 기업활동의 제약요인을 극복하고 투자를 유도함으로써 지역의 특화 발전을 뒷받침하기 위해 다양한 특구제도를 운영하고 있음

❍ 외국인 투자 활성화를 위한 특구 제도는 주로 산업통상자원부에서 도입·운영 중이며, 대표적으로 외국인 투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역 등이 있음
- 각 특구는 공통적으로 외국인 투자 기업에 법인세, 지방세, 관세 등에 대한 세금 감면과 임대료 감면 등의 입지지원 혜택을 제공함

| 표 3-31 | 외국인 투자 입지 지정현황

주요제도		지정지역	현황
외국인 투자지역 (FIZ)	단지형	• 천안, 대불, 사천, 오창, 구미, 장안1, 인주, 당동, 지사, 장안2, 달성, 오성, 천안5, 월전, 문막, 진천산수, 송산2, 국가식품(익산), 충주, 구미(부품), 포항(부품), 익산(부품), 창원(부품), 미음(부품), 송산2-1, 광양세풍, 대전국제, 음성성본, 송산2-2, 아산탕정	30
	개별형	• 제조업(67개사), 물류업(2개사), 관광업(7개사), R&D (1개사)	76
	서비스형	• 서울(3)	3
자유무역지역 (FTZ)	산업단지형	• 울산, 동해, 군산, 김제, 대불, 율촌, 마산	7
	항만·공항형	• 부산항, 포항항, 평택·당진항, 광양항, 인천항, 인천국제공항	6
경제자유구역(FEZ)		• 인천, 경기, 동해안, 충북, 광주, 광양만, 대구·경북, 울산, 부산진해	9
경기도 외국인기업 전용 임대지구		• 현곡, 포승, 추팔, 어연한산	4

출처: Invest Korea

❍ 부산광역시에도 외국인 투자 유치를 위한 지역들이 강서구 부산진해경제자유구역과 동구·중구의 부산항을 중심으로 지정되어 있으며, 최근에는 남구 문현동을 중심으로 블록체인 기반의 규제자유특구, 금융기회발전특구 등이 지정되어 지역의 혁신 산업 성장을 도모하고 있음

□ 부산광역시의 성공적 글로벌 허브도시 조성을 위한 시사점

❍ 부산광역시 의원들이 발의한 「부산 글로벌 허브도시 조성에 관한 특별법(안)」은 내용적으로 보면 제주특별자치도의 국제자유도시 조성과 유사함

❍ 또한 부산광역시의 글로벌 허브도시 조성은 싱가포르나 홍콩 등을 발전모델로 삼아 국제적 수준의 도시 육성을 목표로 하므로, 다국적 기업들이 비즈니스 대상지로서 한국을 어떻게 생각하고 있는지에 대하여 파악하는 것이 필요함

❍ 이에 본 연구에서는 제주특별자치도의 국제자유도시 조성 과정과 우리나라 경영환경에 대한 글로벌 기업의 인식조사 결과를 살펴보았으며, 이를 토대로 부산광역시의 성공적인 글로벌 허브도시 조성을 위한 시사점으로 다음과 같은 사항을 도출함

❍ 먼저 제주특별자치도 국제자유도시의 경우 중국에 대한 높은 의존도가 성장을 제약하는 요인으로 작용한 것으로 분석되어, 부산광역시에서는 국외 투자유치 경로를 다각화하는 전략을 지향하는 것이 필요함

❍ 또한 관광·서비스 중심의 발전 전략에 머무르지 않고, 부산광역시가 특화산업으로 추진하고자 하는 금융·제조·물류 등 고부가가치가 높은 산업에 투자될 수 있는 산업구조를 구축하는 것이 중요할 것으로 판단됨

❍ AMCHAM(2024)의 '2024 국내 경영환경 설문조사' 결과, 우리나라의 비즈니스 환경에 대한 인식은 보통 수준으로 나타났으며, 가장 큰 어려움으로 예측이 어려운 규제환경과 경기둔화 등을 지적함

❍ 한편 개혁이 시급한 분야로는 노동정책과 한국 고유의 정책, CEO 리스크 및 조세정책이 높은 순위로 나타났는데, 특히 고용부문의 경직성과 중대재해처벌법 등에 따른 CEO의 형사 책임 리스크에 대한 부담이 큰 것으로 나타남

❍ 아시아 거점으로서 우리나라가 1순위로 선호되지는 않는 것으로 나타났는데, 안보 상황이나 규제 환경 변화에 따른 불안정성보다도 영어소통의 어려움과 높은 인건비 등이 더 중요하게 고려되는 요인으로 조사됨

❍ 영어가 공용어인 싱가포르나 홍콩 등에 비해 한국은 영어를 사용하는 데 상대적으로 미숙하여 외국기업이 비즈니스 활동을 수행하는 데 어려움이 있으며, 한국의 법률체계와 조세제도도 다국적 기업이 국제 비즈니스 활동을 수행하기에는 복잡한 절차가 수반되어 제약요인으로 작용하고 있음(김영재 외, 2010),

❍ 언어적인 부분은 글로벌 허브도시로서의 중요한 요소이므로, 글로벌 기업이 사업수행 및 법적 절차 이행과정 등에 어려움이 발생하지 않도록 플랫폼 등을 활용한 제도적 지원 체계를 마련해 갈 필요가 있을 것으로 판단됨

❍ 또한 고부가가치 산업으로의 투자 지원제도를 강화하고, 타 도시에 비해 상대적으로 경쟁력을 가진 치안 및 안보, 의료인프라, 교육환경 등의 거주안정성에 대한 경쟁력을 토대로 입지 여건을 강조할 필요가 있음

❍ 장기적으로는 중앙정부와의 협의와 소통을 통해 기업활동의 제약요인을 완화해 가는 노력과, 지속적·체계적으로 산업 육성 및 글로벌 비즈니스 환경이 조성될 수 있도록 조직과 시스템을 갖춰가는 것이 중요함

  - 가령 금융 분야의 경우 부산의 경제규모나 금융기관 현황 등을 고려할 때 대규모의 금융수요를 감당하기에는 어려움이 있고 시장도 형성되어 있지 않으므로, 장기적인 계획하에서 추진하는 것이 필요하며 지자체뿐만 아니라 공공·민간의 참여가 필수적일 것으로 판단됨

제 4 장
국외 글로벌 허브도시 사례분석

제1절 사례분석 개요

제2절 국외 글로벌 허브도시 사례분석

제3절 소결 및 시사점

04 국외 글로벌 허브도시 사례분석

제1절 사례분석 개요

□ 사례분석의 목적 및 방향

○ 본 장에서는 국제적 허브도시로서 기능하고 있다고 평가받는 3개 해외도시(싱가포르, 두바이, 홍콩)를 대상으로 사례분석을 수행하여 각각의 도시가 어떤 특성에 의해 국제적 수준의 도시경쟁력을 갖추게 되었는지에 대하여 조사함

○ 이는 각 도시가 어떻게 물류, 금융, 관광 등의 분야에서 중심지로서 역할을 하게 되었는지 이해하고, 시사점을 도출하는 데 목적이 있음

□ 사례분석의 방법

○ 사례분석은 각 지역을 대상으로 기본현황, 경제·산업 분야 인프라·정책 등을 전반적으로 검토하고, 부산광역시가 벤치마킹해야 할 주요 요소로서 지리적·물리적 요인, 제도적 요인(규제·특례·재정지원 등) 등을 제시하는 방식으로 진행함

- 기본현황은 지리적 위치, 인구, 기후 조건, 정주환경 등을 포함함
- 경제·산업 현황은 물류·금융·관광 등 도시별 대표적인 산업분야에 대한 기반 시설과 정책 등을 포함함
  - 정책은 각 도시가 글로벌 허브로 성장하도록 유도한 주요 정책들, 경제 및 산업발전 전략, 규제 및 인센티브 제도 등을 살펴봄

○ 분석된 내용을 종합하여 각 도시의 성공 요인 및 시사점을 정리함

제2절 국외 글로벌 허브도시 사례분석

1. 싱가포르(Singapore)

1) 기본현황

□ 일반사항

○ 싱가포르는 동남아시아의 말레이반도 남쪽에 위치한 면적 733.2㎢(서울의 약 1.2배, 부산의 약 0.9배)에 해당하는 섬나라로 2023년 6월 기준 약 592만 명이 거주하고 있는 도시국가임

- 전체 인구의 약 61%가 시민권자, 약 9.1%가 영주권자이며, 그 외 약 29.9%에 해당하는 177만 명이 외국인으로 구성된 대표적인 다인종·다문화·다종교 사회에 해당함(NPTD, 2023)[17]
- 민족으로는 중국계가 75.6%로 가장 많고 말레이계 15.1%, 인도계7.6% 등이며, 종교는 불교(31%), 기독교(19%), 이슬람(16%), 도교(9%), 힌두교(5%) 순으로 나타남(외교부 홈페이지)

| 표 4-1 | 싱가포르 기본현황(2023년 기준)

구분	내용	구분	내용
총인구	592만 명	거주인구	415만 명
면적	733.2㎢	통화단위	싱가포르 달러(SGD)
1인당 GDP	USD 84,734	종교	불교(31%), 기독교(19%), 이슬람(16%), 도교(9%), 힌두교(5%) 등
언어	영어, 중국어, 말레이어, 타밀어		

자료: 삼일회계법인(2023). 알기 쉬운 싱가포르·홍콩 세법 및 컴플라이언스 2023.;
https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/population

17) 싱가포르 내 한국인은 2023년 기준 21,203명으로 조사됨(재외동포청, 외교부)

❍ 싱가포르는 국어인 말레이어 외에도 영어, 중국어, 타밀어가 공용어로 등록되어 있으며, 싱가포르의 모든 공문서는 기본적으로 영어로 작성됨

❍ 2023년 기준 싱가포르의 GDP(Gross Domestic Product, 국내총생산)는 5,014억 달러이며, 1인당 GDP는 8만 4,734달러로 추정됨(IMF 세계경제전망 보고서, 2023)[18)]

❍ 유엔 경제사회국(UNDESA)의 자료에 따르면 싱가포르는 세계에서 3번째로 인구 밀도가 높은 나라에 해당함

- 2023년 기준 모나코(26,145.3명/㎢), 마카오(22,309.7명/㎢)에 이어 싱가포르의 인구밀도는 약 8,476명/㎢로 3번째로 높으며, 이어 홍콩이 6,772.3명/㎢로 4위로 나타남

□ 기후 및 환경

❍ 적도 근처에 위치한 싱가포르의 기후는 열대 기후로 분류되며 연중 고온 다습한 기후를 가지고 있고, 태풍 같은 열대 폭풍의 직접적인 영향을 받지 않음(KOTRA 홈페이지)

- 자료에 따르면 최저 기온은 평균적으로 23°C이며 연평균 최고 기온은 32°C, 연평균 강수량은 약 2343.1mm 로 나타남

❍ 한편, 싱가포르 정부는 제한된 토지를 보유한 도시국가로서 도시 환경을 유지하기 위하여 스마트시티 이니셔티브(Smart City Initiative)를 추진

- 특히, 국가 설립 초기부터 전 국토를 공원·정원화하는 '가든 시티(Garden city)' 슬로건을 제시하고 녹지 정책을 펼쳐옴
  - 녹지공간에는 공원, 자연 보호 구역, 정원, 길가 녹지, 기타 자연 지역이 포함되며, 1997년에는 녹지의 비율을 46.5%까지 높이는 데 성공함(옥승철, 2020)
  - 싱가포르의 대표적인 녹지 정책으로는 파크 커넥터(Park Connector

18) 2023년 기준 우리나라의 GDP는 1조 7,128억 달러, 1인당 GDP는 4만 1,505달러로 추정

Network), 스카이라이즈 그리너리(Skyrise greenery) 등이 있으며, 이를 통해 싱가포르 식물원, 가든스 바이 더 베이, 이스트 코스트 공원 등이 조성되어 관광지로서의 역할도 수행하고 있음

- 또한, 싱가포르 정부는 폐기물 관리, 오염 감소, 물 보존, 에너지 효율성 증진을 위해 엄격한 규정과 계획을 시행해 오는 등 청결한 환경 유지와 지속가능성을 강조하고 있음

□ 안전 및 보안

❍ 싱가포르는 전 세계적으로 가장 안전한 나라 중 하나로 꼽히는 곳으로서 글로벌 평화 지수(GPI) 및 안전한 도시 지수(Safe Cities Index) 등에서 꾸준히 상위를 차지함

- 경제평화연구소가 발표하는 세계평화지수는 폭력 범죄 수준, 범죄 인식, 경찰력 유무 등의 지표를 바탕으로 국가를 평가하는 지수로, 2023년 기준 싱가포르는 세계 6위, 아시아 1위를 차지함
- Economist Intelligence Unit(EIU) 안전한 도시 지수(Safe Cities Index)는 개인 안전, 디지털 보안, 건강 보안, 인프라 보안과 같은 요소를 기반으로 도시를 평가하며, 2021년 기준 싱가포르는 세계 3위, 아시아 1위를 차지함

❍ 거리에서의 위생을 엄격하게 단속하고 있으며, 최근 인공지능을 활용한 CCTV 설치를 확대하여 도시에서의 치안과 안전을 강화하고 있음

□ 주거시설

❍ 싱가포르의 주택시장은 크게 공공주택(정부가 제공하는 HDB, Housing Development Board)과 민간 주택으로 구분되며, 대부분의 싱가포르인(약 80%)은 HDB 아파트에 거주하고 있고 나머지는 민간 아파트, 콘도미니엄, 주택 등을 소유하거나 임대하고 있음

- 주택개발위원회(HDB)가 관리하는 싱가포르 공공주택은 현대적인 편의시설, 레크리에이션 시설, 커뮤니티 공간 등을 제공하여 주민들의 편리한 생활환경에 기여하고 있음

❍ 그러나 최근 싱가포르의 주택가격은 지속 상승하고 있는 추세이며, 코로나19 이후 건설 지연, 공급 부족, 수요 증가 등으로 인해 주택 가격이 급등 한 것으로 나타남

- 임대주택의 평균 월 임대료는 2,600~3,500 US달러로 지역적으로 임대료가 가장 비싼 도시에 속함

❍ 민간 아파트와 콘도의 가격은 지역에 따라 크게 다르지만, 중앙 비즈니스 지구와 같은 주요 위치에서는 매우 높은 가격대를 형성하고 있음

- 개인 주택 가격(중위값)은 '23년 6월 기준 120만 US달러로 아시아 태평양 지역에서 가장 높은 수준이며 홍콩보다도 높음
- URA 데이터에 따르면 팬데믹 기간 개인 주택 가격은 2020년 1분기부터 2023년 1분기까지 28%, 재판매 공공주택 가격은 32% 상승함

❍ 한편 싱가포르가 주거와 관련하여 추진하고 있는 정책 중 특별한 정책으로는 인종통합정책(Ethnic Integration Policy, EIP)과 고도화 프로그램(Upgrading Programs)이 있음

- 인종통합정책(EIP)은 1989년에 도입된 정책으로 공공주택 단지에 특정 인종 그룹이 지나치게 편중되어 사회 통합을 저해하지 않도록 구역당 일정 수준의 인종 쿼터를 두는 정책임
- 이를 통해 다양한 인종이 조화롭게 살아가는 환경을 조성하고자 함
- 고도화 프로그램(Upgrading Programs)은 싱가포르 정부가 HDB 주택의 가치를 유지하고 내구성을 높이기 위해 주기적으로 시행하는 업그레이드 프로그램으로 건물의 외관을 개선하거나 추가 시설을 제공하는 등의 내용으로 구성됨

❍ 즉, 싱가포르의 주택 제도는 정부의 강력한 개입과 다양한 지원 정책을 통해 높은 주택 소유율을 유지하며, 동시에 사회적 통합을 도모하는 데 중점을 두고 있는 것을 알 수 있음

2) 경제·산업 현황

□ 종합개요

○ 싱가포르는 시장의 자율성을 중요하게 생각하는 국가로서 지정학적 입지를 살려 물류·관광 산업을 육성했으며, 현재 금융허브로서 성장함

○ 싱가포르는 융합 경제정책을 통해 자국에 투자한 외국기업들한테는 시장경제의 자유를 부여하고 국가가 주도하는 경제정책은 국영기업들을 통해 추진하여 정책 효율성을 제고함

○ 주요 산업으로는 해운업, 제조업, 금융업, 관광업 등이 발달함

- 싱가포르는 제조업이 전체 GDP의 22%(2021년 기준)로 산업의 가장 많은 비중을 차지하며, 주로 반도체 산업이나 조선 기자재업 등이 발달함
  - 특히, 반도체 산업이 전체 경제규모의 7%를 차지함
  - 미국의 파운드리 업체인 글로벌파운드리의 공장 대부분의 싱가포르에 위치하고 있음
- 금융업도 대표적인 산업으로서 싱가포르 거래소는 인도네시아에 이어 동남아시아에서 두 번째로 규모가 크고, 자산관리와 자원거래에 특화됨
  - 증권거래소의 상장회사는 2023년 기준 632개로 줄어드는 추세이지만(SGX Group, 2024), 싱가포르는 2021년 전 세계 외국인 직접투자 총 유입규모의 6.3%를 차지하여 미국, 중국, 홍콩에 이어 세계 4대 투자 대상국에 속한 것으로 나타남(KOTRA 홈페이지)
- 다만, 해운·관광이 주요한 산업이다 보니 코로나19가 발생한 2020년에는 2분기 싱가포르 GDP가 1분기에 비해 41.2%나 감소하여 10여 년 만에 경기 침체(recession)에 돌입하였으며, 이는 싱가포르 산업구조의 취약점 중 하나라고 평가됨(뉴스1, 2020.07.14.)

○ 경제적으로 개방된 국가이지만 싱가포르는 타 국가에 비해 국영기업의 비율이 높은 곳으로서, 싱가포르의 양대 국부펀드인 싱가포르투자청(GIC Private Limited)과 테마섹(Temasek)이 싱가포르 산업인프라의 대부분을 지배하고 있음

- 테마섹은 싱가포르 재무부가 100% 소유하고 있는 공기업 지주회사 형태의 총자산 2880억 달러 세계 10위 국부펀드로 국가자산을 효율적으로 운용하기 위한 전문 투자기관임(조선비즈, 2024)
- 국영회사가 싱가포르 항공, 창이공항, 싱가포르항만공사, 텔레콤, 싱가포르 개발은행 등을 운영·관리하고 있음

□ 싱가포르의 경제성장 과정

❍ 싱가포르는 1800년대 영국의 식민지였으나, 1963년 독립하였으며 1965년부터는 말레이시아 연방에서 탈퇴하여 현재의 독립국가가 형성되었음

❍ 유럽 열강들의 동남아 진출에 상대적으로 늦었던 싱가포르는 영국의 토머스 스탬퍼드 래플스 경(Thomas Stamford Raffles: 1761~1826)에 의해 1819년 국제 무역항으로 개발됨

- 싱가포르가 위치한 말라카 해협은 유럽과 동아시아를 이어주는 해상루트의 최단거리에 위치하며, 지진, 태풍 등 자연재해의 발생이 거의 없음
- 이러한 지정학적·지형적 강점은 싱가포르가 글로벌 물류와 교통의 중심지로 성장하는 발판이 됨(주싱가프로 대한민국 대사관, 2012)

❍ 1959년 6월, 리콴유 초대 총리가 집권하면서 싱가포르 정부는 지정학적 장점을 최대한 살려 물류 중심지로 강력한 경제정책을 추진함

- 싱가포르는 독립 이후부터 무역도시의 입지를 살려 물류, 임가공, 선박정비, 선박급유 등을 기반으로 경제 허브로 성장하였고, 석유가공산업의 중심도시가 되었음

❍ 이후 2004년 8월 리셴룽이 정치를 이어받으며 기존 물류와 제조업 중심 경제에 금융, 관광업을 더하여 성장 정책을 추진함

- 해상 물류산업을 기반으로 제조업 분야인 조선업, 석유산업을 육성했고, 서비스업으로 금융업과 관광업을 연결하여 성장시킴

❍ 싱가포르는 아시아 무역허브로서의 지리적 이점에 더불어 중화 문화권에 영어를

공용어로 사용하는 문화적 이점, 경쟁 물류거점이었던 홍콩의 쇠퇴로 인해 더욱 동아시아 경제 허브로 성장하고 있음

- 싱가포르 경제개발청(Economic Development Board, EDB)에 따르면 2021년 기준, 글로벌 기업의 아시아 지역 본부의 46%가 싱가포르에 위치해 있으며 다양한 산업군에 걸쳐 많은 글로벌 기업들이 싱가포르에 진출해 있는 것으로 나타남(KOTRA, 2022.12.16.)

(1) 물류 분야

□ 싱가포르 물류업 성과, 세계 1위

❍ 월드뱅크(World Bank)는 '2023년 세계 경제의 물류 무역 보고서'에서 전 세계 139개국에 대한 물류 성과 지수(Logistics Performance Index, LPI)를 발표했으며, 싱가포르는 139개국 중에서 4.3점으로 독일을 제치고 1위를 차지함(KOTRA, 2023)

- LPI는 공급망 연결의 용이성, 물류 서비스 품질, 무역 및 운송 관련 인프라, 국경 통제 등을 가능하게 하는 구조적 요인을 중점으로 평가하는 지수임

| 표 4-2 | 월드뱅크(World Bank) 글로벌 LPI 순위

순위	2016년		2023년	
	국가명	점수	국가명	점수
1위	독일	4.23	**싱가포르**	4.3
2위	룩셈부르크	4.22	핀란드	4.2
3위	스웨덴	4.2	스위스, 덴마크, 독일, 네덜란드	4.1
4위	네덜란드	4.19	오스트리아, 스웨덴, 캐나다, 아랍에미리트, 벨기에, 홍콩	4
5위	**싱가포르**	4.14	대만, 스페인, 프랑스, 일본	3.9
6위	벨기에	4.11	미국, **한국**	3.8
20위	**한국**	3.72		

자료: KOTRA. 최근 싱가포르의 물류 시장 현황. 2023.06.01.

○ DHL, Schenker, Kuehne + Nagel 등 글로벌 물류산업 상위 25개 기업이 싱가포르를 통한 아세안 진출 및 지역 내 확장, 공급망 구축을 위해 싱가포르 내 지역 혹은 글로벌 본사를 두고 있음(KOTRA, 2023)
  - 글로벌 물류업체들이 싱가포르를 동남아 또는 아시아태평양 기지로 활용함으로써 싱가포르 물류산업 발전과 선순환 관계를 맺고 있음

□ 화물과 사람을 위한 복합물류허브, 창이국제공항

○ 싱가포르 창이국제공항(Changi International Airport)은 전 세계 100여 개국 380여 개 도시에 120여 개 항공사가 취항하는 글로벌 항공허브 공항으로, 현재 4개의 터미널을 운영 중임(김운수, 2023; KOTRA, 2023)
  - 창이국제공항은 운항시간의 제한없이 24시간 운영되며 싱가포르의 지리적 이점, 쾌적한 공항 환경, 개방적인 운영 등이 긍정적으로 평가되어 글로벌 항공 환승허브로 자리잡음
  - 2023년 국제선 좌석 수용능력 기준으로는 3,610만 명으로 세계 5위를 기록한 바 있으며(OAG Aviation), 공항 및 공항사 서비스 품질을 평가한 결과에서는 2023년 세계 1위를 기록하였음
    • 공항 및 공항사 서비스 품질평가는 영국의 항공서비스 전문 리서치 기관인 스카이트랙스(Skytrax)에서 매년 발표하며, 창이국제공항은 내부에 영화관·정원·호텔 등 280여 개의 편의시설을 제공하는 등 고객 만족을 위한 다양한 시설과 편의를 제공하고 있어 높은 점수를 받은 것으로 나타남(매일경제, 2023.3.30.)

○ 창이국제공항은 싱가포르와 90개 이상의 화물 도시를 연결해주는 네트워크를 형성하면서 아시아에서 가장 넓은 화물 네트워크를 보유함
  - 7개의 화물터미널로 구성된 항공화물센터를 통해 연간 185만 톤(2022년 기준)의 항공화물을 처리하는 것으로 나타남(안승현 외, 2023)
    • 미국 앵커리지, 벨기에 브뤼셀, 중국 하이커우 등 일부 공항 간에는 여객 수송 없이 화물 전용노선으로 운영함

- 창이국제공항 항공화물의 15~20%는 신선화물로 의약품, 수산물, 생화 등이 주요 품목이며, 최근 성장세를 보이는 항공화물은 (1) 의약품, (2) 신선화물(Perishable), (3) 하이테크, (4) 전자상거래 화물로 나타남
- 특히, 창이국제공항은 아시아 태평양 지역의 주요 의약품 운송 허브로서, 아시아 태평양 지역 중 가장 많은 CEIV 제약 인증 회사를 보유하고 있음
  - 싱가포르는 세계 최초 의약품 국제인증제도인 'IATA CEIV Pharma certification'을 획득한 신선 화물터미널(SATS Coolport)을 비롯해 의약품 인증을 획득한 항공사, 화물터미널, 포워더 네트워크를 보유함

| 그림 4-1 | 2023년 국제선 좌석 수용능력 기준 공항평가

Top 10 busiest international airports

2023 ranking	Airport name	Total seats	2022 ranking	2019 ranking	% change between 2023 and 2019	% change between 2023 and 2022
1	Dubai International Airport	56,504,042	1	1	5%	25%
2	Heathrow Airport	46,521,295	2	2	-1%	24%
3	Amsterdam Airport Schiphol	37,172,424	3	6	-10%	12%
4	Paris Charles de Gaulle Airport	36,676,928	4	7	-11%	15%
5	**Singapore Changi Airport**	**36,136,334**	**8**	**4**	**-15%**	**66%**
6	Istanbul Airport	35,915,798	5	10	11%	20%
7	Incheon International Airport	33,704,264	26	5	-20%	159%
8	Frankfurt International Airport	33,519,909	6	8	-15%	15%
9	Doha Hamad International Airport	28,668,040	7	13	5%	21%
10	Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport	25,032,355	9	14	-5%	16%

자료: OAG Aviation

| 그림 4-2 | 창이 국제항공 화물 연결 지도

자료: KOTRA. 최근 싱가포르의 물류 시장 현황. 2023.06.01.

❍ 창이국제공항은 항공물류의 허브뿐만 아니라 업무, 숙박, 여가, 관광 등을 포함한 복합경제허브로서 기능하는 것을 목표로 하고 있음

- 이를 위해 새로운 랜드마크로서 2019년 약 10층 규모의 복합쇼핑몰인 쥬얼 창이공항(Jewel Changi Airport)을 개관하고, 현재는 주변 지역에 창이 이스트 산업지구(Changi East Industrial Zone, CEIZ)를 조성 추진 중에 있음
  - 창이 이스트 산업지구는 업무지역, 스마트워크센터, 여가 및 관광시설, 호텔, 주거시설 등을 포함한 복합공간으로서 제5터미널 배후에 1,080만㎡ 규모로 2030년 초부터 운영 예정임
  - 창이 이스트 산업지구에는 유지보수 및 수리·정비활동(MRO) 지원 기능, 항공 지원시설 및 연료시설 등이 입지할 예정임

❍ 그 외 창이국제공항 인근에는 현지 유통 및 수출을 위한 물류창고 구역인 Changi South, R&D 및 항공 우주공학 관련 시설 유치 구역인 Changi Business Park, 경공업 및 물류창고 구역인 Loyang, 항공, 항공우주, 일반산업 물류 등 지식기반산업 유치 구역인 Changi North 등이 운영 중임

□ 세계 해상 무역의 중심지, 싱가포르항

❍ 싱가포르는 120개국 600개 항구를 연결하는 해운 항로의 중심에 위치하는 곳으로, 이러한 역할을 가능하게 하는 싱가포르항(Port of Singapore)을 운영하고 있음

- 2021년 기준 싱가포르항의 환적화물은 90%에 육박하며, 환적량은 약 3,750TEU로 상하이에 이어 세계 2위의 컨테이너 처리량을 기록한 컨테이너 항구임(대외경제정책연구원, 2022)
  - 환적 컨테이너가 싱가포르 화물에서 차지하는 비중이 매우 크기 때문에 싱가포르항은 환적화물에 관한 종류, 환적의 절차, 환적 비용 등 환적화물에 관한 자세한 규정을 두고 있음
  - 또한, 해운 관련 클러스터가 발달되어 있으며, 아시아 유류 중개거래소, 선박연료유와 각종 선용품 공급, 선박수리소 등 항만의 선박 서비스체계가 잘 갖추어짐
- 2014년부터 발표한 '신화(新华)-발틱 국제해운중심개발지수(Xinhua - Baltic International Shipping Centre Development Index)'[19]에서 싱가포르는 2022년까지 9년 연속으로 세계 1위를 차지

❍ 싱가포르항에는 현재 탄종 파가르(Tanjong Pagar), 케펠(Keppel), 브래니(Brani), 파시르 판장(Pasir Panjang), 셈바왕(Sembawang) 및 주롱(Jurong)에 위치한 총 6개의 터미널이 운영되고 있음

- 주롱항(Jurong Port)은 다목적 항만으로서 주로 철강제품, 시멘트, 프로젝트 화물, 구리슬래그 등 벌크 및 재래식 산화물 및 일반 잡화를 취급함
- 파시르 판장(Pasir Panjang)의 컨테이너 터미널은 수심이 18m이고, 24개열의 컨테이너를 하역할 수 있는 대형 'quay cranes'를 갖추고 있어 13,000TEU 이상의 초대형 컨테이너선의 입항이 가능함

19) 신화-발틱 국제해운중심개발지수는 중국의 국영언론 신화 통신(Xinhua News)과 국제 해운 정보를 제공하는 발틱해운거래소(Baltic Exchange)가 협력하여 2014년부터 발표하고 있는 지수로, 화물 처리량(cargo throughput), 크래인 수, 컨테이너 정박지 길이 등 항구시설뿐만 아니라 전문인력수, 전자정부서비스 등의 해운 지원, 경영환경 등을 포함하여 종합적으로 평가하는 지수임(대외경제정책연구원, 2022)

| 표 4-3 | 싱가포르 주요 항만

항만명	항만운영사	면적	특징
탄종 파가르(Tanjong Pagar)	PSA International	79.5ha	1975년 최초 물류센터
케펠(Keppel)	PSA International	102.5ha	화물분류 및 포장 자동화
브래니(Brani)	PSA International	84ha	-
파시르 판장(Pasir Panjang)	PSA International	576ha	자동차 전용터미널 운영
셈바왕(Sembawang)	PSA International	28ha	-
주롱(Jurong)	Jurong Port Pte Ltd	-	벌크, 재래식 화물

출처: 대외경제정책연구원(2022). 싱가포르 메가포트 건설 추진 동향

❍ 싱가포르는 1996년 해양항만청(MPA, Maritime and Port Authority of Singapore)의 설립을 통해 싱가포르의 항만 개발과 운영을 담당하도록 하고 있으며, 이에 기존의 싱가포르 항만청(PSA, Port of Singapore Authority)은 싱가포르 항구의 컨테이너 터미널 및 관련 비즈니스 등을 관리하는 역할을 수행함
- 싱가포르 항만청은 현재 탄종 파가르(Tanjong Pagar), 케펠(Keppel), 브래니(Brani), 파시르 판장(Pasir Panjang)의 총 4개의 컨테이너 터미널에서 약 55개의 컨테이너부두를 관리함(대외경제정책연구원, 2022)

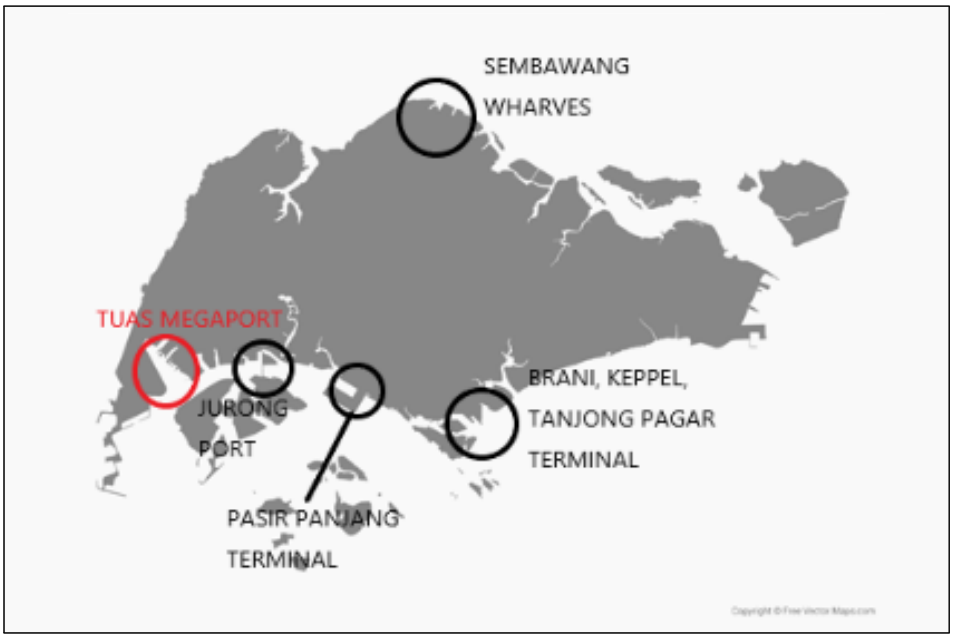
❍ 싱가포르는 해상물류와 항공물류를 결합시켰으며, '투아스 메가 포트(Tuas Mega Port)'의 신규건설을 통해 기존 아날로그식 물류시스템을 빠르게 디지털 물류 시스템으로 전환시켜나가고 있음
- 기존 아나로그 형태의 케펠(Kepple) 항만을 과감하게 축소하고 투아스(Tuas) 신항만으로 이전하면서 새로운 스마트 물류거점을 건설 중임
- '투아스 메가 포트(Tuas Mega Port)' 개발사업은 싱가포르 내 운영되고 있는 6개 항만시설을 싱가포르 서쪽 국경지역인 투아스(Tuas)로 이전·통합하여 초대한 항만(Mega port)을 건설하는 계획임
- 2040년 완공을 목표로 하는 '투아스 메가 포트(Tuas Mega Port)'는 환적화물을 보다 효율적으로 처리하기 위해 터미널 간 이동을 최소화하고, 데이터 분석, 인공지능, 머신러닝 등을 이용한 자동화시스템을 도입하는 등 운영체계를 최적화할 계획임

- 세계 최대의 완전 자동화 스마트 항만이 될 투아스 메가포트(Tuas Mega Port)는 1~4 phase로 나누어 공사를 진행하고 있으며, 현재 일부만을 개장해 컨테이너 저장용 창고로 사용하고 있음(KOTRA, 2021)

❍ 싱가포르는 해상물류산업만으로 2022년 기준 전체 GDP의 7%, 고용 17만 명을 창출하고 있으며, 신항만인 투아스 항만을 중심으로 디지털과 탈탄소 전략의 미래를 준비하고 있음

- 싱가포르 통계청(Singstat)에 따르면 2020년 기준으로 운송 및 창고업은 싱가포르 GDP의 5.4%를 차지하며 전체 고용인구의 9.6%인 21만 4,800여 명의 종사자를 보유함(KOTRA, 2023)

| 그림 4-3 | 싱가포르 항만 및 투아스 메가포트 위치



출처: 대외경제정책연구원(2022). 싱가포르 메가포트 건설 추진 동향

□ 물류 중심형 자유무역지역 지정·운영

❍ 싱가포르는 1969년 국가경제 활성화 및 효율적인 화물의 환적 처리를 위해 5개 지역을 물류중심형 자유무역지역으로 지정·운영 중(김운수, 2023)

- 케펠(Keppel), 파시르 판장(Pasir Panjang), 셈바왕(Sembawang), 주롱(Jurong) 등 4개의 항만지역과 창이국제공항에 자유무역지역을 설치하여 운영 중이며 5개 자유무역지역의 총규모는 481만㎡에 달함
- 창이공항 주변 화물센터(Changi Airfreight Centre; CAC)와 항공화물 운송 및 물류 성장 촉진을 위한 총 26만㎡의 공항물류단지(Airport Logistics Park of Singapore; ALPS)가 자유무역지대(FTZ)로 지정됨

□ 외국인 투자 유치 활성화를 위한 각종 규제 혜택과 지원

❍ 싱가포르는 정부 주도의 대외개방형 경제정책 추진을 통해 관세와 규제를 최소화하고, 외국인 투자 유치를 위한 다양한 인센티브를 제공하고 있음(안승현 외, 2023)

- 자유무역지역 제도를 도입하여 환적 및 재수출 화물에 대한 무관세 혜택 제공, 주류, 담배, 자동차 및 석유제품 외 화물에 무관세 정책을 시행
- 「경제확장촉진법」, 「소득세법」에 따라 외국인 투자기업은 업종, 투자 규모 등에 따라 일정 수준의 조세를 감면함
  - 신규 투자기업은 50%까지 법인세 면제, 확장투자의 경우 10만 달러(미화 기준) 이상일 경우 추가이익분에 대한 법인세 면제
  - 물류기업의 소득에 대한 세제 혜택과 더불어 운영실적 향상 시 기본 이윤 초과소득의 10% 이상 세율공제와 같은 세제 혜택 제도 운영

❍ 주요 수출업체 제도(MES, Major Exporter Scheme) 및 3PL 승인제도(A3PL, Approved 3PL Scheme)를 통해 세금 혜택을 부여하고 물류산업을 활성화시키고 있음

- 주요 수출업체 제도(MES)는 수출입 기업의 현금흐름을 용이하게 하기 위해 고안된 정책으로, 수입 시 세금(GST)을 부과하고 수출 후 환급받는 방식이 아닌 수출 시까지 세금을 부과하지 않고 유예하는 정책임

- 3PL 승인제도(A3PL)는 해외기업을 대상으로 활동하는 3PL 기업[20]의 경쟁력 제고를 위해 세금(GST)을 면제하는 제도임

□ 디지털화를 통한 신속한 행정처리

❍ 싱가포르의 통관 절차는 전산화되어 있으며, '무역자동화망(TradeNet)'이라는 전자시스템을 통해 온라인으로 수입신고서를 제출하고 있음
- 물품반출 및 반입신고도 모두 무역자동화망(TradeNet)을 통해 이루어지며, 관세 등 각종 세금, 부과금은 은행 간 망을 통해 전자적으로 결제됨
  • 전산시스템을 통해 표준통관예정보고서(EDI)가 전송되어 승인까지 약 2~3분이 소요되는 것으로 나타남
- 한편, 도착 운송수단과 화물·승객에 대한 모든 통관은 싱가포르 이민국(ICA. Immigration & Checkpoints Authority)의 감독하에 진행되며, 검문소에서는 일반적으로 1~2일 내로 통관이 완료됨

❍ 싱가포르의 정보통신 미디어 개발청(IMDA, Infocomm Media Development Authority)은 '산업 디지털 플랜(Industry Digital Plan, IDP)'을 통해 산업 부문별 디지털화를 지원하고 있음
- 회계, 건설·시설관리, 유아, 환경서비스, 육상운송, 물류 등 20개 부문의 '산업혁신지도'에 따라 디지털화를 추진함(IMDA 홈페이지)
- 물류 부문의 디지털 로드맵은 총 3단계로 구성되며, 중소기업의 디지털 물류 에코시스템 구축을 위한 보조금, 컨설팅 등을 지원하고 있음
  • 1단계는 디지털경제를 위한 사전 단계로 B2B 전자결제(e-payment), 재고 관리, 운송 관리 등 물류 운영에 필요한 부분을 준비
  • 2단계는 디지털경제로의 성장을 위한 단계로 데이터를 기반으로 물류 산업 디지털화를 최적화하는 것을 의미하며, 세부적인 내용으로는 공급체인 분석, 온라인 상점(e-marketplace), B2B 무역 촉진 플랫폼 활용 등이 있음

20) 3PL 기업이란 물류 관련 비용을 낮추기 위해 생산을 제외한 물류 전반에 이루어지는 작업을 제3자인 특정 물류 전문업체에 위탁하는 기업을 뜻함

- 3단계는 디지털경제로의 도약 단계로, 자동화된 물류작업, 운송분야의 DLT(Distributed Ledger Technology), 물류 로봇과 같이 지능형 비즈니스를 통한 운영 자동화를 지원함

❍ 또한, 싱가포르 세무당국(IRAS)은 전자상거래 투자를 돕기 위한 방안으로 네트워크 무역 플랫폼(NTP: Neworked Trade Platform)을 개발하여 물류·무역·금융 등에 종사하는 기업들이 정부 산하 조직과 무역서비스에 보다 쉽게 접근할 수 있도록 함

- 네트워크 무역 플랫폼(NTP)은 전자상거래 서류심사 절차를 간소화하고 빠르고 원활한 통관절차를 지원하여 싱가포르 내 기업들이 국제무역 측면에서의 서비스 경쟁력을 높일 수 있도록 도움을 줌

□ 복합운송 활성화를 위한 협의체 구성 및 네트워크 강화

❍ 국토 면적이 작은 싱가포르는 복합운송을 위한 물리적 연계에 제한이 있으므로, 물리적 연계보다 디지털 시스템 측면에서의 연계를 고려하고 있음

❍ 싱가포르 교통부(MOT)는 복합운송 활성화를 위해 비공식적으로 주요 정부부처와 기업으로 구성된 협의체인 '복합운송 협력 네트워크'를 운영 중이며, 복합운송 효율화를 위한 제도적 정비를 지속적으로 모색하고 있음

- 협의체 구성의 목적은 복합운송 활성화를 위해 문제점을 식별하고 해결방안을 모색하는 것이며(안승현 외, 2023), 현재는 항만과 항공을 잇는 Air-Land, Sea-Air, Sea-Land의 복합운송 모델을 검토 중임

❍ 싱가포르는 해상물류 중심지로서 글로벌 네트워크 구축을 통해 도시국가의 한계를 극복하고자 했으며, 자국 항만공사인 PSA를 통해 전 세계 30여개국 이상의 항만에 투자하여 안정적인 해외 네트워크를 구축함

- PSA는 아시아, 유럽, 지중해, 미주 등 사업 지역 내 해안, 철도, 내륙 터미널로 구성된 글로벌 네트워크를 보유하고 있음(KOTRA, 2021)

(2) 금융 분야

□ 폭넓은 네트워크를 갖춘 자본 시장 보유

❍ 싱가포르는 글로벌 대형 금융사를 포함한 약 600개 이상의 금융기관이 진출해 있는 곳으로, 자금조달 및 외환관리가 수월하여 아시아 대표 금융허브로써 역할을 하고 있음(대외경제정책연구원, 2021)

- 싱가포르의 금융서비스 산업은 주로 은행업(투자 및 자산관리), 보험업, 자본시장 서비스 등이 대표적임
- 싱가포르 통화청(MAS)에서 '21년 4월에 발표한 자료에 따르면 싱가포르 하루 평균 외환거래량이 6,400억 미국 달러를 기록하며, 런던과 뉴욕에 이어 세계 최대 외환거래소 3위를 유지하고 있음

❍ 싱가포르는 국제 금융 중심지로서 동남아시아 지역 시장의 은행 본부를 비롯해 싱가포르 3대 로컬 은행(DBS, UOB, OCBC)이 있음

- 2019년 글로벌파이낸스지(Global Finance)에서 선정한 세계에서 가장 안전한 은행 50개 업체 중에서 싱가포르의 DBS는 11위, OCBD는 12위, UOB(United Overseas Bank)는 14위를 기록함

❍ 싱가포르 통계청(Singstats)에서 발표한 산업별 싱가포르 외국인직접투자(Foreign Direct Investment, FDI) 현황을 살펴보면, 저량(Stock)기준으로 2021년 금융 및 보험업에 대한 투자가 FDI의 약 55%로 가장 큰 비중을 보임

- 세계금융기구(IMF)는 2019년 6월 진행된 금융부문 평가 프로그램(FSAP)에서 싱가포르 경제기반과 경제정책이 경제위기에도 탄력적인 모습을 보인다고 평가한 바 있음

❍ 24년 1월 기준, 싱가포르에는 총 41개의 부동산투자신탁이 있으며, 이는 싱가포르 증권거래소(SGX) 전체 시장 자본의 약 12%를 차지함

- 싱가포르 부동산투자신탁(REITs) 시장은 '23년 3월 기준 730억 달러(약 92조 8,930억 원) 규모이며, 일본 다음으로 아시아 최대 부동산투자신탁 시장을 형성하고 있음(머니투데이, 2023.08.21.)

- 싱가포르 부동산투자신탁(REITs) 시장이 투자가치가 높은 이유로는 1) 높은 배당 수익률, 2) 다양한 자산군, 3) 세제 혜택 등이 있음
  - 싱가포르의 리츠 배당수익률은 '23년 3월 기준 약 7.6%로 세계에서 가장 큰 시장을 형성하고 있는 미국의 배당수익률 4.4%에 비해서 높으며, 일본(6.8%), 호주(4.9%), 캐나다(5.4%)에 비해서도 높음(한국리츠협회 홈페이지)
  - 싱가포르 리츠는 상업용·주거용 부동산(물류창고, 제조시설, 쇼핑몰, 상업시설, 오피스 빌딩, 주거 및 비즈니스 파크, 병원 등) 등 다양한 자산군에 투자할 수 있는 기회를 제공하고 있음
  - 싱가포르에서는 거주하는 개인 투자자에 대해서는 배당소득에 대한 세금을 부과하지 않고, 양도소득세가 없어 리츠 매매 단계에서 발생하는 이익에 대한 세금이 없음

□ 싱가포르의 금융 및 외환제도

❍ 금융부문에 대한 제도적 제한은 완화 추세이며 증권회사 지분은 싱가포르 증권거래소의 허가에 따라 70%까지 취득할 수 있음
- 과거 싱가포르 로컬은행의 외국인 지분은 40%까지만 가능했으나 1999년 5월 금융개방조치로 제한이 철폐되었고, 외국계 은행의 국내 금융서비스는 전면 개방됨
- 금융 부문 인센티브(Financial Sector Incentive, FSI) 제도를 통해 싱가포르에서 은행업, 자산관리, 자본 시장, 보험 등의 금융 활동을 하는 기업을 대상으로 활동에 따라 법인세율을 5%~10%로 감면함
- FSI의 세부 프로그램을 통해 자산관리, 연구개발(R&D), 금융 기술(FinTech) 등에 대한 특화된 혜택을 제공함
  - 싱가포르 통화청(MAS)은 금융 기술(FinTech) 기업들이 혁신적인 금융 상품과 서비스를 테스트할 수 있도록 규제샌드박스를 운영하고 있으며, FinTech 기업들이 새로운 기술을 개발할 때 활용할 수 있는 자금지원 정책으로서 FinTech 발전기금을 운영하고 있음

○ 싱가포르는 1978년 6월 1일부로 외환관리를 철폐하여 외환거래가 자유로워졌으며, 싱가포르 거주자는 개인이나 법인을 막론하고 어느 국가와 어떤 통화로도 지불, 송금, 자본 거래 등이 자유롭게 허용됨
- 은행-고객 간 거래에서도 거주자와 비거주자 간의 차별을 두지 않음
- 기본적으로 외환거래 및 자본이동의 자유화 정책에는 변함이 없으나 싱가포르 정부는 범죄 예방을 목적으로 2만 싱가포르 달러(또는 상당 금액의 외화) 이상을 싱가포르 국내외로 송금, 운반, 수납한 경우 이를 신고하도록 하고 있음

□ 금융분야 주요 인센티브 제도

○ 싱가포르는 다국적 기업들이 아시아 태평양 지역의 본사를 싱가포르에 설립하도록 유도하는 인센티브 프로그램을 운영함
- 글로벌 거래 인센티브 제도(Global Trader Programme, GTP)를 통해 상품 무역과 관련된 기업의 법인세를 5%~10%로 낮춰주는 혜택을 제공함
- 또한, 다국적 기업이 싱가포르에 지역 또는 글로벌 본사를 설립할 경우, 법인세 감면, 비즈니스 비용 지원, 고급 인력 유치 지원 등의 인센티브를 받을 수 있음

○ 글로벌 자산관리 회사들의 비즈니스 활동을 지원하기 위하여 다양한 인센티브(Asset Management Incentives)를 제공하고 있음
- Enhanced-Tier Fund Tax Incentive Scheme (ETF) 및 Offshore Fund Tax Incentive Scheme (OF)는 싱가포르에 설립된 펀드의 이익에 대해 세금 면제를 제공하여 자산관리 회사들이 싱가포르를 거점으로 삼도록 유도하고 있는 대표적인 제도임
- 또한, 싱가포르는 가족 재산 관리 회사(Family Office)에 대한 세금 혜택도 마련하고 있으며, 이를 통해 글로벌 부유층이 싱가포르에서 자산을 관리하고 보유하도록 장려함

3) 시사점

❍ 싱가포르는 공용어를 영어로 사용하고 있는 언어적 요인과 함께, 인종적 다양성에 따른 높은 수용력, 아시아·태평양 무역거점을 담당하기에 유리한 지리적 위치 등을 통해 글로벌 비즈니스 활동에 이상적인 관문 등의 입지 여건과 환경을 갖춤

❍ 또한 정치적 중립국으로서 거시적 안보 문제가 없고, 높은 경제 개방도와 투명성, 낮은 부패율에 따른 정치적 안정성, 깨끗한 정주환경과 높은 교육수준 등으로 비즈니스 활동을 추진하는 데 좋은 환경을 제공하고 있음

❍ 이러한 요인과 더불어 싱가포르가 세계적인 허브도시로 성장한 배경으로는, 외국인 투자유치에 대한 적극적인 정부 정책이 가장 중요한 역할을 한 것으로 판단됨

❍ 싱가포르 정부는 국내·외 기업들의 자국 내 비즈니스 활동을 돕고, 혁신 역량을 강화할 수 있도록 다양한 보조금과 지원 프로그램을 시행하고 있음
  - 임금과 임대료 등을 지원하고, 낮은 법인세율(17%)을 적용함으로써 기업활동으로 수반되는 비용을 줄여 투자 매력도를 높임
  - 산업 발전을 위해 싱가포르 정부가 지원하는 대상은 자국 내 등록·설립된 기업으로 한정되나, 싱가포르의 기반 산업에 투자하는 투자자에 대한 지원 제도는 국적을 불문하고 운영하고 있음(KOTRA 홈페이지)
    • 또한 싱가포르에 기업을 설립하는 외국 투자자에게는 영주권을 부여하거나 비자 발급을 쉽게 하는 등의 지원을 통해 투자 진입장벽을 낮추고 기업활동을 용이하게 하고 있음
    • 특정 기술 분야 인력을 유치하기 위해 2022년 8월 '원 패스(One Pass Overseas Networks & Expertise Pass)' 신규 취업 비자를 도입함
  - 싱가포르는 송금, 외환거래, 자본이동에 대해 제약이 거의 없으며, 자본의 재투자나 이익의 본국 송금을 제한하지 않아 싱가포르가 금융허브로 성장하는 데 제도적으로 큰 뒷받침이 되고 있음

- 싱가포르 정부 산하 위원회는 다양한 형태로 기업활동을 지원하고 있는데, 가령 기업이 특정 국가에 신규 물류·산업 부지를 찾고자 하는 경우 위원회에서 요건에 적절한 지역을 찾아 투자가 이뤄지도록 돕고 있음

❍ 또한 싱가포르 정부의 능력주의와 다양성을 강조하는 정책으로, 투자가들이 동등하게 경쟁하고 조화를 이룰 수 있다는 점도 장점이라 할 수 있음

- 싱가포르는 기업활동에 있어 위계질서나 조화 등을 중요하게 생각하면서 효율성과 투명성을 강조하고 있음(산업통상자원부, 2024.05)
- 위와 같은 배경으로 기업들은 인종·문화적 측면에서 다양한 인재를 채용할 수 있는 선택의 기회가 있으며, 기업활동을 효율적으로 수행할 수 있는 것으로 판단됨

| 그림 4-4 | 싱가포르 기업활동 관련 장점

출처: 싱가포르 회계 및 기업 규제 기관(ARCA)·세계은행

2. 두바이(Dubai)

1) 기본현황

□ 일반사항

❍ 두바이는 아랍에미리트를 구성하는 7개의 토후국 중 하나이자 최대도시로 면적 4,114㎢에 2023년 기준 365만 명 이상이 거주하고 있는 도시임

- 두바이의 인구는 1968년 6만 명, 1995년 67만 명에서 2023년 기준 365만 명으로 크게 증가했으며, 향후 지속 증가할 것으로 전망됨(주 두바이 총영사관, 2022.01.31.)
- 아랍에미리트 인구 약 1천만 명 중 외국인이 약 90%를 차지하는 것으로 알려져 있는데(에코저널, 2023.09.07.) 두바이도 마찬가지로 자국민이 2023년 기준 약 8%(292,200명)를 차지하여 대부분이 외국인으로 구성된 다국적 도시에 해당함
- 민족으로는 아랍족과 외국인(아시아계, 이란계)으로 구성되며, 종교는 이슬람교가 대부분인 것으로 나타남(외교부 홈페이지)

❍ 두바이를 포함한 아랍에미리트 연합국은 국어인 아랍어 외에도 영어를 많이 사용하여 일반적으로 통용되고 있음

| 표 4-4 | 두바이 기본현황(2023년 기준)

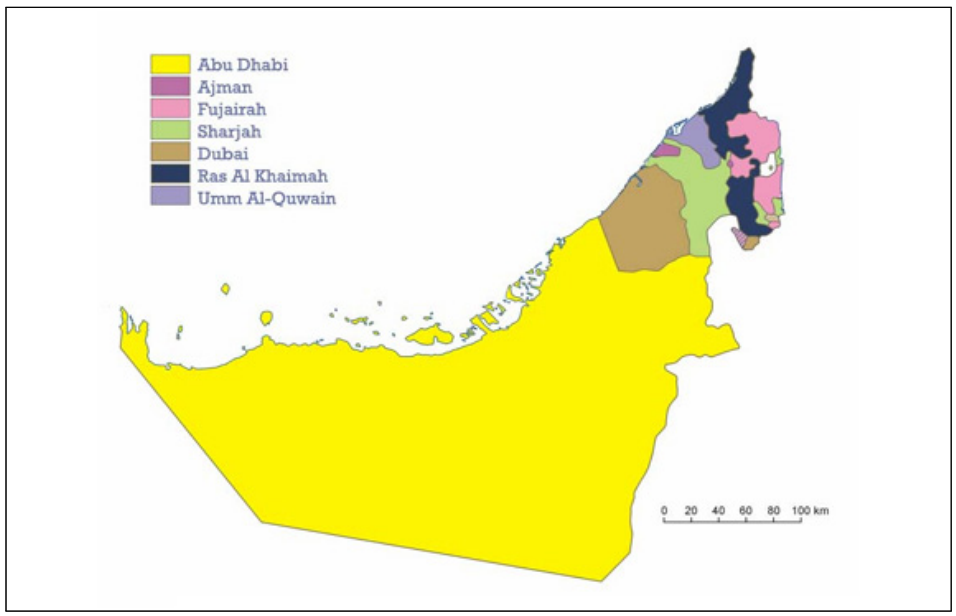
구분	내용	구분	내용
총인구	365.5만 명	내국인/외국인	292,200명 / 3,362,800명
면적	4,114㎢	통화단위	UAE Dirham(AED)/ 1US$=3.67DH(고정환율)
1인당 GDP[1)]	USD 51,340	종교	이슬람교 (수니파 85%, 시아파 15%)
언어	아랍어(영어도 통용)		

주1) 1인당 GDP는 아랍에미리트의 2022년 기준 1인당 GDP를 나타냄
자료: 두바이 통계센터

❍ 2022년 기준 아랍에미리트의 GDP(Gross Domestic Product, 국내총생산)는 5,071억 달러이며, 1인당 GDP는 5만 1,340달러로 추정됨(외교부 홈페이지)[21]

❍ 아랍에미리트의 정부형태는 7개 에미리트(emirates)로 구성된 연방제의 형식을 따르며 대통령이 통치하고 있음
- 7개 에미리트(emirates) 중 가장 큰 면적을 차지하고 있는 도시는 아부다비이며, 두 번째로 넓은 면적을 차지하는 곳이 두바이임
- 아랍에미리트는 석유와 가스 자원이 풍부하여 소득수준이 높고, 전체 인구에서 에미리트인(현지인)의 비중이 적다보니 이들은 대부분 공공 부문의 사무직을 담당함
- 이에 지역 내 제조업이나 첨단산업은 크게 발달하지 못하는 구조임

| 그림 4-5 | 아랍에미리트 연합국 지도



출처: 외교부 아프리카중동국 중동2과(2014). 두바이 및 UAE 북부 에미리츠 개황

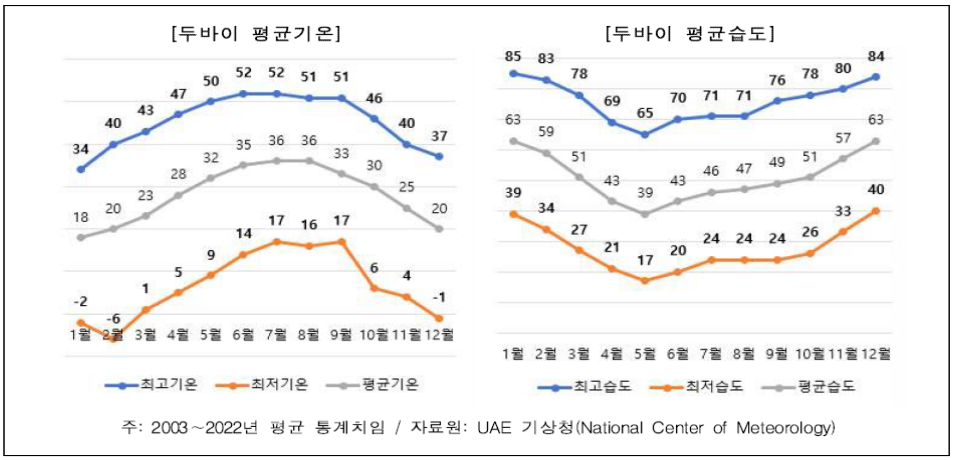
21) 두바이의 1인당 GDP에 대한 정확한 통계자료가 없어 국가 단위로 조사함

□ 기후 및 환경

❍ 두바이가 속한 UAE는 고온 다습한 사막기후이며, 토지는 대부분이 사막으로 오아시스가 산재한 지형임(KOTRA, 2023b)

- UAE는 여름철(5~10월)에는 평균 30℃를 웃도는 더운 기후, 겨울철(11~4월)에는 20~30℃ 사이로 선선한 기후이며, 해안가 지역에 거주 지역이 집결되어 있어 습도가 평균 60% 정도로 습한 편임
- 연간 강우량은 약 48mm로 주로 겨울철에 비가 내리며 하수시설이 취약해 우천 시 도로가 범람해 차량 운행에 지장을 주는 경우가 있음

| 그림 4-6 | 두바이 평균기온 및 평균습도



출처: KOTRA(2023). 2023 해외출장 가이드: 아랍에미리트 두바이무역관

□ 교통 및 연결성

❍ 두바이의 지하철은 완전 자동화시스템을 갖추고 있으며. 향후 2030년까지 지하철뿐만 아니라 버스, 택시를 포함한 모든 교통수단의 4분의 1을 자동화할 계획을 갖고 있음(Oliber Wyman Forum, 2023)

❍ 북미, 유럽, 아시아를 연결하는 두바이 국제공항은 매년 많은 해외 여행객이 방문하고 있으며, 가까운 미래에 두바이 국제공항의 처리 능력이 한계에 달할 것으로 예상됨에 따라 신규공항으로써 알막툼국제공항을 건설할 계획을 발표함

- 알막툼국제공항 조성은 약 348억 5천만 달러(약 48조 원)가 투입되는 대규모 사업으로 연간 약 2억 6천만 명의 승객을 수용하기 위한 활주로 5개와 항공기 게이트 400개를 갖출 전망임(이투데이, 2024.04.29.)
- 이는 현재 두바이 국제공항의 5배에 달하는 규모이며, 아랍에미리트가 계획하는 2050년 '넷제로(Net Zero·탄소 순배출량 제로)' 달성 목표에 따라서 기후 조건을 고려한 방식으로 지을 계획임을 밝힘

❍ 미국의 경영 컨설팅 회사인 올리버와이만(Oliber Wyman)이 캘리포니아 버클리 대학교와 협력하여 발표한 2023 도시 이동성 준비 지수(Urban Mobility Readiness Index)에서 두바이는 전 세계 65개의 주요 도시 중 28위로, 중동 지역 중에서는 1위를 차지함

- 도시 이동성 준비 지수는 사회적 영향도, 인프라, 시장 매력도, 시스템 효율성, 혁신의 5개 분야로 평가됨

□ 주거시설

❍ 전체 인구의 약 90%가 외국인으로 구성된 UAE는 해외이주 인구 유출입에 민감하며, 코로나19가 극심했던 2020년에 외국인 인구 유출로 부동산 및 산업 전반의 침체 위기를 겪음(대외경제정책연구원, 2022)

❍ 최근 두바이는 주거시설에 대한 비용 부담은 인구 증가, 비자 인센티브, 고액 투자자, 합리적인 가격의 주택건설 부족 등으로 인해 가중되고 있음

- 두바이의 부동산 가격지수는 2008년 가격지수를 기준(100)으로 2014년 9월(172.25) 최고치를 기록한 후, 2020년 3분기 무렵까지 꾸준한 하향세를 보였으나, 이후 빠르게 반등해 2022년 4월 141.65까지 상승함
- 코로나19 여파로 두바이 부동산 시장은 크게 침체하였으나, 2020년 4분기에서 2021년 1분기 무렵부터 부동산 가격이 다시 상승세를 보였으며 2021년 말 무렵에는 코로나19 이전 수준과 유사한 수준으로 회복됨

❍ 2024년 기준 두바이 주택시장에서 중위소득 자국민에게 합리적인 주택가격은

빌라 기준 150만 AED ($408,000) 이하, 아파트 기준 75만 AED 이하이지만, 전체 부동산의 오직 15~16% 정도만 해당 가격을 만족하는 것으로 나타나 주거비에 대한 부담이 높은 것으로 나타남

□ 의료 분야

❍ 두바이는 떠오르는 국제 의료 전문도시 중 하나로서 최상급 수준의 환자 중심 의료서비스를 제공하기 위하여 공공 및 민간 자금을 공급하고 있음

❍ 두바이 보건청(Dubai Health Authority, DHA)은 두바이의 의료 분야를 통제하고 관련된 면허, 인가, 개량과 투자 활동을 감독하며, 두바이의 모든 공공 및 민간 병원과 클리닉에서 제공하는 의료서비스에 관한 정책과 전략을 수립하고 책임을 짐

- 두바이 정부는 도시 전역에 공립 병원, 1차 의료 센터(PHC), 전문 진료소 네트워크를 운영하고 있으며, 이는 국제적으로 공인된 기관임
- 두바이 보건청의 통계에 따르면 두바이에는 총 52곳의 민간 및 공공 의료 병원이 존재하며, 병사수는 6,400여 개로 나타남
- 지역 내 의료인력(의사, 간호사, 약사, 치과의사, 의료기사 등)은 약 5만 명 이상이며, 주민 천 명당 의사 수가 2.9명으로 전세계적으로도 1인당 의사의 수가 높은 도시에 속함

❍ 두바이 보건 당국의 규정에 따라 외국인을 포함한 두바이의 모든 거주자는 건강 의료보험에 의무적으로 가입해야 하며, 개인은 보험 정책에 따라 공공 및 민간 의료서비스를 모두 이용할 수 있음

- 대부분의 두바이 기업은 직원과 부양가족에게 건강보험 혜택을 확대하여 제공하고 있음

❍ 두바이의 공공의료 제도는 일반적으로 자국민이 이용하고, 대부분의 외국인 거주자는 민간 의료시설과 보험회사를 이용함

□ **교육 분야**

❍ 두바이는 전체 인구의 약 90% 이상이 외국인인 다문화 도시로, 두바이 국제학교들은 학생들의 다양한 요구를 충족시키기 위해 다양한 국제 커리큘럼을 제공하고 있음
- 영국식 커리큘럼(예: 영국 국립 커리큘럼, 캠브리지 국제 시험), 미국식 커리큘럼, IB 또는 기타 인정된 커리큘럼을 제공함
- 두바이의 다문화 환경은 문화 간 이해, 관용 및 글로벌 인식을 조성함

❍ 대표적인 대학교로는 두바이 울런공 대학교(University of Wollongong in Dubai)가 있으며, 이외에도 두바이 캐나다 대학교(Canadian University Dubai), 로체스터 공과대학교(Rochester Institute of Technology), 두바이 공학응용과학기술대학(School of Engineering, Applied Sciences and Technology in Dubai) 등이 운영되고 있음

2) 경제·산업 현황

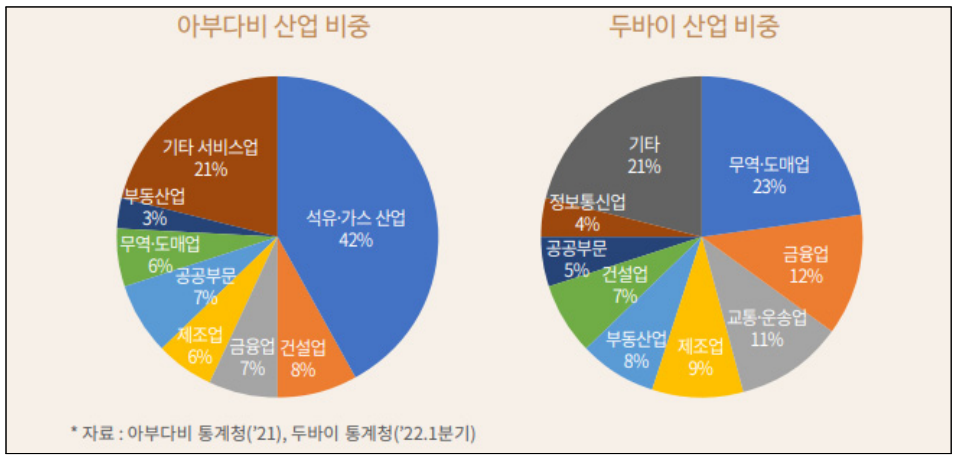
□ **종합개요**

❍ UAE가 전반적으로 석유 의존적 경제구조를 갖는 것과 달리 석유·가스 자원이 거의 없는 두바이는 일찍부터 금융, 무역, 관광, 서비스 산업 중심으로 육성해 왔으며, 2021년 9월 기준 전체 GDP에서 무역·도매업이 25%, 기타 서비스업이 18%, 금융업이 11%를 차지함(KOTRA, 2023)
- UAE 석유 매장량의 96%를 보유한 아부다비의 경우 2021년 기준 석유·가스 산업의 GDP 기여도가 42%에 달함

❍ 두바이는 절세 이니셔티브, 탄탄한 법 구조와 기업 친화적 규제 환경 등을 갖추고 있어 다국적 기업들에게 매력적인 비즈니스 도시가 되었음

❍ 두바이는 다양한 산업 분야의 발전을 통해 경제를 성장시켜 왔으나, 그 중에서도 금융과 부동산, 관광 산업 등이 발달한 대표적인 도시임

| 그림 4-7 | 아부다비와 두바이 산업 비중 비교



출처: KOTRA(2023). 2023 해외출장 가이드: 아랍에미리트 두바이무역관

❍ 먼저, 두바이는 중동의 금융 중심지로서 현재는 세계적인 다국적 기업들이 진출하여 자유무역지대를 중심으로 금융 서비스 산업을 형성하고 있음

- UAE에는 45개 이상의 자유무역지대가 지정되어 있는데, 이 중 대부분이 두바이에 소재하고 있음
- 두바이의 국제금융센터는 해외투자자들에게 조세 및 관세 혜택을 파격적으로 제공하는 특별경제구역에 해당함
  - 두바이 국제금융센터(Dubai International Financial Centre)는 40년간 법인세와 수익세를 징수하지 않으며, 국적과 무관하게 기업 소유권을 100% 인정하고 자본금과 이익금을 100% 본국에 송환할 수 있도록 하는 등의 혜택을 제공함
  - 또한, 모든 수출입 관세를 면제하고 최근에는 두바이 정부의 세제 개혁 프로그램에 따라 전체 자유무역지대 중 23개 지대에는 표준 부가세(VAT) 5%도 면제하고 있음
  - 외국인 직접 투자에 대한 행정절차를 간소화하여 약 120개국의 투자자들은 온라인상에서 일부 전문적인 서비스 활동이 가능함

❍ 부동산 및 건설업의 경우 탄탄한 자본금을 토대로 혁신적인 건설 프로젝트를

수행하고 있으며, 에미레이트 타워·두바이 엑스포·부르즈 칼리파 등 전 세계적으로 유명한 랜드마크와 고급 부동산을 보유함

❍ 특색있는 건축물과 더불어 현대적인 관광 인프라와 프로그램 등을 제공하여 현재는 국제적인 관광지로서도 성장하고 있음
- 문화적 다양성이 있는 두바이는 더 월드, 팜 아일랜드, 워터프런트와 같은 인공섬, 초고층 호텔과 대형 쇼핑몰 그리고 세계에서 가장 높은 빌딩인 부르즈 할리파 등 숙박과 쇼핑을 즐길 수 있는 다양한 관광지로서의 매력을 보유하고 있음

❍ 2023년 글로벌 시장조사 기관인 유로모니터 인터내셔널(Euromonitor International)에서 선정한 100대 도시 관광지(Top 100 City Destination)에서 두바이가 파리에 이어 세계 2위를 차지함
- 100대 도시 관광지는 매년 관광, 지속가능성, 경제성 측면에서 도시를 평가하는 지수로, 총 6개 분야 55개의 항목으로 평가함
- 6개의 분야에는 (1) 경제 및 비즈니스 성과, (2)관광 성과, (3) 관광 인프라, (4) 관광 정책 및 매력, (5) 건강 및 안전, (6) 지속가능성이 포함됨
- 해당 지수에서 싱가포르는 11위, 서울은 14위, 홍콩은 17위를 차지함

□ 두바이의 경제성장 과정

❍ 두바이는 1900년대 초반 이슬람 아랍인들이 정착하였고, 당시 통치자였던 사이드 빈 막툼 빈 하세르 알 막툼(Sheikh Maktoum bin Hasher Al Maktoum)이 두바이를 자유항으로 선언하고 관세를 폐지하면서 무역 중심 도시로서 첫발을 내딛음

❍ 1971년 영국이 걸프지역에서 철수하고 아랍에미리트 연합(UAE)이 만들어지면서 본격적인 인프라 건설 프로젝트가 시작됨
- 1972년 라시드(Rashid) 항구가 개항하였고, 1979년에는 세계에서 가장 큰 인공 항구인 제벨 알리(Jebel Ali) 항구가 개항함
  • 제벨 알리항은 67개의 첨단 부두를 갖추고 있으며 물류 컨테이너 물동량은 2020년 기준 1,350만 TEU로 세계 11위임(MoverDB.com)

❍ 이후 1980년~88년 이란과 이라크 간의 전쟁이 발발하면서 인접한 두바이는 안전한 피난처로서 부상하였고, 이를 통해 중요한 역할을 담당함

❍ 2004년에는 두바이 외국인 투자 유치에 중요한 제도적 기반이 된 두바이 국제 자유무역지대(Dubai International Financial Centre)와 규제프리존을 발표하였으며, 이후 활발한 부동산 개발과 투자 유치를 통해 세계적인 부동산·금융 시장으로 부상하게 됨

❍ 두바이는 서남아시아, 아프리카, 동유럽을 잇는 지정학적 중심에 위치하며 기업 친화적인 정부 제도와 환경, 법인세·소득세 면세제도, 항만·공항 등을 기반으로 한 물류 네트워크, 고정환율제 등 전반적으로 안정적인 투자 환경을 제공함으로써 아시아·중동 지역의 투자처로 자리잡음

- 두바이 전체 수입 제품 중 70%가 재수출되는 세계적인 중계 무역 시장을 형성하고 있으며, 두바이에 위치한 세계 최대 규모의 경제 특구인 제벨알리 자유무역지대(Jebel Ali Free Zone, JAFZA)에는 2011년 기준 글로벌 500대 기업 중 125개 기업과 전 세계 132개국으로부터 6,700여 개의 기업이 입주하고 있는 조사된 바 있음(중소벤처기업진흥공단 홈페이지)

(1) 금융 분야

□ 자율성과 안정성을 갖춘 투자처 두바이

❍ UAE의 금융시장은 국제금융의 허브를 지향하고 있는 두바이를 중심으로 대외적으로 자유무역지대를 표방하고 있는 만큼 타국과의 외환 입출금에 대해서 고도의 자율성을 제공하고 있음

❍ 2020년 기준, UAE 은행부문 총 자산가치는 8,227억 달러를 상회하며 인근 사우디아라비아(7,386억 달러) 및 카타르(4,788억 달러)를 넘어서는 규모임(대한무역투자진흥공사, 2023)

- 2023년 1월 기준 총자산기준 규모가 가장 큰 은행은 First Abu Dhabi Bank(FAB) 이며 2021년 말 기준 자산규모는 약 2,500억 달러에 이름

□ 두바이 국제금융센터(DIFC) 인센티브

❍ 두바이 국제금융센터(DIFC)는 2004년 두바이를 국제금융의 허브로 만들기 위한 목적으로 「연방법 No 32,35 (2004)」에 의해 설립된 일종의 도매 금융센터이며, 편리한 사업 환경과 다양한 혜택을 제공하여 외국인 투자처로서 역할을 하고 있음

❍ 두바이 국제금융센터(DIFC)는 UAE의 연방행정법, 형법 및 자금세탁법에만 구속을 받고 그 외 모든 민법 및 상법에 있어 기타 모든 연방법에 우선하는 금융특별지구임

❍ 두바이 국제금융센터(DIFC)는 서방의 사법제도를 그대로 빌려다 쓰는 방식으로 금융업 규율 체계를 글로벌 스탠더드에 맞게 탈바꿈시킴
- DIFC 바깥 지역은 기존의 UAE 연방법, 이슬람 율법 등을 준수해야 하지만 예외적으로 DIFC 구역에는 영국의 일반법(Common Law)을 바탕으로 하는 법률체계를 가짐으로써 국제적 수준의 금융 규제와 법적 안정성을 제공하고 있음
- DIFC 안에 있는 금융사는 두바이 금융감독청(DFSA)의 감독만 받는 반면에 DIFC 외부에 있으면 두바이 금융감독청(DFSA)과 두바이 중앙은행 등 복수 기관의 관리 감독을 받도록 해 금융회사의 분산을 방지함

❍ 두바이 국제금융센터(DIFC)에 등록된 회사들은 100% 법인세가 면제되며, 이익·배당·자본 이득에 관한 세금이 면제됨
- 외환에 대한 통제가 없어 자본 및 이익의 송금이 자유로우며, 투자금 회수의 완전 자율화, 비자 등 행정업무에 대한 One Stop 서비스 제공 등을 통해 세제, 투명성, 편리함 등 여러 측면에서 경쟁력 있는 혜택을 제공함

□ 성장하는 두바이 국제금융센터(DIFC)

❍ 두바이 국제금융센터(DIFC)는 UAE의 주요 규제프리존 중 하나이자 중동·아프리카·남아시아(MEASA) 지역 내 최대 금융센터로, 2023년 상반기 DIFC 입주기업은 4,949개로 전년도(4,031개) 대비 약 22.8% 증가한 것으로 나타남 (정보통신기획평가원, 2023)

- DIFC 입주기업 중 금융 관련 기업은 1,443개, 핀테크 관련 기업은 811개로 파악되며, 이에 따라 2023년도 상반기에 신규 일자리가 3,057개 창출되어 근로자는 총 3만 9,140명으로 증가함
  • 미국 골드만삭스, 영국 바클레이스 등 세계 20대 은행 중 17곳, 세계 10대 자산운용사 중 5곳 등이 DIFC에 입주해 있음(동아일보, 2023.03.31.)

❍ 2023년 3월에 발표된 글로벌 금융센터지수(Global Financial Centre Index)에서 두바이가 중동 및 아프리카(MEA) 지역 중 1위를 기록했으며 가장 유망한 금융센터가 있는 도시 10위권 안에 들며 글로벌 금융센터 리더로 자리함

□ 아랍에미리트 금융제도

❍ UAE 금융시장 중 은행 부문은 1980년 말 설립된 중앙은행에 의한 은행관련법의 수정 및 개정 등을 통해 금융시스템의 안정성과 건전성을 유지하고 있음
- 금융관련 업종은 「연방법 No 10 (1980)」에 의하여 상업은행(Commercial Bank), 투자은행(Investment Bank), 금융기관(Financial Establishments), 금융중개기관(Financial Intermediary) 및 통화중개기관(Monetary Intermediary)의 5개 분야로 분류되며 모두 연방 중앙은행의 인·허가를 받도록 규정하고 있음(대한무역투자진흥공사, 2023)
- 2023년부터 새로 시행되는 금융감독기준에 따르면, 로컬 및 외국은행은 최소 납입자본금 AED 20억(또는 위험가중자산의 10% 중 큰 금액)을 유지하여야 하며, 외국은행 지점에 대해서는 AED 1억의 납입자본금을 요구하고 있음(주아랍에미리트 대한민국 대사관, 2023)

❍ 한편 UAE는 금융산업의 경우 세제 혜택을 부여하는 타 업종과 달리 외국은행에는 20%의 법인세를 부과하고 있음
- 자국 및 외국은행의 지점에 대해서는 자국민을 최소 10% 이상 고용하도록 하거나, 매년 자국민의 비중을 4%씩 증가하도록 하는 규정(Council of Ministers Decree 10, 1998) 등을 발표하여 강력한 자국민 보호정책을 추진하고 있음(주아랍에미리트 대한민국 대사관, 2023)
- 그러나 자국민이 전체 인구의 약 10% 정도만 차지하는 구조로 인해 많은 은행들이 이 규정을 따르지 못하고 있는 것으로 조사됨

❍ UAE 중앙은행에서는 EIBOR(Emirates Interbank Offered Rate)이라는 은행 간 제공 금리를 매일 발표하고 있는데, 2023년 5월 9일 기준 발표된 EIBOR 금리는 5.075450~5.270750 임(KOTRA 홈페이지)

□ 아랍에미리트 외환제도

❍ UAE 화폐단위는 에미라티 디르함(AED)으로 1980년부터 미국 달러 페그제를 따르고 있으며, 공식 평균 매매가는 1달러당 3.6725디르함임

- UAE 중앙은행은 고정환율을 적용함으로써 신뢰성을 주는 동시에 통화 안정에도 기여한다는 입장으로 현재까지도 페그제를 고수하고, 미 연준의 금리 인상에 따라 동시에 인상 및 인하하고 있음

❍ 외환 관련 법령으로는 외환관리를 담당하는 UAE 중앙은행의 역할을 규정한 「은행법(The Banking Law (UAE Federal Law No. 10 of 1980))」이 있음

❍ UAE 중앙은행은 '거래소 업무의 인허가 및 감시에 관한 규정기준(The Standards for the Regulations Regarding Licensing and Monitoring of Exchange Business)'을 통해 해외 송금 비즈니스 대상 및 자격 획득을 위한 최소 기준을 규정함

- UAE 중앙은행에서 발행한 자격증(License)을 받은 기업(개인)만이 송금 업무를 할 수 있고, 송금 방법은 크게 은행을 통한 송금, 송금 업체를 통한 송금, 전자 애플리케이션을 통한 송금 등으로 구분할 수 있음
- 외환 중개 업종의 경우 두바이 금융 서비스 당국(DFSA), 아부다비 중앙은행 등을 통해 승인받아야 함
- 송금 한도에 대한 법 규정은 없으나, 은행 및 송금 업체에서 자체적으로 일일 송금 한도 또는 월 송금 한도를 설정해 운영 중임
  - Emirates NBD 일일 송금 한도: 250,000디르함(약 68,074달러)
  - HSBC 일일 송금 한도: 500,000디르함(약 136,147달러)

❍ 2018년 국제적인 흐름에 맞추어 UAE 중앙은행은 「자금 세탁방지법(Anti-Money Laundering)」과 「테러자금조달방지법(Combating the Financing of Terrorism)」을 제정하고 관리 감독을 강화하고 있음

- 기본적으로 UAE는 자유경제를 표방하고 있어 강력한 외환 규제는 없으나, 이란 등 블랙리스트 기업과의 외화 거래는 각별한 주의가 요구됨

□ 외국인 투자 지분율 제한 폐지 및 비자제도 개선

❍ 두바이를 포함한 아랍에미리트 연합은 다양한 투자 인센티브를 제공하여 외국인 투자를 장려하고 있으며, 외국인 투자 지분율 제한 폐지는 다수의 UAE 진출 기업이 겪는 애로사항 중 하나였음

- UAE 회사법(Federal Law No.2 of 2015)에 따르면 아랍에미리트에서는 자유무역지대(Free Trade Zones)를 제외한 자국 본토에서는 100%의 외국인 소유 법인의 설립이 불가하였음
  - 외국인의 지분율은 최대 49%로 제한되어 있으며, 자국민이 전체의 51% 이상의 지분을 보유해야 했음
- 그러나, 2020년 11월 기존의 UAE 회사법(Federal Law No.2 of 2020)을 개정하여 외국인 지분율에 대한 상한 기준을 삭제하여 외국인 투자환경을 크게 개선함

❍ 한편, 여전히 UAE 정부 및 자국민의 기업활동에 영향을 끼칠 수 있는 산업(업종)에 대해서는 외국인 지분 제한을 두어 자국 산업을 보호하고 있음

| 표 4-5 | UAE 기업활동 제한 및 금지 업종

UAE 기업활동 제한 및 금지 업종

- 석유·가스 개발 및 탐사(Exploration and production of petroleum products)
- 조사·보안·방산(Investigation, security, military sectors and the manufacture of weapons, explosives, military equipment, machinery and uniforms)
- 은행·금융(Banking activities, finance, payment and cash handling systems)
- 보험(Insurance services)
- 성지순례 서비스(Hajj and Umrah services and manpower supply services
- 수전력(Water and electricity services)
- 우편·통신(Postal services, telecommunication services and audio-visual services)
- 인쇄·출판(Printing and publishing services)
- 독극물 센터, 혈액은행, 검역소(Poison centers, blood banks and quarantine stations)

자료: KOTRA 해외시장뉴스, 국가지역정보(아랍에미리트)

❍ 2019년 11월 UAE 외교부는 외국인 고급인력의 유입을 위하여 전문직 종사자들을 대상으로 골든 비자(Golden Visa)로 불리는 영주권을 발급하고 있으며, 2024년 3월에는 87개국 시민들이 사전 입국 비자 없이 UAE에 입국할 수 있도록 비자 면제 정책을 개정하였다고 발표함

- 이러한 개선은 비자 절차를 단순화하여 더 많은 관광객을 유치하고 사업 운영의 용이성을 높이는 데 기여하고 있음

(2) 관광 분야

□ UAE 관광산업 동향

❍ 2018년 기준 UAE의 관광산업은 1,368억 디르함(한화 약 43조 1,207억 원)의 수익을 창출하였으며 전체 GDP에서 관광산업이 차지하는 비중은 11.1%를 기록, 관광 산업 분야에서 창출된 일자리는 2018년 61만 1,500개로 전체 고용 중 9.6%를 차지함(대외경제정책연구원, 2020)

- UAE 정부는 관광 산업 분야에서 창출되는 수익을 2027년까지 2,340억 디르함(한화 약 73조 7,076억 원)까지 증가한다는 목표를 가지고 있음
- 그러나 미국과 이란 사이의 갈등 등 중동지역의 안보 불안에 대한 우려는 UAE의 관광 산업 성장을 위협하는 주요 요인 중 하나임

❍ 2022년 UAE 정부는 세계적인 방역수칙 완화 움직임과 함께 월드컵을 비롯한 다양한 행사 및 관광 프로그램을 통해 여행객을 유치함

- 월드컵으로 GCC 내 전반적인 경제 파급효과가 있었으나 관광인프라가 발달하고 비교적 개방적인 문화를 가진 두바이가 가장 큰 수혜를 입음

□ 2023년 세계 2위 도시 관광지, 두바이

❍ 두바이 경제관광부(Dubai Department of Economy and Tourism, DET) 자료에 따르면, 2023년 상반기(1월~6월)의 두바이 해외 관광객 수는 855만 명, 2024년 상반기(1월~6월)는 931만 명의 해외 방문객이 방문한 것으로 나타남(헤럴드 경제, 2024.08.01.)

- 2023년 1분기 두바이 내 호텔 평균 점유율은 84%로서 전 세계에서 가장 높은 수치로 이는 팬데믹 이전과 동일한 수치임
- 2023년 전체 방문객은 총 1,715만 명으로 나타남

❍ 두바이는 전 세계에서 가장 높은 럭셔리·하이엔드 소구력을 가지고 있는 시장 중 하나로, 럭셔리·하이엔드 고객을 겨냥하는 다양한 신규 관광상품 패키지들을 론칭하고 있음(대외경제정책연구원, 2022)

- 럭셔리·하이엔드 관광상품으로 슈퍼럭셔리 호텔 서비스, 럭셔리 올인클루시브 패키지, 럭셔리 열차 크루즈 에티하드 레일 등이 있음

□ 주요 관광 인프라 건설 프로젝트

❍ 두바이는 '20년 코로나19와 저유가 기조로 인한 건설시장의 침체 이후 2021년부터 회복세에 올라 관광·물류 등 산업 활성화와 함께 중단되었던 프로젝트들이 재개됨

- 두바이 〈2040 도시개발계획(Dubai 2040 Urban Master Plan)〉의 일환으로 두바이 부동산개발업체 Nakheel이 추진한 인공섬 프로젝트인 두바이 아일랜드는 총면적 17km^2, 5개의 인공섬으로 구성될 예정이며 부지 내 80여 개의 리조트·호텔을 비롯해 공원, 골프장 등 건설 예정
- 달 호텔(The Moon Resort)은 캐나다의 건축사 Moon World Resorts Inc가 기획한 달 모양의 호텔 건설 프로젝트로서 북미, 유럽, 중동·아프리카, 아시아 지역에 각 1개씩 총 4개 설립을 목표로 하고 있으며 중동·아프리카 지역 내에선 두바이에 건설을 제안함
  - 아이디어는 30m 높이의 원통형 건물 위에 거대 달 모양 구조체를 얹는 것으로 내부에 4천실 규모 특급호텔과 공연장 등을 기획하고 있음
  - 해당 프로젝트 총사업비는 50억 달러(약 6조 6천억 원)에 달하며 이에 새로운 랜드마크가 될 것으로 기대됨

| 그림 4-8 | 두바이 주요 관광 인프라 건설 프로젝트

두바이 아일랜드(Dubai Islands)

두바이 2040 도시개발계획(Dubai 2040 Urban Master Plan)의 일환으로 두바이 부동산개발업체 Nakheel이 추진한 인공섬 프로젝트. 총면적 17km², 5개의 인공섬으로 구성될 예정이며 부지 내 80여 개의 리조트·호텔을 비롯해 공원, 골프장 등 건설 예정

달 호텔(The Moon Resort)

캐나다의 건축사 Moon World Resorts Inc가 기획한 달 모양의 호텔 건설 프로젝트로 북미, 유럽, MENA, 아시아 지역에 각 1개씩 총 4개 설립을 목표함. MENA 지역 내에선 두바이에 건설을 제안했으며 UAE 투자자들의 이목을 집중시킴. 프로젝트 규모는 50억 달러에 달하며, '22년 내 투자금 확보 시 '27년 개장 예정

출처: 주아랍에미리트 대한민국 대사관(2023). UAE 투자 환경 및 시장 진출 가이드

❍ 두바이 도로교통청(RTA)은 2024-26년간 680만 달러 규모의 총 10개의 PPP(Pubic Private Partnership) 프로젝트 추진계획을 승인함

- 승인된 10개의 프로젝트는 ▲사하트 데이라 프로젝트, ▲Careem Bike Share, ▲항공택시, ▲두바이크릭 상공의 하늘정원다리 등임
  - (사하트 데이라 프로젝트) 차량 1천 대를 수용할 수 있는 다층 주차장과 루프탑 복합상업시설 건설 프로젝트로, 상업 및 주거단지, 소매 판매시설을 지하철역과 통합·개발하는 도심 교통 중심의 개발 프로젝트임
  - (항공택시) 두바이는 6명의 승객을 태울 수 있는 전기 항공택시를 2025년 테스트를 시작할 예정으로, 2026년에 본격 운영될 것으로 예상
  - (하늘정원다리) 길이 380미터 높이 60미터의 보행교로 자전거 노선 및 조깅코스, 상점과 그늘막 구역 등으로 구성될 예정

□ UAE 차원의 관광상품 개발 및 캠페인 추진

❍ 2022년 11월, UAE 정부는 국가 발전 전략인 Projects of the 50의 일환으로 국가 관광산업 전략인 'UAE Tourism Strategy 2031'을 출범함
- 관광상품을 개발해 다양화하고 관광 부분 투자를 통한 산업 육성과 경쟁력 제고를 통해 세계 최고의 관광지로 자리매김하는 것을 목표함
- 세부 목표로 2031년까지 관광산업의 GDP 기여액 4,500억 디르함(약 1,215억 달러) 달성과 호텔 투숙객 4,000만 명 유치, 1,000억 디르함(약 270억 달러) 상당의 투자금을 유치를 목표하고 있음

❍ UAE 정부는 비교적 온화하면서 무더위가 한풀 꺾여 여행하기 적절한 겨울 관광산업 진흥을 위해 '세상에서 가장 아름다운 겨울(World's Coolest Winter)' 캠페인을 추진하고 있음
- UAE 관영통신에 따르면, 2021년 캠페인 당시 관광객 수가 95만 명에서 130만 명으로 증가했으며 호텔 객실점유율 또한 전년 대비 7% 상승한 73%를 달성한 것으로 나타남

(3) 디지털·신산업 분야

□ 금융 기술(FinTech) 분야 스타트업 육성

❍ 두바이와 아부다비는 UAE 금융 기술(FinTech) 분야에서 중요한 역할을 수행하고 있으며, FinTech 스타트업과 기존 금융기관들이 혁신적인 기술을 개발·도입할 수 있도록 다양한 제도와 인프라를 구축하고 있음
- 두바이 국제금융센터(DIFC)에서 운영하는 'FinTech Hive'는 2017년 설립된 중동, 아프리카, 남아시아(MEASA) 지역에서 가장 큰 금융 기술 허브 중 하나로서 'FinTech Hive 프로그램'은 FinTech 스타트업과 기존 금융기관 간의 협업과 새로운 금융기술솔루션 개발 등을 지원함
  • FinTech Hive는 매년 엑셀러레이터 프로그램을 운영하여 FinTech, InsurTech, RegTech, Islamic FinTech 등 다양한 분야에서 혁신적인 스타트업을 발굴하고 투자유치, 멘토링, 기술지원 등을 함

- 또한, 금융 기술 스타트업이 혁신적인 제품과 서비스를 실제 환경에서 테스트할 수 있도록 규제 샌드박스를 운영하고 있음

- UAE는 국가 차원에서 〈UAE Blockchain Strategy 2021〉을 통해 국가 차원에서 블록체인 기술을 적극 도입하고 있으며, 이로 인해 FinTech 분야에서 블록체인 활용이 크게 증가하고 있음
  - FinTech 산업을 총괄하는 FinTech Office를 운영하고 있으며, 이 사무소는 정책 개발, 규제 프레임워크 조정, FinTech 생태계 발전을 위한 전략 수립을 담당함
  - 정부는 'Global FinTech Forum'을 통해 UAE의 FinTech 생태계를 글로벌 수준으로 발전시키기 위한 논의의 장을 마련하고 있음

□ UAE 정부가 주도하는 현금 없는 사회

❍ UAE는 인터넷 및 스마트폰 보급, 온라인 쇼핑에 대한 경험 증가 등으로 인해 카드 및 디지털 결제 방식이 보급화됨에 따라 최신 기술을 빠르게 도입하여 사회 전반의 결제 시스템을 전환하고 있음

❍ UAE와 사우디아라비아 중앙은행은 공동 디지털 화폐 개발 프로젝트인 '아베르 프로젝트(Aber Project)'를 추진하며 중앙은행 디지털 화폐 (CBDC, Central Bank Digital Currency) 출시를 위한 공동 실험을 진행하고 있음(대외경제정책연구원, 2020)

- 이 프로젝트는 블록체인 기술을 활용하여 양국 간 실시간 결제와 금융 거래의 효율성을 높이는 것을 목표로 함

❍ 또한, UAE 중앙은행은 디지털 결제 시스템을 강화하기 위한 국가 결제 시스템 전략을 추진하고 있음

- 이 전략의 일환으로 실시간 결제 시스템(RTGS)과 같은 최신 금융 기술을 도입하여 금융 거래의 효율성과 보안을 강화함

❍ 두바이(Dubai) 정부는 '현금 없는 경제' 실현을 위한 '현금 없는 두바이 실무 집단(Cashless Dubai Working Group)'을 발족하여 비현금 경제 도입을 가속하기 위한 정책을 추진함

- 두바이 정부는 실무 집단 발족의 배경이 비현금 결제 플랫폼 발전과 관련 인프라 확충을 통해 궁극적으로 두바이 내 현금 사용을 줄인다는 것이 목표라는 점을 설명함
- 또한, 스마트 두바이 전략 계획(Smart Dubai Strategic Plan)의 일환으로 정부 서비스 통합 애플리케이션 'Dubai Now'를 개발·운영 중임

❍ 비현금 결제 플랫폼의 성장으로 두바이를 포함한 UAE의 전자상거래(E-Commerce) 시장이 급성장하고 있으며, Yalla Hub의 QC 보고서에 따르면 2024년 소매 가치 매출은 1,000억 달러를 기록하였으며 2025년에는 1,700억까지 증가할 것으로 예상됨(농식품수출정보 해외시장동향, 2024.03.18.)

- UAE 소비자의 연평균 온라인 쇼핑 결제액은 1,648달러(한화 약 179만 원)로 중동·북아프리카 국가 중 최고 수준임(EMERiCs 홈페이지)

❍ 그러나 비자가 수행한 설문조사에 따르면 UAE 소비자 중 58%가 인증 지연이나 실패로 온라인 쇼핑을 포기한 경험이 있다고 밝히는 등 디지털 경제 발전을 가로막는 제도적 장애물이 여전히 남아있는 것으로 분석됨

□ 두바이의 디지털 전략 2023-2030

❍ 두바이 도로교통청(RTA)은 두바이의 교통 시스템을 세계에서 가장 스마트하고 효율적인 시스템 중 하나로 만들기 위해 고안된 종합적인 계획인 〈디지털 전략 2023-2030〉을 추진하고 있음

- 〈디지털 전략 2023-2030〉은 4단계, 82개 프로젝트로 구성되며, 주요 목표로는 핀테크 기반 100% 디지털화된 모빌리티 구현, 디지털 서비스 사용률 95% 달성, RTA 직원의 기술 세트(skill set) 100% 디지털화, AI 활용 사례 50개 개발 등으로 구성됨
  - (100% 디지털화된 모빌리티 구현) RTA는 교통 서비스의 100%를 디지털 기반으로 전환하고, 디지털 서비스 사용률을 95%까지 높이는 것을 목표로 함
  - (AI와 데이터 활용) 인공지능(AI)과 데이터 분석을 활용하여 교통 시스템을 최적화하고, 50개의 AI 활용 사례를 개발하는 것이 포함됨

• (디지털 역량 강화) RTA 직원들의 디지털 기술을 100% 강화하여 디지털 전환에 필요한 인적자원을 확보하는 것을 계획에 포함함

- 본 전략 계획은 총 4단계로 나누어 7년에 걸쳐 실행되며, 초기 단계에서는 약 4억 6,600만 디르함이 투입되어 7개의 프로젝트가 완료될 예정임

❍ 또한, 두바이는 메타버스 업계 육성을 통해 향후 5년 내 4만 개의 직업과 146.9억 디르함(약 40억 달러) 규모의 경제 성장을 꾀한다는 계획을 발표함(KOTRA, 2023)

❍ 현재 엑스포 부지인 'District 2020'을 비즈니스와 주거시설을 갖춘 복합단지로 조성하여, 85개의 스타트업과 소기업에 무료 사무공간과 거주 비자, 설립 비용 면제, 현지 투자가와의 네트워킹 기회를 부여함

- 이를 위해 스타트업·소기업 유치 프로그램인 Scale2Dubai를 운영함

3) 시사점

❍ 두바이는 상대적으로 짧은 기간에 전 세계적인 허브도시로 급성장한 지역으로, 그 배경에는 전략적인 위치, 적극적인 경제 개방 정책, 그리고 과감한 도시 개발 계획 등이 중요한 역할을 한 것으로 평가됨

❍ 두바이는 다른 UAE 도시와는 차별되게 경제 다각화를 위하여 석유 의존도를 줄이고 비석유(Non-Oil) 부문을 적극 발전시켜 중동 최대의 경제·금융·관광 중심지로 성장하였음

- 세계적인 허브 도시로 성장하기 위하여 제벨 알리 자유무역항과 두바이 국제공항 건설, 자유무역지대 지정, 탄탄한 비과세 혜택 등의 방법으로 외국인 투자 유치에 총력을 기울였으며, 다양한 이해관계자 및 파트너와의 협력을 통해 도시를 개발하여 개방적인 산업·경제구조를 갖춤
- 특히 자유무역지대(IFZs)의 도입은 글로벌 기업들이 두바이에 자본을 투자하도록 유도하는 데 중요한 역할을 한 것으로 나타남
- 두바이 국제금융센터(DIFC)와 같은 특별경제구역은 다양한 비과세 혜택과 비즈니스 환경을 제공하여, 금융·기술·서비스 산업 분야의 다국적 기업들이 투자할 수 있는 유인책을 제공함

❍ 이러한 요인과 인프라에 대한 대규모 투자는 도시의 기반시설을 강화하였으며, 장기적으로 도시의 이미지를 구축해 관광산업의 활성화를 유도함
- 부르즈 할리파와 같은 상징적인 건축물과 두바이 메트로, 팜 주메이라와 같은 인공 섬 프로젝트 등은 대표적인 여행지로서, 관광객을 유치하는 데도 크게 기여하는 것으로 평가받고 있음

❍ 한편 두바이는 기업 친화적 규제 환경을 조성하면서, 자국민과 자국 산업을 보호하기 위한 제도적 장치도 함께 마련하고 있다는 점이 의미가 있음
- 일례로 자국민의 기업활동에 영향을 끼칠 수 있는 산업에 대해서는 외국인 지분 제한 제도로 산업을 보호하고 있으며, 금융산업 기업에 대해서도 자국민 고용 할당 규정을 마련해 강력한 보호정책을 추진하고 있음

3. 홍콩(Hongkong)

1) 기본현황

□ 일반사항

❍ 홍콩은 중국 남동부 끝자락에 위치한 동아시아의 중심도시로 면적 1,115㎢에 약 750만 명이 거주하고 있음
- 홍콩은 크게 홍콩섬, 란타우섬, 구룡반도, 신계 그리고 261개의 외곽 섬으로 구성되어 있으며, 전체 면적의 40%는 국립공원 또는 특별구역으로 지정되어 있어 개발지역은 전체의 약 25%임(홍콩경제무역대표부)
- 내국인의 대부분은 중국계 홍콩인(한족)으로 약 91.6%를 차지함
- 홍콩 내 거주하는 외국인의 인구는 정확한 통계치는 없으나 약 8%로 추산되며, 주로 필리핀이나 인도네시아, 인도, 네팔 국적자로 구성됨
  • 이들 중 많은 수가 가사 노동자나 특정 전문직으로 일하고 있음
- 통화단위는 홍콩달러(HKD)를 사용하고 있으며, 종교는 불교(13.6% 이상), 도교(13.6% 이상), 기독 신앙((11.7%), 이슬람교(4%), 무교 및 기타 (57.1%)로 나타남(KOTRA 해외사장뉴스)

❍ 홍콩의 공식언어는 중국어(광동어, 보통어)와 영어이며, 영어는 정부의 공식 문서와 비즈니스 분야에서 널리 사용되고 있음

| 표 4-6 | 홍콩 기본현황(2023년 기준)

구분	내용	구분	내용
총인구	750만 3,100명	내국인/외국인	약 91.6% / 약 8%
면적	1,115㎢	통화단위	홍콩달러(HKD)
1인당 GDP	USD 50,889	종교[2)]	불교, 도교, 기독신앙 등
언어	광동어, 보통어, 영어		

주1) 불교(13.6% 이상), 도교(13.6% 이상), 기독 신앙((11.7%), 이슬람교(4%), 무교 및 기타 (57.1%)
자료: Census and Statistics Department, KOTRA 해외시장뉴스,

❍ 2023년 기준 홍콩의 명목 GDP(Gross Domestic Product, 국내총생산)는 3,835억 달러이며, 1인당 명목 GDP는 5만 889달러로 추정됨(세계은행 World Development Indicator)

❍ 유엔 경제사회국(United Nations Department of Economic and Social Affairs)의 자료에 따르면 홍콩은 세계에서 4번째로 인구 밀도가 높은 나라에 해당함

- 2023년 기준 모나코(26,145.3명/㎢), 마카오(22,309.7명/㎢), 싱가포르(8,476명/㎢)에 이어 홍콩은 6,772.3명/㎢로 4위로 나타남

□ 기후 및 환경

❍ 아열대 기후에 속하는 홍콩은 계절이 뚜렷한 온대기후 날씨를 보임

- 여름철(6~8월)의 평균기온은 약 26°C~33°C로 덥고 습하며 폭우와 강풍을 동반한 태풍이 자주 발생하며, 겨울철(12~2월)은 건조하지만 기온이 10°C 이하로 떨어지는 경우가 거의 없음
- 한편 홍콩은 인접한 중국 대륙의 공업 지대에서 계절적인 대기오염의 영향으로 겨울에 굉장히 높은 수준의 미세먼지를 기록하고 있음

□ 안전 및 보안

❍ 홍콩은 아시아 지역에서 상대적으로 안전한 도시로 평가받고 있으며, 사회적 안전과 보안 수준이 높은 편임

- 홍콩은 중국반환 이후에도 자체적인 홍콩경찰이 유지되고 있으며, 높은 경찰력과 엄격한 법 집행으로 사회 안전망을 유지하고 있음
- 또한, 높은 시민의식과 공동체 의식도 안전한 도시를 유지하는 데 기여함

❍ 홍콩은 개인 안전, 디지털 보안, 건강 보안, 인프라 보안과 같은 요소를 기반으로 도시를 평가하는 Economist Intelligence Unit(EIU) 안전한 도시 지수(Safe Cities Index)에서 2021년 기준 세계 8위, 아시아권에서는 싱가포르(3위), 도쿄(5위) 다음으로 3위를 차지함

❍ 한편, 홍콩은 국가보안법 시행 등 중국 정부가 시민들의 언론·표현의 자유를 제한하자 2022년 중반까지 1년간 11만 3000명이 홍콩을 떠났으며, 2023년 ECA인터내셔널이 발표한 '동아시아 이주자들에 가장 매력적인 도시' 순위에서도 지난해보다 15계단 떨어진 92위에 그침

- 1위 자리를 차지한 싱가포르에 밀린 것은 물론 대만 타이베이(77위)보다도 외국인 거주자의 선호도가 낮은 것으로 나타남

□ 주거시설

❍ 홍콩은 세계에서 가장 인구 밀도가 높은 도시 중 하나로 대부분의 시민이 아파트 생활을 하며, 고밀도 개발로 인해 거주공간이 좁고 생활여건이 제한적인 단점이 있음

❍ 또한, 전 세계에서 주택가격이 가장 높은 도시 중 하나로 일반 시민이 주택을 소유하기는 어려워 많은 시민들이 공공 임대주택에 의존하고 있음

❍ 홍콩 정부는 거주 안정성을 높이기 위하여 공공주택 정책을 적극 추진하고 있으며, 이에 따라 약 45%의 홍콩 시민이 공공주택에 거주하고 있음[22)]

- 공공주택의 관리는 홍콩 주택공사(Housing Authority)와 홍콩 주택사회(Hong Kong Housing Society)가 주로 담당하고 있음
- 홍콩의 월 가구 중위소득 대비 월평균 임대료는 46%이며, 공공임대주택에 거주하는 경우 월 임대료는 월 중위소득의 약 10% 정도로 추산됨

22) 이는 공공임대주택과 자가 소유를 위한 정부 지원 프로그램을 포함한 수치임

- 홍콩 정부는 저소득 가정을 대상으로 임대 보조금을 지급하며, 또한 'Home Ownership Scheme (HOS)'과 같은 프로그램을 통해 일정 소득 이하의 가정이 정부 보조를 받아 주택을 구입할 수 있도록 지원함

❍ Urban Land Institute(ULI)의 〈2023 Asia Pacific Home Attainability Index〉에 따르면 홍콩의 2023년도 중위 가계소득 대비 평균 주택가격은 26.5로, 급격한 주택가격 하락으로 인해 2022년도 30.5보다 크게 낮아짐

- 홍콩의 주택가격지수는 2022년 대비 2023년 약 15% 하락해 2017년 수준으로 돌아왔으며, 이는 미국 금리 인상에 따른 모기지 금리의 상승, 인구 순유출, 홍콩 부동산 시장에 대한 부정적인 전망에 따른 결과임
- 2023년 주택 중간가격은 약 116만 미국달러로 2022년 127만 미국달러보다 8.7% 하락하여, 아시아 태평양 지역에서는 싱가포르 민간주택 중간가격인 120만 미국달러에 이어 2위를 차지함

❍ 최근 홍콩 정부는 즉각적인 주택 수요를 해결하기 위해 'light public housing' 건설 프로그램을 시작하였으며, 계획에 따르면 향후 5년간 3만 가구가 완공될 예정임

❍ 그러나 여전히 수요가 공급을 초과하는 상황과 이에 따른 주택가격 상승, 공공주택 단지 노후화, 주거 불안정은 해결해야 할 사회적 문제로 제시됨

□ 교통 및 연결성

❍ 홍콩의 대중교통 시스템은 효율성, 경제성 접근성 측면에서 뛰어나며, 전 세계적으로 대중교통 이용률이 가장 높은 도시 중 하나로 뽑힘(Oliber Wyman Forum, 2023)

- 홍콩은 역 밀도와 연결성을 높이기 위해 2023년부터 홍콩의 주요 지역인 신계지(New Territoories)의 동부와 서부를 연결하기 위한 새로운 노선의 역 공사를 시작함
- 홍콩은 도시 내 모든 통행의 71%가 대중교통이 차지할 정도로 시민들은 대중교통 이용을 선호하고 이에 따라 홍콩의 자동차 소유율은 다른 도시들에 비해 낮은 수준임

❍ 미국의 경영 컨설팅 회사인 올리버와이만(Oliber Wyman)이 캘리포니아 버클리 대학교와 협력하여 발표한 2023 도시 이동성 준비 지수(Urban Mobility Readiness Index)에서 홍콩은 전 세계 65개의 주요 도시 중 15위, 아시아 국가들 중에서는 싱가포르(6위), 서울(13위) 다음으로 3위를 차지함
- 홍콩은 하위 지수인 대중교통 지수에서 2년 연속 전 세계 1위를 차지함

□ 기타 생활 인프라

❍ 홍콩은 공공 및 민간 의료 부문으로 구성된 이중 시스템을 통해 높은 수준의 포괄적인 의료 서비스, 의료 전문가, 현대적인 의료 시설을 제공함
- 병원 당국은 공립 병원과 진료소를 관리하고 주민들에게 보조금을 지급하는 의료 서비스를 제공하며, 사립 병원과 진료소는 개인 의료 서비스를 선호하거나 감당할 수 있는 사람들을 위해 추가 옵션을 제공함

❍ 홍콩 정부는 공립학교와 사립학교를 통해 중등교육까지 무료 및 의무 교육을 제공하며, 홍콩에는 여러 명문 대학과 고등 교육 기관이 있어 고등 교육 기회를 원하는 현지 및 국제 학생들을 홍콩으로 끌어모으고 있음

❍ 세계에서 가장 권위 있는 글로벌 대학평가기관인 QS(Quacquarelli Symonds)의 2022년 세계 대학 순위에서 상위 50위 안에 3개의 홍콩 대학이 이름을 올렸으며 이는 홍콩에서 영어를 유창하게 구사하는 고급인력 채용이 용이하다는 것을 의미함
- 홍콩의 노동시장은 고용과 해고가 자유로워 효율적이고 유연하게 인력을 사용할 수 있음

2) 경제·산업 현황

□ 종합개요

❍ 홍콩은 시장 자율성을 중요하게 생각하는 도시로서 자유 무역, 낮은 세율, 최소한의 정부 개입을 특징으로 세계에서 10번째로 큰 무역시장을 형성함
- 홍콩은 외국 투자자에게 낮은 법인세율(16.5%) 혜택을 제공하고 있는 것이

특징이며, 이중과세를 적용하지 않고 자본 이득에 대한 세금도 부과하지 않고 있음
- 또한, 회사 설립 절차를 간소화하여 기업 운영에 있어 비교적 간단한 규제 환경을 제공하며, 외국인이 100% 소유한 기업을 설립할 수 있도록 함
- 자본의 이동과 환전이 자유로우며 외환에 대한 통제도 없음

❍ 홍콩의 주요 산업으로는 금융·관광 서비스업, 무역 및 유통업이 특징임
- 2023년 5월 기준 홍콩 통계청에 따르면, 2021년 홍콩 국내총생산(GDP) 3,520억 미국달러 중 서비스 산업(3차 산업)은 전체 GDP의 약 93.7%임
- 무역 및 물류업(23.7%), 금융서비스업(21.3%), 전문 비즈니스(11.4%) 등이 비교적 서비스업을 주도하고 있으며, 공공서비스가 차지하는 비중도 GDP의 약 20.5%에 달함(KOTRA 해외시장뉴스, 2023.06.05.)
- 특히, 2021년 홍콩국제공항(HKIA) 항공 화물량 세계 1위, 홍콩항 컨테이너 물동량 세계 9위 등을 기록하며 무역 및 물류업이 금융 서비스 부문을 제치고 4대 산업 중 가장 높은 비중을 차지한 산업 부문이 되었음
- 한편 코로나19로 인한 관광 제한으로 2021년 홍콩의 해외 방문객 수가 약 9만 명에 그치면서 관광업은 큰 폭으로 감소함

| 표 4-7 | 홍콩 주요 산업의 부가가치 및 GDP 비중(2019~2021년)

(단위: 백만 홍콩달러, %)

구분	2019년		2020년		2021년	
	부가가치	GDP 비중	부가가치	GDP 비중	부가가치	GDP 비중
금융 서비스업	581,500	21.2%	599,800	23.4%	583,600	21.3%
관광업	98,600	3.6%	9,200	0.4%	2,300	0.1%
무역 및 물류업	541,200	19.7%	507,000	19.8%	650,700	23.7%
전문 서비스업	324,800	11.9%	294,700	11.5%	311,700	11.4%

자료: KOTRA 해외시장뉴스. 2023년 홍콩 산업 개관

❍ 최근 홍콩 정부는 4대 산업 외에도 비교 우위를 갖고 있는 미래 전략산업으로 8개(문화, 의료, 교육, 혁신 과학기술, 검측 및 인증, 환경보호, 항공 및 운송, 스포츠)를 선정하여 중점 육성하고 있음(KOTRA 홈페이지)

- 2021년 기준 8개의 미래 전략산업은 3,018억 홍콩 달러(약 387억 미국 달러)의 부가가치를 창출했는데 이는 홍콩의 전체 GDP의 11%에 해당함
- 8개 전략산업 중에서는 문화 산업과 의료 산업이 각각 GDP의 4.5%, 2.0% 비중을 차지하여 가장 높은 비중을 차지함
- 2021년 확정치가 발표되지 않은 스포츠 분야를 제외한 7개 분야 모두에서 2020년 대비 2021년 창출한 부가가치가 증가한 것으로 나타났으며, 검사 및 인증(38.3%), 의료(15.6%), 항공 및 운송(14.6%) 분야가 비교적 크게 상승함

□ 홍콩의 경제성장 과정

❍ 홍콩은 1842년 난징조약 이후 영국 식민지로 편입되면서 1940년대까지 중국의 대유럽 중계지 역할을 수행하였으며, 이 시기에 홍콩은 영국의 아시아 무역거점으로서 중요한 역할을 담당함(김수현 외, 2022)

❍ 19세기 후반, 영국은 홍콩을 자유무역항으로 개발하였고, 관세와 무역 장벽이 없는 정책을 통해 국제 무역의 중심으로 성장함

❍ 이후 국공내전과 1949년 중화인민공화국의 수립으로 홍콩의 중계무역 기능이 상실되었으나, 1970년대 말 중국의 개혁개방정책으로 홍콩의 자본주의체제가 중국 본토와 별개로 인정되면서 기능을 회복함
- 1970년대 이후 홍콩은 영국의 금융제도와 법체계를 바탕으로 점차 제조업 중심에서 금융 서비스 산업 중심으로 전환하였으며, 이 시기 은행·보험·증권 등의 금융서비스가 발달하고 홍콩 증권거래소(HKEX)가 성장함

❍ 150여 년간 영국의 통치를 받았던 홍콩은 지난 1997년 7월 1일 중국인민공화국의 특별행정구역으로 편입되었음
- 홍콩의 헌법인 기본법에서 정한 '일국 양제'의 원칙에 따라 홍콩 특별행정구는 행정·입법·사법제도에 걸쳐 높은 수준의 자치권을 유지하고 있음

❍ 아시아·태평양지역의 중앙에 위치한 홍콩은 북미와 유럽을 연결하는 중국의 관문으로 화난 주강 삼각주 동쪽의 지리적 이점을 활용하여 글로벌 중계무역 거점으로 발달함(김운수, 2023)

(1) 무역·물류 분야

□ 글로벌 허브도시로서 홍콩의 위상

❍ 아시아의 중요한 물류 허브 중 하나인 홍콩은 홍콩항(Hong Kong Port)과 홍콩 국제공항을 중심으로 화물·여객 분야의 거점으로 성장함

❍ 홍콩 국제공항은 5개의 화물청사가 있어 매년 약 700만 톤의 화물을 처리할 수 있으며, 전 세계 항공화물 처리량 1위 공항으로 2021년 기준 502만 5,495톤의 화물을 처리함(안승현 외, 2023)

❍ 홍콩항은 남중국해의 관문항으로 최대 규모의 화물이 발생하는 중국 본토를 배후권으로하는 국제 무역·물류의 중심지이자 세계 최대 환적항으로, 중국 남부지역에 생산한 제품의 수출과 원자재 수입을 처리하면서 2000년대 초반까지 세계 최대 항만으로 급부상함

❍ 세계은행에서 발표한 2018년 물류 성과 지수(Logistics Performance Index)에서 일본, 싱가포르를 이어 아시아에서 3위를 차지함
  - 2021년 기준 홍콩항은 세계 10대 항만 중 9위를 차지했으며, 컨테이너 물동량은 1779만8000TEUs로 집계됨(KOTRA, 2022.08.26.)

□ 홍콩항의 위기와 극복 전략

❍ 중국 남부지역에 집중되었던 제조업이 중북부로 이전해 가고 중국 본토 내 항만이 개발되기 시작하면서 최근 홍콩항의 처리 물동량이 급격히 감소함
  - 홍콩항을 통해 중국 본토로 환적하던 화물이 중국 본토 내 항만으로 바로 직수출입하면서 홍콩항의 환적화물은 지속적으로 감소하고 있음
    • 홍콩항은 세계 주요 항만 컨테이너 물동량 처리 순위에서 10위를 기록하고 있는데, 2024년 1분기에는 10위권 밖으로 밀려남
  - 물류비용 측면에서 상하이, 선전, 닝보 항구보다 비싸다는 점과 수심이 얕아 초대형 화물선의 접근이 어려운 것 등이 단점으로 꼽히고 있음(KOTRA, 2019.04.08.)

- 환적화물의 감소는 항로의 감소로 이어져 네트워크 연결성이 약해지고 홍콩의 글로벌 물류허브로서의 입지에 악영향을 미칠 수 있음

❍ 홍콩항의 위기를 극복하기 위해 홍콩 정부는 홍콩항 항구 확장 공사와 더불어 운영 효율화를 위한 제도적 개선에 노력을 기하고 있음
- 기존 항구를 최대한 넓히는 공사를 진행하는 동시에, 홍콩 내 란타우섬에 새로운 화물터미널을 건설하는 방안을 검토하고 있음
- 또한, 주강 삼각주의 주변 경제특구와의 협력을 강화하고 수입 화물을 적극적으로 유치하는 한편, 전자상거래 시장 선점과 중국 국경을 넘는 관세의 지연 최소화 등의 정책을 통해 위기를 극복하고자 하고 있음

□ 개방적이고 안정적인 홍콩의 시장경제 시스템

❍ 홍콩항의 위기에도 불구하고 홍콩은 자유롭고 개방적인 시장경제 시스템을 유지하여 글로벌 허브도시로서의 경쟁력을 갖추고 있음
- 홍콩은 최소한의 정부 개입과 자유시장 원칙 고수라는 확고한 정책기조를 가지고 있으며, 외환거래 규제가 없어 국경 간 자본 유출입이 자유로운 완전한 자본 자유화 시장임

❍ 홍콩은 중국의 일국양제 아래 독립된 사법부, 재산권 보장 및 법치 원칙이 확립되어 있으며, 명확하고 투명한 규제체계와 재정건전성을 통해 글로벌 허브도시로서의 강점을 유지하고 있음
- 일례로 홍콩은 홍콩 달러와 미국 달러간 연계 환율제를 통한 완전 태환성(full convertibility) 보장으로 통화가치 안정성을 확보하고 있음
- 홍콩은 자유무역지대로서, 상품과 서비스의 자유로운 무역이 보장되며 외국기업의 시장접근에 아무런 장벽이 없음
  • 내·외국인간 동등한 대우를 원칙으로 강력한 투자자 보호제도 등을 시행하여 외국기업 유치에 긍정적으로 작용함
- 홍콩은 법인설립이 자유롭고 간편하며 자본금 납입 의무가 없고, 기업 활동에 대한 각종 세제 혜택을 받을 수 있으며, 외국인 차별 없이 홍콩 법인의 지분을 100% 소유할 수 있음

• WTO의 서비스무역에 관한 일반 협정(GATS 규정)에 따라 홍콩 입주 외국기업도 자국기업과 같은 CEPA 협정(중국-홍콩 사이의 자유무역 협정)에 따른 각종 혜택을 제공함

□ 간소화된 제도와 낮은 세금

❍ 홍콩의 조세체계는 법인세(7.5~16.5%), 개인소득세(15%)만 부과하는 등 간소화 되어있으며, 싱가포르(22%)보다 낮은 세율로 경쟁력을 갖춤

- 기본적으로 법인회사는 16.5%(비법인회사 15%)의 세율이 책정되는데, 법인의 첫 200만 홍콩달러의 과세소득에 대해서는 그 절반인 8.25%(비법인회사 7.5%)만 적용함
- 이와 함께 부가가치세, 소비세, 판매세, 자본이득세, 투자 원천징수세, 부동산세, 국제 과세 등이 없는 등 조세제도가 간소화 되어있음

❍ 홍콩은 일반 상품 수입에 대해서는 자유방임 정책을 펴고 있어 일반 수출입 화물이나 환적화물의 세관절차는 매우 간결함(KOTRA, 2019.04.08.)

- 일반적으로 대홍콩 수출의 경우 수출 후 14일 이내에 수출입 신고서를 내면 통관절차가 끝나게 되며, 수입인 경우 통관상 일부 품목을 제외한 환적화물은 수출입 물품신고가 필요 없음
- 낮은 관세율과 간단한 수출입절차는 홍콩 무역의 장점으로 꼽히며 편리한 인프라 시설로 수출입이 비교적 용이한 편임

❍ 홍콩항의 경우 자유무역지역이면서 자유항으로 관세와 수입 쿼터가 존재하지 않으며, 수입화물에 대한 일반 세관 검사 면제 혜택을 받는 등 무역장벽이 없어 세계적 무역 비즈니스 허브로 인정받고 있음

❍ 또한, 홍콩 해운 항만국은 더 많은 해양 운송기업들을 유치하기 위해 해운업 관련 기업들에 세금 할인 혜택을 확대 제공할 계획이라고 발표함(KOTRA, 2022.08.26.)

- 기존에 당국은 2020년부터 선박 임대업자와 선박 임대업 관리자의 적격 소득에 대한 비과세 및 50% 세금 감면 혜택을 제공하고 있으며, 2021년에는 해상 보험 관련 사업자들에게 세금 감면 혜택을 제공하고 있음

□ 물류산업 인프라 및 기술에 대한 적극적인 정책 및 투자

❍ 2006년 홍콩 정부는 혁신 및 과학기술 기금으로 '물류 및 공급체인 멀티 기술 연구개발센터(Logistics and Supply Chain MultiTech R&D Centre, LSCM)'를 설립하고, 물류 및 공급체인 관련 산업의 신기술 연구·개발에 지속적으로 투자하고 있음(KOTRA, 2020.05.29.)

❍ 2020년 및 2021년 홍콩의 재정 예산안에 따르면, 첨단 과학기술 기반의 물류 생산력을 높이기 위해 홍콩 정부는 자격을 갖춘 3자 물류회사에 프로젝트 예산을 지원하기로 함

- 3자 물류회사란 생산, 판매 업체가 아닌, 물류 서비스만 제공하는 업체를 의미하며, 정부는 3억 4,500만 홍콩달러(약 4400만 달러)를 투입하여 약 300개 기업이 혜택을 받을 수 있도록 함

❍ 홍콩 해운 항만국은 항만의 자동화·지능화를 통해 항만의 다양한 정보가 실시간 연계되고 물류 흐름이 최적화되는 스마트 항만(Smart Port) 개발에 대한 구체적인 방안을 모색하기 위해 전담팀을 구성함(KOTRA, 2022.08.26.)

❍ 홍콩 국제공항은 제3활주로 시스템(Three-Runway System)을 2022년 7월 8일에 공식 개장해 운영하고 있으며, 터미널2의 확장과 T2 탑승동 건설, 무빙워크 및 자동 수화물 처리 시스템 개발 등을 포함한 전체 프로젝트는 2024년에 완공될 예정임

❍ 또한, 홍콩 공항 당국(Airport Authority)은 대만구(Great Bay Area, GBA)와의 글로벌 접근성을 높이기 위해 중국 광둥성 중남부에 위치한 둥관에 홍콩 국제공항 상류 물류 단지(Upstream HKIA Logistics Park) 및 홍콩 국제공항에 해공 연계 통합 화물터미널(Airside Intermodal Cargo Handling Facility)을 설치하여 각종 수송기관을 통합할 계획임을 밝힘

- 이를 통해 중국 본토에서 수출되는 상품이 사전 보안검사를 마친 후 바로 홍콩 국제항공망을 통해 모든 해외 행선지로 직송되는 편리한 운송서비스를 제공하고자 함

□ **비자 및 이민 규제**

❍ 홍콩에는 외국인들이 홍콩에서 거주하고 일하는 데 필요한 비자를 쉽게 발급받을 수 있는 시스템이 마련되어 있음

- 특히 고도로 숙련된 외국인 인력은 "우수 인재 입국 계획(QMAS)"과 같은 프로그램을 통해 홍콩에서 장기 거주 및 일을 할 수 있는 기회가 제공됨
- 이러한 프로그램들은 외국인들이 홍콩에서 안정적으로 거주할 수 있는 법적 기반을 마련해 주고 있음

(2) 금융 분야

□ **아시아의 금융허브 홍콩**

❍ 홍콩은 중화권에 속해있으면서도 자유로운 외환거래와 유연한 노동시장, 최소한의 규제와 낮은 세율, 외국인 친화적인 환경을 제공함으로써 전 세계 기업들의 투자처로서 오랜기간 입지를 견고히 해왔음

❍ 2021년 8월 기준 홍콩 당국으로부터 인가된 금융기관은 총 189개로 파악되며, 이 중 161개는 홍콩에서 금융 관련 업무를 수행하기 위해 홍콩 금융관리국(Hong Kong Monetary Authority: HKMA)으로부터 라이선스를 취득한 인가은행에 해당함

- 중국·홍콩에 기반한 국제 회계법인인 KPMG에서 발표한 '2021년 홍콩 은행업 보고'에 따르면, 2020년 홍콩 내 인가은행의 총 자산은 전년 대비 8.8% 증가한 22조 9,000억 홍콩 달러(약 3조 미국 달러)로 집계됨
  - HSBC은행이 약 8조 7,000억 홍콩 달러(약 1조 1,100억 미국 달러)로 약 38%의 시장점유율을 차지함
  - 중국은행은 약 3,700억 미국 달러, 스탠다드 차터드 은행이 약 2,200억 미국 달러로 2, 3위를 차지함

❍ 또한, 2019년 기준 홍콩의 금융서비스 수입액은 506억 홍콩 달러(약 65.4억 미국 달러)로 전체 서비스 수입의 8%를 차지하였으며, 금융서비스 수출액은

1,691억 홍콩 달러(약 219억 미국 달러)를 기록하며 전체 서비스 수출 중 21%의 비중으로 물류, 관광에 이어 3위를 차지함

❍ 2022년 말 기준으로 홍콩 국내총생산(GDP)에서 금융업의 비중은 23%, 고용은 7.5%를 차지함(한경닷컴, 2024.03.25.)

□ 쇠락하는 홍콩의 자본시장과 재도약

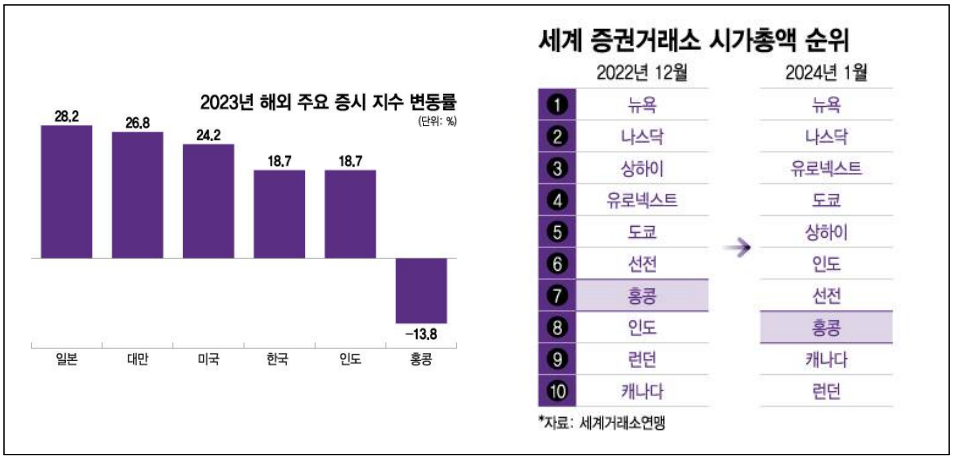
❍ 2020년부터 중국의 개입과 홍콩판 국가보안법 '기본법 제23조'의 통과로 인해 홍콩의 자유로운 무역 허브로의 위치가 약화되기 시작함

❍ 홍콩 내 다국적 기업들은 홍콩을 떠나 중국 본토로 직접 진출하거나 싱가포르에 아시아 허브를 세웠으며, 중국 주요 기업이 상장된 홍콩 증시에서도 외국인 투자자들이 대거 빠져나가는 등 홍콩은 수년째 인구 및 자본 유출이 발생하고 있음

- 홍콩의 인구는 2019년 6월 750만 명으로 정점을 찍고 2022년 6월엔 729만 명으로 2년 만에 전체 인구의 2.5%가 줄어듦
  - 2023년은 감소한 인구 12만 명 중 자유 의지로 홍콩을 떠난 인구의 규모가 11만 명에 달하는 것으로 나타남(머니투데이, 2024.03.03.)
- 홍콩을 대표하는 항셍지수는 지난 2020년부터 2023년까지 4년 연속 하락하였으며, 홍콩 증권거래소는 2022년 기준 세계 증권거래소의 시가총액 기준 7위였으나 2024년에는 인도에 추월당함

❍ 한편 홍콩 정부는 여전히 간편한 법인설립 절차, 낮은 법인세, 그리고 기 구축된 금융·물류 인프라를 바탕으로 재도약을 위해 노력하고 있음

| 그림 4-9 | 주요 국가의 증시 및 증권거래소 변화



출처: 머니투데이. “100년 공든 탑, 5년 만에 무너졌다”…‘세계 3대 금융허브’ 홍콩의 퇴장, 2024.03.03.

❍ 2023년 홍콩 정부는 ‘크립토 허브’를 선언하여 세계 암호화폐 허브가 될 것을 발표하였으며, 2024년에는 비트코인 현물 ETF(상장지수펀드)를 출시함(조선일보, 2024.05.29.)

- 이와 함께 홍콩은 빠르게 거래소 가이드라인을 발표하여 개인투자 허용과 투자자 보호 강화를 통한 산업 육성 방안을 공표하였으며, 합법적 사업 환경을 갖춰 암호화폐 기업들을 유치할 것임을 제시함
- 최근에는 홍콩 증권선물위원회(SFC)가 이더리움(ETH) 현물 상장지수펀드(ETF)에 대한 스테이킹[23] 허용을 검토함

❍ 또한, 최근 싱가포르가 고가 미술품에 부가가치세(VAT)를 부과하기 시작하면서 미술품에 세금을 면제하는 홍콩으로 수요가 이동하는 등 기관과 부유층을 상대로 하는 예술금융 중심지로 홍콩의 위상이 높아지고 있음

- 세계 2대 예술품 경매사인 크리스티와 소더비가 2000년대 초 싱가포르를 떠나 홍콩에 자리를 잡았으며, 세계 3대 아트페어 중 스위스 아트바젤은 아시아 시장 진출을 위해 홍콩을 선택함(조선일보, 2024.05.29.)

23) 스테이킹이란 암호화폐를 블록체인 네트워크나 디파이 플랫폼에 예치하고 수수료나 이자를 챙기는 개념을 뜻함

❍ 중국 정부의 적극적인 경기 부양책과 경기 회복에 대한 기대감이 작용하여 지난해 침체에 빠졌던 홍콩의 항셍지수는 최근 반등에 성공함
- 중국의 증권감독관리위원회는 홍콩 내 주요 중국 기업의 기업공개(IPO)를 지원하고 홍콩과 본토 거래소 간 주식 거래 연결에 대한 규정을 완화한다고 발표함
- 이러한 홍콩 자본시장 지원 정책 등은 증시에 긍정적인 영향을 끼침

□ 홍콩의 외환제도

❍ 홍콩에서는 환전, 해외송금 및 입금, 외화예금이 모두 자유롭게 이루어지고 있으며, 자금 유출입에 대한 통제가 없기 때문에 세계은행의 대외 채무 통계에 기재돼 있지 않음

❍ 홍콩 통화의 가치를 정부가 보증하기 위해 제정된 「통화법(1935년)」은 후에 「외화기금법」으로 개칭됐으며, 홍콩달러의 인터넷 뱅킹 거래를 촉진하고 환율을 안정화하는데 기여하고 있음

❍ 홍콩 정부는 1983년 10월부터 홍콩달러를 종래의 자유 변동환율에서 미국 달러와 일정 기준금액(USD 1= HKD 7.8)에서 교환율을 링크하는 Peg System을 사용하고 있으며, 현재의 연동 환율은 홍콩 정부 금융관리국에서 외환기금으로 보장하고 있음

□ 홍콩의 금융제도

❍ 홍콩에서 은행과 금융 관련 업무를 수행하는 기관을 설립하기 위해 홍콩 금융관리국(HKMA)으로부터 라이선스를 취득해야 하며, 은행 라이선스 발행 제도인 The Three-tier Banking System에 따르면 라이선스의 종류는 은행의 예금 규모와 업무 성질에 따라 3가지로 분류됨
- 은행 라이선스 종류는 인가은행(Licensed Banks), 제한적 인가은행(Restricted Licence Banks) 및 예금 보유 회사(Deposit-taking Companies) 3가지로 분류됨

| 표 4-8 | 홍콩 내 인증 은행의 종류

은행종류	인가은행 (Licensed Banks)	제한적 인가은행 (Restricted Licence Banks)	예금 보유 회사 (Deposit-taking Companies)
업무 및 기능	• 당좌예금, 보통예금 운영 • 금액, 기한 제한 없이 예금을 받을 수 있음 • 수표거래 가능 • '은행' 명의로 운영하는 것에 대한 제한 없음	• 주로 상업은행 및 자본시장 관련 업무 수행 • 50만 홍콩달러 이상의 예금만 받을 수 있으며 예금기간 제한은 없음	• 대부분 은행소유 또는 은행과 연관이 있음 • 사채, 기업대출, 증권 등의 업무를 수행 • 최소 3개월 저축, 10만 홍콩달러 이상의 예금만 받을 수 있음
예시	HSBC은행, 중국은행, 항셍은행	JP모건, 골드만삭스	교통 재무 유한회사, 창흥 재무 유한회사

자료: 홍콩 금융관리국(HKMA)

□ 홍콩과 중국 본토 간 채원 교차거래 시스템 시행

❍ 2017년 홍콩과 중국 금융 당국은 중국 금융시장의 대외개방 심화, 위안화의 국제화 가속, 중국-홍콩 간 금융협력 수준 제고 등을 목적으로 홍콩과 중국 본토 간 채권 교차거래 시스템인 채권통(債券通)을 시행함

- 채권통은 홍콩-중국 양방향 트래픽을 촉진하며 중국발 해외투자 수요 충족하고 자본 유출입 균형을 유도하기 위한 제도임
- 2017년부터 채권통이 개시되는 동시에 홍콩에서 중국 본토로의 채권 투자 '북향통'(北向通)이 우선적으로 허용되었으며, 북향통에 이어 2021년 9월 중국 본토에서 홍콩으로의 투자 '남향통'(南向通)이 허용됨

□ 온라인 데이터 서비스 제공을 통한 투명성 강화

❍ 홍콩 금융관리국(HKMA)은 금융업 관련 공공데이터 활용의 용이성을 제고하기 위해 2019년 1월부터 오픈 API를 통해 수신금리, 신용카드 혜택 등의 은행 제품 및 서비스 자료 등 146개의 데이터를 개방하고 있음

- 제3자 서비스 업체는 오픈 API로 은행의 각종 제품, 서비스 및 혜택을 종합하여 소비자에게 편리하고 전면적인 정보를 제공할 수 있음
- 소비자들이 재무관리 어플리케이션을 통해 여러 은행 계좌의 내역을 조회하고 관리할 수 있게 됨

□ **핀테크 기술에 대한 투자 확대를 통한 금융 스마트화**

❍ 홍콩 금융관리국(HKMA)은 은행업의 스마트화를 추진하기 위해 2019년부터 인터넷전문은행(virtual bank)에 대한 운영 면허를 발급하며 2021년 2월 기준 총 8개의 인터넷전문은행을 허용함

- 8개의 인터넷전문은행의 주요 주주는 중국은행, 스탠다드 차타드 등 대기업의 외에도 전자상거래 업체 (JD 디지털), 통신사 (PCCW), 여행사 (씨트립), 홍콩거래소, IT 업체 (텐센트, 샤오미), 부동산 업체 (신세계발전), 보험회사 (핑안보험) 등 다양한 기업들이 포함됨

❍ 2021년 홍콩 금융관리국(HKMA)에서 발표한 '핀테크2025'("Fintech 2025") 발전 전략에 따르면, 디지털 위안화(e-CNY) 개발에 따라 홍콩 금융관리국(HKMA)은 홍콩 달러의 디지털 화폐(e-HKD)를 도입할 가능성에 대한 연구를 진행할 예정이라고 발표함

- 디지털 위안화(e-CYN)란 중국 정부가 2014년부터 개발하고 있는 디지털 화폐로, 디지털 지갑을 활용하며 인터넷을 연결하지 않아도 스마트폰끼리 접촉하면 결제가 가능한 것이 특징임

❍ 또한, 홍콩 당국은 경제의 디지털 전환(Digital Transformation, DT)을 목표로, 3세대 인터넷 Web 3.0 생태계 구축을 추진 중이며, DT 생태계 일부로서 2022년 가상자산 관련 규제안을 마련하였고 핀테크(Fintech) 정책도 추진할 전망임

3) 시사점

❍ 홍콩은 중국 본토 및 아시아 주요 시장에 접근할 수 있는 지리적 이점과 더불어, 영국 식민지 당시 유입된 서양 문화와 중국 전통문화의 만남으로 문화적 다양성과 복합성을 보유하고 있음

- 영어의 보편적 사용은 서비스 전 분야에 걸친 핵심 경쟁력이며, 홍콩의 생활양식, 국제학교, 생활여건 등으로 해외기업의 유입 장벽이 낮은 편임

❍ 또한 홍콩은 낮은 세율과 간소화된 규제 환경을 통해 기업들이 신속하게 설립·

운영될 수 있는 비즈니스 환경을 제공하고, 법적 안정성을 토대로 외국기업들의 투자를 이끌어내고 있음
- 홍콩은 오랜 기간 자유무역을 기반으로 한 경제 체제와 비즈니스 친화적인 규제 환경을 유지해 옴
- 낮은 세율을 적용하고 있을 뿐만 아니라 법인세, 개인소득세만 부과하는 간소화된 조세체계를 운영하고 있음

❍ 홍콩의 사례를 토대로 글로벌 금융 허브로 자리 잡기 위해서는 강력한 금융 인프라가 필요하다는 것을 알 수 있음
- 홍콩 증권거래소(HKEX)는 세계 10위권 규모의 거래소로서 다국적 기업들 아시아 지역의 주요 자금조달 장소로 활용되어 옴
- 금융 중심지는 글로벌 자본과 기업의 흐름을 유도하고, 경제성장을 촉진하는 중요한 역할을 담당하기 때문에 강력한 금융 인프라가 필요함

❍ 두바이, 홍콩 등의 사례와 같이 경제구조를 다각화하는 전략이 요구됨
- 홍콩은 금융서비스에 크게 의존하면서도 특정 산업에 지나치게 의존하지 않고 무역, 물류, 관광 등 다양한 산업을 발전시켜 경제를 다각화해 옴
- 다양한 산업이 공존하는 경제구조는 허브도시의 지속가능성을 높임

❍ 다만 최근 몇 년간 정치적 불안정성으로 일부 기업과 인재들이 이탈하는 현상을 겪으면서, 정치적 안정성이 허브도시로서의 지속가능한 발전과 장기적 경쟁력에 결정적인 영향을 미치는 것을 알 수 있음

제3절 소결 및 시사점

□ 경쟁력 있는 분야의 개발과 차별화된 규제·세제 운영

❍ 싱가포르, 홍콩, 두바이는 중앙정부 차원의 미래 비전과 전략하에서 전폭적인 지원을 통해 국가 역량을 집중하고 있으며, 각 도시가 법·제도 운영의 자율성을 가지는 방식으로 정책의 실효성을 제고하고 있음

- 싱가포르의 경우 오래전부터 개방경제를 표방하며 외국인 투자유치를 위하여 싱가포르에 투자하는 외국기업에 각종 인센티브(Incentive)와 기업친화적(Business Friendly) 인프라를 제공해 옴
  - 상대적으로 낮은 법인세, 신속한 행정절차, 공항·항만을 활용한 산업 인프라 등의 장점을 통해 다국적 글로벌 기업들의 동남아시아 지역 진출을 위한 지역본부로 활용되고 있음
- 두바이는 탄탄한 법 구조와 기업 친화적 규제 환경, 절세 이니셔티브 등을 갖추고 해외투자자들에게 파격적인 조세 및 관세 혜택을 제공함
  - 일례로 자유무역지대인 두바이 국제금융센터(DIFC)는 40년간 법인세와 수익세 면세, 국적 불문 기업 소유권 100% 인정 등의 혜택을 부여하고 외국인 직접 투자에 대한 행정절차를 간소화하여 비즈니스 활동을 지원하고 있음
- 홍콩 특별행정구는 헌법인 기본법에서 정한 '일국양제'의 원칙에 따라 행정·입법·사법제도에 걸쳐 높은 수준의 자치권을 유지하고 있으며, 외국인 투자자들을 유치하기 위하여 유연한 규제 환경을 제공함
  - 홍콩은 외국 투자자에게 비교적 낮은 법인세율(16.5%)을 적용하며, 자본이득에 대한 세금도 부과하지 않음
  - 회사 설립 절차가 간소하며, 외환에 대한 통제가 없고 노동시장의 고용·해고도 자유로워 기업의 입장에서는 효율적 인력 운영이 가능함

❍ 우리나라도 정부의 큰 비전과 방향 하에 지역별 특화발전을 유도하고 있으며, 목적에 맞게 개발된 특구를 중심의 투자유치 제도를 운영하고 있음

- 다만, 외국인 투자유치를 위한 주요 특구들은 임대료 감면 및 지원 등의 입지 지원제도에 주로 초점을 맞추고 있으며, 외국인 투자지역이나 기회발전특구의 경우 관세의 면제기간이 대부분 5년 내외로 정해져 있어 국제적 허브도시에 비해 상대적으로 짧음
- 경제자유구역이 파격적인 인센티브 제도를 운영하고 있으나, 지정대상과 지역이 제한적이므로 부산 글로벌 허브도시 조성에 활용하기에 제한적임

□ 경제 구조 다각화 전략 및 글로벌 연계 강화

❍ '부산 글로벌 허브도시' 추진 초기부터 중장기적 계획을 수립하여 특정 산업, 특정 국가에 대한 의존도가 높아지지 않도록 경제 구조를 다각화하는 전략이 요구됨
- 홍콩은 금융 서비스의 성과가 높음에도 특정 산업에 지나치게 의존하지 않고 무역, 물류, 관광 등 다양한 산업을 발전시켜 경제를 다각화해 옴
- 두바이는 다른 UAE 도시들과 달리 석유 의존도를 줄이고 다른 산업 부문을 적극 발전시켜 중동 최대의 경제·금융·관광 중심지로 성장하였음

❍ 즉, 다양한 산업이 공존하는 경제 구조는 투자 매력도를 높일 뿐만 아니라 국제적 허브도시로서의 지속가능성을 높이는 중요한 부분임

❍ 또한, 세계적인 경제와 무역 흐름에 연결되어 글로벌 이슈에 대하여 빠르게 대응하기 위해서는 글로벌 연계 및 협력을 강화하려는 노력이 필요함
- 글로벌 허브도시는 다른 도시 및 국제기구와의 협력을 통해 글로벌 네트워크를 구축하고 국제적 이슈에 대한 공동 대응 능력을 강화하고 있음

❍ 이에 부산광역시도 관광·서비스 중심의 성과에 머무르지 않고 특화산업으로 추진하고 있는 금융·제조·물류 등 고부가가치가 높은 산업에 투자될 수 있는 산업구조를 구축해 가는 것이 중요할 것으로 판단됨

❍ 그리고 장기적인 차원에서 개방적이고 투명한 경제 시스템을 유지할 수 있는 구조를 갖춤으로써 무역과 금융, 글로벌 인재를 유치할 필요가 있음

□ 언어 소통의 무장벽, 원활한 비즈니스의 기본

❍ 앞서 조사한 싱가포르, 두바이, 홍콩의 공통점은 세계적으로 무역 활동이 발달할 수 있는 지리적 이점을 보유하고 있다는 점, 오랜기간 다인종·다문화가 공존한 역사적 배경에 따라 문화적 수용성이 높다는 점, 그리고 영어소통에 제약이 없다는 것임

❍ 언어는 비즈니스 활동의 가장 기본적인 요소이므로 '영어'는 해외기업들의 투자유치를 통한 글로벌 허브도시 조성을 목표로 하고 있는 부산광역시에서 가장 먼저 극복해야 할 시급한 문제 중의 하나가 될 것으로 판단됨

□ 문화적 다양성을 인정하는 사회 시스템

❍ '부산 글로벌 허브도시' 추진으로 지역에 정착하는 외국인의 비중이 높아질수록 지역민과의 갈등이나 입장차이가 발생할 수 있기 때문에 다른 문화와 전통을 존중하고 이해하려는 시민의식이 중요할 것으로 판단됨

❍ 앞서 전체 국민 중 외국인의 비중이 약 30%를 차지하는 싱가포르의 경우 다양한 인종과 문화가 공존하는 사회를 형성하기 위해 법적·제도적 장치를 마련하여 지원하고 있음

- 이러한 지원은 법적인 보호에서 머무르지 않고, 교육이나 공공서비스 등 다양한 분야에 대한 포괄적 지원을 포함함

❍ 다양성을 인정하고 공존할 수 있는 사회·문화적 환경을 갖출 수 있도록 교육과 문화 형성을 통해 지속적으로 시민의식을 높이고, 다문화 사회를 지원하는 제도·정책을 마련해 갈 필요가 있음

❍ 비즈니스뿐만 아니라 일상생활 전반에서 포용적 사회 시스템을 갖춤으로써 외국인들이 도시의 경제활동에 쉽게 적응해 나갈 수 있도록 해야 함

제 5 장

「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안

제1절 「부산 글로벌 허브도시」 조성의 기본원칙 및 방향

제2절 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 전략

제3절 결론

05 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안

제1절 「부산 글로벌 허브도시」 조성의 기본원칙 및 방향

1. 기본원칙

□ **정부의 지방시대 실현 및 국가 성장동력 확보를 위한 〈부산 글로벌 허브도시〉**

○ 정부는 국토의 불균형한 발전이 국가의 성장을 저해하는 요인임을 인지하고, 지난 40년간 많은 예산을 지역균형발전을 위해 투입해 옴

○ 그러나, 인구·경제·정주여건 등 통계지표 전반에서 수도권과 비수도권 간의 격차가 확대되었으며, 수도권 일극화로 인해 지방은 소멸위기에 처함

○ 현재 우리나라의 수도권 일극 체제는 국토의 공간·자원 활용의 비효율성으로 인한 막대한 사회적 비용을 유발하고 있음

- 한쪽으로는 과밀로 인한 교통체증·환경오염·주거비용 폭등 등의 문제를 한쪽으로는 청년인구 유출로 인한 인력수급 부족·경제적 쇠퇴와 일자리 감소 등의 문제를 발생시킴으로써 국가 전반의 사회적 비용을 발생시킴
- 또한, 지역 특성에 맞는 다양한 산업 성장을 저해하여 국가 경쟁력을 하락시키며, 재정적 리스크를 증가시키고 사회통합을 저해함

○ 지역균형발전이 뚜렷하게 성과를 내지 못한 원인에는 공간적·재정적으로 분산된 정책추진 방식이 지적되었으며, 이에 따라 복합 기능을 가진 거점도시를 중점적으로 육성하여 산업경쟁력과 집적경제를 최대화할 필요가 있음이 제기되고 있음

○ 〈부산 글로벌 허브도시〉 조성은 수도권에 비견하는 또 하나의 국가 성장축을 남부권에 조성하여 지역 균형과 발전을 유도하려는 전략이며, 해외 기업들의 투자유치를 통해 국가 전반의 경제 활성화와 경쟁력을 확보하려는 정책이라고 할 수 있음

❍ 아시아·태평양 지역의 성장과 더불어 각국이 경쟁력 있는 허브도시 육성을 위해 치열한 경쟁을 하고 있는 시점에서, 물류·무역의 중심지로서 지리적 이점을 보유한 부산광역시를 글로벌 허브도시로 육성하는 것은 남부권뿐만 아니라 국가 성장에 중요한 전략이 될 수 있음

□ 차별화된 규제·세제 특례를 통한 비즈니스 경쟁력 강화

❍ 싱가포르나 두바이, 홍콩과 같은 도시는 다국적 기업들의 선택지로서 유리한 요인을 보유하고 있는 것을 알 수 있음
- 입지 경쟁력과 의사소통의 원활함은 비즈니스 활동의 가장 기본적인 요소로 판단되며, 이와 함께 기업친화적인 정부 정책, 인프라 구축을 위한 자본력, 탄탄한 조세제도와 안정성, 유연한 노동환경 등 기업 활동을 지원하는 요인들을 모두 갖춘 육각형 도시로서의 면모를 보이고 있음

❍ 우리나라는 전반적으로 아시아·태평양 지역 주요 국가들과 비교했을 때 세율이 높은 편으로 적극적인 투자에는 한계가 존재함
- 소득세 및 자본이득 세율이 높게 형성되어 있고, 원천징수 및 부가가치세도 홍콩, 싱가포르에 비해 높음(우리나라는 일본, 뉴질랜드와 유사함)
- AMCHAM(2024)의 '2024 국내 경영환경 설문조사' 결과 우리나라의 비즈니스 환경에서의 가장 큰 어려움은 '예측이 어려운 규제환경'과 '경기둔화' 등이 뽑혔으며, 개혁이 시급한 분야로는 노동정책과 한국 고유의 정책, CEO 리스크 및 조세정책이 높은 순위로 나타남
- 또한, 도시 전체에 파격적인 세제·규제 특례가 적용되는 기존의 글로벌 허브도시와 비교했을 때 우리나라의 특구 제도는 특례 적용 기간이 짧고 대상이 제한적이라는 점에서 활용에 한계가 있는 것으로 나타남

❍ 기존 거점도시의 영향력과 선호도가 높은 상황에서 부산광역시가 국제적 수준의 경쟁력을 갖춘 허브도시로 나아가기 위해서는 비교우위를 가질 수 있는 분야를 개발하는 것과 동시에 투자유치를 유도할 수 있는 차별화 된 규제혁신과 특례가 적용될 필요가 있음

❍ 이를 위해서는 중앙정부 및 지자체 차원의 파격적인 지원 정책과 중·장기적 노력이 요구됨
- 외국 투자가들의 기업 설립과 운영이 용이하도록 규제를 완화하고, 세제 혜택 등을 제공하여 비즈니스 친화적인 환경을 조성하는 것이 중요함
- 잦은 규제 환경의 변화와 법적 기준 변화, 고용 제도의 변화, 이중과세 및 과도한 처벌 규정 등에 대한 부담이 투자유치를 저해하는 요인으로 작용하지 않도록 국가 차원의 지속적·안정적인 조직과 시스템을 갖춰가는 것이 중요할 것으로 판단됨

□ 경제 구조 다각화 전략 필요

❍ 제주국제자유도시 조성의 경우 무비자 정책, 외국인력 장기체류 허용, 수입자유화 및 무관세 등 무역장벽 완화, 외환거래 자유화 등의 혜택을 제공하였으나, 중국에 대한 높은 의존도와 관광 인프라 중심의 투자유치가 성장을 제약한 요인으로 도출됨

❍ 또한, 앞선 해외사례 분석 결과 홍콩이나 두바이 등이 세계적인 허브도시로 성장하게 된 배경에는 특정 부문에 치우치지 않고 다양한 산업을 발전시켜 온 것이 영향을 준 것으로 분석됨

❍ 이에 부산광역시는 관광·서비스 중심의 발전 전략에 머무르지 않고 특화산업으로 추진하고 있는 금융·제조·물류 등 고부가가치가 높은 산업에 투자될 수 있는 산업구조를 구축하는 것이 중요할 것으로 판단됨

❍ 특히, 본 정책을 추진하는 데 있어 혁신적 기술과 산업을 전략적으로 지원하여 기술 중심의 스타트업과 연구개발(R&D) 환경을 강화하는 것이 필요함
- 지역의 민·관·산·학의 연계 체계를 구축하여 연구 자원과 인적자원을 체계적으로 육성하고 지역의 산업에서 필요한 수요와 공급이 매칭될 수 있는 일자리 환경을 구축할 필요가 있을 것으로 생각됨

□ 언어의 제약을 극복하기 위한 장기적 계획과 시스템 구축 필요

○ 글로벌 다국적기업을 대상으로 한 설문조사 결과, 아시아 거점으로서 우리나라가 1순위로 선호되지는 않는 가장 큰 이유로 영어소통의 어려움과 높은 인건비인 것으로 나타남

○ 앞서 조사한 주요 글로벌 허브도시(싱가포르, 두바이, 홍콩)의 공통점은 지리적 이점, 문화적 다양성과 함께 영어소통에 제약이 없다는 것임
  - 반면, 한국은 영어가 공용어인 싱가포르나 홍콩과 달리 영어를 사용하는 데 있어 상대적으로 미숙하여 외국기업이 비즈니스 활동을 수행하는 데 제약요인으로 작용함

○ 언어는 비즈니스 활동의 가장 기본적인 요소이므로 '영어'는 해외기업들의 투자유치를 통한 글로벌 허브도시 조성을 목표로 하고 있는 부산광역시에서 가장 먼저 극복해야 할 시급한 문제 중의 하나가 될 것으로 판단됨

○ 또한, 한국의 법률체계와 조세제도도 다국적 기업이 국제 비즈니스 활동을 수행하기에는 복잡한 절차가 수반되어 제약요인으로 작용하고 있으므로 영어로 된 문서나 번역 프로그램, 안내 인력 등 다양한 방식의 언어지원을 통해 글로벌 기업이 사업수행 및 법적 절차를 이행하는 과정 등에 어려움이 발생하지 않도록 지원 체계를 마련해 갈 필요가 있을 것으로 보임

□ 포용성과 다양성을 존중하는 도시 구축

○ 글로벌 허브도시로 성장하기 위해서는 단순히 경제적·지리적 조건만이 중요한 것은 아니며, 이와 더불어 높은 문화적 수용성과 언어적 접근성, 다양성이 공존할 수 있는 사회적 환경이 필수적임

○ 성공한 글로벌 허브도시는 다민족·다인종·다문화가 공존하는 지역으로서 이러한 문화적 다양성이 도시의 독특한 매력과 경쟁력을 형성하는 데 중요한 역할을 담당함

○ 부산광역시가 진정한 글로벌 허브도시로 나아가기 위해서는 지역 전체가 다문화 사회로 성장할 수 있도록 다양한 문화와 인종을 포용하는 정책을 추진할 필요가 있음

○ 외국인도 지역민과 평등하게 대우를 받고, 서로의 문화·방식이 공존할 수 있는 환경을 조성하는 데 노력을 해야 함

○ 동시에 전 세계적으로 통용되는 영어를 비롯한 다양한 언어 지원 서비스를 제공함으로써 외국 투자자들이 비즈니스 활동뿐만 아니라 거주하는 과정에서 쉽게 적응할 수 있는 환경을 구축하는 것이 필요함

□ 지속 가능한 발전 추구

○ 기후 위기에 따라 전 세계적으로 환경보호와 지속가능성 확보가 중요한 정책적 아젠더로 자리잡고 있음

○ 글로벌 허브도시들은 이러한 변화 속에서 기술 혁신을 통해 미래 발전모델을 구상해 가고 있음

- 앞서 살펴본 주요 글로벌 허브도시는 지속 가능한 발전으로서 혁신과 디지털화, 녹색기술, 에너지 전환 등을 미래 전략 키워드로 제시하고 있으며, 기술의 적용을 통해 교통 및 물류시스템, 금융, 도시인프라 전반의 디지털화를 확대하고 있음
  - 싱가포르는 '산업 디지털 플랜(Industry Digital Plan, IDP)'을 통해 산업 부문별 디지털화를 지원하고 있음
  - 두바이와 홍콩은 FinTech 기술에 대한 투자를 확대하고 있으며, 스타트업과 금융기관들이 혁신적인 기술을 개발·도입할 수 있도록 다양한 제도와 인프라를 구축하고 있음

○ '부산 글로벌 허브도시'는 단순히 금융, 물류, 디지털·첨단산업 분야의 성장뿐만 아니라 관광지로서의 매력도가 높은 도시, 정주환경이 잘 갖춰진 도시를 목표로 하고 있으므로 향후 각종 도시개발과 경제의 성장이 환경에 미칠 수 있는 영향을 최소화하고 지속 가능한 발전을 목표로 삼아야 함

- 주거·교통·의료·교육 등 시민 생활 전반에서 지속 가능한 서비스를 제공하여 삶의 질을 높이고, 녹색 인프라, 재생에너지, 스마트 시티 기술을 적극 도입할 필요가 있음

2. 추진방향

□ 첫째, 국제 경제 중심지로서의 위치 확립

❍ 부산광역시는 글로벌 비즈니스 허브도시로서 글로벌 기업들이 아시아·태평양 시장에 접근하는 관문의 도시가 되는 것을 목표로 함

❍ 경제·산업 분야에서 국제적 수준의 도시 경쟁력을 확보하고 교육, 생활, 관광 분야에서 국제화 기반이 고루 갖춰진 국제도시로서 위상을 확립함

□ 둘째, 지속 가능한 도시 모델 구축

❍ 세계적 수준의 교육기관과 연구시설을 유치하여 글로벌 인재들을 양성하는 교육 특화 도시로서 발전시킴

❍ 녹색기술과 지속 가능 인프라를 도입하여 환경친화적인 도시 공간을 조성하고, 데이터와 기술을 활용하여 도시의 효율성을 높이는 것을 목표로 함

□ 셋째, 사회적 포용성과 형평성을 보유한 국제도시 구축

❍ 국제적 행사, 예술 및 교육 프로그램을 통해 포용성과 다양성을 보유한 도시를 구축하고, 이를 통해 외국인의 방문과 정착을 활성화함

❍ 의료, 교육, 주거 등의 필수 공공서비스에 대한 접근성을 높여 시민의 삶의 질을 지속적으로 개선함

제2절 「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 전략

1. 부산광역시의 글로벌 허브도시 비전 및 목표

□ **부산광역시가 글로벌 허브도시 조성하기 위한 비전과 목표는 도시가 지향하는 방향을 반영할 필요가 있음**

○ 비전은 구체적이고 미래 지향적 의미를 담고 있는 문구이면서 동시에 부산광역시가 추구하는 방향이 담겨있어야 한다는 점에서 '대한민국 新 성장동력, 글로벌 허브도시 부산'으로 제안함

○ 목표는 부산광역시의 특성과 글로벌 경쟁력을 고려했을 때 본 정책을 통해 달성하고자 하는 궁극적인 성과이므로 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법안」의 주요 내용을 참고하여 '국제적인 물류도시', '세계 금융 중심지', '디지털·첨단산업 중심지'의 3가지 목표를 제안함

| 그림 5-1 | 부산 글로벌 허브도시 비전 및 목표(안)

- 먼저, '국제적인 물류도시'는 글로벌 허브도시의 핵심 기능 중 하나로서 부산광역시의 여건과 강점을 고려할 때 매우 적절한 목표로 판단됨
- '세계 금융 중심지' 또한 글로벌 허브도시의 핵심 기능 중 하나로서 글로벌 금융 중심지는 금융 관련 고부가가치 일자리를 창출하고, 자본의 유입을 촉진하여 도시 및 국가 경제 발전에 기여할 수 있다는 점에서 바람직함
- 마지막으로 '디지털·첨단산업 중심지'는 미래 먹거리로서 향후 도시 전반의 경쟁력을 유지하기 위하여 필수적이며, 경제 전반의 혁신 생태계를 조성하는 측면에서 중요함

□ 3대 전략분야 및 3대 인프라 분야

❍ 부산광역시는 3대 전략 분야로 '물류', '금융', '디지털·첨단산업'을 규정하고 이를 체계적으로 육성하여 사람과 자본이 모이고 자유롭게 비즈니스 활동이 이뤄지는 기반을 조성하고자 함

- 싱가포르, 두바이, 홍콩 등의 주요 글로벌 허브도시는 지리적 이점을 활용한 물류·교역업이 발달했으며, 이와 함께 탄탄한 조세제도 운영 및 인프라 구축을 통해 금융업, 관광업 등을 다방면으로 발전시킴으로써 글로벌 경쟁력을 강화함
- 부산광역시가 글로벌 허브도시로 나아가기 위해서는 해상물류 산업에서의 경쟁력을 기반으로 물류산업의 경쟁력을 공고히 하고, 금융산업과 이를 뒷받침할 수 있는 디지털·첨단산업을 적극 육성함으로써 자본과 사람의 유입을 유도할 필요가 있음

❍ 3대 인프라 분야는 3대 전략 분야와의 상호 시너지를 유도하는 기반이자 수단으로서 비즈니스 친화적 환경을 조성하고 도시 경쟁력 강화를 위한 '교육', '생활', '문화·관광' 부문의 환경조성을 내용으로 함

- 이는 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」의 내용과 일치하며, 각각의 인프라 부문은 주요 글로벌 허브도시들이 갖추고 있는 여건과 유사하다는 점에서 글로벌 허브도시 조성에 필수적인 전략으로 판단됨
- 생활환경 조성에는 외국인 투자기업의 근로자들에 대한 주거시설, 교통서비스, 의료서비스 등이 포함될 수 있을 것으로 판단됨

2. 주요 추진전략 및 과제

□ 국제적 물류도시로의 도약

❍ (현황) 부산광역시는 부산항이라는 세계 2위의 환적항만을 보유하고 있으며, 가덕도신공항 개발 및 배후단지를 활용한 복합개발, 공항·항만·철도를 잇는 복합물류 트라이포트 혁신전략 수립, 동북아 물류플랫폼 조성사업 등을 진행 중임

- 현재까지는 해운 분야의 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 평가되나, 해운 관련 클러스터가 함께 발전하기에는 항만배후단지 내 입주기업의 90% 이상이 단순 물류기업으로 구성되어 있음
- 세계적인 추세에 따라 인프라 확장 및 기술 기반의 복합물류·제조업 등의 유망기업 유치를 통한 신산업 클러스터 구축과 경쟁력 강화가 필요함

❍ (해외동향) 세계적인 물류 도시들은 항만·공항 주변을 자유무역지역으로 지정하여 발전시켰으며, 최근에는 복합물류 서비스 제공을 위해 항만·공항의 인프라를 확장하고 스마트 물류 기술을 도입하고 있음

- 세계 1위의 항구인 싱가포르항은 아시아 유류 중개거래소, 선박연료유와 각종 선용품 공급, 선박수리소 등 해운 관련 클러스터가 잘 발달된 곳임
- 싱가포르는 주요 4개 항만지역과 창이국제공항을 자유무역지역으로 지정(5개 지역 총규모는 481만㎡)하여 운영하며, 최근 해상물류와 항공물류를 결합시켜 세계 최대의 완전 자동화 스마트 항만이 될 '투아스 메가 포트(Tuas Mega Port)' 건설을 추진 중임

❍ (추진과제) 부산광역시가 공항·항만·철도를 연결하는 트라이포트 혁신전략을 추진하고 항만·공항 배후단지를 기반으로 복합물류 서비스를 제공하기 위해서는 배후지 복합물류단지 조성, 가덕도신공항 개항, 항만·공항의 국제물류특구 지정, 스마트 물류 플랫폼 구축 등이 필요할 것으로 보임

- 목표를 위한 실행기반으로서 물류 인프라 구축을 통한 수용력의 확장뿐만 아니라 디지털·스마트 물류 시스템과 친환경 물류 시스템 구축 등도 병행하여 추진하는 것이 중요할 것으로 보임

○ (기대효과) 가덕도 공항복합도시 개발 및 복합물류단지 조성을 통해 신산업 클러스터가 조성되면 바다와 해상, 육지를 잇는 복합물류 서비스를 기반으로 국제적 물류도시로서의 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 판단됨

- 또한, 대규모 물류 플랫폼 구축을 통해 인접 지역(경상남도, 울산광역시 등)으로의 경제적 파급효과도 기대할 수 있을 것으로 판단됨

| 표 5-1 | 국제적인 물류도시를 위한 추진과제

추진과제	내용
배후지 복합물류단지 조성	• 부산항·가덕도신공항 인접지에 복합물류단지 조성 및 기업 유치
가덕도신공항 개항	• 가덕도신공항 및 공항복합도시(눌차, 두문, 천성) 개발 진행 중
항만·공항 국제물류특구 지정	• 인센티브 부여, 신산업 분야 기업 유치 및 클러스터 기반 마련
스마트 물류 플랫폼 구축	• 부산·경남·울산 등 스마트 물류 비즈니스 단지 조성 등

□ 세계 금융 중심지로의 도약

○ (현황) 현재 부산광역시는 우리나라 금융 중심지로서 지정되어 문현동을 기반으로 지역별 특성에 맞는 금융 중심지 전략을 지속 추진해 옴

- BIFC 조성 및 주변 금융권 데이터센터 구축, 부산형 스케일업 모펀드 조성, 해양 특화 금융 활성화, 블록체인 산업육성 인프라 구축 등
- 그러나 부산의 경제규모나 금융기관 현황, 외국인 투자규모 등을 고려할 때 아직 대규모의 금융 수요를 감당하기에는 어려움이 있고 글로벌 시장도 형성되어 있지 않은 것으로 판단됨
- 이에 금융생태계 조성을 위한 장기적인 계획과 추진이 필요하며 지자체뿐만 아니라 공공·민간의 참여가 필수적일 것으로 판단됨

○ (해외동향) 금융 분야의 경우 전 세계적으로 주요 허브도시간 경쟁이 심화되고 있고, 샌프란시스코와 LA, 파리 등 신흥 특화형 금융 중심지가 생겨나고 있는 추세임(금융위원회, 2023)

- 최근 금융의 디지털 전환과 빅데이터·AI 등 비금융 신기술과의 융합으로 금융산업의 구조가 근본적으로 변화하고 있고(금융위원회, 2023), 내외부적인 환경으로 인해 지속가능 금융의 중요성이 확산되고 있는 시점임으로

이러한 변화를 고려하여 금융 서비스 환경을 구축할 필요가 있음

- 디지털 혁신을 추진하기 위한 규제 체계 정비, 디지털 금융을 위한 인프라 확충 및 핀테크 기업 등에 대한 자금지원 확대 등

– 최근 부상한 신흥 중심지의 경우 특정 분야나 지역적 특성에 기초한 유형(ex. 샌프란시스코, LA, 파리 등) 또는 국가 주도의 대규모 지원에 따른 유형(ex. 두바이)에 해당하는 것으로 나타남

❍ (추진과제) 부산광역시가 금융인프라 및 금융생태계 강화를 통해 글로벌 금융 중심지로 나아가기 위해서는 국가 차원의 지원과 제도 정비, 데이터·AI 등 신기술을 활용한 디지털 금융 인프라 확보, 부산의 여건 및 특성에 맞는 특화된 금융 분야 개발 및 육성 등이 중요할 것으로 보임

– 이를 위해 금융기회발전특구 조성, 금융클러스터 및 인프라 구축, 특화 금융 전략 수립 및 추진, 전문인력 양성 및 유치 등이 필요할 것으로 보임

| 표 5-2 | 세계 금융 중심지를 위한 추진과제

추진과제	내용
금융기회발전특구 조성	• 문현금융단지·북항재개발지역 75만 976㎡ 지정됨
금융클러스터 및 인프라 구축	• BIFC 주변 금융권 데이터센터 구축, 공공·민간 금융기관 유치, 부산형 스케일업 모펀드 조성 등
블록체인 산업육성	• 블록체인 규제자유지역 지정, 신산업 발굴, 정책 및 제도 개선
특화 금융전략 수립 및 추진	• 디지털, 성장투자, 해양·파생 금융 등 특화 분야 발굴 및 육성
전문인력 양성 및 유치	• 디지털·해양 금융 전문대학원 조성, 지역 대학·연구소 등 전문인력 양성기관 지정, 해외인재 유치 등

❍ (기대효과) 금융기회발전특구 조성 및 인프라 구축, 특화 전략 수립을 통한 분야별 육성전략 등을 통해 부산광역시 내 금융 생태계를 강화하고 특화 금융 분야의 외국인 투자를 유도할 수 있을 것으로 판단됨

□ 디지털·첨단산업 중심지로의 도약

❍ (현황) 부산광역시는 대내외 경제·산업 변화에 대응하고 미래 신산업 발굴 및 지역산업의 육성과 경쟁력 강화를 위해 조례 개정('24.4월)[24]과 함께 부산시

제6차 전략산업 육성계획 수립을 추진('23.12월~)하는 등 지역 전략산업의 육성과 지원을 위해 노력 중임

- 글로벌 도시인프라 구축, 주력산업 고도화, 미래신산업 육성의 3대 산업육성 방향을 정하고, 디지털테크산업, 에너지테크산업, 바이오헬스산업, 미래모빌리티산업, 융합부품소재산업, 라이프스타일산업, 해양산업, 금융산업, 문화관광 산업 등의 9대 전략산업 체제로 개편함
- 인공지능(AI), 빅데이터 등 4차 산업혁명에 따른 산업 부문의 기술 혁신에 대응하고 글로벌 시장으로서 다양한 비즈니스 기회를 제공하기 위해서는 디지털·첨단산업으로의 전환과 생태계 육성이 필요한 시점임

❍ (해외동향) 디지털·첨단산업의 경우 전 세계적으로 매우 빠르게 발전하고 있는 분야로 주요 국가들은 디지털 전환과 첨단 기술의 중요성을 인식하고 산업 혁신과 국가 경쟁력 제고를 위해 다양한 정책을 추진하고 있음

- 싱가포르는 국제적 디지털 허브국가를 목표로 스마트네이션(Smart Nation) 프로젝트를 통해 국가 전반에 걸친 디지털 전환을 추진하고 있으며, 특히 금융 기술과 사이버 보안 및 무역에서의 디지털 혁신 정책을 시행하고 있음
- 미국은 국가 인공지능 전략을 수립하고 AI 연구 및 개발(R&D)을 지원하는 「AI Initiative Act」를 통과하는 등 AI 기술 발전을 위한 협력을 강화하고 있으며, 동시에 반도체 및 첨단 제조업 분야 육성을 위하여 막대한 자본을 투자하고 있음
- 유럽연합(EU)은 디지털 주권을 강화하기 위한 디지털 전략(EU Digital Strategy)을 추진하고 있으며 2023년 「유럽 반도체법(European Chips Act)」을 통해 반도체 산업을 전략적으로 육성하고 있음

❍ (추진과제) 부산광역시가 디지털·첨단산업 육성을 통해 국내·외 투자를 유치하고 경쟁력을 확보해 가기 위해서는 기술 역량 강화와 혁신·연구 인프라 구축, 기업 유치 및 지원, 국제협력 강화, 인력양성 등을 종합적·체계적으로 추진해 갈 필요가 있음

24) 「부산광역시 전략산업 육성에 관한 조례」(시행 2024.4.3.)

❍ (기대효과) 체계적인 디지털·첨단산업 기반 조성과 각종 시책 마련을 통해 기업을 유치하고 인재를 양성함으로써 점차 부산광역시 첨단산업의 국내·외 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 기대됨

| 표 5-3 | 디지털·첨단산업 중심지를 위한 추진과제

추진과제	내용
미래항공 클러스터 구축	• 글로벌기업·앵커기업과의 협력 클러스터 구축 추진, 기술지원 허브센터, 미래 모빌리티 실증 테스트베드 구축
미래차 핵심부품 개발 지원	• 미래차 전용플랫폼 핵심부품지원 XR기반 디지털트윈 시스템 (시험동, 장비, 인력양성 등) 구축 중
전력반도체 특화단지 활성화	• 전력반도체 소부장 산업 특화단지 지정 및 육성
이차전지 제조 클러스터 구축	• 이차전지 앵커기업 확보 및 생산공장 구축, 이차전지 소재-부품 공급 연계 클러스터 구축 등
양자정보기술 기반 조성	• 부산 양자정보기술 활용지원센터 설립, 양자정보기술 관련 대학원 설립, 양자과학기술센터 설립 등
EDC 그린 데이터센터 집적단지 조성	• 글로벌 친환경 그린 데이터센터 집적단지 조성 추진 중 • 데이터센터 전문기업 유치 및 지역산업 연계
글로벌 XR·메타버스 육성	• 가상증강현실 융복합센터, 메타버스 지원센터, 한-아세안 ICT 융합빌리지, ODA 등 추진
분산에너지 특화지역 지정	• 분산에너지(수소연료전지, 수소혼소LNG)와 인근 산업단지 (태양광)와 연계한 신재생e 확대 및 첨단업종 기업 유치
수소특화단지 지정	• 수소특화단지 지정 추진(예정), 수소모빌리티 클러스터 조성(기술 개발, 기술지원, 시험인증, 인력양성 지원)

3. 추진체계 및 기타 사항

□ 글로벌 허브도시 조성을 위한 위원회 설치

❍ '부산 글로벌 허브도시' 조성을 위한 목표와 전략은 추진기반을 제시하고 있으나, 목표와 전략의 실현 가능성을 높이고 더 효과적으로 작동할 수 있도록 하기 위해서는 구체적인 추진체계 및 성과관리체계가 필요함

❍ 지난 2023년 12월, 윤석열 대통령은 부산지역 간담회에 참석하여 '부산 글로벌 허브도시 조성'과 관련한 정책을 효율적으로 추진하기 위한 범정부 추진체계의 필요성을 인지하고 신속히 구성·가동할 것임을 언급함

❍ 이를 기반으로 부산광역시에서는 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 제7조(글로벌 허브도시 조성을 위한 위원회 설치 등)에 위원회 구성과 내용을 명시함

- 국무총리 소속의 '글로벌 허브도시 조성 및 경쟁력강화 위원회'를 설치하고 관련 기본정책, 종합계획, 특구 등의 지정·해제에 관한 사항을 심의하는 것으로 명시함
- '부산 글로벌 허브도시' 조성 및 관련 시책에 관한 위원회의 심의기능을 규정하고, 위원회의 사무를 처리·지원하기 위한 실무추진단을 설치하도록 함으로써 이행력을 확보하고자 함

❍ '부산 글로벌 허브도시' 조성은 세계적 허브도시 육성을 통해 남부권의 발전 및 미래 국가 경쟁력을 확보한다는 장기적인 방향 아래 물류·금융·산업·정주환경 등 도시 전반에 대한 국가·지역 차원의 막대한 지원과 노력이 필요한 정책이라고 할 수 있음

- 또한 중·장기적 목표와 전략이 체계적으로 추진될 수 있도록 일관성을 갖고 통합적·종합적으로 시행되는 것이 중요한 정책임

❍ 필요한 시책의 범위와 파급영향을 고려할 때 위원회에서는 다부처 정책을 조정하는 역할을 수행할 수 있어야 하며, 지방분권에 관한 사항을 심의할 수 있도록 국무총리 소속으로 위원회를 구성하는 것이 필요할 것으로 보임

□ 글로벌 허브도시 조성 종합계획 수립

❍ 글로벌 허브도시 육성을 위해서는 종합계획의 수립을 통해 도시의 발전 방향을 설정하고 구체적인 목표와 실행 전략을 통해 일관성 있는 발전을 도모해야 함

❍ 이에 부산광역시에서는 「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법(안)」 제10조(글로벌허브도시 조성 및 경쟁력강화 종합계획의 수립)에 5년 단위의 종합계획 수립·시행을 명시하고 있음

- 글로벌 물류도시, 금융도시, 디지털·첨단산업 도시로 자리 잡기 위해 외국인 투자유치, 국제적 기업 유치, 기술 혁신 등을 어떻게 추진할 것인지, 도시의 투자환경과 사업환경을 개선하기 위한 시책을 제시하도록 함

❍ 종합계획은 법안에서 명시하는 정책의 목표를 달성하기 위한 시책과 제도적인 내용뿐만 아니라 부산광역시가 글로벌 허브도시로 성장하기 위한 비전과 목표를 제시하고, 지역의 핵심산업과 강점을 분석하여 경쟁력 있는 분야를 선정하고 로드맵을 마련하는 것이 중요함

- 특히, 글로벌 허브도시 조성은 특정 산업이나 분야에 국한되지 않고 경제, 인프라, 문화, 교육, 정주환경 등 다분야의 발전이 필요하므로 종합계획에서는 각 분야 간의 유기적 협력을 촉진하기 위해 상호 보완 또는 조정이 필요한 부분들을 검토하여 제시할 필요가 있음

❍ 또한, 지속가능한 발전 전략을 반드시 포함할 필요가 있음

- 종합계획은 부산광역시의 장기적 발전을 위해 필요한 환경적·사회적·경제적 지속가능성을 고려하여 분야 간의 균형을 맞추는 것이 필요함
- 지속가능성을 확보하기 위한 기술과 제도를 도입하여 목표 달성을 위한 요소에 반영할 수 있도록 해야 함

제3절 결론

❍ ‘부산 글로벌 허브도시’ 조성은 싱가포르나 두바이, 홍콩 등 세계적 허브도시에 걸맞는 투자 환경과 인프라를 조성하여 글로벌 기업들의 투자를 유치하고, 이를 통해 양질의 일자리와 인프라를 조성함으로써 주변 지역을 포함한 경제 전반의 활성화와 국가 경쟁력 확보에 기여하고자 하는 정책임

- 수도권과 남부권을 양대 축으로 한 균형발전 계획의 일환이면서, 지역 간 경쟁을 통해 인구·산업·경제를 흡수하겠다는 것이 아니라 해외기업들의 투자유치를 통해 국가 전체의 경쟁력을 강화하고 경제 성장을 유도하겠다는 전략에 해당함

❍ 본 연구에서는 ‘부산 글로벌 허브도시’ 조성을 위한 부산광역시의 여건과 대내외적 정책 동향을 살펴보고 부산광역시가 가진 경쟁력을 분석함

❍ 또한, 국내 주요 특구제도와 제주특별자치도의 국제자유도시 조성 사례를 통해 외국인 투자유치를 위한 정책·제도를 검토하고, 국내 시장에 대한 해외 기업체의 인식 조사를 바탕으로 국내·외 제도 및 환경을 비교하였음

❍ 그리고 부산광역시가 발전모델로 삼고 있는 국제적 허브도시인 싱가포르, 홍콩, 두바이에 대한 사례분석을 통해 각 도시가 어떻게 물류, 금융, 관광 등의 분야에서 중심지로서 역할을 하게 되었는지를 조사하고 시사점을 도출하였음

❍ 본 연구는 부산광역시가 글로벌 허브도시로 성장하는 데 필요한 기본원칙과 정책적 방향을 제시하였으며, 이러한 결과는 향후 부산광역시가 정책을 추진하는 데 있어서 경쟁력을 갖춘 지속 가능한 발전모델을 구축하는 데 참고자료가 될 수 있을 것으로 기대됨

참고문헌

[국내 및 해외 문헌]

AMCHAM. (2024). 한국의 글로벌 기업 아·태지역 거점 유치 전략 보고서

EDB. singapore. Finance & Treasury Centre Incentive.

EIU. (2023). The Global Liveability Index 2023.

IMD. (2024). IMD Smart City Index 2024.

JDC. (2023). 사업안내 & 투자제안서.

KOTRA. (2021). 2021년 싱가포르 물류산업 정보. 2021.12.10.

KOTRA. (2023a). 최근 싱가포르의 물류 시장 현황. 2023.06.01.

KOTRA. (2023b). 해외출장 가이드: 아랍에미리트 두바이무역관

KOTRA. 통계수치로 보는 홍콩 물류산업 동향. 2022.08.26.

KOTRA. 홍콩 물류산업. 2020.05.29.

KOTRA. 홍콩 통관 및 운송. 2019.04.08.

McKinsey Global Institute. (2019). Asia's future is now.

Menon Economics. (2024). The leading maritime cities of the world 2024.

NPTD. (2023). 2023년 싱가포르 인구 통계.

Oliber Wyman Forum. Urban Mobility Readiness Index: 2023 REPORT.

Sassen, S. (2004). The global city: Introducing a concept. Brown J. World Aff., 11, 27.

Sassen, S. (2013). The global city: New york, london, tokyo.

SGX Group. (2024). Market Statistics Report

United Nations Department of Economic and Social Affairs. (2023). World Population Prospects 2024. (https://population.un.org/wpp/Download/Standard/MostUsed/)

Z/Yen. (2023). The Smart Centres Index 8.

Z/Yen. (2024). The Global Financial Centres Index 35.

Z/Yen. (2024). The Global Green Finance Index 13.

강금윤. (2024). 디지털세 주요 내용 및 입법 동향. 한국무역협회 통상지원센터. KITA 통상리포트 Vol.2.

구동우. (2024). 부산, 외국인직접투자〈FDI〉 6억4천만 달러 '역대 최대'. 부산이라 좋다. 제202403호. 2024.02.01.

국무조정실 보도자료. "제주특별자치도 공식 출범". 2006.07.01.

국토교통부. (2019). 제주국제자유도시 관련 주요 질의·응답

금융위원회. (2023.6). 제6차 금융중심지의 조성과 발전에 관한 기본계획(2023~2025)(요약)

기획재정부 보도참고자료. 국제신용평가사 무디스(Moody's), 우리 국가신용등급을 'Aa2, 안정적'으로 유지. 2023.05.19.

김길수 외. (2019). 부산항 환적화물 운송시장 현황조사 및 활성화 방안 연구. 부산지방해양수산청. 44p

김수한 외. (2022). 글로벌 도시 인천을 위한 진단과 제언. 인천연구원. 67~68p

김영재·박수남·김진건. (2010). 국제 금융중심지로서 부산의 발전전략. 지역사회연구, 18(3), 105-130.

김운수. (2023). 글로벌 물류허브 육성을 위한 인천형 물류 체계 연구. 인천연구원. 77p

김운수. (2023). 글로벌 물류허브 육성을 위한 인천형 물류 체계 연구. 인천연구원. 89p

김정욱·문윤상. (2022). 경제특구 효과성 분석과 시사점: 경제자유구역을 중심으로. 한국개발연구원.

김현호. (2022). 지역균형발전정책, 대수술 필요하다. 한국지방행정연구원 지방자치정책 브리프 No.160.

대외경제정책연구원. (2022). 세계 1위 무역항 싱가포르 해운업. 비즈니스 인사이트.

대외경제정책연구원. (2022). 싱가포르 메가포트 건설 추진 동향

대외경제정책연구원. [이슈트렌드] UAE, 디지털 금융 발전을 위한 적극적 정책적 지원. 2020.12.10.

대외경제정책연구원. UAE 관광산업, 카타르 월드컵 특수 이후 호조세 이어갈까. 2022.12.29.

대외경제정책연구원. UAE, 관광 산업 활성화를 위해 비자 정책 개정. 2020.01.17.

대통령 직속 지방시대위원회. (2023). 윤석열정부 지방시대 비전과 전략.

대한무역투자진흥공사. (2023). UAEInvestmentEnvironmentGuideBook.

박정은. (2022). 유사 특구제도 비교·분석을 통한 효율적 활용방안. 국토연구원.

백제흠·조서연·김병호·이한나. (2023). 2023년 글로벌 최저한세 개정안. 법무법인(유) 세종.

부산광역시. (2022, 6월 16일). 부산시, 국제스마트도시 평가에서 1년 만에 35계단 상승... 세계 최고 상승세! [보도자료].

부산광역시. (2023, 6월 25일). EIU 세계 살기좋은 도시 지수, 부산시 아시아 6위 달성! [보도자료].

부산국제금융진흥원 (2022). 2022년 세계 선진 해양 도시.

부산국제금융진흥원. (2022, 4월 28일). 부산시, 국제녹색금융지수 6계단 상승한 22위 기록 [보도자료].

산업통상자원부. (2023). 2022년 외국인직접투자동향

산업통상자원부. (2024, 5월 27일). “FDI 유치, 산업 개발 큰 그림과 세밀한 조화 이뤄야 결실”. 통상, 인터뷰 – 깊이 듣기., https://tongsangnews.kr/webzine/202405/2024050380195.html

삼일회계법인. (2023). 알기 쉬운 싱가포르·홍콩 세법 및 컴플라이언스 2023.

안승현 외. (2023). 가덕도신공항 국제복합물류 활성화방안 연구. 국토교통부. 28p, 165~166p

안종석. (2020). BEPS 2.0 – 주요 내용과 시사점. 한국조세재정연구원. 조세재정 브리프 제98호.

양지원·김나율. (2022). 글로벌 기업의 아시아 거점 결정요인 분석 및 한국의 유치전략. 한국무역협회. TRADE FOCUS 2022년 20호.

예상준·김혁황·박단비·최혜린. (2021). 디지털세가 다국적기업의 해외 투자에 미치는 영향. 대외경제정책연구원.

옥승철. (2020). 싱가포르, 시티인더가든(city in the garden) 정책을 통한 도심 녹화 시도. 건축공간연구원 뉴스 브리프, Vol.37.

외교부 아프리카중동국 중동2과. (2014). 두바이 및 UAE 북부 에미리츠 개황

이순국 외. (2022). 제주지역 외국인투자유치 사례와 지속가능한 고용개선 전략방안. 제주연구원.

정민수·김의정·이현서·홍성주·이동렬. (2023). 지역간 인구이동과 지역경제. 한국은행. BOK 이슈노트.

제주특별자치도. (2003). 제1차 제주국제자유도시종합계획(2002~2011).

제주특별자치도. (2005). 제1차 제주국제자유도시 종합계획 보완계획(2006~2011).

제주특별자치도. (2011). 제2차 제주국제자유도시종합계획(2012~2021).

제주특별자치도. (2020). 제주 INVESTMENT

제주특별자치도. (2021). 제3차 제주국제자유도시종합계획(2022~2031).

조민제, (2009). "부산, 해양·파생금융 특화해야". 부산이라 좋다. 제1379호. 2009.07.08.

주싱가포르 대한민국 대사관. (2012). 교통과 물류의 허브. 2012.03.07.

중소벤처기업부. (2023). 지역특화발전특구제도 개요.

표나리. (2020). 2020년 홍콩 국가보안법 통과의 의미와 시사점. 국립외교원 외교안보연구소. IFANS 주요국제문제분석.

한국경제연구원. (2014). 지역특구 10년의 평가와 개선방안-규제특례의 실효성 제고 시급. VIP리포트. 통권 586호.

[법령 및 관련 규정]

「부산 글로벌허브도시 조성에 관한 특별법안」

「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 (법률 제20165호, 2024. 1. 30., 일부개정)

[웹사이트]

EMERiCs 홈페이지. [이슈트렌드] UAE, 디지털 금융 발전을 위한 적극적 정책적 지원.

https://www.emerics.org:446/issueDetail.es?brdctsNo=310018&mid=a10200000000&search_option=&search_keyword=&search_year=&search_

month=&search_tagkeyword=&systemcode=05&search_region=05010700&search_area=&currentPage=3&pageCnt=10

IMD 홈페이지. https://www.imd.org/smart-city-observatory/home/

KOTRA 홈페이지 국가지역정보: (https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/nation/actionNatIemDetail.do?pageNo=&pagePerCnt=10&SITE_NO=3&MENU_ID=220&CONTENTS_NO=1&pUntyCnttCd=&pUnNatCd=&uperCd=3&ctgySn=421&lowerCtgySn=535&chkNatSn=784&pRegnCd=02&pNatCd=784)

공공데이터포털. 제주특별자치도 투자진흥지구지정현황. 2023.08.18. https://www.data.go.kr/data/3084245/fileData.do

대외경제정책연구원 홈페이지. 2021년 싱가포르 금융산업 정보, https://www.kiep.go.kr/aif/businessDetail.es?brdctsNo=322978&mid=a30400000000&sear

두바이 통계센터. https://web.archive.org/web/20100413162844/http://www.dsc.gov.ae/En/Publications/Pages/Publications.aspx

세계은행. World Development Indicator, https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/

중소벤처기업진흥공단 홈페이지. https://www.kosmes.or.kr/nsh/SH/SBI/SHSBI105M0_D.do

한국리츠협회 홈페이지. https://www.kareit.or.kr/invest/page2_2.php

홍콩경제무역대표부 홈페이지. https://www.hketotyo.gov.hk/korea/kr/about-hongkong/

[뉴스기사]

BBC NEWS. 홍콩, 새로운 강력한 국가보안법 통과 … 그 내용은?. 2024.03.20.

Bloomberg. Hong Kong's Stock Slump Triggers Wave of Brokerage Closures. 2023.12.09., https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-09/hong-kong-s-stock-slump-triggers-wave-of-brokerage-closures

KBS뉴스. 홍콩 국가보안법 오늘부터 시행…"여행자도 주의해야". 2024.03.23.

KOTRA 해외시장뉴스. 2023년 홍콩 산업 개관. 2023.06.05., https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=200&CONTENTS_NO=1&bbsSn=403&pNttSn=203181

국민일보. 부산'글로벌 스마트 도시' 세계 15위. 2023.11.27.

농식품수출정보 해외시장동향. [UAE] 전자상거래(E-Commerce) 시장의 성장과 전망. 2024.03.18., https://www.kati.net/board/exportNewsView.do?board_seq=99813&menu_dept2=35&menu_dept3=71

뉴스1. 싱가포르, 2분기 GDP 41.2% '뚝'…경기침체 돌입(상보). 2020.07.14., https://n.news.naver.com/mnews/article/421/0004752997?sid=104

뉴스N제주. '제주도, 특별자치도 출범 15주년 도민인식조사 결과 발표'. 2021.06.15., https://www.newsnjeju.com/news/articleView.html?idxno=55712

대한민국 정책브리핑 문화체육관광부 국민소통실. [국민과 함께하는 열한 번째 민생토론회] '일자리-인재-생활환경' 연계 패키지 추진. 2024.02.13.

동아일보. "이슬람 율법도 포기" 새 금융허브로 뛰는 두바이. 2023.03.31., https://www.donga.com/news/Inter/article/all/20230331/118608954/1

매일경제. "서울이 아니라고?". 세계서 인정받는 국내 최고 스마트도시는. 2023.11.24.

매일경제. 2023 세계 공항순위...1위 창이공항, 인천공항은. 2023.03.30. https://www.mk.co.kr/news/culture/10699727

매일경제. 2023.09.06. "꾜, 10년간 80% 성장"… 이젠 '원아시아' 시대. https://www.mk.co.kr/news/economy/10823809

머니투데이. "100년 공든 탑, 5년 만에 무너졌다"...'세계 3대 금융허브' 홍콩의 퇴장. 2024.03.03., https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2024030303254567536

머니투데이. 中도 그렇고 美도…싱가포르 리츠 주가가 추락하는 이유는. 2023.08.21., https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2023082110285570587

부산광역시. 물류·기업·인재 몰려드는 '시민행복도시 부산' 앞당길 '해법'. 2024.03.29., https://www.busan.go.kr/news/totalnews01/view?dataNo=69555&curPage=1&srchKey=sj&srchText=%EA%B2%BD%EC%A0%9C

부산일보. 역대 최고 점수로 국제금융도시 평가 부산 27위. 2024.03.21.

세계일보. '부산 사라진다는데' 5년간 부산 떠난 기업도 1000개 '육박'…왜?. 2024.07.21., https://www.segye.com/newsView/20240721501293

세계환경신문. 부산금융, 국제금융도시 평가에서 2년 전보다 21계단 상승. 2022.03.24

에코저널. 두바이 거주 외국인 중 인도 출신 압도적 1위. 2023.09.07. https://www.ecojournal.co.kr/m/view.php?idx=145061

연합뉴스. NYT 이어 다른 서방언론도 "탈홍콩 고려"…"비자 잘 안 나와"(종합). 2020.07.16.

연합뉴스. 저출산에 성장잠재력 악화…향후 20년간 생산인구 24% 감소. 2023.05.28.

연합뉴스. 탄생 15년 '제주특별자치도'…젊은 층 10명 중 6명 "몰라요". 2021.06.15., https://www.yna.co.kr/view/AKR20210615069700056

이코노미스트. 위기라던 '아시아 금융허브 홍콩', 한국 기업엔 여전히 매력적이다. 2022.03.12., https://economist.co.kr/article/view/ecn202203120014

이투데이. 두바이, '연간 2.6억 명 수용' 세계 최대 공항 짓는다. 2024.04.29., https://www.etoday.co.kr/news/view/2355411

인천투데이, 2023.1.28., 부산·새만금 '트라이포트' 박차...인천 '공항·항만' 철도망 시급. https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=226276

제주의소리. "카카오 본사는 사실상 제주 아닌 판교, 이 정도면 사기?" 먹튀 논란. 2020.10.12., https://www.jejusori.net/news/articleView.html?idxno=408584

조선비즈. [세계의 국부펀드]③ 세계 6·10위 GIC·테마섹 보유한 싱가포르… "한국 부동산 쓸어담기도". Chosun Biz. 2024.02.13.

조선일보. 보안법 칼에 언론자유 후퇴… 홍콩 외신기자 절반이 철수 고민. 2021.11.06.

조선일보. 빛 바랜 아시아의 금융허브, 홍콩은 되살아날 수 있을까. 2024.05.29., https://biz.chosun.com/international/international_economy/2024/05/25/T24VHPFFAJCORLZ5B5H536N5H4/

지방시대위원회·산업통상자원부 보도자료. (2024.06.29.). 지방시대 新성장거점, 기회발전특구 출범

한경닷컴. '아시아 금융 허브' 홍콩이 어쩌다가..."직원 줄줄이 해고". 2024.03.25., https://www.hankyung.com/article/202403252816i)

한국일보. 제주국제자유도시 조성사업은 실패한 실험. 2021.06.23., https://www.hankookilbo.com/News/Read/A2021062315320005853

한라일보. [제주특별법 시즌2를 준비하다] (4) 제주국제자유도시 성과와 한계. 2021.07.06., https://m.ihalla.com/article.php?aid=1625497200710771020

한라일보. 지난해 제주 외국인 투자 특별도 출범 이후 '최악'. 2024.01.27., https://m.ihalla.com/article.php?aid=1706314096752523121#_PA

헤럴드 경제. 두바이 한 도시 외래관광객, 한국 전체 보다 많다. 2024.08.01., https://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20240801050568&pos=naver

정책연구 2024-16

「부산 글로벌 허브도시」 조성 추진 방안 연구

저 자 윤소연 | 한국지방행정연구원 부연구위원
김도형 | 한국지방행정연구원 부연구위원

발 행 일 2024년 8월 31일

발 행 처 한국지방행정연구원

주 소 (26464) 강원도 원주시 세계로21(반곡동)

전 화 033-769-9999

홈 페 이 지 http://www.krila.re.kr

인 쇄 처 웃고문화사 033-748-6577

OPEN 출처표시 상업용금지 변경금지
공공누리 공공저작물 자유이용허락