

동북아 비즈니스 거점으로서의 투자유치 전략

2010. 12.

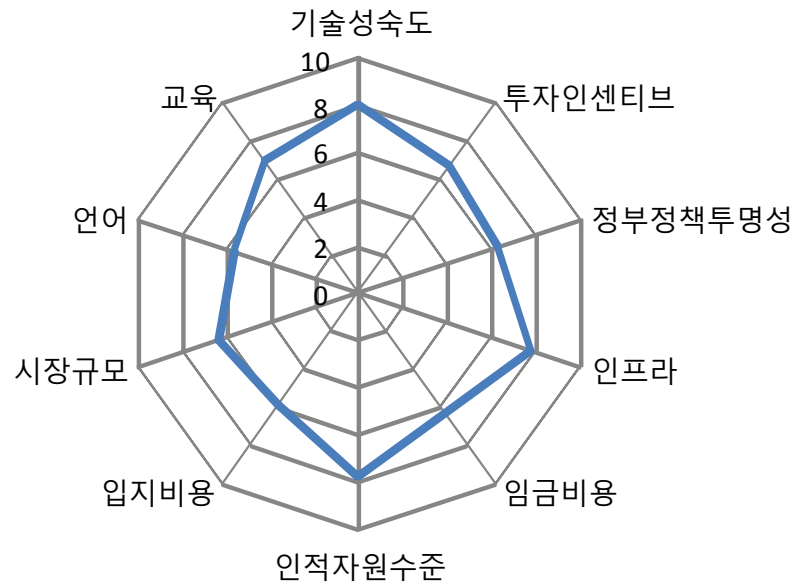
목 차

I . 추진배경	1
II . 해외비즈니스 거점 사례 조사	3
□ 싱가포르	3
□ 네덜란드	12
□ 스위스	19
III . 우리나라 투자유치 전략에의 시사점	22

I. 추진배경

- 외국인 직접투자는 외환보유고 및 고용을 증대시키며 생산성 향상에 기여하는 수단임
- 우리나라는 2009년에 58억불의 (순유입기준, UNCTAD) 외국인직접투자를 유치하여 세계 40위를 기록함
- 반면, 아시아 주요경쟁국인 싱가포르는 168억불 (순유입기준, UNCTAD), 홍콩은 484억불을 기록하는 등 FDI유치에 있어 우리나라와는 현격한 차이를 보이고 있음
- 싱가포르, 홍콩 등의 FDI유치 실적이 두드러지는 이유는 물류, 금융 등 경쟁력 있는 산업 기반 및 투자환경을 갖추고 있어 외국인 투자자들에게 매력적인 모습을 보여 주기 때문으로 분석할 수 있음
- 따라서 우리나라도 외국인 투자자들에게 매력이 있는 투자처로 인식되게 하기 위해서는 싱가포르와 같은 해외 비즈니스 거점국 사례조사 및 시사점 분석을 통해 우리나라 투자유치 전략수립에 활용할 필요가 있음
- 한편, 싱가포르, 대만 등 아시아 주요경쟁국과의 투자환경을 비교해 보면 우리나라는 지정학적위치, 기술성숙도, 인프라, 인적자원의 우수성 측면에서는 경쟁력을 갖추고 있으나 언어, 입지비용, 임금비용 등은 투자환경의 단점으로 조사됨 (자료원 : 아시아 주요국 투자환경 비교조사, KOTRA)

우리나라의 투자환경 주요항목 비교



(자료원 : 아시아 주요국 투자환경 비교조사, KOTRA)

- 우리나라가 강점을 가진 투자환경요소는 산업의 경쟁력을 강화시켜 동북아 비즈니스 거점으로서의 투자유치 전략을 세우는데 도움을 줄 수 있음

II. 해외 비즈니스 거점 사례조사

1. 싱가포르

1) 분야 : 금융서비스

(1) 현황

- 세계 4위의 금융 중심지
- Global Financial Center Index 2010에 따르면, 싱가포르를 런던, 뉴욕, 홍콩에 이어 세계 4위의 금융 중심지로 평가됨

<Top 10 of Global Financial Center (2010)>

순위	도시명	순위	도시명
1	런던	6	상하이
2	뉴욕	7	시카고
3	홍콩	8	취리히
4	싱가포르	9	제네바
5	도쿄	10	시드니

자료원: City of London, 2010

- 09년말 기준 싱가포르 통화청(Monetary Authority Singapore)에 등록된 각종 금융기관 수는 1300개 이상에 달함
- 허가된 164개의 은행 중 50개의 상업은행을 제외하고는 외국은행이 108개, 현지은행은 6개이며, 224개의 보험회사 및 브로커, 113개의 펀드운용사 등 각

중 금융기관이 1,295에 달함

<싱가포르 금융기관 현황>

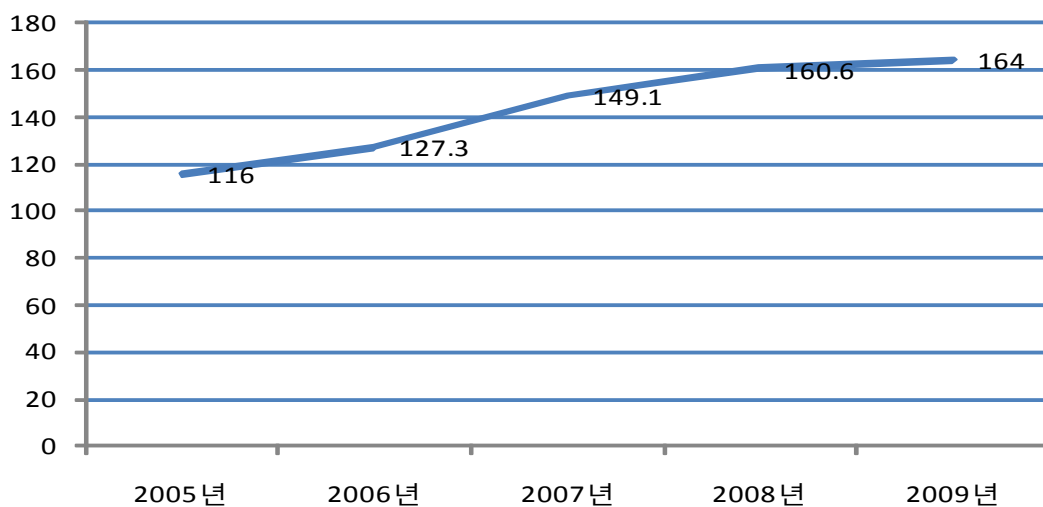
분류	2005	2006	2007	2008	2009
은행 및 상업은행	159	156	157	162	164
- 외국은행	106	103	103	107	108
- 현지은행	5	5	5	6	6
A남 Currency Units	153	151	154	158	160
보험회사/브로커	201	212	215	216	224
펀드운영	91	92	97	110	113
Dealing in Securities	65	72	77	93	90
Capital Markets Service Licensees	168	171	183	215	221
기타	231	246	293	317	323
총계	1,068	1,100	1,176	1,271	1,295

자료원: Yearbook of Statistics Singapore, 2010

- 금융서비스산업의 고용인원은 09년 말 기준, 싱가포르 총 고용인원의 5.4% 인 164,000명에 이름

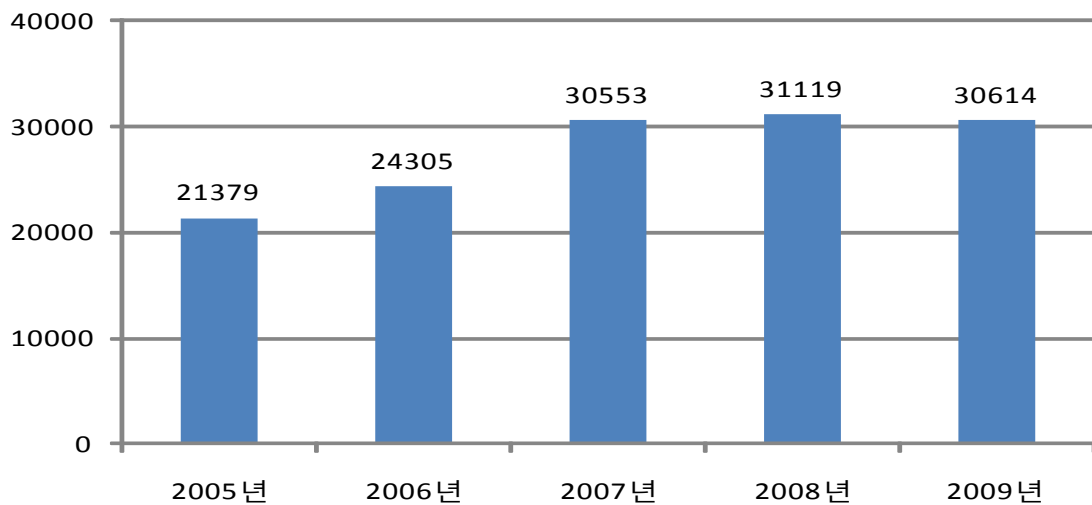
<금융서비스 산업 고용자 수>

(단위:천명)



자료원: Singapore Yearbook of Manpower Statistics 2010, Ministry of Manpower

- 금융서비스산업은 2009 년 기준, 싱가포르 GDP의 12%를 차지하고 있으며, 금융서비스 분야에서의 산출량은 지속적으로 증가하고 있음



자료원: Yearbook of Statistics Singapore, 2010

- 친 기업환경, 탄월한 인프라 스트럭처, 지리적인 잇점, 안정된 정치, 영어구사력, 교육 및 의료서비스의 외국인에게 편리한 생활환경등이 자체적인 시장이 협소함에도 불구하고 금융 중심지로 가능하게 한 요인으로 파악되고 있음

(2) 정부정책

- 60년대 후반부터 금융 산업이 단순 제조업에 대한 지원을 위한 것이 아니라 독립적인 산업으로 육성될 수 있다고 파악하고 적극적인 정책을 수립함

○ 추진전략

- 조세부담 및 규제 완화
· 법인세 17%로 낮은 조세율, 금융기관 인허가기간 단축, 투자문화사 설립기준 완화 등 금융기관설립시 규제완화
- 자본이동의 자유 보장
- 싱가포르통화청(MAS)의 효율적인 규제 및 감독정책
- 금융기관유치를 위한 제도개선 및 인센티브제공 등의 직접적인 전략수립에서 더 나아가 기본적으로 외국인 투자유치를 통한 경제발전 전략을 수립함으로써 공공 부문의 투명성보장, 인적자원개발을 통한 국제화된 인력제공, 사회인프라 및 주거환경개선 등 사회전반에 걸쳐 비즈니스 활동을 하기 좋은 환경을 구축함으로써 다국적기업을 비롯하여 국제상업금융기관의 지역본부 및 각종 금융기관을 유치하게 된 것으로 평가됨

○ 금융관련 인센티브

- 금융산업에 대한 관련 조세지원제도로는 벤처캐피탈펀드 인센티브(Venture Capital Fund Incentive) 및 재무본부 인센티브(Finance and treasury centre Award)가 있음
- 벤처캐피탈펀드 인센티브는 싱가포르에서의 벤처캐피탈의 활동을 촉진함으로써 궁극적으로 산업발전에 기여하도록 하기위한 인센티브임
- 재무적 측면에서 산업발전에 기여할 것으로 판단되어

벤처캐피탈 펀드로 승인된 기업의 경우 배당금, 외국 배당금과 외국 이자소득에 대하여 전체 혹은 부분적으로 법인세를 면제함(구체적인 감세정도는 EDB에 의해서 결정)

- 재무본부 인센티브는 다국적기업의 본부를 유치하기 위한 전략의 일환으로 싱가포르를 재무적 거점으로 육성하고자 시행된 인센티브임
- . 재무본부의 역할을 하는 것으로 인정된 기업에 대해서는 10%의 특별세율을 적용함 (일반적인 법인세율은 18%수준임)

2. 물류

(1) 현황

- World bank 보고서 'Connecting to compete 2010: Trade logistics in the Global Economy'에 따르면, 싱가포르는 2010년 세계 2위 물류 허브로 평가됨

<세계 주요 물류 허브>

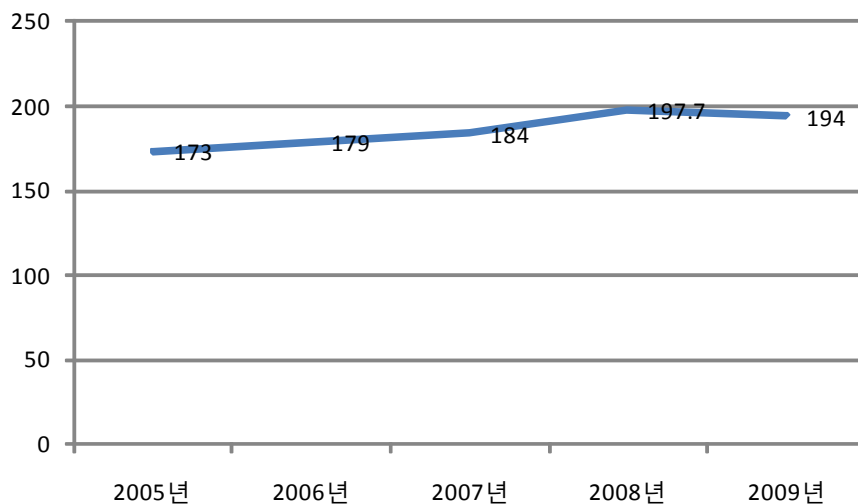
순위	국가	순위	국가
1	독일	6	스위스
2	싱가포르	7	일본
3	스웨덴	8	영국
4	네덜란드	9	벨기에

5	룩셈부르크	10	노르웨이
---	-------	----	------

자료원:World Bank

(<http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/mode1b.asp>)

- 글로벌 제 3자 물류업 Top 25중 17개사가 싱가포르에서 주요 사업을 수행하고 있음
- 정보통신, 전기전자, 화학, 생명과학등의 전 산업분야에 걸쳐 다수의 지역 유통센터 (Regional Distribution Centers)가 위치하고 있음
- 운송 및 보관산업에서의 산출량은 09년 22,162.8백만 싱가포르 달러로 싱가포르 GDP의 9% 차지하고 있음,
- 운송 및 보관산업 종사자는 2009년 기준 194,000명으로 총 고용인원의 6.5%를 차지함



자료원:Singapore Yearbook of Manpower Statistics 2010, Ministry of Manpower

- 세계 최고의 물동량을 처리하는 싱가포르 항구
 - 싱가포르의 터미널 운영기관인 PSA는 전 세계 컨테이너 선적량의 1/5을 처리하고 있음
 - 싱가포르 항은 200개의 노선을 통해 전 세계 123개국 600개의 항구를 연결하며, 2009년 25.14백만 TUEs의 컨테이너를 처리함

<2009년 세계 주요 항의 컨테이너 물동량>

순위	항구	컨테이너 물동량
1	싱가포르항	25,866
2	상하이항	25,002
3	홍콩 항	20,983
4	선전항	18,250
5	부산항	11,954

자료원 : http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports

<전세계 해상물류 연결 현황>

지역	주간 출항 횟수
동남아시아	70
중국, 홍콩, 대만	9
일본	5
유럽	4
미국	2

자료원 : Economic Development Board, Singapore(www.edb.gov.sg)

- 창이 국제공항
 - 창이 국제공항은 80개의 항공노선을 통해 주간 4,500개의 스케줄로 60개국 200개의 도시를 연결하고 있음
 - 창이국제공항은 2009년 여객운송량 부분 세계 21위 (37,203,978명의 여객운송) 화물항공분야에서는 세계 11위

(1억 6천 3백만톤 규모의 화물 처리)로 평가되었음

<전세계 항공운송 노선 현황>

지역	주간운항
동남아시아	2960
동북아시아	1282
남아시아	520
Southwest Pacific	574
유럽	426
북미	240
중동 및 아프리카	282

자료원: Economic Development Board (www.edb.gov.sg)

(2) 정부정책

- 효율적인 물류 인프라 구축, 우수한 물류 전문 인력육성, 위험물질의 취급등 특별한 사항 이외의 경우 별도의 허가를 요하지 않는 신속한 기업설립절차, 낮은 조세율 등 기본적으로 친 기업환경구축을 통해 외국기업을 유치하는 전략이 물류분야에서도 적용되고 있음
- 물류산업 육성을 위한 인센티브 제도의 운영
 - 승인된 선박 및 물류제도(Approved Shipping & Logistics (ASL)
 - .싱가포르에 설립된 회사가 일정요건을 갖춘 International freight forwarder 업무를 수행하는 경우, 화물 및 물류 서비스를 제공함으로써 발생하는 소득에 대해 최대 10%까지 감면된 세율을 적용 받게 됨 (일반 법인세는 17%임. 따라서 10%~17%사이에서 세율이 확정됨)

- Approved International Shipping Enterprise (AIS) Scheme
 - . 국제선박을 소유 및 운영하는 회사가 일정요건에 부합할 경우 선박운영을 통한 소득에 대해 세금 면제혜택 부여
- Maritime Finance Incentive (MFI) Scheme
 - . 선박회사, 컨테이너 리스 회사가 일정 요건에 부합할 경우 리스 소득에 대해서 10%이하의 세금감면혜택 부여
- Ship broking and Forward Freight Agreement Trading (SB&FFA) Scheme
 - . 선박브로커, FFA트레이딩 회사가 일정 요건에 부합할 경우 10%이하의 세금감면 혜택을 부여
- Maritime Cluster Fund (MCF)
 - . 선박산업육성을 위해 운영하는 기금으로, 동 분야 종사하는 인력의 교육훈련을 위한 MCF-Manpower, 신규기업의 설립 지원 및 기존기업의 신규 사업확충을 지원하기 위한 하기 위한 MCF- Business Development를 운영하고 있음.

2. 네덜란드

1) 분야 : 물류 (Logistics)

(1) 현황

○ 주변시장

- 반경 300마일(일일 생활권) 이내 1억7,000만 명의 인구와 유럽 주요 기업의 50% 소재
 - 유럽의 3대 시장인 독일, 프랑스, 영국의 중간 지점에 위치
 - 루르 공업지대를 포함한 유럽 주요 공업 지역과 수로 및 육로로 연결
- 네덜란드는 유럽의 Gateway로서 역할
 - 유럽 수입 물량의 60%, 수출 물량의 30% 취급
 - 유럽 최대 규모의 로테르담항 보유(유럽 물동량의 40% 점유)
- 2009년 IMD Business School 선정 Quality of Water Transport Infrastructure 2위
- 2010 World Bank Global Logistics Performance Index 4위 (Efficiency and Effectiveness of Customs, Quality of Transport, IT Infrastructure for Logistics, Ease and Affordability of Shipping 등)

- 2008 European Distribution Report 경쟁력 2위 (Rents, Costs of Labour, Road Congestion, Road Freight 등)

○ 자체시장

- 전체 네덜란드 총 산업생산의 10% 차지(2008년 기준)하며, 약 150여개의 물류업체가 네덜란드에서 일반/특수 물류창고 운영 중
- 네덜란드에 투자한 외투기업 Distribution Center의 75%가 네덜란드 물류기업에게 아웃소싱중이며, 아시아/미국 기업의 EDC (European Distribution Center)중 57%가 네덜란드 소재
- 네덜란드 소재 Distribution Center의 총면적은 약 1,900만 제곱미터로, 축구장 3,000개 크기에 해당
- 유럽 최대의 내륙수로 운송국 (inland shipper). EU내 점유율 70%에 달함
- 네덜란드 물류 운송산업 중 3PL(제3자 물류) 서비스 산업의 규모는 약 23,000개의 기업 / 매출액 약 65억 유로로 추정되며, 이들중 대부분은 육상 운송 업체(Trucking, Courier)
- 주요기업으로는 Exel, Vos Logistics, Frans Maas Groep, TNT Solutions등이 있으며, 고용 인력은 약 1만 7,500명

- 전체 운송 중 75%가 도로, 나머지 30%는 내륙 해운 이용, 철도 내륙 수송은 2% 내외

- 주요 물류 인프라 현황(2009년 기준)

도로망	134,981 km, 고속도로 3,267 km(속도 제한 120km/hour)
철도	2,797 km, 2/3 이상이 전철화
수로	6,211 km, 75% 이상 운하
항구(바다)	15, 주요 항구 포함(Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Vlissingen/Terneuzen, Delfzijl)
공항	25, 4개 국제공항 포함(Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht)
항공운송사	70+ 유럽을 포함 전세계를 대상으로 영업
항공사	28+, 주요 항공사 (KLM, American, Continental, Delta)
파이프라인	총 16,500 km, gas 4,348 miles, oil 366 miles, refined products 445 miles

- 로테르담 항은 유럽 최대, 세계 4 위권으로, 매년 34,000대의 seagoing vessels 및 133,000대의 inland vessels 이 정박

로테르담 항 (Port of Rotterdam)

- 상하이, Ningbo, 싱가포르에 이어 전 세계 4위의 물동량. 처리 능력은 연간 1,078만 TEU의 컨테이너와 4억 210만 톤의 화물을 처리함. 선박으로 운송되는 화물의 37%가 로테르담과 암스테르담항을 경유.

- 유럽 주요 20개 항구 비교

(단위 : Number x 1,000 TEU's)

항구	국가	2008	2007	2006	2005
<i>Rotterdam</i>	<i>Netherlands</i>	10,784	10,791	9,653	9,288
Hamburg	Germany	9,737	9,890	8,862	8,088
Antwerp	Belgium	8,663	8,176	7,018	6,488
Bremen	Germany	5,529	4,912	4,450	3,735

Valencia	Spain	3,602	3,043	2,612	2,410
Gioia Tauro	Italy	3,468	3,445	2,938	3,209
Algeciras	Spain	3,324	3,414	3,257	3,179
Felixstowe	United	3,200	3,300	3,000	2,700
Barcelona	Spain	2,570	2,610	2,318	2,071
Le Havre	France	2,450	2,638	2,137	2,058
Marsaxlokk	Malta	2,300	1,887	1,485	1,321
Ambarli	Turkye	2,262	1,940	1,446	1,186
Zeebrugge	Belgium	2,210	2,020	1,653	1,408
St.Petersburg	Russia	1,983	1,970	1,450	1,121
Genoa	Italy	1,767	1,855	1,657	1,625
Southampton	United	1,710	1,900	1,500	1,374
Constantza	Romania	1,381	1,411	1,018	771
Piraeus	Greece	1,360	1,373	1,403	1,395
La Spezia	UK	1,246	1,187	1,137	1,024
London	United	1,167	844	743	735

자료: Port of Rotterdam, 2009 Annual report

- 로테르담항 항만정보시스템(INTIS): 로테르담항은 INTIS라 불리는 정보 시스템을 구축, 터미널의 모든 정보를 전자문서 교환 시스템(EDI)을 통해 처리함. 세관망, 기업망, 공공망과 연계된 항만물류 종합 정보시스템.

암스테르담 스키폴 공항 (Schiphol Airport)

- 스키폴 공항은 승객 기준 유럽 5위(4,740만명, 2008년), Cargo 기준 유럽 3위 (156만톤)의 공항으로, 전 세계 87 개국 262개의 지역 취항함. 물류, 운송, 보관 및 출하 시설이 우수하며, 해외 각 지역과의 화물연결 체계도 탁월함. 1980년 이후 약 140개의 공항관련 상을 수상.

- 유럽 주요 공항 비교

(단위: 1000명, 1000건, 1000톤)

Airport	Passenger Movements	Air transport Movement	Cargo Transport
London Heathrow	66,910(1)	473(3)	1,401(4)
Paris Ch.DeGaulle	60,678(2)	551(1)	2,039(1)
Frankfurt	53,234(3)	480(2)	2,021(2)
Madrid	50,846(4)	470(4)	329(10)

<i>Amsterdam</i>	47,392(5)	428(5)	1,568(3)
Rome Fiumicino	35,133(6)	341(7)	
Munich	34,447(7)	408(6)	
London Gatwick	34,179(8)		
Barcelona	30,208(9)	321(8)	
Paris Orly	26,206(10)		
Vienna		266(9)	
Copenhagen		264(10)	
Luxembourg			795(5)
Brussels			659(6)
Cologne			565(7)
Liège			515(8)
Milaan Malpensa)			404(9)

자료: Schiphol Airport

○ 접근성: 지리적 중심지 및 양호한 접근성 보유

- 암스테르담의 항만 및 공항 시설과 로테르담의 항만 시설은 도로, 철도망, 내수로 등 내륙 운송 수단을 통해 유럽 주요 시장들과 연결. 도로 포장률 90% 이상이며, 선박 운행 가능 내수로는 5,000km, 이 중 1,500톤 이상의 대형 선박 운행 가능 수로는 1,800km.

로테르담에서 주요 도시까지 거리 및 운송 수단별 소요시간

도시명	거리(km)	도로/기차	운하
오스트리아(비엔나)	1,180	2일	10 일
프랑스(릴)	825	1일	2 일
독일(베를린)	710	2일	8 일
헝가리(부다페스트)	1,435	3일	11.5 일
폴란드 (바르샤바)	1,285	4일	10.5 일
체코(프라하)	890	3일	-
스위스(바젤)	670	2일	4 일

자료: Rotterdam Hinterland Connection, Port of Rotterdam

(2) 정부정책

- 개별 국가 차원에서 해외기업에 대한 별도의 보조금 지급을 금지하는 EU규정에 따라 외투기업을 위한 별도의 정부정책은 없음
 - 『외국 투자자와 내국인 동일 대우 원칙』 견지
 - R&D, 낙후지역에 대한 투자시 보조금을 지급하고는 있으나 이는 국내기업에도 동일하게 적용되는 원칙으로, national treatment가 준수
- 따라서 정부정책은 일반적인 물류인프라 구축 및 확장의 범주를 벗어나지 않으며, 이는 네덜란드 뿐만 아니라 모든 EU국가에 공통으로 해당되는 사항임

○ 추진전략

- 네덜란드 국제물류협회(HIDC, Holland International Distribution Center)가 주장하는 네덜란드 물류업지의 강점은 (1)Central location, (2)Excellent sea- and airport facilities, (3)Extensive infrastructure, (4)Well-developed logistics industry, (5)Favorable tax environment 등을 들고 있음.
- 그러나 이러한 인프라/하드웨어 적인 부분은 외투기업에 대한 개별적인 지원을 금지하는 EU 규정내에서 이루어지고 있으며, 따라서 이를 FDI유치를 위한 전략이라고 규정하기는 어려움

- 우수한 물류 전문 인력 확보에 노력: 3만 명 이상의 풀타임 근로자가 물류 관련 비즈니스에 근무하며, 물류 관련 협회 및 기관, 대학 등 다양한 교육 기관에서 학위 및 물류 실무 전문가 양성 프로그램을 시행 중

※ 로테르담 해운물류대학(STC-R.Shipping and Transport College in Rotterdam) 광양분교 개설 (2007.9.10)

- 효율적이고 비즈니스 마인드의 세관시스템 구축: EU 공통의 관세법을 적용 받지만 운용면에서는 EU 국가별로 관세법 집행에 다소 차이가 있을 수 있는데, 네덜란드는 세관 통관 절차가 간편하고 융통성이 많다고 볼 수 있음. 물류 반입 일자에 따라 부가세나 또는 통관세 없이 다른 유럽 국가로의 물류 수송이 가능하며, 보세 창고의 허가도 매우 신축적.

3. 스위스

1) 분야 : 원자재 거래 - 제네바 지역

(1) 현황

- 제네바 지역은 미국 곡물유통 회사 Cargill을 비롯 전 세계 300개 원유 거래업체 중 BP, Vitol, Neste Oil 등을 비롯한 80개업체의 거래 사업 본부가 제네바 지역으로 입주하거나 입주계획인 것을 포함, 약 400개 원자재 거래회사가 영업하고 있음.
- 이 지역에서 거래되는 원자재는 연간 9천억불에 달하며 고용인원은 약 9500명임. 원유의 경우 일일 전 세계 거래물량의 10%인 27백만 배럴이 이 지역을 통해 거래됨
- 이 지역의 국민 총 생산 기여도는 약 2.5%이며 이는 스위스 관광업의 기여도 보다 높은 비중임
- 원자재 거래업체가 이 지역으로 집중되는 이유는 첫째 이 산업의 필수 인적기반인 변호사, 브로커 뿐 아니라 거래를 파이낸싱 할 수 있는 금융기관이 다수 영업하고 있으며 파생 산업인 헤지펀드 관련 금융기관 입주도 늘어나고 있음. 둘째 지난 50년대 수에즈 운하 국유화 이후 이집트 면화 거래상들의 이주, 60년대 세금 우대지역으로 미국 기업들의 이주, 80년대 소비에트 붕괴 이후 러시아 원유 거래업체들의 이주 등이 이어졌던

역사적 요인도 있음. 셋째는 스위스의 국가 이미지를 활용하여 제네바에 거래 본부를 두는 것이 싱가포르나 두바이 보다 유리하다는 평가임. 넷째, 정보 교류가 중요한 원자재 거래업체들로서는 업체들이 집중된 제네바 지역이 다시금 선호되게 하는 요인으로 작용한다는 것임.

- 입지조건으로는 낮은 세율 외에 중립국으로서 스위스의 정치적 안정, 발달된 금융시스템을 갖춘 '역내 시장' 이라는 점이 지적되고 있음.
- 제네바 정부는 이에 따라, 상승하고 있는 사무실/주택 임대료와 교통시설 확충 등을 검토하고 있음. 현재 1평방미터당 사무실 임대료는 CHF 900 (약 900불)에 이르고 있음.

원자재 거래 입지로서 제네바 지역

대륙	지역	커피	설탕	원유	곡물 (잡곡 쌀, 기름을 짜는 곡물)
스위스	제네바 지역	50%	50%	35%	35%
	취리히 지역	10%	-	-	-
유럽	런던		20%	25%	10%
	함부르크	20%			
	파리		15%		
	유럽지역				
미주	뉴욕	5%		20%	15%
	미주지역		15%		
아시아	싱가폴	5%		15%	20%
기타지역	기타	10%		5%	20%

(자료원: 제네바 무역 유통 협회)

2) 최고급 의류 제조 - 티치노 지역

(1) 현황

- 티치노 지역은 스위스 이탈리아어 권으로서 이탈리아와 접경지대에 위치하면서 Gucci, Armani, Ermenegildo Zegna, Hugo Boss 등 고급 명품 브랜드의 물류/생산 거점으로 발전하고 있음.
- 이 지역은 스위스 전체의 섬유제품 수출의 55%가 발생하는 지역이며 2009년 기준 약 10억불 가량이 수출 되었음.
- 인력수급은 티치노 지역 거주자를 중심으로 지역 고용 효과 뿐 아니라 국경을 넘어 출퇴근하는 외국인 노동자들도 활용하고 있으며, 특히 외국인 노동자들에게는 본국에서보다 상대적으로 유리한 급여조건, 안정된 고용시간 및 사회보장제도가 매력으로 작용하고 있음.
- 명품 의류 브랜드 들이 티치노 지역에 물류/생산기지 입주를 선호하는 이유는 스위스가 3개국과 국경을 접한 교통의 요충지 역할을 할 뿐 아니라 물류 인프라와 품질 관리의 수준이 높고, 노동 탄력성이 높으며 패션 중심지인 이탈리아와 근접하다는 것임. 또 스위스 내 고급 직물 생산업체들과 시너지 효과를 발휘하고 있음.
- 티치노 지역은 연방정부의 산악지역 경제 활성화 대책

(코페르니쿠스 프로그램)의 일환으로 1999-2009년까지 동 지역 입주 업체에 대한 감세 인센티브 지원을 받았으며 지역 정부 차원에서도 추가로 감세 인센티브와 적극적인 마케팅 활동을 진행하였음. 동 프로그램으로 입주한 205개 업체 중 94개가 이탈리아 업체였으며, 전체의 30%는 물류, 서비스 업체였음.

Ⅲ. 우리나라 투자유치 전략 수립에의 시사점

1. 해외 비즈니스 거점국들의 공통적인 특징

- 해외 비즈니스 거점국들이 현재의 위치를 얻을 수 있었던데에는 단기간이 아닌 장기적인 계획하에 적극적인 정책을 수립
- 제조업 중심의 수출 지향적인 산업구조는 아니었기 때문에 외국인 투자유치를 통한 경제발전 전략을 수립
- 사회인프라확충 및 주거환경개선과 같은 비즈니스 활동을 하기에 좋은 여건을 만든 것이 외국인투자 유치에 결정적인 영향을 미쳤고 외국인 투자자들에게 특혜를 제공하는 인센티브 제공 등의 정책수단 또한 외국인투자유치를 촉진하는 수단임
- 예컨대 EU지역의 경우는 내/외국투자자에 대한 동일 대우 원칙을 견지하고 있음에도 불구하고 스위스, 프랑스 등 외국인투자유치 실적이 좋은 국가들이 있음

- (입지조건) 싱가포르의 경우 유럽과 동북아시아의 중간 지점에 위치하여 교통 및 물류의 거점이며 네덜란드는 유럽3대시장인 독일, 프랑스, 영국의 중간 지점이며 스위스는 영구 중립국의 이점에 좋은 국가 이미지 등이 외국인 투자자들에게 좋은 인식을 심어줌

2. 시사점

- 우리나라가 동북아 비즈니스 거점으로서의 투자유치 전략을 세우기 위해서는 장기적인 시각을 갖고 정부와 민간이 공동으로 정책을 수립하여야 함

* 싱가포르는 60년대 후반부터 금융 산업의 전망을 긍정적으로 보아 정책적으로 육성 정책을 수립함

- 조세부담율은 낮추고 규제를 완화하는 행정적·제도적 개선 노력도 필요하지만 외투기업들이 투자하기에 좋은 환경을 조성하려는 노력이 더 중요함

- 각종 SOC (사회기반시설)의 효율적인 구축, 물류·금융 시스템 선진화, 외국인 정주환경 조성 등

- 수출주도적인 경제 발전 전략과 더불어 외국인 투자 유치를 통한 경제 발전 전략의 중요성도 인식이 필요

- 네덜란드의 경우에서 볼 수 있듯이 외투기업과 경쟁력을 갖춘 자국기업이 아웃소싱 등 협력적으로 사업을

수행하는 경우가 많은 것은 우리나라 투자유치 전략수
립에 시사하는 바가 큼

동북아 비즈니스 거점 투자유치 전략

KOTRA자료10-094

발행인 : 조환익

발행처 : KOTRA

발행일 : 2010년 12월

주소 : 서울시 서초구 헌릉로 13 (우 137-749)

전화 : 02)3460-7114(대표)

홈페이지 : www.kotra.or.kr

Copyright ©제작년도 by kotra. All rights reserved.

이 책의 저작권은 kotra에 있습니다.

저작권법에 의하여 한국 내에서 보호를 받는 저작물

이므로 무단전재와 무단복제를 금합니다.