

## 해양금융 중심도시를 위한 부산의 발전요인 분석\*

김명희\*\* · 이기환\*\*\* · 양혁준\*\*\*\*

### A Study on the Success Factors for Marine Financial City of Busan

Kim, Myoung-Hee · Lee, Ki-Hwan · Yang, Huck-Jun

#### Abstract

The purpose of this paper is to find the success factors for a newly developed marine financial city of Busan. For this, in the paper, we did case studies about advanced marine financial cities such as Hamburg, Oslo, Pireus, Shanghai, Singapore and London. And we made the hierarchical questionnaire for this study from literature reviews and interviews with experts in the field of the marine finance. A hierarchy was made up of 4 factors as the first class and the each factor consisted of four elements as the second class.

The results of AHP analysis are as follows. First, the most important factor in the priorities with respect to marine financial city of Busan is "development of marine finance(0.371)" within the four factors as the first class. Next came "business environment(0.248)", "infrastructure(0.206)" and "support of government(0.175)". Second, the most important things is a clustering for marine finance(0.134) within 16 elements as the second class. We also analysed the priorities by the each factor of the second class. The most important element is an industrial clustering of marine finance(0.400) for "development of marine finance" and a clustering of the shipbuilding & marine industry(0.175) for "business environment" factor. And the ICT & transportation(0.326) is the most important element for "infrastructure" and a support of the national government(0.423) for "support of government" factor.

*Key words: Marine Financial City, Busan, Success Factors, AHP analysis*

▷ 논문접수: 2016. 08. 16.      ▷ 심사완료: 2016. 09. 06.      ▷ 게재확정: 2016. 09. 25.

\* 『본 연구는 부산시의 지원으로 한국해양산업협회에 제출된 연구과제 결과 보고서를 요약한 내용임.』

\*\* 한국해양대학교 해운경영학부 강사, 제1저자, kmusm@kmou.ac.kr

\*\*\* 한국해양대학교 해운경영학부 교수, 교신저자, khlee@kmou.ac.kr

\*\*\*\* 한국해양대학교 박사과정생. 공동저자, hjenjoy@kmou.ac.kr

## I. 서론

2015년 1월 기준 우리나라의 지배 상선대는 8,018만 DWT을 기록하며 그리스, 일본, 중국, 독일, 싱가포르에 이어 세계 6위에 랭크되었다<sup>1)</sup>. 2015년 기준 우리나라 해상운송업의 외화가득액은 약 260억 달러로 운수부문의 외화가득액 대비 79.5%, 전체 서비스업 대비 26.5% 비중을 차지하고 있다<sup>2)</sup>. 부산항을 중심으로 한 우리나라 컨테이너 화물 처리 실적은 2014년 기준하여 23,797천 TEU를 기록하며 세계 4위에 랭크되고 있다<sup>3)</sup>. 최근 해양산업의 약진에도 불구하고 언급된 지표에서 나타나듯 여전히 부산은 세계의 해운·항만물류 도시로 그 기능을 수행하고 있다.

다만 국내 해양금융의 규모는 2011년 기준 약 460억 달러, 2013년 말 현재 주요 국책금융기관의 해양금융 제공 규모는 약 59조원인 것으로 나타나, 해운, 항만 및 조선업의 세계적인 위상에 비해서 해양금융 규모는 어느 정도 미진한 것으로 지적되어 왔다. 이에 따라 부산은 해양산업의 하드웨어적인 측면뿐 아니라 소프트웨어적인 측면의 성장을 위해 해양금융의 기능을 추가하여 해양도시의 글로벌 허브로의 도약을 준비하고 있다. 여기에는 새로이 형성되는 해양 혁신도시에 입주하는 기관들이 다 입지하게 되면 더욱 시너지효과를 발휘할 수 있을 것으로 보인다.

특히 부산은 2009년 정부로부터 해양·파생금융 분야 특화 금융중심지로 지정된 이후 해양금융 분야에 지속적인 육성정책을 추진하고 있다. 그 일환으로 2014년에는 부산국제금융센터(Busan International Finance Center; BIFC)를 건립하였고 센터 내에 해양금융 취급 금융기관이 집적된 해양금융 종합센터도 개소하였다. 이와 더불어 한국해양보증

보험회사가 2015년 8월 출범하였으며, 캠프선박운용회사의 본사도 이곳에 입지하여 업무를 수행하고 있다. 그리고 선박펀드를 조성하는 한국선박금융과 KSF선박금융의 지사도 이곳에 설립되어 해양금융 업무를 개시하였다.

이제 부산의 해양금융클러스터가 어느 정도 형성되고 있는 것으로 판단되며 이러한 노력 덕분에 해양금융 중심도시로서 부산의 국제적 인지도가 향상되고 있는 것으로 알려져 있다. 가장 주목되는 것은 영국 런던에 본사를 두고 있는 Z/Yen 컨설팅그룹이 작성, 발표하는 글로벌금융지수(GFCI)에서 부산은 2015년에 24위로 보고되었다는 점이다. 그리고 금융도시 성장잠재력 순위에서는 세계 2위로 조사되기도 하였다.

이에 따라 본 연구는 부산이 최근 새롭게 구축하고 있는 해양 도시로서의 역량에 부응하여 세계적인 해양금융도시로 발전하기 위한 필요 요소가 무엇인지를 모색하고 도출된 요소들 간의 중요도를 파악하여 해양금융발전도시를 위한 정책수립 과정에 도움이 되는 시사점을 제공하는 데 목적을 두고 있다. 이를 위해 본 연구에서는 선행연구 및 전문가 면담을 통해 구성된 AHP 설문문 해양산업 및 해양금융 전문가를 대상으로 조사하고 그 결과를 분석하여 부산의 해양금융발전도시로의 성공요인을 도출해 보고자 한다.

본고는 다음과 같이 전개된다. 제II장에서 부산의 해양금융 현황 및 해양금융 중심도시에 관한 선행연구를 소개하고, 제III장에서 실증분석에 대해 논하고 제IV장에서는 실증분석에 결과에 대한 전문가 추가 의견을 요약·정리하고 제V장에서 결론을 내린다.

1) Shipping Intelligence.

2) 한국은행 경제통계시스템.

3) UNCTAD statistics (www.unctad.org).

## II. 현황조사 및 선행연구

### 1. 해양금융현황

Petropoulos(2013)에 의하면 2013년 말 현재 은행권으로부터 해운계에 대출된 금액의 잔액은 4,600억 달러에 이르는 것으로 추정되고 있다<sup>4)</sup>. 여기에 자본시장으로부터의 조달과 사모펀드(PEF) 등으로부터의 조달규모를 고려한다면 훨씬 큰 규모일 것으로 추정된다.

〈그림 1〉은 2014년 11월 기준 세계 주요 금융기관의 선박금융 대출현황을 보여주고 있다.

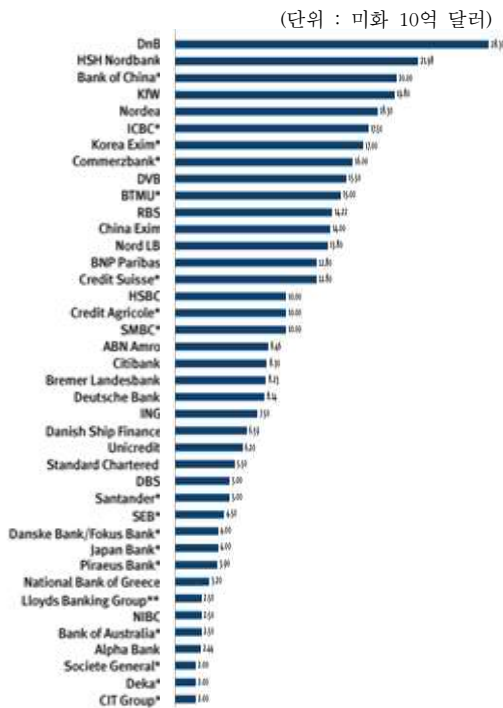


그림 1. 세계 주요 선박금융기관의 대출 규모

자료: Petrofin(2014)[Nomikos(2014)에서 재인용].

주요 40개 은행의 선박금융 현황은 4,000억 달러에 달하는 것으로 추정된다. 1위는 노르웨이의 DNB로 283억, 2위는 독일의 HSH Nordbank로 220억, 3위는 중국의 Bank of China로 198억 달러를 시현하고 있다. 다른 측면에서 살펴본다면 이 리그테이블에 아시아의 금융기관이 상당히 보고되고 있는데, 7개 은행이 975억 달러를 제공하고 있는 것으로 나타나고 있다. 중국의 3개(Bank of China, ICBC, China Exim)은행이 총 515억 달러로 아시아권 은행 자금 합계의 52.8%를 차지하고 있으며 일본의 3개(BTMU, SMBC, Japan Bank for International Co-operation) 은행은 총 290억 달러를 제공하고 있다. 우리나라는 한국수출입은행이 170억 달러를 제공한 것으로 보고되고 있으며 그 비중은 40대 은행 총제공자금의 약 4%로 나타나고 있다. 이는 우리나라 해운, 항만 및 조선산업의 위상에 비해 해양금융이 미약한 수준이라는 것을 보여주고 있는 부분이다.

〈그림 2〉는 우리나라 은행의 소유형태별로 해운금융의 제공 규모를 나타내고 있다.



그림 2. 한국의 은행종류별 해운금융 제공 규모

자료: 해양수산부

4) 은행권으로부터 조달된 선박금융의 비중이 약 60%라고 보면, 은행대출을 포함한 회사채 발행, 주식발행, 사모펀드 등으로부터 조달된 총선박금융 잔액은 약 7,666억 달러에 달할 것으로 추정된다.

2008년 이전에는 일반상업은행에서 주도적으로 자금을 제공하다가 글로벌 금융위기 이후에는 국책은행이 더 많은 자금을 제공하고 있다. 최근 우리나라뿐만 아니라 많은 나라에서 해운의 유동성 위기 등을 극복하기 위해 공적수출신용기관(Export Credit Agency ; ECA)에서 자금을 많이 제공하고 있는 것으로 보고되고 있다.

한편 <그림 3>은 2004년 이후 선박투자회사법에 의해 설립된 펀드 조성 수와 그 규모를 보여주고 있다. 2004년부터 2014년 사이 조성된 펀드규모를 보면 총 159개의 펀드가 조성되어 약 11조 2,270억원을 조달하였고 이를 통해 253척의 선박을 구입한 것으로 보고되고 있다.

또한 <표 1>은 우리나라의 선박확보 방법별 국적외항 상선대 현황을 2008년과 2014년으로 비교해 보여주고 있다. 2008년 말의 경우 자기자금이 총 244척, 860만 9천 DWT으로 가장 많은 비중을 차지한 반면에 2014년은 국적취득조건부나용선이 총 515척, 5,134만 DWT로 가장 많은 비중을 차지하였다. 국적취득조건부나용선은 대체로 해외 자금으로 국내에서 선박을 건조하고 제3국에 선적을 둔 후, 용선기간이 만료되면 소유권을 이전 받는 것을 의미한다. 따라서 우리나라의 해운회사들이

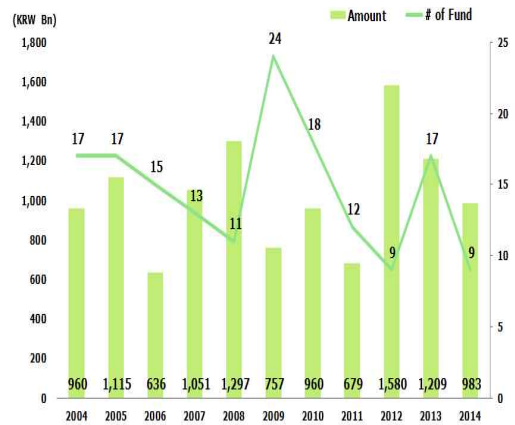


그림 3. 한국의 선박투자펀드 조성 추이

자료: 해양수산부.

국내 자금으로 선박금융을 조달하는데 한계가 있음을 알 수 있다. 따라서 최근 몇 년간 조선 및 해운경기의 불황으로 금융기관이 해당 산업에 투자를 기피함에 기인한 것으로 판단된다.

표 1. 선박확보 방법별 국적외항상선대 현황

구 분	척수		GT		DWT	
	2008년 말	2014년 말	2008년 말	2014년 말	2008년 말	2014년 말
국취부 나용선	220	515	9,675,310	32,733,167	13,024,629	51,340,362
자기자금	244	359	5,273,803	7,307,471	8,609,104	11,641,986
계획조선	42	8	1,490,390	125,078	2,665,990	233,463
리스	58	46	1,724,031	1,294,195	2,888,981	2,330,415
중고선도입	3	57	68,491	622,636	93,374	1,047,573
중고도입 자기자금	133	29	1,855,942	298,325	3,277,256	322,504
기타	86	17	1,290,441	206,325	2,259,908	214,369
합계	786	1,031	21,378,408	42,587,747	32,819,242	67,130,672

자료: 한국선주협회, 2009, 2015 해사통계집

## 2. 해양금융발전도시 사례조사

### 1) 함부르크

함부르크에는 해양금융을 가장 많이 제공하는 세계 순위권의 은행인 HSH Nord 은행(2013년 11월 기준 175억 달러, 5위)이 소재해 있으며, KG펀드를 취급하는 금융기관이 다수 위치해 있다. 독일은 세계 선대보유율 4위에 위치해 있으며<sup>5)</sup> 함부르크는 북유럽 세계적인 항만도시이며 컨테이너 운항선복량 기준 세계 4위<sup>6)</sup>의 해운선사인 Hapag-Lloyd의 본사가 입지해 있다. 특히 독일의 선주협회도 이곳에 위치해 있으며 1877년에 설립된 조선사인 Blohm & Voss사도 입지해 있는 도시이다. 2004년에 함부르크 상공회의소는 함부르크경영대학원(Hamburg School of Business Administration)을 개설하여 함부르크의 해운물류기업과 금융권에서 필요로 하는 전문인력을 양성하고 있기도 하다. 함부르크의 경우 해운, 항만, 금융을 아우르는 도시로 발전해 있음을 알 수 있다.

### 2) 오슬로

노르웨이 오슬로에는 세계에서 가장 많은 해양금융을 취급하는 은행인 DNB(2013년 11월 기준 300억 달러, 1위)의 본사가 입지해 있다. 독일의 KG펀드와 함께 노르웨이의 K/S펀드는 대표적인 선박펀드로 알려져 있으며, 활성화된 해양금융을 바탕으로 노르웨이 세계 선대 보유율은 세계 7위<sup>7)</sup>에 랭크되고 있다. 현재는 MAREX 그룹에 합병되었으나 해상운임지수 관련 파생상품의 거래를 위해 설립되었던 IMAREX(International Maritime Exchange) 역시 오슬로에 위치해 있었다. 종합적으로 살펴보면 오슬로의 강점은 항구도시, 해운기업의 집적, K/S 펀드 등 선박금융 발달, 선박투자

대한 세제혜택 등으로 정리된다.

### 3) 상하이

상하이는 현재 세계 최고의 무역항으로 컨테이너 처리량 기준 세계 1위<sup>8)</sup>를 차지하고 있다. 중국 정부의 전략적 지원을 통해 상하이는 국제금융도시로 급속하게 성장하고 있으며, 정부주도형 거래소인 상해항운교역소(Shanghai Shipping Exchange)가 입지해 있다. 한편 중국정부는 중국 수출입 화물은 자국에서 건조한 선박으로 운송한다는 국수국조 정책 아래에 중국의 조선산업 육성에 심혈을 기울이고 있다. 조사연구를 통해 종합적으로 살펴보면 세계 최대의 무역항, 정부의 전략적 지원, 해운거래소의 소재, 금융부문의 높은 성장 잠재력 등을 상하이의 주요 강점으로 들 수 있다.

### 4) 피레우스

그리스는 해운업이 가장 발달한 국가로 2015년 기준 2억 7,942만 DWT을 보유한 세계 최대의 선대 보유국이며<sup>9)</sup>, 2014년 기준 신규 선박투자 금액이 120억 달러<sup>10)</sup>로 적극적인 투자를 펼치고 있다. 선사들 역시 선박확보를 위해 다수의 자금을 해외 금융기관에서 조달하고 있고 탄탄한 해운산업과 해운거래소의 선박매매시장을 바탕으로 선박매매가 가장 활성화되어 있다. 그리스는 선박에 대한 투자규모에 비해 자국의 금융권이 자금제공 능력이 다소 취약하여 자국의 금융권에서는 약 30% 정도만 조달하고 나머지 70% 정도는 해외 금융기관에서 제공받고 있는 것으로 알려져 있고 해운기업 공개 시 뉴욕증권시장(NYSE)이나 NASDAQ 시장에 상장할 하여 자금을 다수 조달하기도 하는 것으로 알려져 있다.

5) Clarkson, World Fleet Monitor, 2015.6

6) 한국선주협회, 해사통계집 2015.

7) Clarkson, World Fleet Monitor, 2015.6

8) KMI, 해양수산통계

9) UNCTAD, Review of maritime transport 2015.

10) Clarkson, World shipyard monitor(2015.6)

표 2. 세계적인 해양금융 발전도시 성공요인

구 분	성공요인	참고 자료
함부르크	항구도시, 강한 해운력, KG펀드 등 선박펀드 발달, 펀드 및 선박투자에 대한 세제혜택 등	이기환(2012), 한국은행(2014).
오슬로	항구도시, 해운기업의 집적, K/S 펀드 등 선박금융 발달, 선박투자에 대한 세제혜택 등	이기환(2012), 김의웅(2013), 한국은행(2014).
상하이	세계 최대의 무역항, 중국정부의 전략적 지원, 해운거대소의 소재, 금융 부문의 높은 성장 잠재력 등	김의웅(2013), 한국은행(2014).
피레우스	세계 최대 규모의 선대 보유한 해운강국, 항구도시, 선박매매시장 활성화, 은행중심의 선박금융 등	이기환(2012), 김의웅(2013), 한국은행(2014).
싱가포르	적극적인 정부의 육성정책, 지리적 이점, 세계 순위권의 컨테이너 처리량, 국제금융거대소 소재, 유리한 조세제도, 뛰어난 비즈니스 환경, 개방적 문화 등	조재호(2011), 이기환(2012), 김의웅(2013), 한국은행(2014).
런던	오래된 교역문화, 다양한 금융 서비스, 금융인프라, 지리적 위치, 규제환경, 숙련된 노동력 등	대외경제정책연구원(2003) 기획재정부(2005).

5) 싱가포르

싱가포르는 뛰어난 지리적 이점을 바탕으로 컨테이너 처리량 기준 항만 실적은 세계 2위를 차지하고 있으며<sup>11)</sup>, 2015년 기준 8,400만 DWT의 선박복량을 보유하여 세계 선대 보유율은 5위에 랭크되고 있다.<sup>12)</sup> 또한 해양금융을 취급을 위한 세계 주요 은행의 아시아 본부 대부분이 입지해 있다.

6) 런던

영국은 전통적인 해운강국으로서의 과거의 명성을 잃었지만 볼틱 거래소, 로이드 선급, 국제해사기구 등 세계적인 해운관련 기관이 런던에 입지해 있어 여전히 소프트웨어적 측면으로서 세계적인 수준을 유지하고 있다. 또한 런던의 국제금융센터는 세계에서 가장 큰 국제금융센터 중 하나로서 국가 간 금융대출, 외환거래, 파생상품, 국제채권 발행 및 거래 등 종합적인 금융서비스를 제공하여 런던은 금융경쟁력 지수인 GFCI에서 2위<sup>13)</sup>를 차

지하고 있다.

7) 종합

세계적인 해양금융 발전도시 6군데의 성공요인을 요약하여 정리하면 <표 2>와 같다. 세계적으로 해양금융이 발달한 도시들은 공통적으로 발달한 요소들을 갖고 있다. 즉, 뛰어난 항만시설, 해운기업의 집적, (해양)금융의 발달, 해운거대소 등 인프라가 잘 구축되어 있는 것으로 파악된다.

3. 금융중심지 분석에 관한 연구

국내·외의 금융중심지 분석에 관한 연구를 다음의 <표 3>과 같이 요약·정리하였다.

Reed(1980)는 여러 요인을 활용하여 국제금융센터를 측정하고, Abraham(1993)의 연구에서는 국제금융센터 발전 요인에 대해 생산 환경, 인위적 환경, 규제 환경 등의 요인으로 구분하고 있다. 김세진(1999)은 국제금융센터의 발전여건으로 정치·경제 여건, 금융 여건, 하부구조 여건, 규제 여건 등으로 구분하여 분석하고 있다. 장동한 외(2003)의 연구에서는 우리나라의 동북아 금융센터 실현 가

11) KMI, 해양수산통계.  
 12) Clarkson, World Fleet Monitor, 2015.6.  
 13) Z/Yen(2015).

능성을 동경, 상하이, 홍콩, 싱가포르 등의 경쟁도시와 비교·분석하고 있다. 경제, 금융, 정치·사회, 하부구조 요인으로 구분하여 비교한 결과 중국을 제외한 다른 도시에 비해 열위적인 위치에 있는 것으로 나타났다. 한국이 동아시아의 금융센터가 되기 위해 불리한 조건들을 개선해 나가야 한다고 제시하고 있다.

한창호 외(2007)는 금융경쟁력에 영향을 주는 변수들을 실증 분석하였다. 이를 위해 국제경영개발원(International Institute for Management De-

velopment)의 국가경쟁력 비교 자료를 사용하였다. 주요한 구성요소에는 경제성과, 정부효율성, 기업효율성, 인프라 등을 설정하였고 각 구성요소는 5개의 부요소로 구성되었다. 금융산업의 경쟁력과 여타 19개 변수와의 계량적 관계를 파악하기 위해 대국과 소국, 부국과 빈국을 구분하여 회귀분석을 적용하였다. 분석 결과, 우리나라의 금융경쟁력 향상을 위해 기업관련 법규의 경쟁 및 기업친화성 강화, 사회의 질적 수준 제고 등이 필요하다고 제시하였다.

표 3. 금융중심지 분석 연구

연구자	관련요인		
Reed (1980)	국제금융센터 측정 변수	현지은행 본점 수, 현지은행 직접 연결 수와 종류, 프라이빗 은행 수, 외국은행 수, 외국은행 직접 연결 수와 종류, 외국 금융 자산, 외국금융 부채, 현지은행 지점/사무소 수, 외국은행 사무소 수	
Abraham (1993)	국제금융센터 발전 요인	생산 환경	자본축적, 인적자원의 질, 하부구조
		인위적 환경	환경, 기술, 금융시장, 금융혁신, 금융관행, 정치적 관행
		규제 환경	금융규제, 조세규제, 수수료
김세진 (1999)	국제금융센터의 발전여건	정치·경제 여건	실물경제의 규모와 발전속도, 인플레이션·환율·저축 등 거시경제 여건, 무역 자본 거래의 규모, 다국적기업 주재, 정치적·사회적 안정도
		금융 여건	금융시장의 심화정도 및 유동성, 금융거래의 안정성과 투명성, 금융서비스의 다양성, 해외금융기관의 주재, 자본시장 규모 및 상품의 다양성, 결제제도, 공시제도 등
		하부구조 여건	사업비용, 세금, 효율적인 정보통신시스템, 법률, 회계제도의 국제적 정합성, 항공 및 지상교통의 편리성, 전문인적자본의 형성, 교육제도
		규제 여건	외환거래·자본이동 규제, 지불준비 등 금융규제 및 금융감독, 신용정보, 금융거래 비밀보장, 외국인 취업규제 등
장동한 외 (2003)	동아시아의 국제금융센터 요인	경제 요소	GDP 규모 및 경제성장률, 외환보유액, 인플레이션 및 환율, 무역·자본 거래의 규모, 외자도입 및 국내 저축 규모
		금융 요소	금융시장의 규모 및 유동성, 해외자산 및 부채의 규모, 자유로운 파생 금융상품 개발과 금융서비스의 다양성, 금융거래의 안전성과 투명성, 해외 선도 금융기관의 주재, 결제제도의 신속·안정성, 외환거래 및 자본거래의 자유, 금융감독기관의 적절한 규제와 감독, 저렴한 금융 거래 비용
		정치·사회 요소	정치적 안정 및 정부의 비간섭, 노동의 탄력성과 사회의 안정, 예측 가능한 정책의 실행, 외국 기업에 대한 비차별적 대우, 다국적기업의 본부 및 사무소 주재
		하부구조 요소	적절한 임금 수준과 사무실 임대료, 법인세·소득세·등록세·인지세 등 세금, 효율적이고 경제적인 정보통신 시스템, 법률·회계제도의 국제적 정합성, 외국인 취업의 자유, 전문인력의 확보 가능성 및 교육제도, 국제 비즈니스 언어인 영어 사용

표 3. 금융중심지 분석 연구 (계속)

연구자		관련요인		
한창호 외(2007)	국가경쟁력 요소	경제성과	국내경제, 국제무역, 해외투자, 고용, 물가	
		정부효율성	공공재정, 재정정책, 제도효율성, 기업관련법규, 사회안정성	
		기업효율성	생산성 및 효율성, 노동시장, 금융, 경영관습, 태도 및 가치관	
		인프라	기초인프라, 기술인프라, 사회인프라, 건강 및 환경, 교육	
현석원 (2008)	금융경쟁력 요소	내부요인	생산기술	은행 및 금융 서비스, 파이낸스 스킴, 대출 접근 용의도, 벤처 자본 이용도
			안전성	은행의 건전성, 금융 기관 투명성, 은행 분야 자산
		외부요인	경제환경	1인당 GDP, 경상수지, 주식시장 규모, 국가 신용 등급
양오석 외(2009)	국제 금융중심지 입지 결정 요인	종속변수	국제 금융 중심지 경쟁우위	
		설명변수	요소조건	인적자원, 외환, 연금 규모
			금융클러스터	관련 산업 발달
			수요조건	경제성장
			시장특성	시장집중도, 금융발전
		구조적 요인	무역개방도, 금융구조	
통제변수	거시경제여건	실질실효환율, 장기이자율, 인플레이션을		
Z/Yen(2015)	GFCI 경쟁 요인	비즈니스 환경 요인	정치적 안정 및 법률과 규제 일관성, 기관 및 규제환경, 거시경제 환경, 세금 및 비용 경쟁력	
		금융 부문 발전	거래량 및 거래속도, 자본 유용성, 산업 클러스터의 깊이와 폭, 고용 및 경제적 산출	
		인프라 요인	건물과 사무실 인프라, 교통 인프라, ICT 인프라, 환경보호 및 지속가능성	
		인적 자본	전문인력의 확보, 교육 및 발전, 유연한 노동 시장 및 관행, 삶의 질	
		평판 및 일반 요인	도시 브랜드 및 매력, 혁신 수준, 문화적 다양성, 다른 중심지와 비교한 우위성	

현석원(2008)은 2007년 국내 금융산업 경쟁력 파악을 위해 한국, 일본, 중국, 싱가포르, 미국 등 5 개국을 대상으로 글로벌 경쟁력 지표인 IMD 2007, WEF 2006-2007, IPS 2007의 세 가지 자료를 활용하였다. 분석에는 내부요인으로 7개, 외부요인으로 13개를 이용하여 이들의 평균을 통해 각 나라별 금융산업 경쟁력을 도출하였다. 분석결과 한국의 금융산업 경쟁력은 미국, 싱가포르, 일본과 는 큰 격차가 있는 것으로 나타났으며, 중국과는 큰 차이

가 없는 것으로 밝히고 있다. 또한 외부요인 경쟁력 중 금융제도 및 정책은 중국보다 뒤떨어져 있는 것으로 분석되었다.

양오석 외(2009)는 국제금융 중심지 입지를 위한 경쟁우위 요인의 중요성을 실증분석 하였다. 국제 금융 중심지 수립에 필요한 주요 요인으로 요소조건, 금융클러스터 효과, 수요조건, 시장특성, 구조적 요인 등을 선정하였다. 분석결과 요소조건 과 금융클러스터효과는 국제 금융 중심지의 경쟁



우위를 결정에 있어 통계적으로 유의미한 관계가 없는 것으로 나타났다.

Z/Yen(2015)의 GFCI(The Global Financial Centres Index)는 세계 주요도시의 글로벌금융경쟁력을 분석하여 점수 및 순위를 정하는 것으로 비즈니스 환경 요인, 금융 부문 발전, 인프라 요인, 인적 자본, 평판 및 일반 요인 등 총 5개의 요인을 통해 산출 된다.

추가적으로 앞서 “2. 해양금융발전도시 사례조사” 부분에서 제시한 것처럼 한국은행(2014)은 해외 주요 선박금융도시인 함부르크, 오슬로, 피레우스, 싱가포르, 상하이 등의 성장 배경을 분석하였는데 이를 통해 부산의 선박금융중심지로서의 발전여건을 점검하고 향후 과제를 도출하고 있다. 구체적인 지원방안은 선박운용회사에 대한 조세혜택, 선박투자회사에 대한 조세혜택, 선박펀드 투자자들에 대한 조세혜택 강화 등을 들었다. 비조세 측면의 경우는 선박금융 관련조직 정립, 원화결제 선박금융 확대, 선박금융 전문인력 양성, 부산 해운거래소 설립, 선박 관련 업계간 협력 강화, 부산을 선박등록특구로의 지정 등을 들었다.

마지막으로 이재민 외(2013)는 최근 선박금융 지원정책과 관련하여 부산시가 선호하는 대안을 조사하였다. 부산시의 각 기관별 전문가 5명의 패널에 대해서 심층인터뷰를 실시한 결과, 부산시 지역금융 발전을 위한 선박금융확대 지원정책의 고려사항으로 지역금융 특화 및 지역경제, 선박금융 규모의 확대와 금융의 다변화, 시의성, 실제적 조직 등 4가지로 도출되었다. 또한 계층구조의 선호 대안은 해운보증기금 설치, Tonnage Bank 설립, 기존 국책금융기관의 분할 및 통폐합, 선박금융공사의 설립, 기존 정책금융기관 선박금융부서의 부산이전 등 5가지로 구성하였다. 각 정책대안에 대한 쌍대비교 결과, 선박금융공사와 같은 신설 기관을 설립하는 대안이 압도적인 선호도를 보였고 다른 대안들은 거의 차별점이 없는 것으로 나

타났다.

본 연구의 일차적인 연구설계에 본 장에서 고찰한 해양금융 성공도시 사례연구와 금융중심지 발전 요인 분석 연구에서 도출된 주요 요인들을 적극 활용하고자 한다.

### III. 실증분석

#### 1. AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법

AHP 분석은 수많은 대안들을 다수의 목표에 건주어 평가하는 기법으로 Saaty에 의해 1970년대 초반에 개발되었다. AHP는 의사결정의 계층구조를 형성하고 있는 요인 간의 상대적 중요도(우선순위)를 측정하는 쌍대비교(pairwise comparison)에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 포착하고자 하는 의사결정방법론이다.

AHP 기법에 대해 소개하고 있는 연구가 다수 존재하나 본 논문에서는 이성근·윤석민(1994)과 이재민 외(2013)의 연구를 활용하여 AHP 기법을 다음과 같이 정리하였다.

다양한 목표들 사이의 중요도(우선순위)를 계층적으로 나누어 각 대안들의 중요도(우선순위)를 평가하게 하는 AHP 분석은 연관된 상하 계층의 분해적 관계 파악과 독립된 동 계층 내에서의 중요도 분석 결과를 동시에 제공함으로써 복잡한 의사결정 과제에 매우 큰 유연성과 적응성을 제공한다.

이러한 AHP 기법을 적용하는 데는 4가지 전제 조건(공리)이 있다. 첫째, 역수성(reciprocal)이다. 이는 제시된 두 대안간 이원비교가 가능해야 하며 중요성의 정도는 반드시 역조건이 만족되어야 한다. 예를 들어 A가 B보다  $k$ 배 중요하다면 B는 A보다  $\frac{1}{k}$  배 중요시 되어야 한다. 둘째, 동질성(homogeneity)이다. 중요성은 한정된 범위 내에서 정해진 척도를 통해 표현되어야 한다. 셋째, 독립

성(independency)이다. 상대적 중요도를 평가하는 요인들 간에 특성이나 내용 측면에서 서로 관련성이 없어야 한다. 넷째, 기대성(expectations)이다. 이는 계층구조가 의사결정의 목표에 관한 사항을 완전히 포함하고 있다고 가정하는 것이다.

AHP 기법에서 계층이란 시스템의 한 형태로서 하위로 분할된 각 집합들을 단계(level)라고 부르며 각 단계는 요소(element)들로 구성되는데, 이들은 상호 독립적이어야 한다. 연구문제를 분석하여 계층과 계층 내 요소들의 개념화가 이루어지고 정립된 개념으로 질문을 구성하게 된다. 질문의 명확성을 위해 각 요소들에 대한 질문 수정과정을 반복하여 계층과 계층의 분해에 의한 이원비교가 보다 원활이 이루어질 수 있다. 이렇게 이원비교가 가능한 문제가 구성되면 이를 쌍대 비교하여 각 요소 또는 전체 계층의 중요도 평가를 진행한다.

중요도를 산정하는 과정을 살펴보면 다음과 같다. 우선  $n$ 개의 요소들을 각각  $A_1, A_2, \dots, A_n$ 이라 하고 각 요소들의 중요도를  $w_1, w_2, \dots, w_n$ 이라 하여 이원비교로 다음의 행렬  $A$ 로 표현한다. 이원비교에 의해 행렬  $A = (a_{ij})$ 가 이루어지며,  $a_{ij}$ 는  $w_i$ 의 추정치로 표현되며 이는 주대각선의 원들이 모두 1이 되는 역수행렬이다. 이 행렬  $A$ 에 상대적 중요도를 나타내는 열벡터  $W^T$ 를 곱한 결과는  $AW = nW$ 와 같이 표현된다. 만일  $A$ 행렬을 알고 있다면  $(A - nI)W = 0$ 으로부터 행렬  $A$ 의 고유치가 산출되는 과정에서 가중치 벡터  $W$ 를 유도할 수 있다. 행렬  $A$ 의 2행 이하는 1행에 비례하므로 행렬  $A$ 의 rank는 1이 된다. 따라서 고유치는 1개만이 0이 아닌  $n$ 이 되고 나머지는 모두 0이 된다. 그러므로 처음의 표에서 얻은 상대적인 중요도는 결국 “요소  $i$ 는 요소  $j$ 에 비해 몇 배나 중요하다”를 의미하게 된다. 일반적인 경우 비교 행렬  $A$ 는 위와 같은 이상적인 평가에 근접하므로  $\lambda_{\max}$ 는  $n$ 에 근접하게 된다. 따라서 비

교행렬  $A$ 를 만들었을 때 이로부터  $\lambda_{\max}$ 와 그에 대한 고유벡터를 구해서  $\sum_{i=1}^n w_i = 1$ 이 되도록 표 준화하면  $n$ 개의 요소들에 대한 가중치, 혹은 선호도(성취도)가 된다.

$$AW = \lambda_{\max} W$$

여기서  $A$ 는 비교행렬이고  $W$ 는 가중치 벡터이며 각 대안의 선호도(성취도)에 각 평가 기준의 가중치를 곱해 대안별로 모두 합산하면 각 대안의 종합 평가치가 된다.

이러한 AHP 분석의 장·단점은 다음과 같다.

AHP 분석의 경우 복잡하고 비구조적인 의사결정 문제를 계층화하여 보다 정확하고 편리하게 문제를 이해할 수 있는 장점이 있다. 이는 각 계층별 또는 전체 계층구조의 해석을 통해 문제에 대한 종합적 또는 인과적 현상을 과학적으로 판단 가능케 한다. 더불어 정성적 평가요소도 그 중요도를 체계적으로 계량화 할 수 있고, 평가자의 응답 일관성 여부를 확인하여 분석 대안 결과에 합리성을 부여하고 있는 장점도 있다. 그럼에도 불구하고 계층 구조 설정에 있어 어떠한 이론적 근거가 존재하는 것이 아니기 때문에 계층 구조 설계에 연구자의 자의성과 주관성 개입 가능성 등의 방법론적인 한계가 지적되고 있다.

## 2. 분석모형(계층구조) 설계

앞 절에서 언급된 바와 같이 AHP는 복잡하고 비구조적인 의사결정 문제를 시스템적으로 해결하며 정성적인 평가요소를 계량적 요소로 표현하여 의사결정에 편의성을 제공해준다. 따라서 본 연구와 같은 정책적 의사결정 우선순위를 평가하기 위해서는 전문가를 대상으로 한 AHP 분석이 효과적인 것으로 판단된다. 따라서 본 연구에서는 AHP

기법을 활용하여 부산이 세계적인 해양금융 중심 도시로 발돋움하기 위해 요구되는 필수 성공요인들을 계층·구조화하고 그 중요도(우선순위)를 분석하고자 한다.

우선 우리의 연구에서는 탑다운(top-down) 방식에 따라 대분류된 대안 구성한 다음 구분된 대분류 항목을 다시 소분류로 구분하는 과정을 거쳐 해양금융 중심도시를 위한 성공요인을 도출하였다. 성공요인 간의 중요도(우선순위)를 평가하기 위한 계층구조 설계 과정은 다양한 경로로부터의 조사연구와 문헌연구에서 일차적으로 계층구조를 설정하였고, 이를 관련 분야 산·학·연·관 전문가들과의 면담에 의해 반복적으로 수정, 보완 과정을 거쳐 진행되었다. 이러한 과정을 거쳐 최종적으로 2계층 16개의 소항목으로 설계된 부산의 해양금융 중심도시를 위한 주요인 계층구조는 <그림 4>와 같다.

부산이 해양금융 중심도시가 되기 위한 1계층 항목에는 해양금융 발전, 정부지원/기타, 비즈니스 환경, 인프라 등의 요인이 선정되었다.

해양금융 발전과 관련한 2계층에는 해양금융 관

련기관 집적, 해외 금융기관 입지, 자본의 확보, 고용 및 경제적 산출 등의 요소로 구성되었다. 정부지원/기타와 관련한 2계층에는 중앙정부의 행·재정 지원, 지방정부 지원 및 관계기관의 관심도, 정치적 안정과 법규, 제도 및 규제 환경 등의 요소로 설정되었다. 비즈니스 환경과 관련한 2계층에는 조선·해양 산업 클러스터, 숙련된 인적자원 확보, 비용 및 조세의 경쟁우위, 산업의 경기(거시경제 상황) 등의 요소로 구성되었다. 마지막으로 인프라와 관련한 2계층에는 주거 및 사무실 공간, ICT & 교통, 공항의 입지, 의료 및 교육환경 등의 요소로 설정되었다.

### 3. 표본선정 및 중요도 평가

부산의 해양금융 중심도시 성공요인의 우선순위 평가를 위한 전문가 집단에는 은행 금융기관(정책 금융기관, 시중은행 등 해양금융 제공 금융기관)의 해양금융 전문가, 조선소 및 선사를 중심으로 한 해양 비즈니스 업계의 해양금융 전문가, 해양금융 연구를 수행하는 대학교수 및 연구소 소속 연구



그림 4. 부산의 해양금융발전도시를 위한 성공요인 계층구조

원, 그리고 부산 해양금융 관련 업무를 수행하고 있는 정부기관 전문가 등 모두 4개 집단으로 구성하였다.

이 연구를 위해 1차 설문지를 작성하여 일부 전문가를 대상으로 예비조사와 면담을 실시하였다. 이를 통해 본 설문지의 연구 설계가 연구문제 해결을 위해 보다 신뢰성과 타당성 있게 측정될 수 있도록 일부 설문항목을 수정, 보완하여 최종 설문지를 완성하였다.

최종 설문은 2015년 8월 한 달 동안 면접 및 우편조사에 의해 진행되었다. 전문가를 대상으로 총 25부의 설문을 회수하였다. 회수 설문 중 오류 및 결측치가 존재하거나 일관성 지수<sup>14)</sup>가 0.15 이상인 설문은 제거하고 총 14부의 설문을 이 논문을 위한 분석에 이용하였다. 본 연구의 표본 구성 현황은 <표 4>와 같다.

표 4. 표본의 구성현황

구분	해양금융 기관	선사 및 조선소	대학 및 연구소	정부 기관	합계
회수 설문	8	8	7	2	25
유효 설문	4	5	5	0	14
유효 설문비중	28.6%	35.7%	37.8%	0%	100%

유효설문 비중은 정부기관을 제외한 해양금융기관, 선사 및 조선소, 대학 및 연구소에 종사하는 전문가가 유사한 비중으로 고루 분포되어 있다. 회수 설문지의 계층 요인별 중요도 평가는 AHP 전용 소프트웨어 패키지인 Expert Choice 2000을 활용하여 수행하였다.

14) 일관성 지수의 값이 0(零)인 경우 응답자가 완전한 일관성을 유지하면서 응답하였음을 의미한다. 반면 일관성 지수 값이 클수록 응답자가 일관성을 유지하지 못하면서 설문하였다는 것을 보여준다.

#### 4. 실증분석 결과

전문가 집단이 생각하는 해양금융발전도시를 위한 주요요인을 2계층으로 구분하여 그 중요도(우선순위) 분석을 수행하였다. 총 16개의 요인에 대한 설문이 분석에 이용되었으며 그 결과는 다음과 같다.

##### 1) 1계층 대안 중요도(우선순위) 평가 결과

1계층 평가 항목인 해양금융 발전, 정부지원/기타, 비즈니스 환경, 인프라에 대한 상대적 중요도 분석 결과는 <표 4> 및 <그림 4>와 같다.

표 4. 1계층 중요도 분석결과

대표속성요소	일관성 비율	우선순위
해양금융 발전	0.00949	0.371
정부지원/기타		0.175
비즈니스 환경		0.248
인프라		0.206

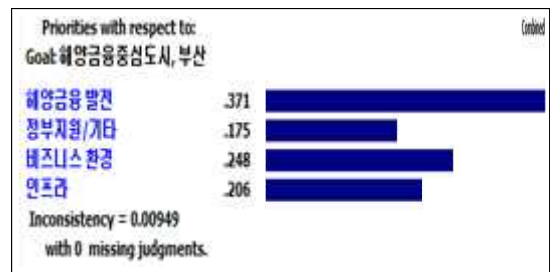


그림 4. 1계층 중요도 분석결과

1계층 우선순위 선정에서 해양금융 발전은 0.371, 정부지원/기타는 0.175, 비즈니스 환경은 0.248, 인프라는 0.206의 중요도를 보이고 있다. 즉 해양금융 중심 도시를 실현하기 위해 전문가 집단에서는 해양금융발전에 가장 높은 우선순위를 두고 있으며 다음으로 비즈니스 환경, 인프라, 정부지원/기타 순으로 그 중요도를 평가하고 있다. 이러한

전문가의 견해를 볼 때 관련 당국이 중점을 두고 추진해야 할 부분은 무엇보다도 해양금융발전에 관한 정책을 지속적으로 전개할 필요가 있으며 다음으로는 관련 기업의 유치 등을 통한 해양클러스터의 조성과 세제지원 등이 적극적으로 실행될 필요가 있는 것으로 보인다.

2) 2계층 대안 중요도(우선순위) 평가 결과

2계층 항목들 중 “해양금융 발전” 항목의 중요도 평가는 <표 5> 및 <그림 5>과 같다.

표 5. “해양금융 발전” 항목 중요도 분석결과

대표속성요소	일관성 비율	우선순위
해양금융 관련기관 집적	0.00769	0.400
해외금융기관 입지		0.162
자본의 확보		0.311
고용 및 경제적 산출		0.127

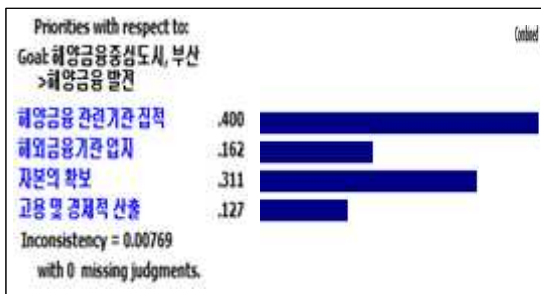


그림 5. “해양금융 발전” 항목 중요도 분석결과

해양금융 관련기관 집적이 0.400, 해외금융기관 입지가 0.162, 자본의 확보가 0.311, 고용 및 경제적 산출이 0.127로 나타나 해양금융 관련기관 집적이 “해양금융 발전”을 위해 가장 중요하게 고려되어야 하는 요인으로 선택되고 있다. 다음으로 자본의 확보가 중요한 요인으로 선택되었으며 해외금융기관 입지와 고용 및 경제적 산출 요인이 그 뒤를 따르고 있다. 이러한 사실을 볼 때 부산에서 해양금융이 발달하기 위해서는 해양금융기관

이 더 집적될 필요가 있으며 나아가 이들 기관의 집적으로 자본이 더 확충되는 것이 절실한 것으로 보여진다. 그리고 많은 전문가들이 주장하고 있는 해외금융기관의 유치는 오히려 순위가 뒤로 밀리고 있기도 하다.

2계층 항목들 중 “정부지원/기타” 항목에서는 <표 6> 및 <그림 6>과 같다.

표 6. “정부지원/기타” 항목 중요도 분석결과

대표속성요소	일관성 비율	우선순위
중앙정부의 행·재정 지원	0.00304	0.423
지방정부 지원 및 관계기관의 관심도		0.152
정치적 안정과 법규		0.148
제도 및 규제 환경		0.278

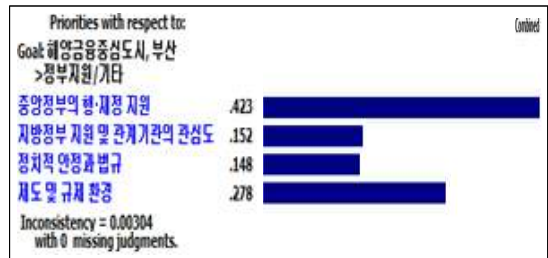


그림 6. “정부지원/기타” 항목 중요도 분석결과

중앙정부의 행·재정 지원이 0.423, 지방정부 지원 및 관계기관의 관심도가 0.152, 정치적 안정과 법규가 0.148, 제도 및 규제 환경이 0.278로 나타나고 있다. “정부지원/기타” 요인을 위해 가장 중요하게 고려되어야 하는 하부항목으로 중앙정부의 행·재정 지원이 선택되고 있다. 다음으로 제도 및 규제 환경 요인이 중요한 것으로 선택되었으며 지방정부 지원 및 관계기관의 관심도와 정치적 안정과 법규 요인이 그 뒤를 따르고 있다. 여기서도 우리는 부산에서 해양금융이 발전하기 위해서는 중앙정부 차원의 지원이 매우 중요함을 알 수 있는데 이를 위해 중앙정부를 설득하여 우리나라

라의 해양금융이 아시아에서 중추적인 역할을 수행할 수 있을 때까지 중앙정부의 지원을 이끌어 낼 필요가 있는 것으로 생각된다. 그리고 관련 제도와 규제환경의 명확하고도 일관된 집행을 통한 정책집행의 신뢰도와 일관성을 확보하는 것이 또한 요구된다고 볼 수 있다.

2계층 항목 중 “비즈니스 환경” 항목에서는 <표 7> 및 <그림 7>와 같다.

표 7. “비즈니스 환경” 항목 중요도 분석결과

대표속성요소	일관성 비율	우선순위
조선해양산업 클러스터	0.00248	0.315
숙련된 인적자원 확보		0.217
비용 및 조세의 경쟁우위		0.254
산업의 경기(거시경제 상황)		0.214

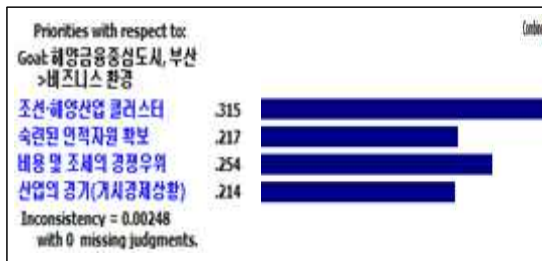


그림 7. “비즈니스 환경” 항목 중요도 분석결과

조선해양산업 클러스터가 0.315, 숙련된 인적자원 확보가 0.217, 비용 및 조세의 경쟁우위가 0.254, 산업의 경기(거시경제 상황)가 0.214로 나타나고 있다. “비즈니스 환경” 요인을 위한 하부항목으로 조선해양산업 클러스터 구축이 가장 중요하게 고려되어야 하는 항목으로 선택되고 있다. 다음으로 비용 및 조세의 경쟁우위, 숙련된 인적자원 확보, 산업의 경기(거시경제 상황) 순으로 그 중요도가 선정되고 있다.

이러한 전문가의 집약된 의견에서 우리가 알 수 있는 것은 선행연구에서도 제시하고 있듯이 관련

기업의 집적화를 통한 금융수요 창출이 중요함을 알 수 있다. 그리고 해양금융을 전문적으로 취급할 수 있는 전문인력의 양성도 중요한 것으로 제시되고 있어 우리가 보다 더 해양금융과 해운 그리고 조선 등을 이해하는 전문인력 양성에 집중할 필요가 있는 것으로 보인다. 그리고 세계해택을 통한 조세우위의 확보와 저렴한 임대료 등을 통한 비용 절감도 가능한 정책을 구사할 필요가 있는 것으로 사료된다.

2계층 항목 중 “인프라” 항목에서는 <표 8> 및 <그림 8>와 같다.

표 8. “인프라” 항목 중요도 분석결과

대표속성요소	일관성 비율	우선순위
주거 및 사무실 공간	0.00411	0.150
ICT & 교통		0.326
공항의 입지		0.239
의료 및 교육환경		0.285

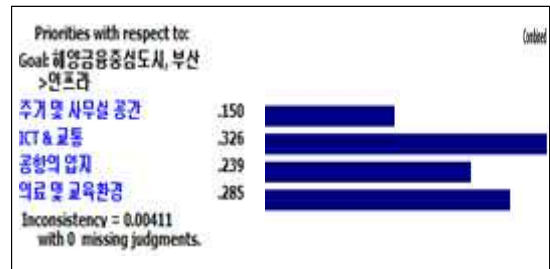


그림 8. “인프라” 항목 중요도 분석결과

주거 및 사무실 공간 인프라에 0.150, ICT & 교통 인프라에 0.326, 공항의 입지에 0.239, 의료 및 교육환경에 0.285의 중요도가 부여되는 것으로 나타나 ICT & 교통이 “인프라” 요인을 위해 가장 중요하게 고려되어야 하는 하부요인으로 선택되고 있다. 다음으로 의료 및 교육환경이 주요한 요인으로 선택되었으며 공항의 입지와 주거 및 사무실 공간을 위한 인프라 요인이 그 뒤를 따르고 있다.

인프라에 대한 정책우선 순위는 ICT 및 교통시설의 첨단화 내지 확충이 필요하며, 다음으로는 의료와 교육환경의 확보가 중요하며, 또한 국내외를 편리한 연결할 수 있는 공항의 입지가 중요함

표 9. 종합 중요도 분석결과

1계층 요소	중요도	2계층 요소	중요도		순위
			Local	Global	
해양금융 발전	0.371	해양금융 관련기관 집적	0.400	0.134	1
		해외금융기관 입지	0.162	0.055	10
		자본의 확보	0.311	0.104	2
		고용 및 경제적 산출	0.127	0.043	12
정부지원 /기타	0.175	중앙정부의 행·재정 지원	0.423	0.063	7
		지방정부 지원 및 관계기관의 관심도	0.152	0.023	15
		정치적 안정과 법규	0.148	0.022	16
		제도 및 규제 환경	0.278	0.042	13
비즈니스 환경	0.248	조선·해양 산업 클러스터	0.315	0.090	3
		숙련된 인적자원 확보	0.217	0.062	8
		비용 및 조세의 경쟁우위	0.254	0.073	5
		산업의 경기(거시경제 상황)	0.214	0.061	9
인프라	0.206	주거 및 사무실 공간	0.150	0.034	14
		ICT & 교통	0.326	0.075	4
		공항의 입지	0.239	0.055	11
		의료 및 교육환경	0.285	0.065	6

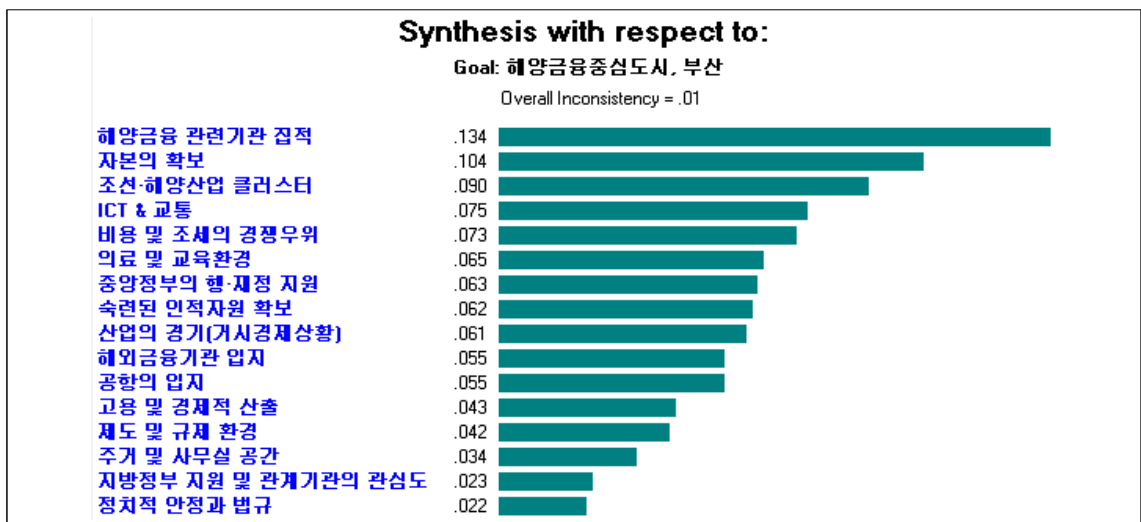


그림 9. 종합 중요도 분석결과

을 제시하고 있다. 따라서 현재 논의되고 있는 신공항 건설은 매우 시급한 과제로 생각된다.

### 3) 종합

해양금융 중심도시 부산을 위한 주요요인 우선순위(중요도) 도출을 위한 세부항목의 종합 중요도는 <표 9> 및 <그림 9>과 같다. 해양금융 관련기관 집적이 0.134로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로는 해양금융을 위한 자본의 확보가 0.104, 조선·해양산업 클러스터가 0.090, ICT & 교통 인프라 구축이 0.075, 비용 및 조세의 경쟁우위 확보가 0.094 순으로 나타났다. 의료 및 교육 환경을 위한 인프라 개선이 0.065로 6위로 나타났으며, 중앙정부의 행·재정적 지원이 0.063으로 7위로 나타났다. 또한, 해양 비즈니스 측면에서 숙련된 인적자원 확보가 0.062, 거시경제 상황을 반영한 해양 산업의 경기가 0.061, 해외금융기관의 입지와 국내외 도시와의 교통 편의를 위한 공항의 입지가 0.055, 금융기관 입지로 인한 고용효과 및 경제적 산출 효과는 0.043, 해양금융을 위한 제도 및 규제 환경이 0.042 순으로 나타났다. 주거 및 사무실 공간 인프라는 0.034, 지방정부 지원 및 관계기관의 관심도는 0.023, 정치적 안정과 법규는 0.022로 나타났다. 따라서 이 연구에 의하면 정책당국에서는 가능하면 해양금융기관을 더 집적화하는 데 노력을 기울일 필요가 있는 것으로 보이며, 해양클러스터의 조성도 적극적으로 추진될 필요가 있는 것으로 생각된다.

## IV. 전문가 추가의견

본 연구에서는 AHP 설문분석 결과에 더하여 해양금융 분야 산학연관 전문가를 대상으로 부산이 해양금융 중심도시로서 성공하기 위한 추가 논의를 진행하였다. 그 논의 결과를 주요 요인 및 정부 주체별로 구분하여 다음과 같이 요약·정리하였다.

## 1. 주요 요인별 자문 의견

### 1) 해양금융발전 요인

첫째, 해운사, 조선사, 금융기관, 정부기관, 컨설턴트 등 해양금융 종합 클러스터 구축 및 공간적 집적을 통해 상호간의 시너지 창출이 중요함을 지적하고 있다. 현재의 정책금융기관 부산 유치에 이어 민간 상업은행과 자산운용사, 연기금과 펀드의 선박 및 해양금융 조직과 인력이 부산으로 집적이 필요한 것으로 제시하였다. 또한 금융기관들만의 이전으로는 산업의 연계성을 이루어 낼 수 없으므로 조선, 해운 등 관련 업계들의 본부 이전을 통해 관련 업무의 윈스톱화를 이루어낼 수 있는 환경 조성이 필요한 것으로 지적하고 있다. 이를 위해 업계에 실질적인 혜택이 주어져야 할 것으로 전문가들은 의견을 제시하고 있다. 더불어 세계적인 해양금융 종합 클러스터 조성을 위해 단지 국내 기관에 국한하지 않고 해외 금융기관 및 법률회사 그리고 조선·해운 관련기관의 지사유치 노력도 필요한 것으로 나타나고 있다.

둘째, 금융기관의 유치 못지않게 해양금융을 위한 자본 확충 역시 중요한 부분이다. 이를 위해 다양한 금융기법 개발 노력이 필요하다. 현재 우리나라 선박금융은 은행들 간의 대출형식에 의한 자금 투자가 주를 이루고 있는데 이러한 기존의 금융방식 외에도 독일이나 노르웨이 등 선진 도시들처럼 펀드제도 등을 활성화를 통한 민간의 참여 확대 유인이 필요하다. 전문가들은 이렇게 투자원천을 다양화하고 활발한 선박금융투자가 일어날 수 있도록 제도의 정비나 마련이 필요하다고 주장하고 있다. 더불어 산업리스크에 치중하여 해양금융 투자에 대한 인식이 보수적으로 이루어지는 경향이 있는데 이를 완화하기 위한 정부 및 학계의 노력도 필요한 것으로 지적하고 있다.

셋째, 금융기관의 해양금융을 위한 스페셜리스트 육성 노력이 필요함을 제시하고 있다. 대부분



의 금융기관에서 짧게는 6개월, 길게는 3년 정도로 순환되는 인사이동으로 인해 해양금융을 위한 스페셜리스트를 양성하는 데 한계가 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 우리나라 해양금융 발전을 위해 상당한 손실요인으로 작용하는 것으로 지적하고 있다.

### 2) 비즈니스 환경 요인

첫째, 해양금융도시가 활발하기 위해서는 기본 비즈니스 환경의 활동성 역시 중요한 요인 중 하나로 보아 금융기관 외에 해운·항만물류 및 관련 업종에 대한 직접적인 지원 확대노력도 필요한 것으로 지적되고 있다.

둘째, 해양금융 발전을 위해 주요 관련 기관들의 집적 외에도 법률, 회계 등 해양금융 중심도시를 위한 부대 서비스업의 부산 유치 노력도 필요한 것으로 전문가들은 제시하고 있다.

### 3) 인프라 요인

첫째, 국제금융 성격이 강한 해양금융에 있어서 공항을 통한 글로벌 비즈니스맨의 접근성 제고는 특히 중요하며 이를 위해 24시간 가동되는 국제공항 확충이 시급한 것으로 지적하고 있다. 즉 공항 인프라 신설 및 증설로 부산으로의 접근성을 개선해야 한다는 의견 제시하고 있는 것이다. 우선 외국 고객 접근의 편의성을 위해 유럽, 미국 및 싱가포르 연결되는 직항 항공기 노선의 신설이 필요하며 현재 부산 직항 노선이 확보되는 못하는 경우 인천 공항과 연계된 항공편의 증설이 필요한 것으로 나타나고 있다.

둘째, 해양금융 관련 종사자들의 항구적 부산 정착을 위한 교육 및 정주여건 개선이 필요한 것으로 보고 있다. 외국인 거주를 고려한 국제학교 개설, 글로벌 역량을 보유한 의료시설 확보, 호텔과 쇼핑센터 등 생활 여건 개선을 위한 인프라 개선 등이 그 예로 제시되고 있다.

### 4) 기타 요인

첫째, 세계적인 해양금융 중심지로서 활약하기 위해 산업과 금융 지식을 섭렵한 글로벌 수준의 해양금융 전문인력 양성이 필요한 것으로 지적되고 있다. 이를 위해 전문인력 양성 기관 설립 및 프로그램 운영을 제시하고 있다. 전문가들은 부산 소재 대학의 해양금융 특성화 및 전문인력 양성 지원, 대학에 지원 교수제도 등을 운영하여 외국 금융 우수인재 유치, 그리고 관련 학회 지원 및 국제 학회 부산 유치 등의 세부 방안을 제시하고 있다.

둘째, 부산이 해양금융 중심도시로 성공하기 위해 지역의 산·학·연·관 및 언론과 시민들의 합심 노력이 필요한 것으로 보고 있다. 구체적인 예시로 부산 시민을 대상으로 한 홍보 활동 전개 및 해양 금융도시로서의 부산에 대한 자부심 고취를 위한 지역 언론의 협조 등을 제시하고 있다.

셋째, 전문가들은 정책금융기관의 중소, 중견 해운사에 대한 지원을 강조하고 있다. 정책금융기관이 중소, 중견 선사에 자금 조달을 지원함으로써 우리나라 해운산업의 인큐베이터 역할을 담당하고, 국내 시중은행 및 자본시장은 육성된 해운사에 지속적인 자금조달 역할을 수행함으로써 해양산업 및 금융 발전을 도모해야 한다는 의견을 제시하고 있다.

## 2. 정부 주체별 역할에 따른 자문 의견

### 1) 중앙정부의 역할

첫째, 전문가들은 해양금융기관의 집적을 위해 중앙정부의 행·재정적 지원이 필요한 것으로 지적하고 있다.

우선 금융산업은 투입된 자본의 승수효과에 의해 산업의 규모가 불어나는데 자본에 대한 투자 없이 새로운 금융을 만들 수 없으므로 투자 자본 확보를 위해 중앙정부의 재정적 지원이 무엇보다 중요하다고 지적하고 있다.

또한 비즈니스 인프라 구축을 위해 사회간접자본투자가 필요하다고 보고 있다. 그 예로 금융 ICT 및 공항 등 인프라 확충 노력이 요구되며 외국인학교, 글로벌 의료 기관 등 정주여건 개선 및 호텔 등 비즈니스를 위한 인프라 확충 등이 필요한 것으로 제시되고 있다. 추가적으로 해양금융을 담당할 전문인력 양성을 위한 교육기관 지원 및 신설 노력과 부산 해운거래소 설립 등 해양금융에 필요한 또 다른 인프라 구축 노력이 필요한 것으로 보고 있다.

둘째, 자본유치를 위한 투자자 세제지원 및 규제 완화가 필요하다고 의견 개진하고 있다. 예로 자유수출지역처럼 해양금융도 유사한 조세와 금융 지원을 받을 수 있도록 해양금융자유구역 지정이 필요하다고 주장하고 있다. 더불어 금융자본 이동 및 조세관련 법률 제정과 금융수수료 면제, 외국인 금융기관설립 규제완화, 금융역외지역선포 등도 예로 들고 있다.

셋째, 부산이 해양·과생 특화 금융중심지로서 역할을 잘 수행하기 위해 중앙정부의 강력한 조세 혜택과 재정 인센티브의 제공이 필요한 것으로 제시하고 있다.

먼저 부산의 금융중심지 실현을 위해 서울 중심의 정보와 자산의 부산 이전이 필요하며 오랫동안 지속된 기존 서울 중심의 체제를 바꾸기 위해서는 우선적이고 강력한 지원(유인)책이 필요함을 주장하고 있다. 또한 국내외 해양관련 금융기관 및 업체 유치를 위하여 지금보다 더 진일보한 파격적 세제 혜택이 필요하다. 부산을 해양금융 특화 중심지로 지정한 만큼 금융단지 입주 기관 및 업체에 대한 각종 세제 혜택 역시 확대해야 한다.

더불어 해양금융종합센터 및 해운보증기구의 역할 강화를 위한 정부 차원의 지속적인 관심이 필요한 것으로 나타나고 있다. 구체적으로 조선 및 해운 산업 발전 차원에서 해양금융 활성화 방안을 더욱 적극적으로 모색하고 지원해야 하며 해양 관

련 산업은 부산을 중심으로 형성된다는 신호(signal)를 시장에 지속적으로 제공해야 할 필요가 있다. 또한 부산으로 이전한 공공 금융기관들이 국제적인 기업으로 성장할 수 있도록 지원하고, 이들 기관과 지역의 산업이 연계 발전할 수 있도록 하는 전략 수립이 필요한 것으로 제시하고 있다.

마지막으로, 정치권의 이해관계가 아닌 실질적인 지원이 가능하도록 관련법규의 일관된 정비가 필요한 것으로 지적하고 있다.

## 2) 지방정부의 역할

첫째, 전문가들은 현재 성과를 기반으로 친기업 정책을 내세워 기업을 유인할 수 있는 강력한 지원방안을 모색이 필요한 것으로 보고 있다. 지금으로부터 최소 3~5년까지 최대한 친기업 인센티브를 제공해야 확실한 해양금융 발전도시의 토대를 구축할 수 있으며 해양금융 관련 기업 유치를 위해 전략 수립 및 홍보 활동도 필요한 것으로 제시되고 있다.

둘째, 금융도시를 위한 인프라 구축이 필요한 것으로 보고 있다. 우선 해양금융 관련기관 협의체 구성 및 활성화 방안 마련이 필요하며 행정적으로도 One-Stop 서비스가 가능하도록 개선이 필요한 것으로 지적하고 있다. 더불어 금융도시 인프라 개선을 위해 부산지역 금융 공기업 활용 및 참여 방안을 모색하고 해양금융 관련 학교 지원 및 관련 연구기관 설립도 필요한 것으로 제시되고 있다.

셋째, 해양금융기관 종사자들의 항구적 부산 정착 방안 마련이 필요한 것으로 제시되고 있다. 해양금융종합센터 및 해운보증기구 등 관련 기관 근무자들의 배우자 취업 알선 등의 지원 방안이 요구되며 부산의 정주여건 개선 노력도 필요한 것으로 보고 있다.

3) 기타 의견

실제 부산이 해양금융 중심도시로 나아가기 위해서는 중앙 및 지방정부를 포함하여 관련 업계 및 기관들의 긴밀한 협조가 필요하며 정치권 역시 이해관계가 아닌 실질적인 지원 노력이 요구되는 것으로 전문가들은 보고 있다.

V. 결론

본 연구에서는 이제 막 첫발을 내디딘 부산이 해양금융 발전 도시로 나아가기 위한 성공요인을 모색해 보고자 하였다.

선행연구와 해양금융 관련 산학연관 전문가 집단과의 지속적인 의견 교환을 통해 부산의 해양금융 중심도시를 위한 성공요인을 2계층으로 설계하여 1계층 4개 요인과 2계층 16개 세부 항목의 AHP 설문으로 구성하였다.

해양금융 전문가 집단으로부터 회수된 설문분석 결과, 부산의 해양금융 중심도시를 위한 성공요인 우선순위는 다음과 같다.

먼저 1계층 4개 요인의 경우 해양금융 발전(0.371), 비즈니스 환경(0.248), 인프라(0.206), 정부지원/기타(0.175)의 순으로 그 중요도가 분석되었다. 이는 부산이 해양금융 중심도시로 발전하기 위해 해양금융 발전 요인이 다른 요인에 비해 상대적으로 중요한 요인이라는 것을 보여주고 있다.

2계층의 경우에는 4개 주요 성공요인에 대한 16개 하부항목의 중요도를 전체와 각 요인에 따른 하부항목 중요도를 따로 분석하였다.

우선 16개 하부항목 전체로 분석한 결과 해양금융 관련기관 집적(0.134)이 가장 중요한 요인으로 평가되었으며 그 다음으로 해양금융을 위한 자본의 확보(0.104), 조선해양산업 클러스터(0.090) 순으로 그 중요도가 나타났다.

다음으로 4개 요인별로 구분하여 2계층을 분석하면 다음과 같다.

첫째, 해양금융 발전 요인의 2계층 중요도 선정 결과 해양금융 관련기관 집적(0.400), 자본의 확보(0.311), 해외금융기관 입지(0.162), 고용 및 경제적 산출(0.127)의 순으로 그 중요도가 나타났다.

둘째, 정부지원/기타 요인의 2계층 중요도 분석 결과는 중앙정부의 행·재정 지원(0.423), 제도 및 규제 환경(0.278), 지방정부 지원 및 관계기관의 관심도(0.152), 정치적 안정과 법규(0.148)의 순으로 나타났다.

셋째, 비즈니스 환경 요인의 2계층 중요도 선정 결과는 조선해양산업 클러스터(0.315), 비용 및 조세의 경쟁우위(0.254), 숙련된 인적자원 확보(0.217), 산업의 경기(거시경제 상황)(0.214) 순으로 그 중요도가 나타났다.

넷째, 인프라 요인의 2계층 중요도 선정 결과로는 ICT&교통(0.326), 의료 및 교육환경(0.285), 공항의 입지(0.239), 주거 및 사무실 공간(0.150)의 순으로 그 중요도가 나타났다.

본 연구는 부산이 세계적인 해양금융 중심도시로 성공하기 위해 전사적인 차원에서 발전 요인을 도출해 보았다. 종합중요도 분석에서 높은 순위에 랭크된 해양금융 기관집적, 자본의 확보 등은 1계층 해양금융 발전요인의 부분 요소이다. 즉 부산이 해양금융 중심도시가 되기 위해 정책적으로 가장 우선적으로 고려되어야 하는 부분이 해양금융 발전을 위한 지원이라고 볼 수 있다.

본 분석의 결과 논의에 있어서 전문가들은 해양금융 발전을 위해 해양금융 종합 클러스터 조성의 필요성, 다양한 원천에 의한 자본 확충 그리고 해양금융을 위한 스페셜리스트 육성 노력이 시급히 필요하다는 추가 의견을 제시하고 있다.

다만, 부산의 해양금융 중심도시 발전을 위한 성공요인 중요도 분석결과 전사적인 차원에서 총 16개요인 중 가장 중요하다고 분석된 해양금융기관 집적 요인(0.134)과 가장 덜 중요하다고 분석된 정치적 안정과 법규 요인(0.022)간에는 그 중요도

값이 큰 차이를 보여 주고 있지는 못하다. 즉, 전문가집단을 대상으로 부산의 해양금융 중심도시를 위한 성공요인 중요도를 분석한 결과, 16개 성공요인 간의 중요도 차이가 크게 나타나지 않고 있기 때문에 낮은 순위를 가진 요인이라고 해서 고려해야할 요인에서 제외되어서는 안 되는 것이다.

결론적으로 본 연구의 결과는 정부 또는 해양금융 관련 기관에서 부산이 해양금융 중심도시로 발전하기 위해 다각적 차원에서 어떤 노력들이 필요한지에 대한 정보를 제공하고 있다. 또한 향후 해양금융 중심도시 부산으로 발전하기 위한 체계적인 전략수립 및 자원배분의 우선순위 의사결정 과정에도 활용될 수 있을 것이다.

그럼에도 불구하고 본 연구는 다음과 같은 한계점을 지닌다. 중요도 분석 수행을 위한 표본의 수가 많지 않다는 것이다. 이는 국내 해양산업 및 금융산업 관련 종사자 중 해양금융을 위한 전문가가 많지 않기 때문이다. 그러므로 부산이 세계적인 해양금융 중심도시로 발전하기 위해 어떤 성공요인의 실현이 중요한지에 대한 향후 연구에서는 국내뿐 아니라 국외 해양금융 전문가를 대상으로 그 표본을 확대하는 노력이 필요할 것으로 생각된다.

### 참고문헌

기획재정부(2005), 『런던 금융시장 현황 및 금융허브 구축에 대한 시사점』.

김영재 · 박수남 · 김진건(2010), “국제 금융중심지로서 부산의 발전전략”, 『지역사회연구』, 제18권 제3호, 105-130.

대외경제정책연구원(2003), 『동북아 국제금융센터의 여건과 과제: 사례연구와 시사점』.

양오석 · 민상기(2009), “국제 금융 중심지의 입지를 결정하는 주요 요인 분석 : 경쟁우위 요소를 중심으로”, 『국가전략』, 제15권 제35호, 77-113.

이기환 · 유일선 · 김현석 · 김강혁(2012), 『선박금융기관의 부산 유치를 위한 정책방안 구축』, 부산발전연구원.

이성근 · 윤민석(1994), 『AHP 기법을 이용한 마케팅의사결정』, 석정(서울).

이기환 · 양종서 · 이기환(2013), “부산 금융중심지의 선박 금융특화를 위한 정책 선호도 분석”, 『한국항만경제학회지』, 제29권 제4호, 97-117.

장동한 · 송중환(2003), “동북아 금융센터 건설의 실현가능성”, 『관세학회지』, 제4권 제3호, 185-212.

조재호 · 이한석(2011), “부산국제금융센터 해양특성화 개발방안 연구”, 『한국항해항만학회지』, 제35권 제5호, 445-454.

한국선주협회(2015), 『2015 해사통계』.

한국은행(2011), “국제금융센터로서 홍콩 · 상하이 평가 및 전망”, 『해외경제 포커스』, 제2011-39호.

한국은행(2014), 『해의 사례로 본 부산의 선박금융 발전 여건 점검 및 향후 과제』.

한국은행(2015), 『부산의 금융클러스터 육성방안 및 기대효과』.

한창호 · 강입호(2007), “금융경쟁력 결정요인에 대한 실증 연구”, 『국제경제연구』, 제13권 제3호, 53-75.

현석원(2008), “국내 금융산업 경쟁력 분석: 한국, 미국, 싱가포르, 중국, 일본 5개국 비교 분석”, 『사회과학연구』, 제15권 제1호, 31-44.

Abraham, J. P., Bervaes, N., Guinotte, A. and Lacroix (1993), *The Competitiveness of European International Financial Centres*, Institute of European Finance, University College of North Wales.

Clarkson Research Services(2015), *World Shipyard Monitor*, June.

Kim, J.W. (2015), Current Shipping Finance Trends and KDB Activities, *2015 Busan Financial Hub Convention on International Marine Finance*, Busan Metropolitan City and Financial Supervisory Service.

Nomikos, N.(2014), Ship Finance and Investment, Presentation to Korea Maritime and Ocean University.

Nomikos, N.(2015), Overview of Global Ship Finance, *Kormarine Conference 2015*.

Petropoulos, T. (2013), An Overview of the Global Ship Finance Industry, *26th Annual Ship Finance & Investment Forum 2013(London)*.

Reed, Curtis, H.(1980), “The Ascent of Tokyo as an International Financial Center,” *Journal of International Business Studies*, Vol.11 No.3, 19-35.

UNCTAD(2015), *Review of Maritime Transportation*.

Z/Yen(2015), *The Global Financial Centres Index 17, March*.

## 부산의 해양금융발전도시를 위한 성공요인 분석

김명희 · 이기환 · 양혁준

### 국문요약

본 연구는 부산이 최근 새롭게 구축하고 있는 해양 도시로서의 역량에 부응하여 세계적인 해양금융 도시로 발전하기 위한 필요 요소가 무엇인지를 모색하고 도출된 요소들 간의 중요도를 파악하여 해양금융발전도시를 위한 정책수립 과정에 도움이 되는 시사점을 제공하는 데 목적을 두고 있다.

이를 위해 본 논문에서는 선진 해양금융도시에 대한 사례연구 및 선행연구, 그리고 전문가 면담을 통해 구성된 AHP 설문지를 해양산업 및 해양금융 전문가를 대상으로 조사하였고 그 결과와 분석을 통해 부산의 해양금융발전도시로의 성공요인을 도출하였다.

1계층 4개 요인과 2계층 16개 세부항목으로 설계된 구조화된 대안 항목 간의 우선순위(중요도)를 평가하기 위해 계층화분석방법인 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 활용하였으며 그 결과는 다음과 같다. 먼저 1계층 4개 요인의 경우 해양금융 발전(0.371), 비즈니스 환경(0.248), 인프라(0.206), 정부지원/기타(0.175)의 순으로 그 중요도가 분석되었다. 다음으로 2계층의 경우에는 4개 주요 성공요인에 대한 16개 하부항목의 중요도를 전체와 각 요인에 따른 하부항목 중요도를 따로 분석하였다. 먼저 16개 하부항목 전체로 분석한 결과 해양금융 관련기관 집적(0.134)이 가장 중요한 요인으로 평가되었다. 그리고 4개 요인별로 구분하여 2계층을 분석한 결과, 첫째, 해양금융 발전 요인에서는 해양금융 관련기관 집적(0.400)이, 둘째, 정부지원/기타 요인의 경우 중앙정부의 행·재정 지원(0.423)이, 셋째, 비즈니스 환경 요인에서는 조선해양산업 클러스터(0.315)가, 넷째, 인프라 요인의 2계층 중요도는 ICT&교통(0.326)이 가장 중요한 항목으로 분석되었다.

주제어: 해양금융도시, 부산, 성공요인, AHP 분석