

부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구

A Study on Improvement of Added-Value
Logistics Services of Korean Port Areas

2018. 9.

하태영 | 이수영 | 신정훈



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진 |

하태영 한국해양수산개발원 항만정책연구실 연구위원
이수영 한국해양수산개발원 항만수요예측센터 연구원
신정훈 한국해양수산개발원 항만수요예측센터 연구원

보고서 집필 내역 |

연구책임자 |

하태영 연구총괄, 제1장, 제2장, 제4장 1절, 제5장, 제6장 1절

연구진 |

이수영 제3장 2절, 제4장 3절, 제5장 2절, 제6장 2절
신정훈 제3장 1절, 제4장 2절, 제5장 1절

목차



요약 · 1

제1장 서론 · 1

제1절 연구의 배경 및 필요성	1
제2절 연구의 목적	3
제3절 연구의 방법	4

제2장

우리나라 항만산업 시장규모 및 부가가치 창출 현황 · 7

제1절 항만산업 시장규모 현황	8
1. 항만 총물동량	8
2. 컨테이너 vs 비컨테이너	9
3. 항만별 물동량	11
제2절 항만산업 부가가치 창출 현황	13
1. 해양산업 통계조사	13
2. 항만산업 부가가치 현황	16
3. 항만물동량 대비 부가가치 비교	20
4. 항만물동량 대비 고용 비교	21
5. 항만물동량 대비 매출액 비교	23
제3절 항만산업 부가가치 시사점	24

제3장 **국내 향만배후단지 개발 및 운영 현황 · 27**

제1절 전국 향만배후단지 개발 계획 및 운영 현황	27
1. 국내 향만배후단지 개요	27
2. 향만배후단지 조성 현황	30
3. 향만배후단지 물동량 및 고용	32
제2절 부산향 향만배후단지 물류활동 실태 조사	34
1. 조사 목적 및 대상	34
2. 조사 내용	34
3. 부산향 배후단지 부가가치활동 현황	35

제4장 **우리나라 수출입화물 위·수탁 가공산업 현황 분석 · 41**

제1절 국내 수탁가공 경쟁력 분석	42
1. 수출입화물 수탁가공 현황	42
2. 수입화물의 수탁가공 경쟁력	51
3. 수출화물의 수탁가공 경쟁력	62
제2절 위탁가공무역 현황조사	73
1. 해외 위탁가공무역의 수입화물 현황	73
2. 해외 위탁가공무역의 수출화물 현황	76
3. 해외진출 기업 국내 복귀 현황 및 특징	81
제3절 수출입 위탁가공 국내 환원 가능성	88
1. 수출화물 위탁가공 국내 환원 잠재력 분석	88
2. 수입화물 위탁가공 국내 환원 잠재력 분석	92

제5장 **환적화물 부가가치활동 시장규모 및 기대효과 · 97**

제1절 환적화물 가공시장 규모	97
1. 분석 방법	98

2. 환적화물 가공시장 규모 분석	99
제2절 환적화물 가공시장 일자리 규모	108
1. 수출기업 일자리 현황	108
2. 환적화물 가공시장 일자리 규모 산정	109

제6장 결론 및 정책 제언 · 111

제1절 연구 결론	111
제2절 정책 제언	112
1. 항만배후단지 내 글로벌 제조업체 및 물류업체 적극 유치 (수도권정비계획법)	113
2. 배후단지 입주조건 개선(「자유무역지역법」)	115
3. 항만배후단지 입주기업들을 위한 원스탑 행정서비스 지원	117
4. 「조세특례제한법」 개정·검토 필요	118

❖ 참고문헌 · 121

❖ 부록 · 125

표 목차

〈표 2-1〉 국내 항만물동량 실적 현황	9
〈표 2-2〉 국내 컨테이너 및 비컨테이너 물동량 실적 현황	10
〈표 2-3〉 국내 항만별 물동량 처리실적(2017년)	12
〈표 2-4〉 「해양산업 통계조사」 - 조사항목	13
〈표 2-5〉 「해양산업 통계조사」 - 전국 사업체수	14
〈표 2-6〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 - 지역별 사업체 현황	16
〈표 2-7〉 「해양산업 통계조사」 - 조사결과(항만업-소분류)	18
〈표 2-8〉 항만산업 시장규모 및 부가가치 현황	19
〈표 2-9〉 항만산업 항만물동량 대비 부가가치 비교	21
〈표 2-10〉 항만산업 항만물동량 대비 고용자수 비교	22
〈표 2-11〉 항만산업 항만물동량 대비 매출액 비교	23
〈표 3-1〉 1종·2종 항만배후단지 지정 기준	28
〈표 3-2〉 2017년 항만배후단지 물동량 및 고용	33
〈표 3-3〉 부산항 항만배후단지 물류활동 실태조사 내용	34
〈표 3-4〉 부산항 항만배후단지 연간 매출액 및 처리 물동량	36
〈표 3-5〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(업무비중)	38
〈표 4-1〉 우리나라 수출입 무역규모	43
〈표 4-2〉 우리나라 수출입화물 수탁가공(국내가공) 실적	44
〈표 4-3〉 우리나라 수출입화물 형태별 유형	45
〈표 4-4〉 우리나라 수입화물 수탁가공(국내가공) 실적	49
〈표 4-5〉 우리나라 수출화물 수탁가공(국내가공) 실적	50
〈표 4-6〉 외국인투자기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	53
〈표 4-7〉 국내기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	56
〈표 4-8〉 국내 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	59
〈표 4-9〉 외국인투자기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	64
〈표 4-10〉 국내기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	67

〈표 4-11〉 국내 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	70
〈표 4-12〉 2017년 세부품목별 해외 위탁가공 수입화물 중량 및 금액(항만&공항) ...	73
〈표 4-13〉 2017년 수단별 해외 위탁가공 수입화물 중량 및 금액	75
〈표 4-14〉 2017년 세부품목별 해외 위탁가공 수입화물 중량 및 금액(항만)	76
〈표 4-15〉 2017년 세부품목별 해외 위탁가공 수출화물 중량 및 금액(항만&공항) ...	77
〈표 4-16〉 2017년 해외위탁가공 수출화물 국가별 중량 및 금액(항만&공항)	79
〈표 4-17〉 2017년 세부품목별 국내수탁가공 후 수출화물 중량 및 금액(항만)	80
〈표 4-18〉 해외진출 기업 U턴 결정 요인	83
〈표 4-19〉 한국 U턴기업에 대한 각종 지원제도 현황(요약)	84
〈표 4-20〉 한국 U턴기업의 국내 복귀 동기	86
〈표 4-21〉 한국 U턴기업의 주력제품 유형별 국내 복귀 동기	87
〈표 4-22〉 한국 U턴기업의 국내 투자금액 및 고용효과(2017.2 기준)	88
〈표 4-23〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 실적 현황(2017)	89
〈표 4-24〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 운송수단별 실적 현황(2017)	90
〈표 4-25〉 해외가공을 위해 수출되는 물량의 국내 환원 가능 시장규모	91
〈표 4-26〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 실적 현황(2017)	92
〈표 4-27〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 운송수단별 실적 현황(2017)	93
〈표 4-28〉 해외가공 후 수입되는 물량의 국내 환원 가능 시장규모	94
〈표 5-1〉 국내 컨테이너 환적화물 실적 현황	99
〈표 5-2〉 국내 컨테이너 환적화물 품목별 현황(2017)	100
〈표 5-3〉 국내 수탁가공 물동량 실적 현황(2017)	102
〈표 5-4〉 국내 수탁가공 금액 실적 현황(2017)	102
〈표 5-5〉 환적화물 수탁가공 물동량 유치 시 효과(2017)	103
〈표 5-6〉 부산항 환적화물 국가 간 교역실적 대비 환적유치비중(2017)	104
〈표 5-7〉 부산항 환적화물 유치 잠재력 분석 결과	106
〈표 5-8〉 국내 가공실적 규모에 따른 환적화물 가공시장 규모	106
〈표 5-9〉 환적화물 품목별 가공시장 규모(2017년 기준)	107
〈표 5-10〉 환적화물 가공시장 일자리 창출 규모	110
〈표 6-1〉 제벨 알리 자유무역지역 입주기업 현황	114
〈표 6-2〉 자유무역지역 입주제한업종 관련 행정규칙	115
〈부록표-1〉 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)	127
〈부록표-2〉 국내 수입화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)	132

그림 목차

〈그림 2-1〉 국내 항만물동량 실적 현황	8
〈그림 2-2〉 국내 컨테이너 물동량 실적 현황	10
〈그림 2-3〉 국내 비컨테이너 물동량 실적 현황(유류제외)	11
〈그림 2-4〉 국내 항만별 물동량 처리실적(2017년)	12
〈그림 2-5〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 전국 사업체 분포도	15
〈그림 2-6〉 「해양산업 통계조사(항만업, 2015)」 - 매출액 및 비중	19
〈그림 2-7〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 - 매출액 및 부가가치	20
〈그림 2-8〉 항만물동량과 부가가치액 비교	21
〈그림 2-9〉 항만물동량과 고용인원 비교	22
〈그림 2-10〉 항만물동량과 매출액 비교	23
〈그림 2-11〉 항만산업 고용 추이 및 향후 전망	25
〈그림 3-1〉 1종 항만배후단지 지정 기준	28
〈그림 3-2〉 2종 항만배후단지 지정 기준	29
〈그림 3-3〉 항만배후단지 개발 대상항만 위치도	29
〈그림 3-4〉 항만배후단지 조성 및 분양 면적	30
〈그림 3-5〉 항만배후단지 입주기업 수	31
〈그림 3-6〉 항만배후단지 입주업종 비율	32
〈그림 3-7〉 항만배후단지 외국인 투자기업 비율	32
〈그림 3-8〉 항만배후단지 물동량 및 고용	33
〈그림 3-9〉 부산항 배후단지 내 기업활동 현황	35
〈그림 3-10〉 부산항 항만배후단지별 기업활동 현황	36
〈그림 3-11〉 부산항 배후단지 입주기업 물류활동별 신규계획	37
〈그림 3-12〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(업무비중)	38
〈그림 3-13〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(사업확대 계획)	39
〈그림 3-14〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(사업확대계획-상세)	40

〈그림 4-1〉 우리나라 수출입 무역액 연도별 추이 및 비중(2017)	42
〈그림 4-2〉 우리나라 수출입화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이	44
〈그림 4-3〉 우리나라 수입화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이	48
〈그림 4-4〉 우리나라 수출화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이	50
〈그림 4-5〉 외국인투자기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	55
〈그림 4-6〉 국내기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	58
〈그림 4-7〉 국내 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	61
〈그림 4-8〉 외국인투자기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	66
〈그림 4-9〉 국내기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	69
〈그림 4-10〉 국내 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)	72
〈그림 4-11〉 2017년 품목별 해외 위탁가공 수입화물 비중	74
〈그림 4-12〉 2017년 수단별 해외 위탁가공 수입화물 비중(금액 기준)	75
〈그림 4-13〉 2017년 품목별 해외 위탁가공 수입화물 비중(금액, 항만)	77
〈그림 4-14〉 한국 U턴기업의 국내 복귀 유형	85
〈그림 4-15〉 한국 U턴기업의 분야별 국내 복귀 현황	86
〈그림 4-16〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 실적 및 비중 (2017)	89
〈그림 4-17〉 해외가공용 수출물량의 국내 환원 가능 시장규모(2017)	91
〈그림 4-18〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 실적 및 비중 (2017)	93
〈그림 4-19〉 해외가공 후 수입되는 물량의 국내 환원 가능 시장규모(2017)	95
〈그림 5-1〉 국내 컨테이너 환적화물 실적 추이	100
〈그림 5-2〉 중국→미국 교역금액(97,576개 HS-Code 품목 합계금액)	105
〈그림 5-3〉 국내 가공실적에 따른 환적화물 가공시장규모(기준: 2017년)	106
〈그림 5-4〉 국내 기업유형 및 규모별 매출액당 취업자수 추이	109
〈그림 5-5〉 환적화물 가공시장 일자리 창출 규모	110
〈부록그림-1〉 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)	126
〈부록그림-2〉 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)	131

요약

부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구

우리나라 수출입화물의 70% 이상은 항만을 통해 운송되고 있어 국가경제에서 항만산업이 차지하는 의존도가 매우 높은 편이다. 또한 경제의 글로벌화에 따라 물류활동도 크게 증가하고 있어 그에 따른 항만산업의 기능도 이전보다 더욱 고도화다양화되어 오고 있다. 그 결과 2017년 기준 전국에는 30개 무역항이 운영되고 있고 연간 약 15억 톤 이상의 화물이 항만을 이용해 교역이 이루어지고 있다.

이러한 국가 경제 여건 속에 그간 정부에서는 항만의 지속적인 발전과 기능 확대를 위해 항만 인근 배후지에 종합적인 물류단지를 개발하는 항만배후단지개발 제도(2006)를 도입하고 이를 적극 지원하고 있는 노력을 해왔다. 그러나 항만배후단지 제도가 도입된 이후 10여 년간의 성과를 보면 당초 목표로 했던 항만물동량 창출과 고용 확대, 투자유치 등의 부가가치 창출 수준은 항만물동량 성장 둔화 추세에 영향을 미흡한 실정이라 할 수 있다. 특히, 항만배후단지에서 창출되는 물동량의 대부분이 국내 수출입화물의 일시적인 보관 장소로 활용되고 있다는 점에서 실질적인 면에서 신규 물동량 창출이나

부가가치 창출 효과는 크지 않다고 할 수 있다.

이에 본 조사분석 연구에서는 항만배후단지개발 제도가 도입된 이후 현시점에서 국내 항만배후단지의 개발 현황과 그 성과를 분석해 보고 국내 최대 항만인 부산항을 대상으로 항만물동량 창출과 더불어 항만의 부가가치를 더욱 제고시킬 수 있는 방안에 대해 고찰해 보았다.

먼저, 기존 항만배후단지에 입주한 기업의 사업활동에 있어서는 입주기업의 70% 이상이 기존 수출입화물의 단순보관재고관리의 물류활동에 집중되어 있는 것으로 나타났다. 또한 향후 사업확대 계획에 있어서도 신규 물동량 창출이나 부가가치활동 확대보다는 창고기능의 물류활동에 주안점을 두고 있는 것으로 나타났다.

이렇듯 현재의 항만배후단지 운영은 당초 목표로 했던 항만물동량 및 부가가치 창출과는 다소 거리가 먼 운영행태를 보여주고 있는 실정이다. 따라서 이러한 상황을 고려하면 현시점에서 항만배후단지를 활성화하기 위해서는 새로운 사업모델을 적극 발굴하는 노력이 절실한 시점에 이르렀다고 할 수 있다.

앞서 언급한 바와 같이 기존 항만배후단지는 부가가치활동 제고에는 나름대로 한계가 있음을 인식할 필요가 있기 때문에 중장기적인 관점에서 수출입화물보다는 환적화물에 대한 부가가치활동 확대에 더 관심을 가질 필요가 있다.

환적화물은 그간 수출입화물에 비해 부가가치활동의 대상으로 보지 않았던 측면이 많았으며 실제 이들 환적화물에 대해서도 거의 부가가치활동이 이루어지지 않고 있는 실정이다. 따라서 이들 환적화물을 부가가치활동의 대상으로 보고 부가가치활동을 확대 방안을 구상하는 것은 향후 항만산업 및 항만배후단지 활성화에 크게 기여할 수 있을 것으로 보이며 또한 일자리 창출 및 지역경제발전에 큰 성과를 거둘 수 있을 것으로 생각된다. 이에 본 연구에서는 국내 환적

화물에 대해 부가가치활동 규모와 그 유치 가능성을 분석하고 기대 효과를 거시적인 관점에서 추정해 보았다.

연구 분석 결과 현재 국내에서 취급되고 있는 연간 1,000만TEU 이상의 환적화물에는 가공/조립/검사 등 부가가치활동을 필요로 하는 원자재·중간재 성격의 제품들이 금액기준으로 전체 환적화물량의 약 3.3% 수준에 이르는 연간 약 78억 달러 규모가 있는 것으로 분석되었으며 최대 1만 명의 일자리 창출을 기대할 수 있을 것으로 추정되었다. 이러한 원자재·중간재 성격의 제품들에 대해 국내시장에서도 상당한 규모의 가공 실적을 가지고 있다는 점에서 환적화물에 대한 부가가치활동 확대에도 나름대로 잠재력을 있다고 생각된다.

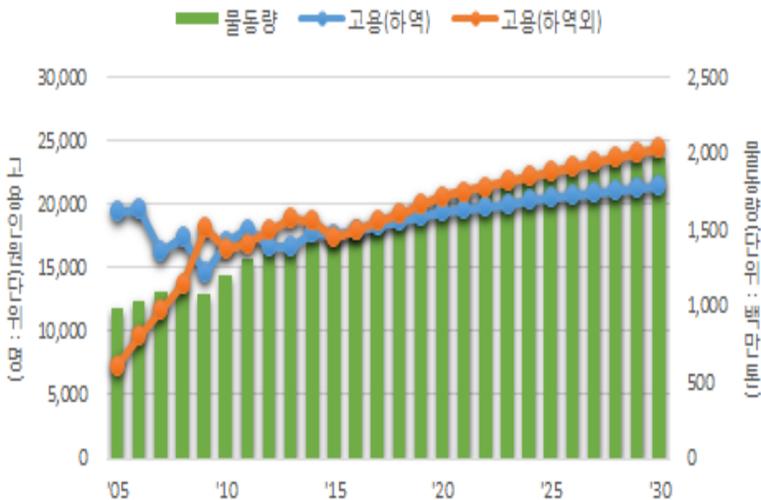
국내 최대항만인 부산항은 연간 1,000만TEU(약 1.1억 톤)가량의 환적화물이 처리되는 세계 주요 환적항만으로 환적화물에 대한 추가적인 서비스나 재화의 부가가치활동을 높일 수 있는 우수한 물량실적 여건이 이미 조성되어 있다. 그러나 이러한 풍부한 환적화물 처리 실적을 보유하고 있음에도 불구하고 부산항을 경유하는 환적화물의 대부분은 부산항에 일시 하역·보관된 이후 제3국으로 재운송되고 있어 부가가치활동 창출은 거의 이루어지고 있지 않다.

따라서 향후 환적화물에 대한 가공산업(가공/조립/검사 등)의 부가가치활동이 활성화된다면 신규 항만물동량 창출과 그에 따른 고용확대, 기업투자유치로 항만배후지 활성화에 크게 기여할 수 있을 것으로 생각된다. 다만, 이러한 여건이 조성되기 위해서는 환적화물에 대한 자유로운 사업활동이 가능하도록 관련 제약요인(자유무역지대 확대, 「조세특례제한법」, 「관세법」, 「식품위생법」 등)들을 중장기적으로 지속 개선하는 노력이 이루어져야 할 것이다.

장래 항만물동량 성장세 둔화 전망, 기존 항만배후단지 부가가치 창출 미흡 여건에서 향후 “항만 부가가치 창출을 위한 새로운 시장 발굴 노력” 필요

- 그간 항만물동량은 경제성장률보다 높은 증가세를 이어왔으나 향후 이러한 높은 성장을 기대하기 어려울 것으로 예상되어 새로운 부가가치 창출 노력이 필요함
 - 제3차 항만기본계획(수정계획, '16)상 장래 항만물동량은 '30년까지 연평균 2.0% 미만의 낮은 성장세가 예상됨
 - '30년까지 연평균 총물동량 1.8%, 컨테이너물동량 3.0% 전망
 - 따라서 단순 항만물동량 증가에 기반한 항만산업 활성화 및 일자리 창출에는 나름대로 한계가 있을 것으로 예상

【항만산업 고용전망】



자료: 한국해양수산개발원, 『우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구』, 2017, KMI 재정리

- 이에 정부에서도 항만의 지속적인 발전과 기능 확대를 위해 항만배후단지 개발 제도('06)를 도입·적극 지원하여 왔으나 부가가치 창출은 현재까지 미흡한 실정
 - 배후단지에 입주한 기업을 업종별로 구분해보면 창고업이 전체 기업수의 58%로 가장 높은 비중을 차지하는 반면 부가가치활동이 상대적으로 많은 물류업(24%), 제조업(18%)은 상대적으로 낮은 비중을 차지하고 있음
 - 특히 부산항의 경우에는 창고업 비중이 90%로 항만배후단지 규모에 비해 부가가치활동은 크게 낮은 수준으로 평가됨
 - 이러한 이유로 항만배후단지 제도 도입 이후 10여 년간의 성과를 보면 당초 목표로 했던 물동량 창출과 고용확대, 투자유치 등의 성과는 상대적으로 미흡한 실정
 - 기업유치: '17년 현재 항만배후단지 분양률은 54.5% 수준
 - 고용창출: '17년 6,884명으로 '18년 들어 소폭 감소 추세
 - 물동량창출: '17년 3,098천TEU, 대부분 수출입화물 일시보관 물량

【2017년 항만배후단지 물동량 및 고용】

구분	물동량(천TEU)	고용(명)	고용/물동량(명/천TEU)
부산항	2,083	2,994	1.44
광양항	283	1,130	4.00
인천항	440	1,867	4.24
평택·당진항	291	812	2.79
울산항	1	81	58.44
합계	3,098	6,884	2.22

자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, KMI 재정리

환적화물에 대한 부가가치활동을 높일 수 있는 가공무역 활성화를 항만산업의 새로운 부가가치 창출 원동력으로 고려할 필요가 있음

- 수출입화물에 비해 상대적으로 높은 물동량 성장세를 보이고 있는 환적화물에 대해 부가가치활동을 제고시킬 수 있는 방안 구상이 필요
 - 환적화물의 경우 '30년까지 연평균 4.0% 내외의 높은 성장이 예상되고 있는 바 환적화물을 활용한 항만산업 부가가치 제고 노력이 필요한 시점
 - 기존에 단순 하역·이송되고 있는 환적화물을 부가가치활동 대상으로 보고 관련 시장을 적극 개척하여 항만산업을 활성화하는 방안을 적극 모색할 필요가 있음
- 본 연구에서는 이러한 관점에서 환적화물에 대해 잠재적 부가가치 시장 규모와 일자리 창출 수준을 분석해 보았음
 - 주요 국가 간 상세품목 교역정보, 국내 환적유치비율 등의 자료를 종합적으로 활용하여 부산항 환적물량의 품목별 시장 규모를 추정하였음
 - 환적화물의 품목별 시장규모와 국내 가공시장 경쟁력을 바탕으로 환적화물에 대한 부가가치활동(가공무역) 시장규모, 고용창출 효과를 거시적으로 분석하고 관련 제도 개선 방안을 모색

국내 가공산업 경쟁력을 분석한 결과, 총가공실적은 2015년을 기점으로 하향 추세이나, 항만부문에서는 최근 높은 증가세를 나타내고 있음

- '17년 기준 국내 수탁가공 수출규모는 약 131억 달러로 항만이 16.0%를 차지
 - 운송수단별로 항만 21.0억 달러(16.0%), 항공 92.0억 달러(69.7%)로 수탁가공에 있어 항공운송이 절대적으로 높은 운송 비중을 차지
 - 항만부문의 경우 사업체 유형별로 국내기업이 11.4억 달러(54.1%)로 외국인투자기업 9.6억 달러(45.9%)에 비해 상대적으로 높은 실적을 나타냄

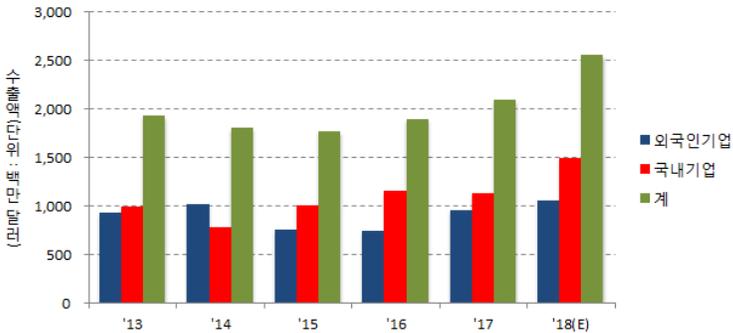
- 최근 5년간 항만부문의 가공수출실적은 연평균 5.8%의 높은 증가율을 기록
 - 사업체별 연평균증가율은 외국인기업 2.7%, 국내기업 8.3%로 국내기업의 가공수출실적이 최근 높은 호조세를 나타내고 있음
 - 반면, 항공부문의 가공수출실적은 동기간 -0.5%의 감소세를 기록(외국인 기업 0.2%, 국내기업 -4.3%)

- 항만부문 주요 123개 품목의 경우 연간 100만 달러 이상의 가공실적을 기록
 - '17년 기준 총 838개 제품에 대해 수탁가공실적이 있으며 이 가운데 연간 100만 달러 이상은 123개, 1,000만 달러 이상은 23개 품목인 것으로 집계

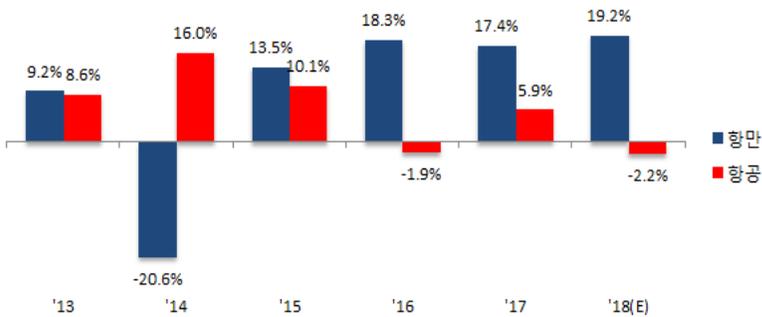
■ 가공산업에 따른 총부가가치 창출액은 약 9.2억 달러, 항만부문이 33.6% 비중을 차지

- '17년 항만부문 부가가치 창출액은 약 3.1억 달러로 수입액 대비 '15년 13.5%, '16년 18.3%, '17년 17.4% 등 최근 3년간 높은 차액을 기록
- 반면, 항공부문은 수입액 대비 '15년 10.1%, '16년 -1.9%, '17년 5.9%로 항만에 비해 상대적으로 낮은 차액을 기록
 - 특히, '18년 상반기 실적(1-6월)에 기준하면 항만부문의 가공수출실적은 전년대비 두 자릿수 이상으로 크게 증가할 것으로 예상

【항만부문 국내 수탁가공수출 실적 추이】



【국내 가공수출 부가가치 창출 수준】



환적화물에 대한 가공시장 규모 분석 결과, 연간 78억 달러, 최대 1만 명의 고용 창출 효과를 기대할 수 있는 환적물동량이 있을 것으로 분석

- 국내 수탁가공 실적을 바탕으로 환적화물(1,000만TEU, 약 1.1억 톤)에 대해 분석한 결과 연간 최대 78억 달러 규모의 잠재 가공시장 규모가 있을 것으로 추정
 - 부산항 주요 3개 환적노선(일본→중국, 일본→미국, 미국→중국)에서 연간 1억 달러 이상의 원자재·중간재 성격의 환적물량이 있을 것으로 추정됨
 - 이를 환적노선 200개를 대상으로 확대할 경우 연간 최대 78억 달러 규모의 수탁가공을 요하는 환적화물이 있을 것으로 보임

【부산항 환적화물 유치 잠재력 분석 결과】

구분	결과값
부산항 주요 환적노선(200개) 기준 제3국 간 교역물량(A)	2017년 약 6,450만TEU
부산항 주요 환적노선(200개) 유치물량(B)	2017년 약 460만TEU
부산항 환적유치율(B÷A)	7.08%
운송수단비중	해상 70%, 항공 30%
환적화물 내 가공시장규모	2017년 기준 78억 달러
고용창출효과	최대 1만여 명(매출 10억 원당 1.2명)

- 국내 수출기업 매출 10억 원당 고용수준을 고려하면 환적화물 가공산업 활성화시 최대 1만 명의 일자리 창출 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상
 - 국내 수출기업의 매출 10억 원당 고용인원은 '15년 기준 약 1.13명(한국무역협회)으로 수출 중소기업(2.05명)이 수출 대기업(1.06명)보다 높은 수준
 - 매출액당 고용인원을 고려하면 환적화물 가공산업 활성화에 따른 일자리 창출은 최소 2,047에서 최대 9,695명에 이를 것으로 산정됨

환적화물 가공산업 활성화를 위해서는 항만배후권역 내에서 자유로운 가공사업활동을 할 수 있도록 관세행정에 대한 지속적인 개선 노력이 필요

- 현행 관련법상 항만배후단지 및 자유무역지대에서 가공산업이 제한되고 있음
 - 농·임·축산물을 원재료로 물품을 제조·가공하는 사업은 「자유무역지역의 운영에 관한 지침(제10조 제1항)」에 의거 자유무역지역에 입주가 제한됨
 - 관할 세관장과 협의를 거쳐 입주 여부를 결정하도록 규정하고 있으나 실제 입주된 사례는 거의 없는 실정
- 이러한 자유무역지역 내 입주업종 제한규정으로 항만배후단지(자유무역지대) 내에서의 부가가치 창출에도 한계성을 내포
 - 입주업종 제한으로 현재 환적화물에 대한 조립/가공/포장 등 부가가치활동에 제한이 있어 수출입화물의 보관창고업 위주로 사업이 운영되고 있음

- **항만배후지 부가가치활동 확대를 위해서는 입주업종 제한 완화가 절실히 필요**
 - 규제 완화로 다양한 업종의 기업이 입주하여 민간차원의 일자리가 지속 창출될 수 있도록 관련 규제를 완화하는 노력이 절실히 필요
 - 기타 관련법(「조세특례제한법」) 및 관세행정(원재료 손모을 표준화, 관세포탈 관리감독 방안, 행정지원 서비스 등)에 대해서도 추가적인 검토가 필요

제 1 장

서론

제1절 연구의 배경 및 필요성

우리나라는 수출입화물의 70% 이상이 항만을 통해 이루어지고 있다. 또한 국가 경제의 글로벌화에 따른 물류활동 증가에 맞추어 항만의 기능 역시 이전보다 더욱 고도화·다양화하는 노력을 해왔으며 그 결과 2017년 기준 전국에 31개 무역항을 운영하고 있고 연간 약 15억 톤의 화물을 항만에서 처리하고 있다.

이와 더불어 그간 정부에서는 항만의 지속적인 발전과 기능 확대를 위해 항만 인근 배후지역에 종합적인 물류단지를 개발하는 항만 배후단지개발 제도(2006)를 도입하고 이를 적극 지원하고 있다¹⁾.

1) '항만배후단지'란 항만구역에 지원시설 및 항만친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등 대통령령으로 정하는 시설을 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편의를 꾀하기 위하여 제42조에 따라 지정·개발하는 일단(一團)의 토지로 정의(「항만법」 제2조 7항)

그러나 항만배후단지 제도가 도입된 이후 10여 년간의 성과를 보면 당초 목표로 했던 항만물동량 창출과 고용확대, 투자유치 등의 부가가치 창출은 상대적으로 미흡한 실정이라 할 수 있다. 특히, 항만배후단지에서 창출되는 물동량의 대부분이 국내 수출입화물의 일시적인 보관 장소로 활용되고 있어 실질적인 측면에서 신규 물동량이 창출된 것이라고 보기 어려운 것이 현실이다.

지난 2017년 12월 말 해양수산부는 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」을 수립하였다. 본 종합계획은 2030년까지 항만배후단지 개발에 관한 장기적·종합적 정책방향을 설정하고 항만배후단지의 지속가능한 발전과 효율을 도모하기 위해 현재 1,196만㎡의 항만배후단지를 2020년 1,723만㎡, 2030년 2,970만㎡로 2.5배 확대하는 내용을 담고 있다. 또한, 4차 산업혁명 시대, 항만배후단지를 고부가가치 창출형 물류기지로 조성하는 것으로 4대 추진전략 중 하나의 주요 목표로 삼고 있다.

그러나 이러한 종합계획수립에도 불구하고 현재 국내 항만배후단지의 분양률은 공급면적 대비 54.5%로 당초 계획에 비해 크게 낮은 수준에 머물고 있는 실정이다²⁾. 또한, 앞서 언급한 바와 같이 항만배후단지에 입주한 기업의 경우에도 고부가가치 창출과는 다소 동떨어진 화물의 일시적인 보관창고 수준의 물류활동이 주류를 이루고 있어 항만배후단지의 활성화가 크게 이루어지지 않고 있는 실정으로 파악된다.

이에 본 조사분석연구에서는 항만배후단지개발 제도가 도입된 이후 현시점에서 국내 항만배후단지의 개발 현황과 그 성과를 분석해

2) 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

보고, 국내 최대 항만인 부산항을 대상으로 항만배후단지에 입주한 기업들의 부가가치 물류활동 및 애로사항을 구체적으로 분석해 보았다. 또한, 항만배후단지의 부가가치 물류활동을 활성화하는 방안에 대해 구상해 보았다.

제2절 연구의 목적

본 연구는 앞서 설명한 바와 같이 항만배후단지의 부가가치 물류 활동을 활성화하기 위해 기존 항만배후단지의 부가가치 물류활동에 대한 실태조사를 수행하는 것과 더 나아가 항만배후단지의 부가가치 활동을 높일 수 있는 방안으로 환적화물에 대한 부가가치활동 시장 규모와 거시적인 기대효과를 분석하는 것이다³⁾.

첫째는 항만배후단지 부가가치 물류활동에 대한 실태조사는 국내 최대 항만인 부산항을 대상으로 항만배후단지에 입주한 68개 기업을 대상으로 부가가치활동에 대한 면밀한 조사를 수행하고 그 기업들의 물류활동 애로사항을 심층 조사하는 것이다.

둘째는 항만배후단지의 부가가치활동을 높일 수 있는 방안으로는 중장기적인 관점에서 국내 수출입화물의 위수탁가공 산업 현황을 상세히 살펴보고 이를 토대로 환적화물에 대한 부가가치활동, 즉 가공 산업의 시장규모와 기대효과를 분석하는 것이다. 환적화물의 경우에는 환적화물의 특성상 국내에 반입되지 않고 항만 및 항만권역 내에

3) 물론 기존 항만배후단지 입주기업의 부가가치활동을 제고하는 방안이 있을 수 있으나 현재의 국내 항만배후단지 여건으로는 그 실현 가능성이 그다지 높지 않은 것으로 판단됨. 또한, 부가가치활동이 매우 큰 대규모 제조업을 신규로 항만배후단지에 유치하는 것이 가장 효과적인 방안이라 할 수 있으나, 본 연구에서는 고려하지 않음

서 물류활동이 이루어진다는 측면에서 이들 화물에 대한 부가가치활동을 항만배후단지에 유치할 경우 항만배후단지 활성화에 큰 도움이 될 수 있을 것으로 보인다.

환적화물은 그간 수출입화물에 비해 부가가치활동에 상대적으로 관심이 적었던 신규시장이라 할 수 있다. 우리나라가 연간 1,000만 TEU에 이르는 약 1.1억 톤의 환적화물을 취급하고 있으나 실제 이들 환적화물에 대해서는 거의 부가가치활동이 이루어지지 않고 있는 실정이다. 따라서 이들 환적화물을 대상으로 부가가치활동을 확대할 수만 있다면 항만산업 및 항만배후단지 활성화에 크게 기여할 수 있고 그에 따른 일자리 창출 및 지역경제발전에 큰 성과를 거둘 수 있을 것으로 생각된다. 다만, 이러한 환적화물의 내용품이 어느 정도 부가가치활동을 필요로 하는지에 대해서는 연구가 필요하며 이에 본 연구에서는 연간 1,000만TEU 이상의 환적화물에 대해 부가가치활동 규모와 그 가능성을 분석하고 기대효과를 거시적인 관점에서 추정해 보는 것이 본 연구의 주된 목적이라 할 수 있다.

제3절 연구의 방법

본 연구에서는 부산항 항만배후단지 부가가치활동 실태조사, 국내 수출입화물의 위수탁가공 산업실태, 환적화물 부가가치활동 시장규모에 대해 분석하며 그 각각의 연구방법은 다음과 같다.

첫째, 부산항 항만배후단지 부가가치활동 실태조사의 경우에는 이 분야를 관장하는 해양수산부와 부산항만공사에서 정기적으로 조사하고 있는 기초자료를 수집·분석하되 실질적으로 입주기업에 대한 현장 전수조사를 통해 운영실태를 상세히 조사하도록 하였다. 특히 업

체별로 현재 부산항 배후단지에서 수행 중인 모든 부가가치활동에 대한 상세 내용을 조사하고 더불어 매출규모, 고용실태, 배후지 내에서의 경제적, 행정적 지원에 대한 만족도, 애로사항 등에 전반적인 사업 활동 내역에 대해 조사한다. 또한, 향후 사업 활동 확대에 대한 계획도 함께 조사하여 부산항 배후단지 활성화의 방향을 수립하는데 기초자료로 활용하도록 하였다.

둘째, 국내 수출입화물의 위수탁가공산업 실태의 경우, 환적화물에 대해 부가가치활동을 확대하기 위해서는 무엇보다도 해당 품목에 대한 국내 산업 경쟁력이 있어야 한다. 이러한 측면에서 국내 수탁가공 수출입 품목에 대해 전수조사를 수행하여 어떤 품목의 수탁가공 실적이 있는지 그 규모는 어느 정도인지를 상세히 조사하고 이를 바탕으로 국내 환적화물에 대한 부가가치 확대 가능성을 분석한다.

한편, 위탁가공 산업실태 조사의 경우에는 관세청이 보유한 우리나라 수출입 무역 정보 원시자료를 전수조사하여 국내 수출입화물 중 국외 위탁가공이 이루어지는 화물에 대해 상세히 분석하여 환적화물 중 유치 가능성이 떨어지는 대상 품목을 분석하는 데 활용하도록 한다⁴⁾.

셋째, 환적화물에 대한 부가가치활동 시장규모분석에 대해서는 앞서 분석된 위수탁가공산업의 실적경쟁력을 바탕으로 국내에서 현재 유치하고 있는 환적화물에 대해 교역품목, 교역규모 등을 상세히 조사하여 부가가치활동 가능성이 높은 품목을 도출하여 시장규모 및 유치효과를 분석한다.

4) 위탁가공의 경우 국내 가공경쟁력이 낮은 경우가 많아 국내에서 가공되지 않고 인건비가 상대적으로 저렴한 중국이나 동남아 국가에서 가공하는 추세임. 따라서 이러한 품목의 경우에는 국내 가공경쟁력이 없는 것으로 생각할 수 있기 때문에 환적화물에 해당품목이 있더라도 국내 유치 가능성은 떨어진다고 볼 수 있음

[연구방법 1] 부산항 항만배후단지 부가가치활동 실태조사

- 방법: 부산항 배후단지 입주기업(68개사) 현장조사(설문&면담)
- 내용: 업체별 부가가치활동 내역, 매출규모, 고용 현황, 애로사항, 향후 사업 확대 계획 등

[연구방법 2] 국내 수출입화물 위수탁가공사업 현황 조사

- 방법: 관세무역정보 원시자료 분석(관세청, 2000~2017)
- 내용: 위수탁가공사업 연도별 시장규모, 교역국가, 운송수단, 교역금액, 교역중량, 상세품목(HS-Code)

[연구방법 3] 환적화물 부가가치활동 가능성 및 시장규모 분석

- 방법: 주요 국가 간 무역정보 원시자료 분석(한국무역협회, 2017)
- 내용: 부산항 주요 환적노선별 교역품목 상세조사 및 1,000만 TEU 환적화물에 대한 품목 조사 자료에 기반한 가공시장규모 산정

제 2 장

우리나라 항만산업 시장규모 및 부가가치 창출 현황

본 장에서는 우리나라 항만산업이 어느 정도 부가가치를 창출하고 있는지를 살펴본다. 이를 위해서는 우리나라 항만산업의 시장규모와 부가가치 창출규모를 상호 비교해야 한다. 항만산업의 시장규모에 있어서는 대표적인 지표인 항만물동량 자료를 참조하며 항만산업에서 창출되는 부가가치의 경우에는 그간 공식적인 통계가 없었다. 그러나 2015년 이후 첫 집계되기 시작한 「해양산업 통계조사」 결과에서 부가가치에 대한 자료가 산출되어 이를 토대로 항만산업에서의 부가가치 창출 수준을 항만물동량과 비교하여 보았다. 또한 추가로 항만산업의 고용수준과 매출에 대해서도 살펴보았다.

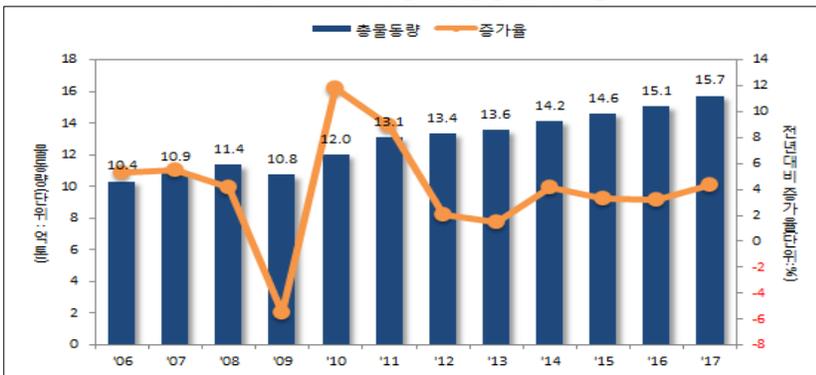
제1절 항만산업 시장규모 현황

1. 항만 총물동량

우리나라 항만의 총물동량은 2017년 기준 약 15억 7,434만 톤으로 최근 5년간('12~'17) 연평균 3.3%의 증가율을 기록하고 있다. 이는 동기간 국가 경제성장률(≒3.0%)보다 높은 수준을 유지해 오고 있는 것이 특징이라 할 수 있다.

화물유형별로 보면 컨테이너 화물이 전체 항만물동량 중 약 30.6% 비중을 차지하며 이는 2011년 26.6%에 비해 그 비중이 지속적으로 높아지고 있다. 반면, 비컨테이너의 비중은 2011년 44.1%에서 2017년 40.7%로 그 비중이 점차 감소하고 있어 해상 운송화물의 컨테이너 운송이 빠르게 진행되고 있다고 할 수 있다. 한편, 단일 품목으로 가장 많은 물동량 비중을 차지하는 유류화물의 경우에는 그 비중이 2011년 29.1%, 2017년 28.7%로 이전과 크게 다르지 않는 수준을 유지해 오고 있다.

〈그림 2-1〉 국내 항만물동량 실적 현황



〈표 2-1〉 국내 항만물동량 실적 현황

단위: 톤, TEU, %

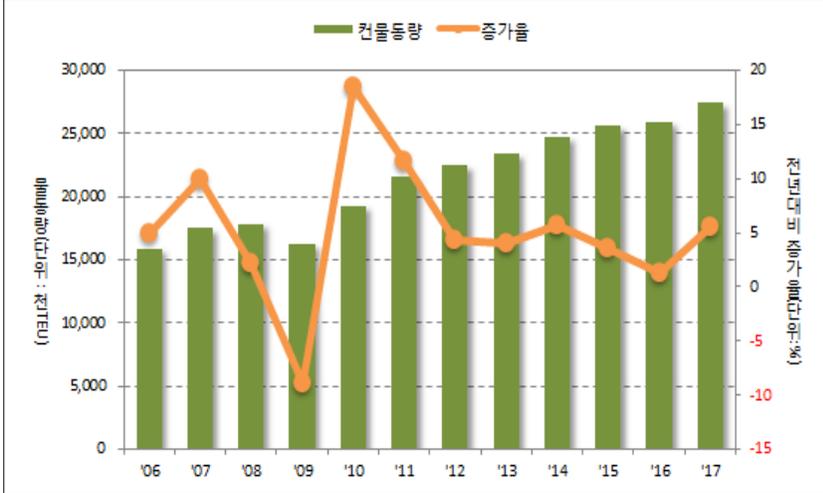
구분	총물동량			컨테이너 물동량		
	물동량(톤)	전년대비 증가율	최근5년 증가율	물동량(톤)	전년대비 증가율	최근5년 증가율
'07	1,093,479,551	5.5		17,543,923	9.9	
'08	1,139,086,839	4.2		17,926,748	2.2	
'09	1,076,540,999	-5.5		16,341,378	-8.8	
'10	1,204,067,930	11.8		19,368,960	18.5	
'11	1,311,189,662	8.9	4.8	21,610,502	11.6	6.2
'12	1,338,588,768	2.1	4.1	22,550,275	4.3	5.1
'13	1,358,925,275	1.5	3.6	23,469,251	4.1	5.5
'14	1,415,904,122	4.2	5.6	24,798,210	5.7	8.7
'15	1,463,053,746	3.3	4.0	25,680,530	3.6	5.8
'16	1,509,479,413	3.2	2.9	26,005,344	1.3	3.8
'17	1,574,340,576	4.3	3.3	27,468,077	5.6	4.0

자료: PORT-MIS, [https://new.portmis.go.kr\(2018.07.31.\)](https://new.portmis.go.kr(2018.07.31.)), KMI 재처리

2. 컨테이너 vs 비컨테이너

국내 컨테이너 물동량 2017년 약 27,468천TEU의 실적을 기록하고 있으며, 최근 5년('12~'17)간 연평균 4.0%의 증가율을 보이고 있다. 또한, 컨테이너 내부에 적재된 화물량을 기준으로 하면 동기간 5.4%의 증가율을 기록하고 있어 컨테이너 물동량의 증가율이 매우 높은 수준이라 할 수 있으며 이는 컨테이너 물동량이 우리나라 수출입 물동량 외에 환적물동량을 많이 유치하고 있기 때문이다. 반면, 이는 동기간 비컨테이너 화물의 연평균 증가율은 2.1%로 컨테이너 화물에 비해 증가율이 낮은 수준이며 또한 증가율이 이전에 비해 지속적으로 둔화되는 경향을 보이고 있다.

〈그림 2-2〉 국내 컨테이너 물동량 실적 현황



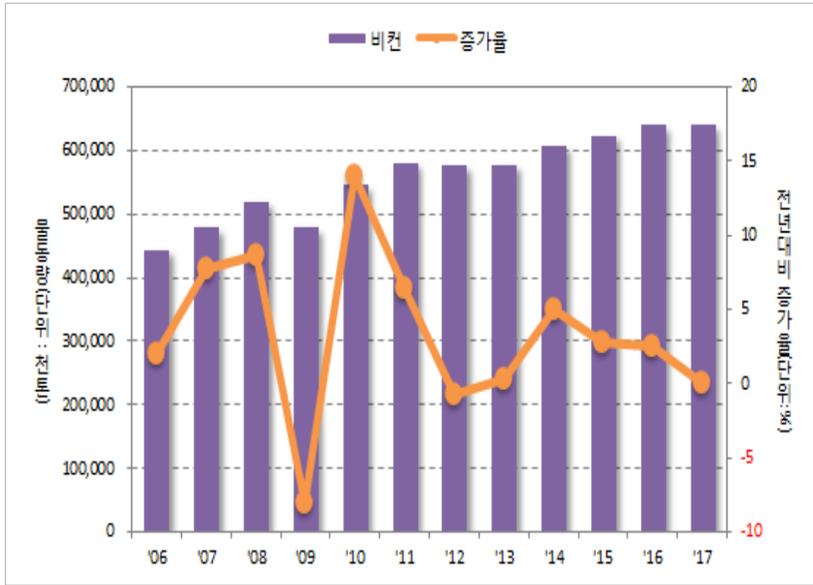
〈표 2-2〉 국내 컨테이너 및 비컨테이너 물동량 실적 현황

단위: 톤, %

구분	컨테이너			비컨테이너(유류제외)		
	물동량(톤)	전년대비 증가율	최근5년 증가율	물동량(톤)	전년대비 증가율	최근5년 증가율
'07	281,448,797	5.6		479,525,577	7.8	
'08	280,449,390	-0.4		521,338,405	8.7	
'09	265,912,593	-5.2		479,541,676	-8.0	
'10	313,714,022	18.0		546,495,891	14.0	
'11	348,285,352	11.0	5.5	581,926,786	6.5	5.5
'12	370,700,977	6.4	5.7	577,385,521	-0.8	3.8
'13	391,387,003	5.6	6.9	579,086,050	0.3	2.1
'14	418,201,479	6.9	9.5	608,351,306	5.1	4.9
'15	429,628,092	2.7	6.5	625,194,390	2.8	2.7
'16	437,063,390	1.7	4.6	640,753,310	2.5	1.9
'17	481,515,757	10.2	5.4	641,220,639	0.1	2.1

자료: PORT-MIS, [https://new.portmis.go.kr\(2018.07.31.\)](https://new.portmis.go.kr(2018.07.31.)), KMI 재정리

〈그림 2-3〉 국내 비컨테이너 물동량 실적 현황(유류제외)



3. 항만별 물동량

국내 무역항별로는 2017년 기준 부산항이 총 4억 123만 톤으로 가장 많은 항만물동량을 처리하고 있고 광양항 2억 9,228만 톤, 울산항 2억 235만 톤 순서로 집계되고 있다. 특히, 상위 5개 항만의 물동량 처리비중이 74.6%로 국내 항만물동량은 이들 5개 항만에 크게 집중되어 있으며 또한, 항만산업 역시 이들 항만에 크게 발달되어 있다고 할 수 있다.

〈표 2-3〉 국내 항만별 물동량 처리실적(2017년)

단위: 톤, %

구분	컨테이너	비컨테이너	계	비중
1 부산	375,862,809	25,369,860	401,232,669	25.5
2 광양	37,085,672	255,193,773	292,279,445	18.6
3 울산	5,914,475	196,431,426	202,345,901	12.9
4 인천	46,113,600	119,407,303	165,520,903	10.5
5 평택당진	9,444,226	103,047,168	112,491,394	7.1
6 대산	1,544,568	88,745,474	90,290,042	5.7
7 포항	1,546,202	57,343,386	58,889,588	3.7
8 연안항	0	36,731,317	36,731,317	2.3
9 동해묵호	21,080	33,302,049	33,323,129	2.1
10 목포	988,522	22,811,523	23,800,045	1.5
전국항	481,515,757	1,092,824,819	1,574,340,576	100.0

자료: PORT-MIS, <https://new.portmis.go.kr>(2018.07.31.), KMI 재정리

〈그림 2-4〉 국내 항만별 물동량 처리실적(2017년)



제2절 항만산업 부가가치 창출 현황

1. 해양산업 통계조사

1) 조사 개요

지난 2016년 해양수산부에서는 처음으로 해양산업 전반에 대한 통계조사를 추진하였으며 그 결과 '16년 9월 국가승인통계(승인번호: 제14603)로 지정받았다⁵⁾. 해당 조사는 매년 정기적인 통계조사를 통해 우리나라 해양산업의 국가 경제적 위상을 파악하고 효율적인 관련 정책 수립에 적극 활용되고 있다.

2) 조사 내용

「해양산업 통계조사」는 현재까지 기준년도 2015년과 2016년 자료가 산출되어 있는데 해당 조사에서는 해양산업체별로 업체별 일반사항(12문항), 조직형태(5문항), 종사자 현황(3개 문항), 사업분야(1개 문항), 사업실적(7개 문항), 경영 현황(6개 문항)으로 조사결과가 제공된다.

〈표 2-4〉 「해양산업 통계조사」 - 조사항목

조사항목	세부내용	문항수
일반사항	사업체명, 대표자 성별, 창설연월, 사업자등록번호, 소재지, 본사소재지, 연락처(전화, 팩스, 홈페이지), 자본금, 자산, 부채, 연간 영업 개월수, 월평균 휴무일수	12
조직형태	조직형태, 회사법인 구분, 사업체 구분, 사업체 규모, 대표자 경영형태	5

5) 「통계법」 제18조 1항 및 제20조에 의해 승인된 일반통계(승인번호 제14603호)

조사항목	세부내용	문항수
종사자 현황	종사자 수(성별, 근무형태별, 직종별), 연간급여액, 인력변동 현황(이직 현황, 총원 현황)	3
사업분야	사업내용 및 비중	1
사업실적	매출액, 구입액, 수출액, 수입액, 재무제표 작성 여부, 전년 납부 부가 가치세액, 연구개발비(자체, 위탁, 수탁)	7
경영현황 설문문항	경영실적 및 전망, 매출 증대 방안, 장애요인, 대외경쟁력 확보방안, 정 부정책 지원방안, 애로 및 정책 건의사항	6

자료: 해양수산부, 『2015년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2017, p. 6

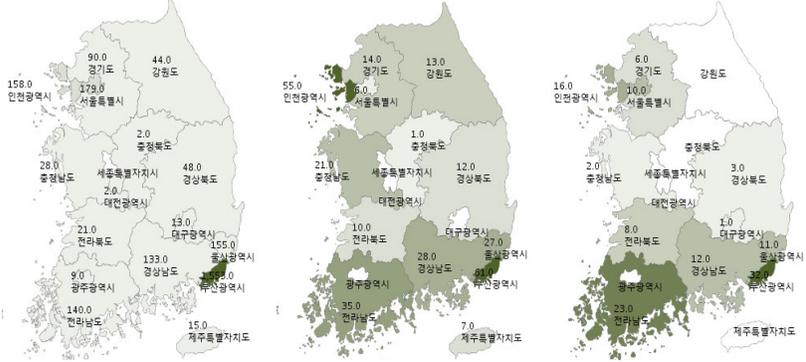
〈표 2-5〉 「해양산업 통계조사」 - 전국 사업체수

단위: 개, %

	중분류	사업체수	비중			
			대기업	중기업	소기업	계
1	해운업	5,065	0.9	8.2	90.9	100.0
2	선박 및 보트 건조 · 수리업	4,825	0.3	6.2	93.6	100.0
3	항만업	3,381	0.9	6.1	93.0	100.0
4	선박 및 해양플랜트기기 · 장비제조업	1,595	0.1	7.5	92.4	100.0
5	기타해양관련전문서비스업	1,033	18.9	7.1	74.1	100.0
6	해양관광시설운영업	669	0.9	1.8	97.3	100.0
7	해양관련협회 및 단체	380	0.0	2.2	97.8	100.0
8	해양레저스포츠장비도소매 및 수리업	285	0.0	0.0	100.0	100.0
9	해양플랜트 및 구조물설치공사업	216	0.5	3.4	96.1	100.0
10	해양인력공급업	134	0.7	4.5	94.7	100.0
11	해양관련교육훈련기관	130	7.5	22.7	69.8	100.0
12	해양관련연구개발업	125	1.6	8.2	90.2	100.0
13	해양플랜트 건조 · 수리업	114	0.0	0.6	99.4	100.0
14	항만, 해상교량등기타해양건설업	102	1.8	12.9	85.3	100.0
15	해양바이오제품제조업	91	0.0	4.4	95.6	100.0
16	해양환경관리업	89	0.0	4.2	95.8	100.0
17	기타해양기기 · 장비제조업	58	0.0	5.5	94.5	100.0
18	기타해양자원개발업	47	4.3	28.5	67.3	100.0
19	해양구조물건조업	46	0.0	15.1	84.9	100.0
	계	18,385	1.7	6.7	91.6	100.0

자료: 해양수산부, 『2015년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2017, KMI 재정리

〈그림 2-5〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 전국 사업체 분포도
 [선용품공급업] [항만내수상화물 취급업] [화물포장/검수 및 형량서비스업]



[전국 총계]



[항만내보관 및 창고업]



[항구 및 기타해상터미널운영업]



[항만용역업]



[기타수상운송지원서비스업]



자료: 해양수산부, 『2015년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2017, KMI재정리

〈표 2-6〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 - 지역별 사업체 현황

단위: 업체 수

구분	선용품 공급업	항만내 수상화물 취급업	화물포장 /검수 및 형량 서비스업	항만내 보관 및 창고업	항구 및 기타해상 터미널 운영업	항만 용역업	기타수상 운송지원 서비스업	계
1 서울	179	6	10		1	1	9	206
2 부산	1,553	61	32	23	11	13	63	1,756
3 대구	13		1					14
4 인천	158	55	16	26	3	13	15	286
5 광주	9							9
6 대전	2							2
7 울산	155	27	11	6		1	12	212
8 세종								0
9 경기	90	14	6	21	2	2	3	138
10 강원	44	13		5	1		12	75
11 충북	2	1					1	4
12 충남	28	21	2	2	2	2	4	61
13 전북	21	10	8	2	3	1	10	55
14 전남	140	35	23	8	2		36	244
15 경북	48	12	3	4	1	1	14	83
16 경남	133	28	12	5	1		29	208
17 제주	15	7			2		4	28
계	2,590	290	124	102	29	34	212	3,381

자료: 해양수산부, 『2015년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2017, KMI재정리

2. 항만산업 부가가치 현황

1) 항만산업 현황

2015~2016년 해양산업 통계조사 결과 중 항만산업에 대한 전반적인 부분을 살펴보면 다음과 같다.

먼저 사업체수는 '15년 3,381개에서 '16년 2,997개로 업체수가 전년대비 11.4% 크게 감소한 것으로 집계되었다. 이렇게 업체수가 감소하는 데에는 여러 가지 원인이 있을 수 있으나 전반적인 항만산업 경기 저하가 원인인 것으로 보이며 특히 2016년 한진해운 파산의 영향이 다소 있었던 것으로 보인다.

다음으로 매출액에 있어서는 2015년 약 12조 2,756억 원의 매출을 기록했으나 2016년에는 전년대비 1.9% 감소한 12조 454억 원을 기록한 것으로 나타났다. 동기간 항만산업 사업체수가 11.4% 감소한 것에 비해서는 매출액의 감소는 상당히 다소 낮은 감소세를 보인 것으로 분석되는데 이러한 결과로 추정하면 주로 항만산업 사업체 중 영세기업들이 실질적으로 영업에 큰 타격을 받을 것으로 짐작된다.

항만산업 종사자수의 경우에는 업체수가 감소한 데 비해 조사결과에서는 다소 높은 수치의 증가세를 보인 것으로 나타난다. 2015년에는 총 42,570명의 종사자가 근무했으나 2016년 조사결과에서는 4.6% 증가한 44,543명으로 집계되었다. 이러한 결과는 동기간 항만 물동량이 3.2% 증가한 것에 비해서도 높은 수치의 고용이 증가된 것으로 볼 수 있다.

2) 항만산업 부가가치 현황

항만산업에서 발생한 부가가치는 해양산업조사 결과에서 항만산업의 매출액과 구입액의 차이로 계산해 볼 수 있다. 먼저 2015년의 경우를 보면, 구입액은 6조 52억 원, 동기간 매출 12조 2,756억 원을 감안하면 항만산업에서 창출한 부가가치액은 약 6조 2,698억 원으로 볼 수 있다.

이를 해양산업 통계조사에서 기준으로 삼은 항만산업 7개 업종별로 구분해 보면 가장 많은 부가가치를 창출한 업종은 ‘선용품공급업’으로 2015년 약 2조 2,180억 원을 기록한 것으로 볼 수 있다. 다만, 여기에는 선박의 연료공급에 해당하는 병커링 금액이 포함된 것으로, 병커링부문에서 발생한 금액을 제외한 선용품공급의 부가가치는 수천억 원 수준으로 볼 수 있다⁶⁾.

그 외 ‘선용품공급업’을 제외한 기타 6개 업종에 있어서는 항만부두 하역업을 수행하는 ‘항만내수상화물 취급업’, ‘항구 및 기타해상터미널운영업’에서 각각 1조 원 이상의 부가가치를 창출한 것으로 나타난다. 그 외 4개 업종에서는 사실상 부가가치 창출 규모에 있어서는 상대적으로 낮은 수준을 보이고 있는 것으로 나타난다.

〈표 2-7〉 「해양산업 통계조사」 - 조사결과(항만업-소분류)

단위: 명, 10억 원

	항만업(소분류)	종사자수	매출액	구입액	부가가치
1	선용품공급업	16,046	6,247	4,030	2,218
2	항만내수상화물 취급업	12,749	2,424	442	1,982
3	화물포장·검수 및 형량서비스업	5,320	421	128	293
4	항만내보관 및 창고업	3,552	1,509	1,093	416
5	항구 및 기타해상터미널운영업	2,213	1,249	224	1,025
6	항만용역업	1,650	291	39	252
7	기타수상운송지원서비스업	1,041	135	52	83
	계	42,570	12,276	6,008	6,269

자료: 해양수산부, 「2015년 기준 해양산업 통계조사보고서」, 2017, KMI재정리

6) 선박 병커링에서 발생하는 유류공급 매출액 규모는 대략 2조원 수준으로 추정

한편 2016년 실적에서는 구입액 5조 4,652억 원, 매출액 12조 454억 원으로 부가가치액은 약 6조 5,802억 원으로 산정된다. 이는 전년 대비 5% 증가한 수치로 지난 1년간 부가가치가 크게 창출된 것으로 볼 수 있다. 그러나 이는 동기간 매출액이 1.9% 감소했지만 구입액이 전년대비 9% 감소한 것에 기인한 결과로 실질적인 부가가치 창출이 이루어졌다고는 보기 힘들 것으로 판단된다.

〈표 2-8〉 항만산업 시장규모 및 부가가치 현황

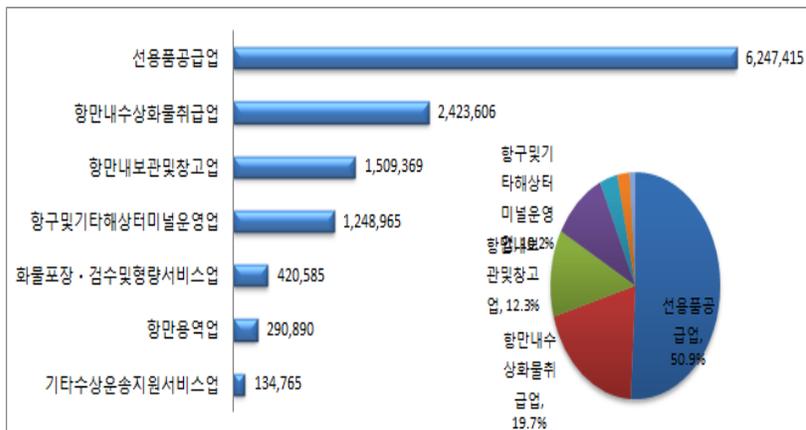
단위: 명, 억 원, 개

구분	종사자수	매출액	구입액	부가가치액	업체수
2015년	42,570	122,756	60,058	62,698	3,381
2016년	44,543	120,454	54,652	65,802	2,997
전년대비	4.6	-1.9	-9.0	5.0	-11.4

자료: 해양수산부, 『해양산업 통계조사보고서』, 각년도(2016/2017), KMI재정리

〈그림 2-6〉 「해양산업 통계조사(항만업, 2015)」 - 매출액 및 비중

단위: 백만 원, %



〈그림 2-7〉 「해양산업 통계조사(항만업)」 - 매출액 및 부가가치



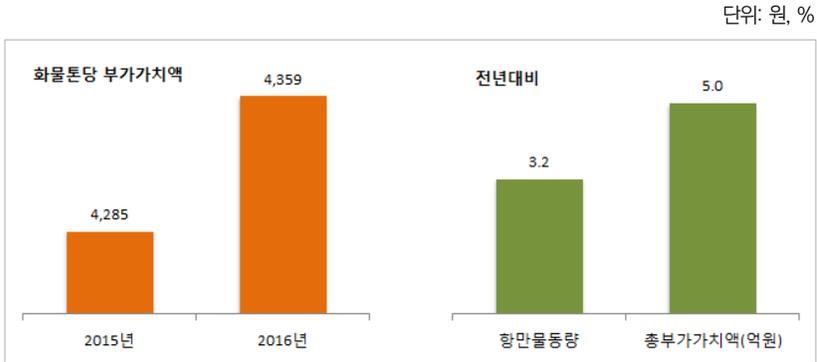
3. 항만물동량 대비 부가가치 비교

항만산업에서 창출된 부가가치를 항만물동량과 비교하여 분석해 보았다. 2015년 항만산업 총부가가치 6조 2,698억 원과 총물동량 14억 6,305만 톤을 고려하면 화물 톤당 부가가치액은 4,285원으로 산정된다.

이러한 방식으로 2016년 화물 톤당 부가가치액을 산정하면 총부가가치 6조 5,802억 원, 총물동량 15억 948만 톤에서 4,359원의 화물 톤당 부가가치액이 산정된다. 2015년과 2016년의 화물 톤당 부가가치액의 변화를 살펴보면 전년대비 1.7%의 화물 톤당 부가가치액이 증가한 것으로 나타난다.

그러나 앞서 항만산업 부가가치액이 2015년에 비해 2016년에 증가하였지만 이는 실질적으로 매출이 증가한 것이 아니라 매출액 대비 구입액의 감소에 따른 것이라고 보면 실질적으로 화물 톤당 부가가치액은 사실상 2015년 대비 2016년에 감소된 것으로 볼 수도 있다.⁷⁾

〈그림 2-8〉 항만물동량과 부가가치액 비교



〈표 2-9〉 항만산업 항만물동량 대비 부가가치 비교

단위: 톤, 원, %

구분	2015년	2016년	전년대비
항만물동량	1,463,053,746	1,509,479,413	3.2
총부가가치액(억 원)	62,698	65,802	5.0
화물 톤당 부가가치액	4,285	4,359	1.7

자료: 해양수산부, 『해양산업 통계조사보고서』, 각년도(2016/2017), KMI재정리

4. 항만물동량 대비 고용 비교

항만물동량과 항만산업 고용자수를 비교하면 다음과 같다. 2015년 항만물동량 10만 톤당 고용인원은 2.91명이었다. 그러나 2016년 자료에서는 이보다 높은 2.95명을 기록한 것으로 분석된다. 그러나 증가율이 전년대비 1.4%로 동기간 항만물동량 3.2% 증가율을 고려하면 절반수준에 못 미치는 낮은 증가율을 기록한 것으로 나타났다⁸⁾.

7) 2016년에는 전년대비 매출액이 1.9% 감소하였으나 구입액이 9.0% 감소하여 결과적으로 부가가치 총액이 5.0% 증가하였음. 따라서 구입액이 매출액과 동일한 수준으로 감소한 경우로 생각하여 화물 톤당 부가가치를 산정하면 실질적인 감소값이 산정됨

〈표 2-10〉 항만산업 항만물동량 대비 고용자수 비교

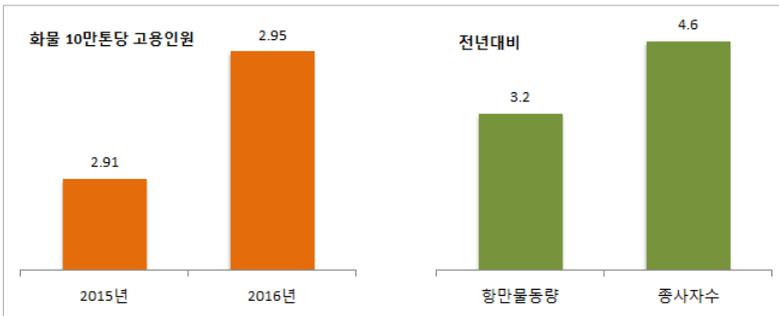
단위: 톤, 명, %

구분	2015년	2016년	전년대비
항만물동량	1,463,053,746	1,509,479,413	3.2
종사자수	42,570	44,543	4.6
화물 10만톤당 고용인원	2.91	2.95	1.4

자료: 해양수산부, 『해양산업 통계조사보고서』, 각년도(2016/2017), KMI재정리

〈그림 2-9〉 항만물동량과 고용인원 비교

단위: 명, %



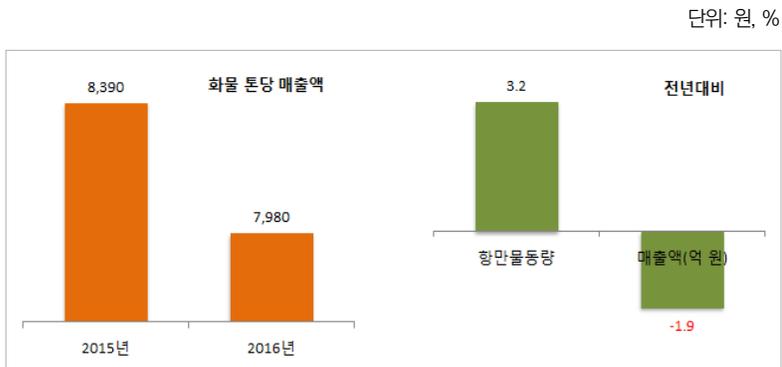
이전자료가 부재한 관계로 장기간의 걸친 분석을 할 수 없으나, 실질적으로 항만물동량 증가가 고용인원을 증가시키는 데는 한계가 있다고 볼 수 있다는 점을 단적으로 보여주는 것으로 판단된다. 즉, 항만산업 역시 과거에 비해 장비의 현대화, 자동화, 기계화 등의 영향으로 이전보다 적은 인원으로 많은 물동량을 처리할 수 있기 때문에 향후 항만물동량이 크게 증가하더라도 고용증가율을 항만물동량 증가율보다는 훨씬 낮은 수치에 머물 것으로 보인다.

8) 2016년 해양산업 통계조사 결과는 항만산업의 종사자수가 2015년에 비해 증가한 것으로 조사되었으나, 2016년 말~2017년 초 한진해운 파산에 따른 관련업계 영향을 고려하면 종사자수는 실질적으로 감소되었을 것으로 보임. 따라서 실제 화물 톤당 고용자수도 1.4%보다는 더 낮은 수치로 산정될 수 있음

5. 항만물동량 대비 매출액 비교

항만물동량과 항만산업 매출액을 비교하면 다음과 같다. 2015년 화물 톤당 매출액은 8,394원을 기록한 것으로 산정된다. 그러나 2016년에는 화물 톤당 매출액이 7,980원으로 전년대비 무려 -4.9%의 감소를 기록한 것으로 나타났다. 이는 동기간 항만물동량이 전년대비 3.2%나 증가했음에도 불구하고 화물 톤당 매출단가가 크게 떨어진 것으로 항만산업의 부가가치 창출력이 이전보다 낮아진 것을 직접적으로 보여주는 것이라 할 수 있다.

〈그림 2-10〉 항만물동량과 매출액 비교



〈표 2-11〉 항만산업 항만물동량 대비 매출액 비교

단위: 톤, 명, %

구분	2015년	2016년	전년대비
항만물동량	1,463,053,746	1,509,479,413	3.2
매출액(억 원)	122,756	120,454	-1.9
화물 톤당 매출액	8,390	7,980	-4.9

자료: 해양수산부, 『해양산업 통계조사보고서』, 각년도(2016/2017), KMI재정리

제3절 항만산업 부가가치 시사점

앞서 살펴본 국내 항만산업 시장규모와 부가가치 창출 수준을 통해 몇 가지 시사점을 도출하면 다음과 같다.

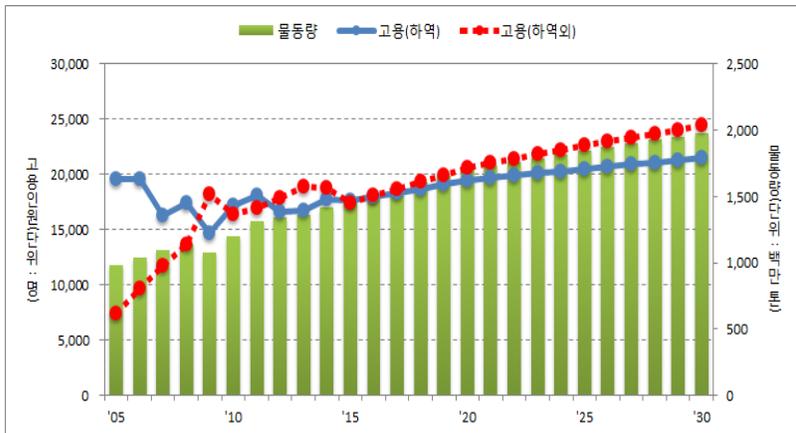
첫째는 항만물동량의 경우 과거 국가 경제성장률보다 높은 수준을 유지해 왔고 또한, 향후에도 경제성장과 더불어 지속적으로 증가될 것으로 보인다. 일례로 항만기본계획상 항만물동량은 단기적으로 '20년까지 연평균 2%대 수준의 낮은 증가율을 기록할 것으로 전망하고 있으며 또한 중장기적으로는 '30년까지 2% 미만의 증가율에 그칠 것으로 전망되고 있다⁹⁾. 이러한 항만물동량 전망치를 고려해 볼 때 향후 항만산업은 단순히 항만물동량 증가에만 의존하여 부가가치를 창출하는 데는 많은 한계가 있을 것으로 예상된다. 즉, 단순히 항만물동량을 부두시설에서 하역처리하는 사업모델만으로 부가가치를 창출하기 힘들다는 것이다. 따라서 항만산업의 부가가치 창출력을 높이기 위해서는 기존의 단순 하역에 의한 부가가치 창출에서 더 나아가 화물의 추가 가공활동을 통해 신규 부가가치를 창출하는 데 노력을 기울여야 할 것으로 보인다.

둘째는 앞서 본 항만물동량 대비 고용창출이 물동량 증가에 비해 매우 낮은 수준에 머물고 있다는 점을 인지해야 한다. 이는 향후 항만물동량 증가에 의존해서 항만산업의 일자리 창출을 기대하기 어렵다는 것을 보여주는 것이다. 공식적인 자료 부족으로 2015년과 2016년의 2개년도 자료에 의존하여 항만산업의 고용인원의 증감을 항만물동량과 비교분석하였으나 실질적으로는 그간 항만산업 고용인원

9) 「2017년 품목별 항만물동량 예측보고서」, 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, p.120

은 항만물동량에 비해 낮은 수준을 계속 유지해 왔던 것으로 추정할 수 있다. 또한, 그 수준도 점차 낮아지고 있어 향후 항만물동량 증가로 인한 고용창출은 사실상 미미할 것으로 보이며 4차 산업혁명의 일환인 산업자동화 추세를 감안하면 항만산업에서의 고용창출은 현재와 같은 부가가치활동 수준에서는 더욱 기대하기 힘들 것으로 예상된다. 다만, 항만산업 중 하역사업부문이 아닌 하역외 사업부문(부대사업)에서는 고용창출력이 높을 수 있을 것으로 예상된다¹⁰⁾. 따라서 향후 항만산업의 고용창출을 위해서는 하역사업의 부대사업에서 부가가치활동을 높일 수 있는 방안을 적극 마련하는 방안을 구상해야 할 것으로 판단된다.

〈그림 2-11〉 항만산업 고용 추이 및 향후 전망



자료: 한국해양수산개발원, 『우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구』, 2017, KMI 재정리

10) 『우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구』, 한국해양수산개발원, 2017, p. 97

제3장

국내 항만배후단지 개발 및 운영 현황

제1절 전국 항만배후단지 개발 계획 및 운영 현황

1. 국내 항만배후단지 개요

항만배후단지는 항만 관련 산업의 활성화와 이용자 편익을 위해 지정되어 개발된다. ‘제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)’에 항만배후단지를 ‘무역항의 항만구역에 지원시설 및 항만친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위하여 지정·개발하는 일단(一團)의 토지’로 정의하고 있다¹¹⁾.

항만배후단지는 지원시설에 해당하는 1종 배후단지와 업무·판매·

11) 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」, 해양수산부, p. 1

주거시설에 해당하는 2종 배후단지로 구분할 수 있다. 배후단지 지정 기준에는 '화물 처리능력'과 '개발부지 확보' 항목이 공통으로 반영되며, 1종 배후단지의 경우 '항만시설 규모', 2종 배후단지의 경우 '상근 인구' 항목이 추가된다.

〈표 3-1〉 1종·2종 항만배후단지 지정 기준

구분	화물처리능력	항만시설규모	상근 인구	개발부지 확보
1종 배후단지	목표연도 기준 1천만 톤 이상 	목표연도 기준 2천TEU급 이상 '컨' 전용부두 	 목표연도 기준 상근인구 1만명 이상	목표연도 기준 수요면적 30만㎡ 이상 
2종 배후단지	목표연도 기준 1천만 톤 이상 	목표연도 기준 2천TEU급 이상 '컨' 전용부두 	 목표연도 기준 상근인구 1만명 이상	목표연도 기준 10만 ㎡ 이상 부지확보 가능지역 

자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

〈그림 3-1〉 1종 항만배후단지 지정 기준

화물 처리능력

- 목표연도 기준 1천만톤 이상의 화물처리 능력

항만 시설규모

- 목표연도 기준 2천 TEU급 이상의 「컨」 전용부두
- 또는, 선석길이 240m 이상의 잡화부두

개발부지 확보

- 목표연도 기준 개발 수요면적 30만㎡ 이상
- 수요에 따른 지정(개발) 가능 부지의 확보 여부

자료: 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」, 해양수산부, 2017. 12. p. 12

우리나라는 항만배후단지 개발의 장기적·종합적 정책방향을 결정하기 위해 '항만배후단지 개발 종합계획'을 세우고 있으며, 이를 통해 항만배후단지의 지속가능한 발전과 효율을 도모하고 있다. 항만배후단지 개발 종합계획은 31개 무역항을 대상으로 하고 있으며, 지정기준에 따라 8개 항만(부산항 신항, 인천항, 평택·당진항, 광양항,

울산항, 포항항, 목포항, 마산항)을 선정하고 있다. 또한, 2017년까지 1,196만㎡가 공급되었으며, 2020년까지 1,723만㎡, 2030년까지 2,970㎡를 공급할 계획이다.

〈그림 3-2〉 2종 항만배후단지 지정 기준

- 화물 물동량**
 - 목표연도 기준 1천만톤 이상의 화물처리 능력
- 개발부지 확보**
 - 목표연도 기준 10만㎡ 이상 부지 확보가 가능한 항만배후지역
- 상근 인구**
 - 목표연도 기준 항만배후단지 상근 인구 10,000명 이상

자료: 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」, 해양수산부, 2017. 12, p. 14

〈그림 3-3〉 항만배후단지 개발 대상항만 위치도



자료: 「제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)」, 해양수산부, 2017. 12, p. 2

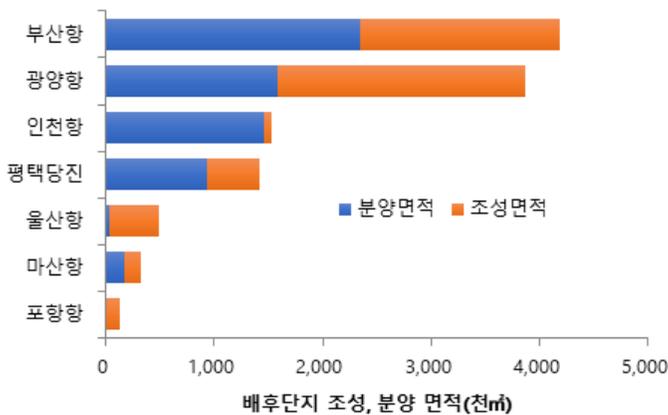
2. 항만배후단지 조성 현황

2017년 기준, 항만배후단지 분양률은 54.5%를 기록하고 있으며, 195개 기업이 입주하였거나 입주를 계획하고 있다. 업종별로는 물류·창고업의 비중이 82%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 제조업은 18%를 기록하고 있어 부가가치 창출에 한계가 있음을 보여주고 있다. 인천항의 경우, 인근에 다양한 산업시설이 위치하고 있어 타 항만에 비해 상대적으로 제조업 입주 비중이 높다.

항만배후단지 입주 기업 중 외국인 투자비중은 64%이며, 부산항의 경우 대부분의 외국인이 투자했다. 외국인 투자 기업은 물류·창고업 비중이 높으며, 국내 기업은 제조업 비중이 높다.

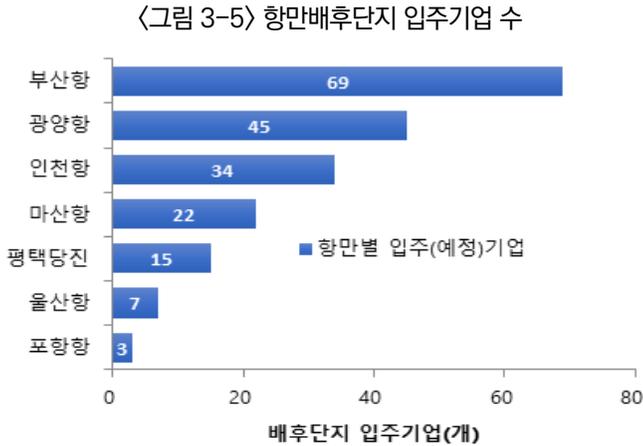
항만배후단지 조성면적 및 분양면적은 부산항이 가장 넓으나, 분양비중은 인천항이 가장 높다. 반면, 광양항의 미분양 면적이 가장 넓고 포항항 및 울산항의 미분양률이 가장 높다.

〈그림 3-4〉 항만배후단지 조성 및 분양 면적



자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

항만배후단지 입주기업 및 입주예정기업 수는 부산항이 69개로 가장 많으며, 광양항(45개), 인천항(34개), 마산항(22개), 평택·당진항(15개), 울산항(7개), 포항항(3개) 순서이다.



자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

업종별로 살펴보면, 우리나라 전체 항만배후단지 입주기업의 58%는 창고업이며, 물류업 24%, 제조업 18%를 차지하고 있다. 특히, 업종은 항만마다 각기 다른 특성을 보이고 있는데, 부산항의 경우 창고업 비중이 90%, 광양항은 물류업 비중이 87%를 차지하고 있다. 인천항은 창고업 비중이 57%이나, 제조업 비중이 43%로 다른 항만에 비해 상대적으로 부가가치활동이 활발하다.

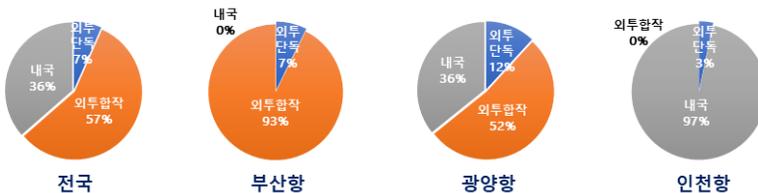
〈그림 3-6〉 항만배후단지 입주업종 비율



자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

외국인 투자기업 비율은 전국적으로 합작기업이 57%이며, 특히 부산항의 외국인 투자기업 및 합작기업이 100%를 차지하고 있다. 광양항은 외국인 투자기업 및 합작기업이 64%를 차지하고 있으며, 국내 기업 비중은 36%이다. 인천항은 97%에 해당하는 기업이 내국 기업으로 항만별 특징을 보이고 있다.

〈그림 3-7〉 항만배후단지 외국인 투자기업 비율



자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

3. 항만배후단지 물동량 및 고용

2017년 기준, 항만배후단지에서 발생한 물동량은 310만TEU이며, 고용인원은 6,884명이다. 전체 물동량의 67.2%, 고용인원의 43.5%는 부산항 배후단지에서 발생한 물동량 및 고용이다.

배후단지 물동량 1천TEU당 평균 2.2명의 고용이 발생하였으며, 항만 간 차이를 보이고 있다. 부산항의 경우, 1천TEU당 평균 1.4명의 고용이 발생하였으나, 인천항은 4.2명으로 큰 차이를 보이고 있다. 인천항의 경우, 제조업 비중이 높아 상대적으로 물동량 대비 높은 고용비율을 보이고 있는 것으로 판단된다.

〈그림 3-8〉 항만배후단지 물동량 및 고용



자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

〈표 3-2〉 2017년 항만배후단지 물동량 및 고용

구분	물동량(천TEU)	고용(명)	고용/물동량(명/천TEU)
부산항	2,083	2,994	1.44
광양항	283	1,130	4.00
인천항	440	1,867	4.24
평택·당진항	291	812	2.79
울산항	1	81	58.44
합계	3,098	6,884	2.22

자료: 각 항만공사 및 지방해양수산청 내부자료, 저자작성

제2절 부산항 항만배후단지 물류활동 실태 조사

1. 조사 목적 및 대상

부산항 배후지 입주기업들의 물류활동 실태조사는 부가가치활동 현황과 장래 사업계획 및 기업들의 요구사항을 파악하고 더 나아가 부산항 항만배후단지에 신규로 창출할 수 있는 부가가치활동들을 도출하기 위해 실시하였다.

이를 위해 부산항 신항 항만배후단지 내 입주하고 있는 63개 업체들을 대상으로 전수 면접조사를 실시하였다.(회수율 88.8%)

2. 조사 내용

항만배후단지 입주기업들을 대상으로 기업들의 부가가치활동 현황, 향후 사업계획을 조사하였다. 부가가치활동 현황을 정밀하게 파악하기 위해 입주기업의 상세활동(업무상세내용, 비중 등), 인원, 매출, 처리량, 지원 만족도 등 다양한 세부 항목들을 조사하였다. 또한 장래 사업계획을 조사하는 것에 그치지 않고 부산항 배후지 활성화를 위한 정부지원 요구사항까지 확대 조사하였다.

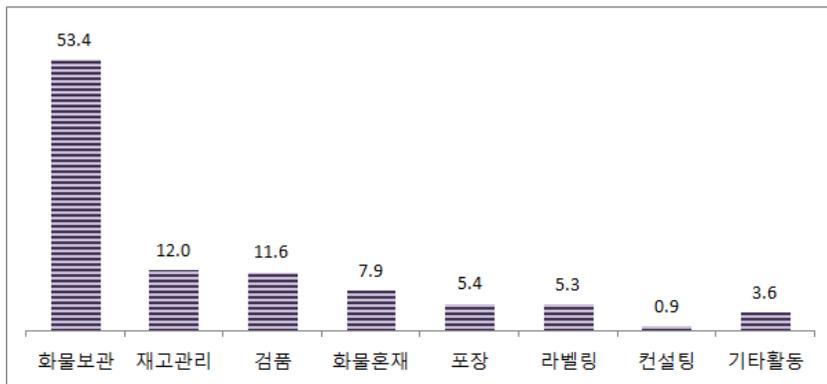
〈표 3-3〉 부산항 항만배후단지 물류활동 실태조사 내용

구분	조사내용
부산항 배후지 입주기업	부산항배후지에서 수행 중인 모든 활동(항목, 업무내용, 비중)
	인원, 매출, 처리량
부가가치활동 현황	정부의 경제적/행정적 지원 만족도
	사업운영 애로사항
향후사업계획	사업확대 계획 여부
	부산항 배후지 활성화를 위해 정부에서 지원해야 할 사항

3. 부산항 배후단지 부가가치활동 현황

물류활동 실태조사를 통해 수집된 부산항 배후단지 기업들의 업무는 화물보관 및 재고관리가 65% 이상으로 부가가치활동이라고 할 수 있는 포장, 라벨링, 검품 등의 활동은 10% 내외뿐이다.

〈그림 3-9〉 부산항 배후단지 내 기업활동 현황

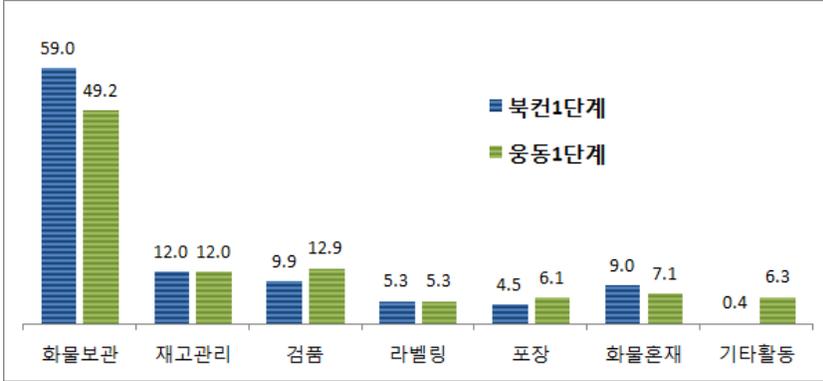


자료: 항만배후단지 입주기업 설문조사(2018.05), KMI

북권1단계와 용동1단계 지역으로 구분하여 업무비중을 비교할 경우 부산신항 후면에 위치한 북권1단계(71%) 항만배후단지 내 기업들이 용동지역(61.2%)보다 단순화물보관 및 재고관리 업무비중이 조금 더 높은 것으로 나타났다.

검품업무가 북권1단계(9.9%)대비 용동지역에서 더 높은 비중(12.9%)으로 처리되고 있지만 용동지역이 검품업무 처리에 더 유리한 항만배후단지라고 단언할 수는 없다. 오히려 두 곳의 항만배후단지 모두 단순 화물보관과 재고관리 업무의 비중이 60%~70%로 부산항 항만배후단지 내 물류활동은 화물보관과 재고관리에 치우쳐 있어 고부가가치 활동을 창출하기 어려운 구조라 진단할 수 있다.

〈그림 3-10〉 부산항 항만배후단지별 기업활동 현황



자료: 항만배후단지 입주기업 설문조사(2018.05), KMI

부산항 배후단지 입주기업들의 평균 고용인력은 30.0명으로 현장 직 20.5명, 사무직 10.5로 구성되어있다. 하지만 입주기업의 약 77%가 평균 인력 이하로 운영되고 있어 인력의 쓸림현상과 양극화가 심화되고 있는 것으로 분석되었다.

또한 배후지 입주기업들의 평균 매출액은 약 52억 원으로 북권1단계 지역의 기업들은 45억 원, 웅동지역 기업들의 평균 매출액은 65억 원인 것으로 조사되었다. 하지만 상위 10개 업체들의 평균 매출액은 140억 원, 하위 10개 업체들의 매출액은 16억 원으로 입주기업들의 매출액도 인력만큼 양극화되어 있다.

〈표 3-4〉 부산항 항만배후단지 연간 매출액 및 처리 물동량

구분	전체	북권1단계	웅동지역	
매출액(억원)	52	45	65	
처리량	천CBM	500	-	500
	천TEU	35	33	2
	천톤	302	302	-

조사결과 입주기업들 중 46.4%의 기업들만이 장래 신규물류활동 계획이 있는 것으로 나타났으며 신규물류활동 계획의 50%가 화물보관으로 조사되었다.(<그림 3-11> 참조) 배후단지 물류활동 현황 대비 신규계획에서는 화물포장의 비중이 20%로 상승하였지만 화물보관 및 재고관리 비율이 55%로 장래 부산항 배후단지의 물류활동도 단순 보관업무에 치우칠 것으로 예상된다.

〈그림 3-11〉 부산항 배후단지 입주기업 물류활동별 신규계획



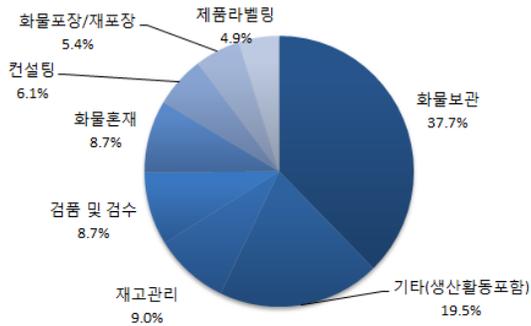
자료: 저자작성

부산항 배후지 입주 업체들은 정부의 경제적·행정적 지원에 대해서는 약 93%가 보통 이상의 만족도를 가지고 있는 것으로 조사되었으며 주된 애로 사항으로 배후지 입주 기업들은 인력채용을 꼽았다. 입주 기업들은 대중교통·편의시설 부족으로 배후단지의 접근성이 낮고, 업무 특성상 현장직의 비중이 높아 신규 채용에 난항을 겪고 있는 것으로 조사되었다. 또한 입주기업들은 최근 업체 간 경쟁이 심화되고 있기 때문에 업체별 평가 제도를 페널티 부과에서 인센티브 지급으로 개선하자는 의견도 피력하였다.

이 밖에 기반침하로 인한 화물손상, 주차 공간 협소, 환적수산물

처리 불가능, 비정규직 규제로 인한 인건비 부담상승 등과 같이 배후 단지의 기반 시설, 물류활동 제약사항과 관련된 기타 애로사항도 함께 조사되었다.

〈그림 3-12〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(업무비중)



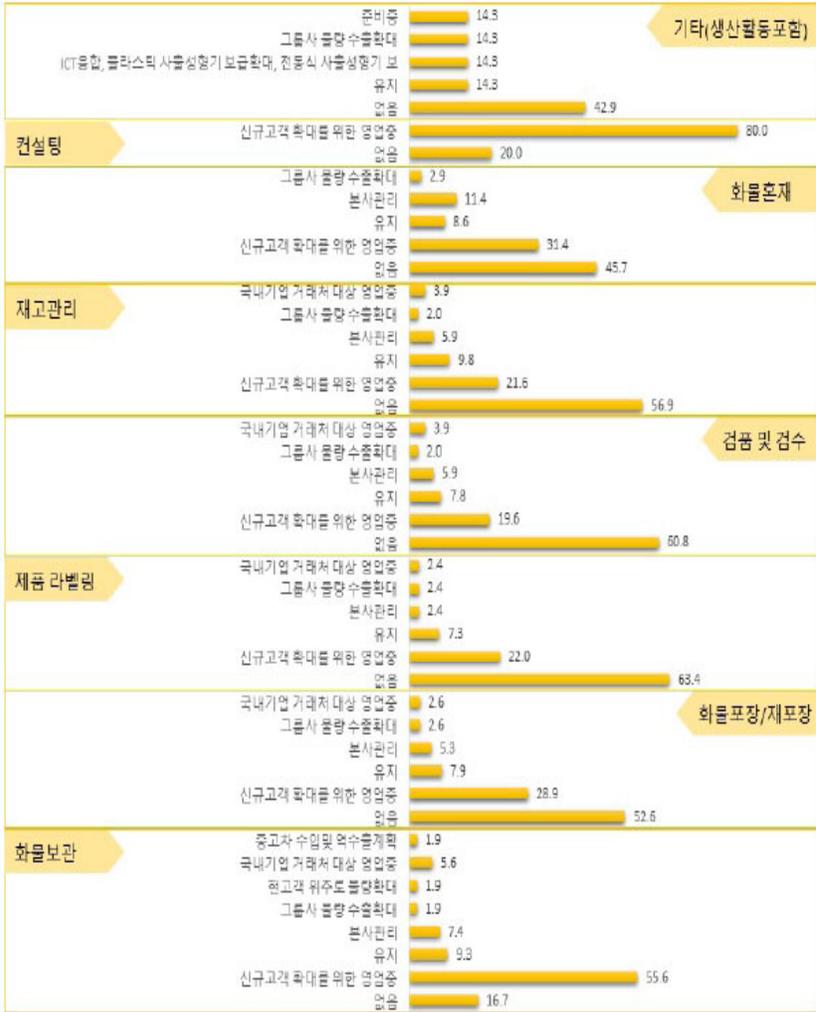
〈표 3-5〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(업무비중)

단위: %

구분	화물보관	화물포장/재포장	제품라벨링	검품 및 검수	재고관리	화물혼재	컨설팅	기타(생산활동포함)	
전체	55.3	8.0	7.2	12.8	13.2	12.7	9.0	28.6	
단지구분	북권1단계	59.0	7.2	6.6	10.3	12.5	12.7	5.0	5.0
	웅동1단계	52.4	8.5	7.7	14.8	13.7	12.7	10.0	32.5
업종	제조업	50.0	5.3	4.3	14.3	8.3	-	-	46.3
	창고업	56.0	7.9	7.5	12.5	13.3	12.7	8.8	5.0
	창고+운송업	30.0	20.0	-	20.0	20.0	-	10.0	-

자료: 항만배후단지 입주기업 설문조사(2018.05), KMI

〈그림 3-13〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(사업확대 계획)



〈그림 3-14〉 부산항 항만배후단지 입주기업 설문조사(사업확대계획-상세)

소속명	사업확대계획여부
㈜세주디에스제이	3PL 및 project화를 유치할 위한 영업으로 안정적 매출 확보 계획
한국일본통운㈜	계속적인 영업활동으로 기존 회주의 신규물량 유치를 위해 노력중
경일글로벌로지스틱스㈜	계획없음(면적부족할 때도 있지만, 배후 부지 창고들의 지속적인 증가로 지속적인 회물유치가 어렵다. 면적확대도 고민된다)
동원로엑스	국내 기업 거래처 영업확대
누리네트웍스	국내기업 창원과 양산 부산일대 수출입 제조업체이며 창고를 필요로 하는 기업대상으로 영업
우성국제물류	기존 고객 물량 확대로 면적확대 필요함
㈜지연엘	기존 창고보급 이외에 운수업, 제조업등 사업 다각화 진행중
㈜지디씨	기존유치
신항국제물류㈜	기존창고사업외에 신규 사업 개발중
세제이대한통운BND	기존회주이외에 당사에서 영위하고 있는 해외 전략 고객사들을 토대로 회물처리 물량을 신규 유치하기 위해 추가 사업계획을 가지고 있으며, 공사와 협의하여 추가 사업모델 및 거점 확대가 필요함
㈜지연지	물량이 없어서 못함
칼트로지스부산㈜	물류창고에서 기업물류로 전환 계획중. 현재 구체적이지 않음(신규계획이 잘 안되고 있음)
부산신항OFS	미국중고차 보관, 역수출계획
나이가이은산로지스틱스	본사가 일본인 기업으로 기회가 된다면 추가적인 창고 보유를 하고 신규 물량을 더 유치할 계획이 있음
NH-SENKO	본사관리
㈜동방물류센터	본사차원에서 물류센터를 더 만들 계획이다
보고로지스틱스	수출회물을 집하하여 컨테이너 적입후 수출계획, 국내 자동차 부품, 집하 및 일부 수입부품을 패킹하여 제 3국으로 수출계획, 수입회물 재수출 이아템을 영입하기 위하여 노력하나 현재 적당한 대상찾지 못함
이엔케이	신규고객확장으로 새로운 물류창고 확보 필요하고 이미 계획서 제출함
㈜일양글로벌물류	신규창고 지속적인 허가로 인한 물류유치부족 오움의 기준선 정착 필요
퍼어허브물류	신규회물 유치계획, 부가가치 창출 회물 유치
와이제이국제물류	신규회물유치 영업으로 창고부지 확대 계획
디엔아이로지스틱스	신규회물유치계획
㈜부산크로스톡	신규회물유치계획 잘 안되고있음
세엠펜케이로지스틱스㈜	위험물 신규업체_특일기업에 영업을 지속적으로 하고있음
세제이대한통운SB	인원충원의 어려움으로 창고 자동화 설비 추진중, 신규회주유치확장으로 면적 부족함
미쓰이소코코리아	일부수입회물의 증가로 신규창고 계획
판토부산신항물류센터㈜	창고 cape부족에 따른 추가 창고신설계획(추후 신규부지 확보)
BGDC	창고확대(타창고 매입)
지더블유크래피이션㈜	포워더를 통한 회물 유치가 아닌 실회주 유치를 통한 보관회를 중대 계획임.

제 4 장

우리나라 수출입화물 위·수탁 가공산업
경쟁력 분석

본 장에서는 우리나라 수출입화물을 대상으로 가공산업의 경쟁력을 수탁가공과 위탁가공의 2가지 측면에서 분석해 보았다. 수탁가공은 국내의 가공경쟁력을 바탕으로 해외에서 원자재·중간재를 수입하여 가공 후 재수출하는 것을 말하며 반면, 위탁가공은 가공을 위해 원자재·중간재를 해외로 반출하는 것을 말한다. 따라서 수탁가공과 위탁가공의 실적을 분석함으로써 국내 가공산업의 경쟁력 추이를 가늠해 볼 수 있고 이러한 가공산업 경쟁력을 바탕으로 환적화물의 가공시장 규모를 산정하는 데 활용될 수 있다¹²⁾. 추가로 국내 수출입화물의 해외 위탁가공에 대한 국내 환원 가능성도 분석해 봄으로써 국내 가공산업의 경쟁력 수준을 나름대로 가늠해 볼 수 있다.

12) 특정 품목에 대해 수탁가공실적이 낮은 경우 해당 제품에 대한 국내 가공경쟁력이 없는 것으로 볼 수 있음. 반대로 특정 품목에 대해 위탁가공이 실적이 높은 경우 해당 제품의 국내 가공경쟁력이 없는 것으로 볼 수 있음

제1절 국내 수탁가공 경쟁력 분석

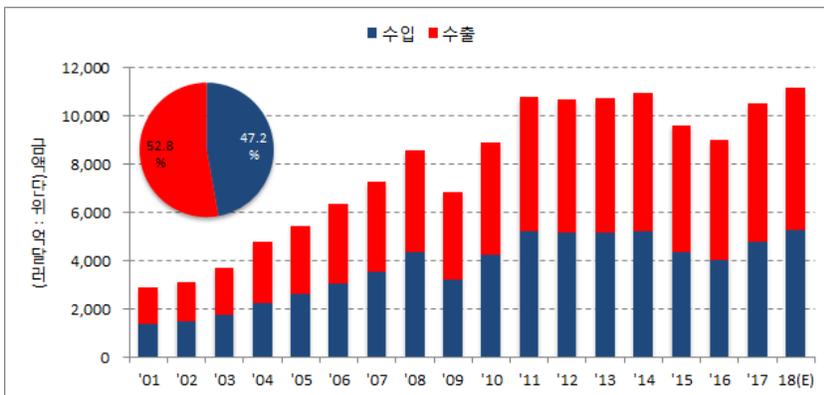
1. 수출입화물 수탁가공 현황

1) 우리나라 수출입 무역규모

우리나라 수출입 시장규모는 2017년 약 1조 522억 달러를 기록하고 있다. 이 중 수입은 4,785억 달러(47.2%), 수출은 5,737억 달러(52.8%)로 수입에 비해 수출이 약 1,000억 달러 많아 무역수지 흑자를 기록하고 있다.

2011년 수출입 무역액 1조 797억 달러로 최대치를 기록했으나 이후 소폭의 증감세를 이어오다 2015~2016년에는 1조 달러 시장이 일시적으로 무너지기도 했다. 그러나 2017년 들어서는 다시 1조 달러를 회복했으며 2018년 5월 현재까지의 실적치를 감안하면 2018년에는 사상 최대치의 무역액을 달성할 것으로 예상된다.

〈그림 4-1〉 우리나라 수출입 무역액 연도별 추이 및 비중(2017)



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석

〈표 4-1〉 우리나라 수출입 무역규모

단위: 달러, %

구분	수입액	수출액	계
'07	356,845,733,275	371,489,085,751	728,334,819,026
'08	435,274,736,840	422,007,327,952	857,282,064,792
'09	323,084,521,283	363,533,560,927	686,618,082,210
'10	425,212,160,250	466,383,761,707	891,595,921,957
'11	524,413,089,854	555,213,655,530	1,079,626,745,384
'12	519,584,472,675	547,869,792,141	1,067,454,264,816
'13	515,585,515,039	559,632,433,795	1,075,217,948,834
'14	525,514,505,732	572,664,607,063	1,098,179,112,795
'15	436,498,972,625	526,756,503,366	963,255,475,991
'16	406,192,887,095	495,425,939,637	901,618,826,732
'17	478,478,295,995	573,694,420,822	1,052,172,716,817
연평균증가율('12~'17)	-1.6	0.9	-0.3

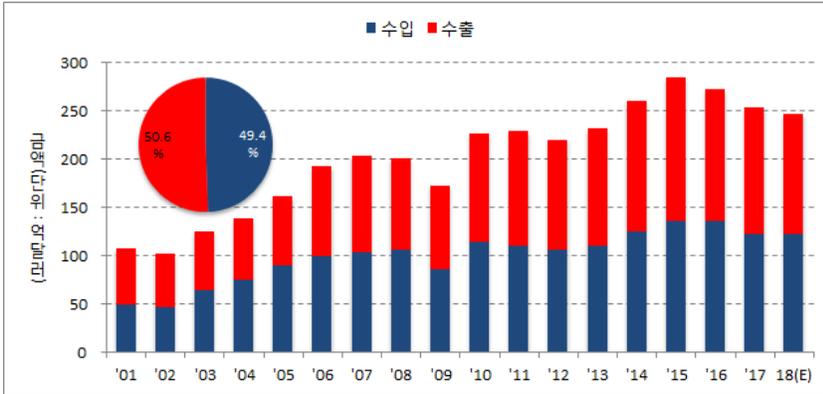
자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석

2) 우리나라 수탁가공 무역규모

한편, 이러한 수출입화물은 수출입 목적에 따라 여러 가지 형태별로 구분하고 있다. 수입화물의 경우에는 수입목적에 따라 총 40개의 형태로 구분되며, 수출의 경우 33개의 형태로 구분된다. 이 중 수출입화물이 국내가공을 목적으로 수출입되는 시장규모는 2017년 수입화물의 경우 약 122억 달러, 수출화물의 경우 약 131억 달러로 총 253억 달러의 화물이 국내에서 임가공이 이루어져 수출입 되는 물량이며, 이는 국내 총수출입 무역액의 약 2.4% 비중을 차지하고 있는 실정이다.

이렇게 국내에서 임가공되는 물량에 대한 부가가치액은 수출액에서 수입액을 뺀 금액으로 계산하면 2017년 약 9억 2,274억 달러의 수익을 창출하고 있는 것으로 산정된다. 즉, 중간재의 임가공을 통해 9억 달러 이상의 부가가치를 창출하고 있다고 할 수 있다.

〈그림 4-2〉 우리나라 수출입화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspsi.or.kr), KMI 분석

그러나 이러한 국내 임가공되는 수출입 무역액은 2015년에 최대치를 기록한 이후 최근 3년간 지속적으로 하락하고 있는 실정이다. 2015년 285억 달러의 시장규모는 2016년 전년대비 4.5% 감소하였으며, 2017년에 와서는 감소폭이 더욱 커져 전년대비 6.9%나 감소하였다. 다만, 2018년 들어서는 5월까지 실적을 감안하면 감소세가 이전보다 다소 줄어드는 경향을 보이고는 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 전반적으로 2015년까지 성장세를 이어오던 국내 임가공 시장규모가 감소하고 있다는 것은 결과적으로 국내 임가공 경쟁력이 저하되고 있다는 것을 의미한다고 할 수 있다.

〈표 4-2〉 우리나라 수출입화물 수탁가공(국내가공) 실적

단위: 달러, %

구분	수입액	수출액	계
'07	10,374,898,753	10,069,837,688	20,444,736,441
'08	10,661,740,071	9,485,894,106	20,147,634,177
'09	8,559,365,888	8,723,058,456	17,282,424,344
'10	11,402,079,748	11,286,910,562	22,688,990,310

구분	수입액	수출액	계
'11	11,037,085,301	11,860,997,420	22,898,082,721
'12	10,698,892,833	11,384,363,429	22,083,256,262
'13	11,114,421,479	12,076,941,485	23,191,362,964
'14	12,478,923,807	13,640,965,219	26,119,889,026
'15	13,560,393,299	14,982,038,475	28,542,431,774
'16	13,590,059,919	13,653,815,584	27,243,875,503
'17	12,219,823,401	13,143,568,139	25,363,391,540
연평균증가율('12~'17)	1.9	0.7	1.3

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석

〈표 4-3〉 우리나라 수출입화물 형태별 유형

구분	수출입화물 형태
수입	1 SOFA 특례법 제9조에 의거, 세관장의 양수도 승인을 받은 물품의 수입
	2 검사수리목적으로 외국에 반출된 선박, 항공기 수입 및 운항중 해외현지에서 선박·항공기수리에 소요된 비용 일괄신고
	3 계획조선 용원자재의 수입
	4 국내 보세공장에서 건조된 국적취득조건부 나용선의 수입
	5 국내에서 수리하기 위한 선박, 항공기 수입
	6 국내투자수입. -국내투자
	7 국내투자수입. -자유무역지역 입주
	8 기타 수입승인면제물품
	9 기타 외국환거래가 수반되지 아니하는 물품의 수입
	10 내국인이 미군 등에 납품할 자재 또는 국내에서 외화를 받고 판매할 물품의 구입
	11 대북반입 대상물품이나 과세를 한 경우
	12 대북반입 또는 직수입물품
	13 무상으로 반입하는 상품의 견품 및 광고용품
	14 방위산업용 시설재 및 원자재의 수입
	15 상계원재료
	16 수입된 물품이나 수출된 물품이 계약조건과 상이하거나, 하자보증이행 또는 용도 변경 등의 부득이한 사유로 대체를 위하여 반입하는 물품 또는 수입된 물품의 누락이나 부족품에 대하여 보충을 위하여 반입하는 물품
	17 수출계약 이행에 필요한 물품의 수입 등 무역거래 원활을 위한 물품
	18 수출물품의 성능보장 기간 내의 수리, 검사를 위해 반출했던 물품의 수입, 해외에 검사 의뢰한 물품 및 검사장비의 수입 등

구분	수출입화물 형태	
	19 수탁가공(국내가공)을 위한 수입. -국내 외국인 투자업체가 수탁가공수출을 위한 원자재 수입	
	20 수탁가공(국내가공)을 위한 수입. -기타 일반업체가 수탁가공수출을 위한 원자재 수입	
	21 수탁판매를 위한 물품의 수입	
	22 여행자 또는 승무원 휴대품 수입	
	23 연계(구상)무역수출을 위한 물품의 수입	
	24 외교관 물품으로서 양수도 승인 수입	
	25 외국물품을 국내에서 수리, 검사 후 다시 반출하기 위해 수입(선·기제외)	
	26 외국에서 개최된 국제 행사, 체육대회, 전시회, 박람회, 문화예술공연 등에 출품했던 물품의 반입	
	27 외국에서 검사·수리 목적으로 반출하였던 물품의 수입(선·기제외)	
	28 우리나라에서 개최하는 국제 행사, 체육대회, 전시회, 박람회, 문화예술공연 등에 참가하기 위하여 일시반입하는 물품	
	29 우리나라에서 수출되었던물품을크레임 등의 사유로 반입하는 경우	
	30 우리나라에서 수출하였던물품을수리후재반출하기위해수입하는경우	
	31 위탁가공(국외가공)후 수입	
	32 이사회물 수입	
	33 일반형태 수입-일반수입	
	34 임대방식에 의한 수출 후 다시 수입되는 물품	
	35 임차방식에 의한 수입-소유권불이전 조건부수입	
	36 임차방식에 의한 수입-소유권이전 조건부수입	
	37 전자상거래에 의한 수입물품	
	38 주문자상표 부착에 의한 수입물품(OEM방식)	
	39 차관수입-공공차관	
	40 차관수입-기타차관	
	수출	1 국내에서 개최된 국제행사, 체육대회, 전시회, 박람회, 문화예술공연 등에 참가한 후 재반출하는 물품
		2 국내 외국인투자업체가 외국으로부터 수탁 받아 가공 후 수출
		3 기타 수출승인 면제물품
		4 기타 일반업체가 수탁받아 가공 후 수출
		5 대외원조수출(민간원조)
		6 대외원조수출(정부원조)
		7 무상으로 반출하는 상품의 견본 및 광고용품

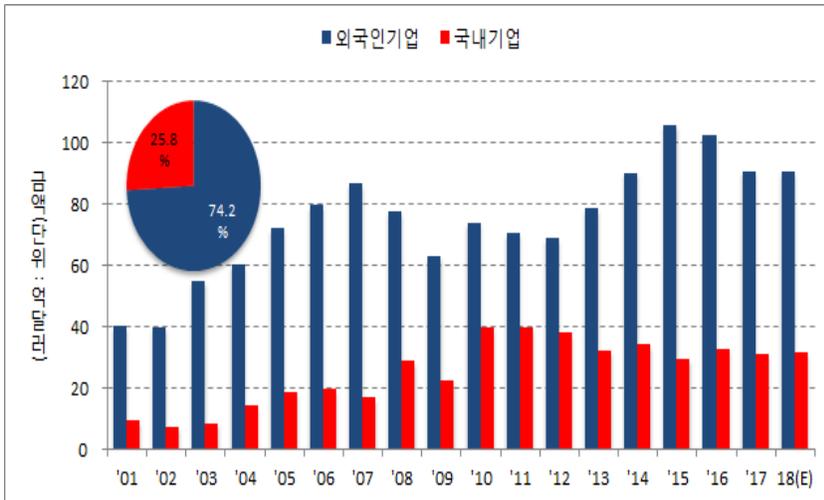
구분	수출입화물 형태
8	산업설비
9	선박, 항공기를 국내 수리 후 수출
10	선박, 항공기를 외국에서 수리 검사 받을 목적으로 수출
11	수입된 물품이 계약 내용과 상이하여 반출하는 물품
12	수출된 물품이 계약조건과 상이하거나 하자보증이행 또는 용도변경 등의 부득이한 사유로 인한 대체품 또는 수출된 물품의 누락이나 부족품에 대한 보충물품
13	수출물품의 성능보장 기간 내에 당해물품의 수리 또는 검사를 위하여 반출하는 물품
14	수출조건부 공매물품의 수출
15	연계무역에 의한 물품의 수출(구상무역포함)
16	외국물품을 국내에서 수리, 검사(가공제외) 등을 행한 후 다시 반출하는 물품(선, 기제외)
17	외국물품을 수입통관 후 원상태로 수출
18	외국에서 개최되는 국제행사, 체육대회, 전시회, 박람회, 문화예술공연 등에 참가하기 위하여 무상으로 반출하는 물품
19	외국에서 수리 또는 검사를 받을 목적으로 반출하는 물품(선, 기제외)
20	우리나라에서 수출되었던 물품이 수리, 검사 또는 크레임 기타사유로 반입되어 국내에서 수리, 검사 또는 보수작업 후 다시 반출되는 물품(하자보수)
21	위탁가공(국외가공)을 위한 원자재 수출
22	위탁판매를 위한 물품의 수출
23	일반형태수출
24	임대방식에의한 수출(소유권불이전조건)
25	임대방식에의한 수출(소유권이전조건)
26	임차방식에의한 수입 후 다시 수출되는 물품
27	전자상거래에의한 수출
28	주한미군불하 물품 수출
29	중계무역수출
30	해외이주법에 의한 해외이주자가 반출하는 원자재, 시설재 및 장비 등의 물품의 수출(해외이주자물품)
31	해외투자수출
32	현물상환수출
33	현물차관수출

자료: 관세청

3) 수입화물의 수탁가공 시장규모

국내 임가공을 위해 수입되는 화물에 대해 기업유형별 실적을 보면, 외국인투자기업의 비중이 국내기업에 비해 상당 부분 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타난다. 2017년 기준 외국인투자기업의 비중은 74.2%로 국내기업 비중 25.8%에 비해 2.9배 많은 비중을 차지하고 있다. 또한, 최근 5년간('12~'17)의 실적 추이를 보면 외국인투자기업이 연평균 5.7%의 증가율을 보이는 데 반해 국내기업은 연평균 3.9% 감소세를 나타내고 있어 상당히 대조적인 현상을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

〈그림 4-3〉 우리나라 수입화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 분석

〈표 4-4〉 우리나라 수입화물 수탁가공(국내가공) 실적

단위: 달러, %

구분	외국인기업	국내기업	계
'07	8,682,639,934	1,692,258,819	10,374,898,753
'08	7,773,004,004	2,888,736,067	10,661,740,071
'09	6,306,994,499	2,252,371,389	8,559,365,888
'10	7,417,605,312	3,984,474,436	11,402,079,748
'11	7,049,867,568	3,987,217,733	11,037,085,301
'12	6,890,670,713	3,808,222,120	10,698,892,833
'13	7,867,847,680	3,246,573,799	11,114,421,479
'14	9,037,889,463	3,441,034,344	12,478,923,807
'15	10,602,942,221	2,957,451,078	13,560,393,299
'16	10,282,033,604	3,308,026,315	13,590,059,919
'17	9,091,914,828	3,127,908,573	12,219,823,401
연평균증가율('12~'17)	5.7	-3.9	2.7

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석

4) 수출화물의 수탁가공 시장규모

국내 임가공 후 수출되는 화물에 대해 기업유형별 실적을 보면, 외국인투자기업의 비중이 국내기업에 비해 상당 부분 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타난다. 2017년 기준 외국인투자기업의 비중은 76.9%로 국내기업 비중 23.1%에 비해 3.4배 많은 비중을 차지하고 있다. 또한, 최근 5년간('12~'17)의 실적 추이를 보면 외국인투자기업이 연평균 3.8%의 증가율을 보이는 데 반해 국내기업은 연평균 0.3%의 낮은 증가율을 나타내고 있어 상당히 대조적인 현상을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

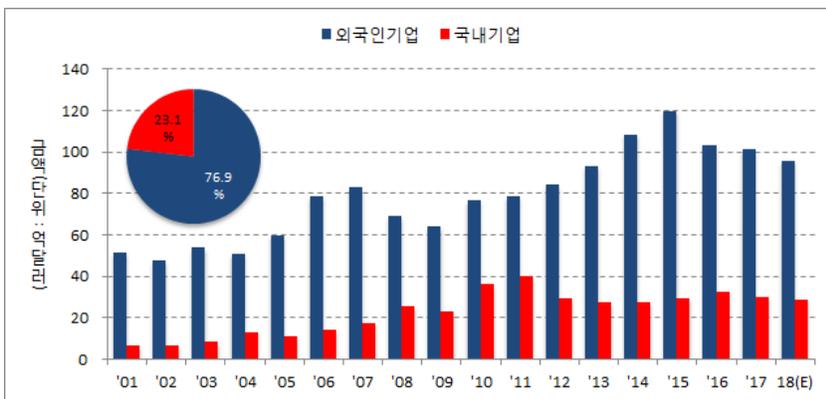
〈표 4-5〉 우리나라 수출화물 수탁가공(국내가공) 실적

단위: 달러, %

구분	외국인기업	국내기업	계
'07	8,291,699,860	1,778,137,828	10,069,837,688
'08	6,897,777,740	2,588,116,366	9,485,894,106
'09	6,437,029,298	2,286,029,158	8,723,058,456
'10	7,654,578,141	3,632,332,421	11,286,910,562
'11	7,865,141,042	3,995,856,378	11,860,997,420
'12	8,410,971,763	2,973,391,666	11,384,363,429
'13	9,319,340,499	2,757,600,986	12,076,941,485
'14	10,860,428,605	2,780,536,614	13,640,965,219
'15	12,002,969,306	2,979,069,169	14,982,038,475
'16	10,361,111,778	3,292,703,806	13,653,815,584
'17	10,128,296,471	3,015,271,668	13,143,568,139
연평균증가율('12~'17)	3.8	0.3	2.9

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 분석

〈그림 4-4〉 우리나라 수출화물 수탁가공(국내가공) 실적 및 추이



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 분석

2. 수입화물의 수탁가공 경쟁력

1) 외국인기업 수입화물 수탁가공 경쟁력 품목

외국인투자기업이 국내 수입화물에 대해 수탁가공사업을 하고 있는 품목에 대해 2017년 관세무역정보자료를 전수 조사분석한 결과는 다음과 같다.

2017년 외국인투자기업이 국내에서 수탁가공한 수입화물 총금액은 90억 9,189억 달러로 이 중 91.5%는 항공운송을 통해 수입되었으며, 항만을 통해 운송한 수입화물 금액은 약 7억 7,265만 달러로 8.5%에 불과한 것으로 집계된다.

수탁가공을 위해 수입된 품목을 보면 총 542개로 이 중 항공운송 품목은 347개, 항만운송 품목은 342개이며 항공 및 항만운송 모두 이용한 품목은 147개로 나타났다.

항만운송 품목 342개의 품목에 대해 상세히 살펴보면 HS-Code '8703231010, 8703239010' 분류의 신형 자동차 종류가 가장 많으며, '2933591991, 2933699091' 분류의 농약원제류도 상당수인 것으로 나타났다. 또한 '기타' 품목의 물량도 상당수로 이들 품목의 경우에는 국내 수탁가공에서 나름대로 경쟁력이 있는 것으로 보인다. 다만, 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 38개에 불과한 것으로 집계되었다.

2) 국내기업 수입화물 수탁가공 경쟁력 품목

국내기업이 국내 수입화물에 대해 수탁가공사업을 하고 있는 품목에 대해 2017년 관세무역정보자료를 전수 조사분석한 결과는 다음과 같다.

2017년 국내기업이 국내에서 수탁가공한 수입화물 총금액은 31억 2,787억 달러로 이 중 67.5%는 항공운송을 통해 수입되었으며, 항만을 통해 운송한 수입화물 금액은 약 10억 1,662만 달러로 32.5%인 것으로 집계된다.

수탁가공을 위해 수입된 품목을 보면 총 1,733개로 이 중 항공운송 품목은 1,430개, 항만운송 품목은 636개이며 항공 및 항만운송 모두 이용한 품목은 333개로 나타났다.

항만운송 품목 636개의 품목에 대해 상세히 살펴보면 HS-Code '9027801000' 분류의 기타의 물리분석용 또는 화학분석용의 기기 종류가 가장 많으며, '2710121000' 분류의 자동차취발류제도 상당수인 것으로 나타났다. 또한 '기타' 품목의 물량도 상당수로 이들 품목의 경우에는 국내 수탁가공에서 나름대로 경쟁력이 있다고 보여진다. 다만, 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 88개에 불과한 것으로 나타났다.

3) 국내 수입화물 수탁가공 경쟁력 품목

국내 외국인투자기업과 국내기업을 모두 고려하면 수탁가공 수입화물 총금액은 122억 1,974억 달러로 항공운송이 104억 3,046억 달러(85.4%), 항만운송이 17억 8,927억 달러(14.6%)로 집계된다. 총수입품목수는 1,924개, 항공운송품목수는 1,548개, 항만운송품목수는 838개, 항공 및 항만운송품목수는 462개로 나타난다. 또한, 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 123개에 이르는 것으로 집계된다.

〈표 4-6〉 외국인투자기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

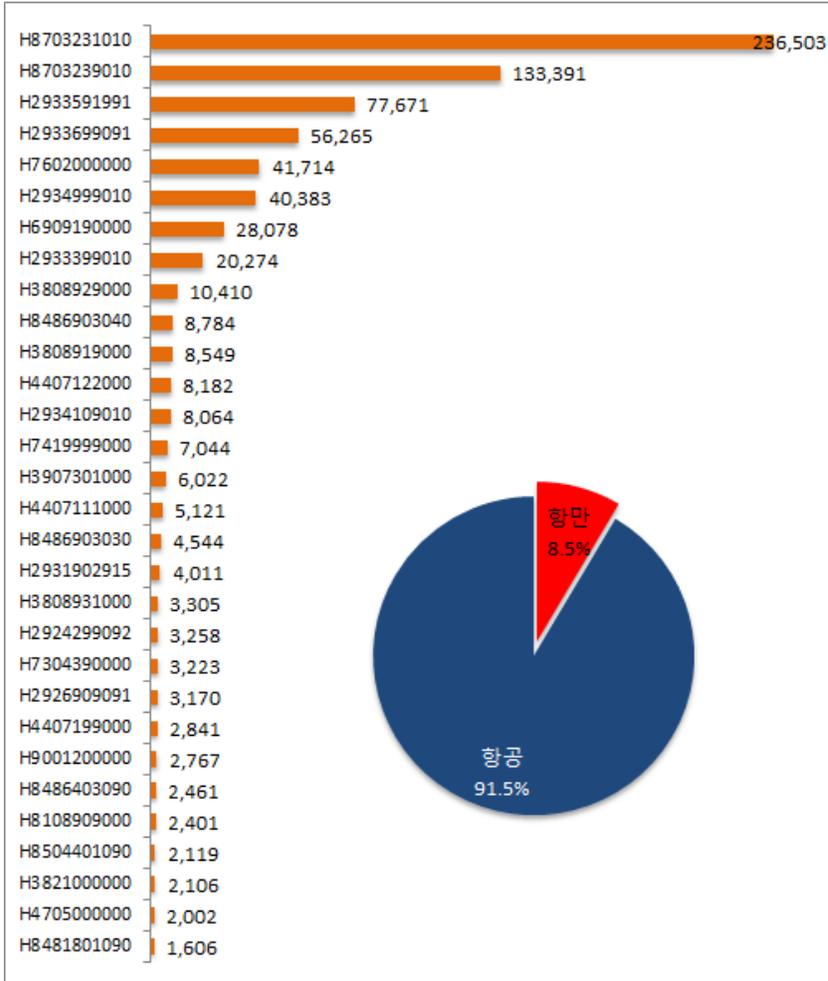
	HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
1	H8703231010	236,503	0	236,503	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
2	H8703239010	133,391	0	133,391	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
3	H2933591991	77,671	0	77,671	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
4	H2933699091	56,265	0	56,265	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
5	H7602000000	41,714	0	41,714	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 웨이스트와 스크랩
6	H2934999010	40,383	18,600	58,983	유기화합물/핵산과 이들의 염, 그 밖의 헤테로고리 화합물
7	H6909190000	28,078	22,960	51,038	기타/도자제품
8	H2933399010	20,274	1,041	21,315	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
9	H3808929000	10,410	420	10,830	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
10	H8486903040	8,784	1,733	10,517	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
11	H3808919000	8,549	1,116	9,665	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
12	H4407122000	8,182	0	8,182	목재·목탄/제재목 및 가문비나무의 것
13	H2934109010	8,064	0	8,064	유기화합물/핵산과 이들의 염, 그 밖의 헤테로고리 화합물
14	H7419999000	7,044	6,123	13,167	동과 그 제품/구리로 만든 그 밖의 제품
15	H3907301000	6,022	5,269	11,291	플라스틱과 그 제품/폴리아세탈·폴리에테르·에폭시수지 등

	HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
16	H4407111000	5,121	0	5,121	목재·목탄/제재목 및 소나무의 것/적송
17	H8486903030	4,544	3,480	8,024	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
18	H2931902915	4,011	0	4,011	유기화합물/그 밖의 유기-무기화합물
19	H3808931000	3,305	218	3,523	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
20	H2924299092	3,258	0	3,258	유기화합물/카르복시 아미드·탄산의 아미드관능화합물
21	H7304390000	3,223	0	3,223	철강제품/철강으로 만든 관과 중공프로파일, 기타
22	H2926909091	3,170	0	3,170	유기화합물/니트릴관능화합물
23	H4407199000	2,841	0	2,841	목재·목탄/제재목(침엽수류,기타)
24	H9001200000	2,767	46	2,813	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
25	H8486403090	2,461	80	2,541	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
26	H8108909000	2,401	6	2,407	기타의 비금속/티타늄과 그 제품
27	H8504401090	2,119	11	2,130	전기기기·TV·VTR/변압기·정지형 변환기와 유도자
28	H3821000000	2,106	15,571	17,677	각종 화학공업생산물/미생물용의 조제 배양제
29	H4705000000	2,002	0	2,002	펄프/목재펄프
30	H8481801090	1,606	111	1,717	보일러·기계류/ 탭·코크·밸브와 이와 유사한 장치
	전체	772,652	8,319,239	9,091,891	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-5〉 외국인투자기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ksppi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈표 4-7〉 국내기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고	
1	H9027801000	241,419	0	241,419	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
2	H2710121000	96,294	0	96,294	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/자동차 휘발유
3	H2707500000	77,011	0	77,011	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타 방향족 혼합물
4	H8486903030	62,263	62,710	124,973	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
5	H8486403020	36,315	0	36,315	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
6	H2825301000	32,277	4	32,281	무기화합물/오산화바나듐
7	H2933399090	29,824	95	29,919	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
8	H2106909099	22,863	1,410	24,273	기타의 조제식품류/기타 조제 식료품
9	H2207200000	19,807	0	19,807	음료, 주류, 식초/변성에틸알콜 및 기타 변성주정
10	H3304999000	19,792	26,605	46,397	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초화장용 제품류
11	H7606120000	14,796	680	15,476	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 판·시트·스트립
12	H7112929000	14,283	5,736	20,019	귀석, 반귀석, 귀금속/귀금속이나 귀금속을 입힌 금속 등
13	H7308909000	14,230	185	14,415	철강제품/철강으로 만든 구조물과 구조물의 부분품
14	H7501201090	11,921	0	11,921	니켈과 그 제품/니켈의 매트·소결한 산화니켈 중간생산물 등
15	H8708999000	10,923	4	10,927	일반차량/부분품과 부속품
16	H7404000000	9,658	0	9,658	동과 그 제품/구리의 웨이스트와 스크랩

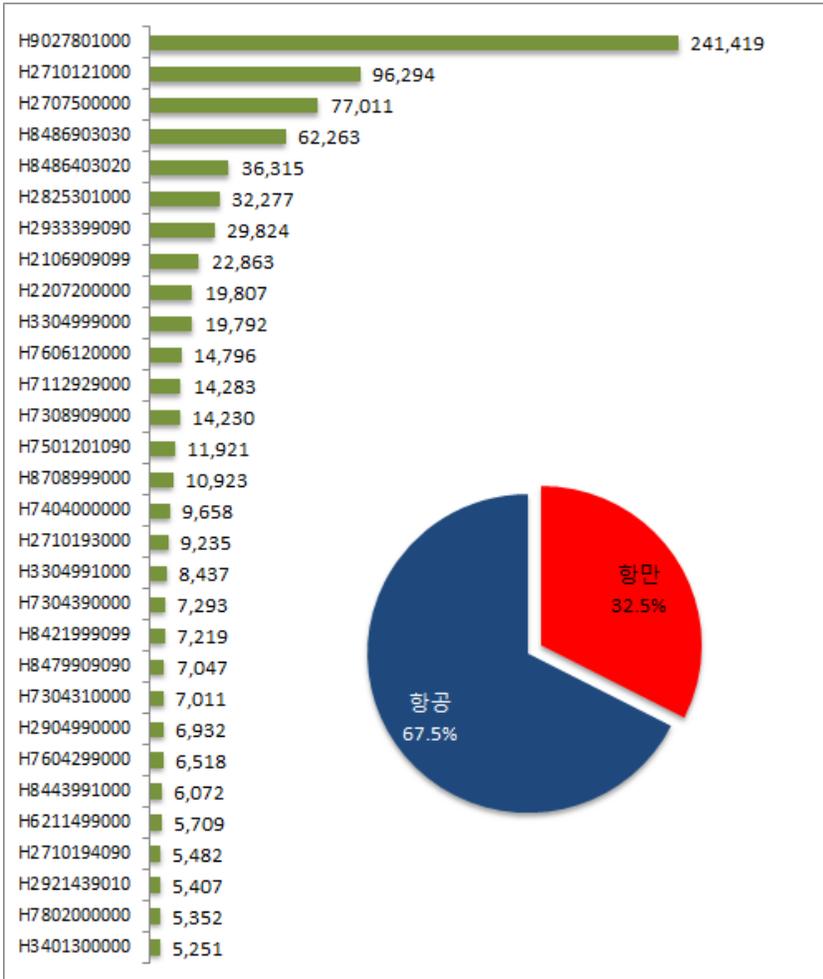
제 4 장 우리나라 수출입화물 위·수탁 가공산업 경쟁력 분석

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
17 H2710193000	9,235	0	9,235	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/경유
18 H3304991000	8,437	3,250	11,687	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초화장용 제품류
19 H7304390000	7,293	44	7,337	철강제품/철강으로 만든 관과 중공프로파일
20 H8421999099	7,219	99	7,318	기계류/원심분리기, 액체용·기체용 여과기나 청정기
21 H8479909090	7,047	296	7,343	보일러·기계류/기타 기계류
22 H7304310000	7,011	0	7,011	철강제품/철강으로 만든 관과 중공프로파일
23 H2904990000	6,932	34	6,966	유기화합물/탄화수소의 슬폰화·니트로화·니트로소화유도체
24 H7604299000	6,518	363	6,881	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 봉과 프로파일
25 H8443991000	6,072	0	6,072	기계류/플레이트·실린더·인쇄기·복사기·팩시밀리 부분품
26 H6211499000	5,709	0	5,709	의류(편물제 이외)/트랙슈트·스키슈트·수영복 외 의류
27 H2710194090	5,482	0	5,482	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타
28 H2921439010	5,407	1	5,408	유기화합물/아민관능화합물/톨루이딘
29 H7802000000	5,352	0	5,352	연과 그 제품/납의 웨이스트와 스크랩
30 H3401300000	5,251	96	5,347	비누·계면활성제·왁스/피부 세척용 유기계면활성제품 등
전체	1,016,620	2,111,254	3,127,874	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-6〉 국내기업의 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ksipi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈표 4-8〉 국내 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

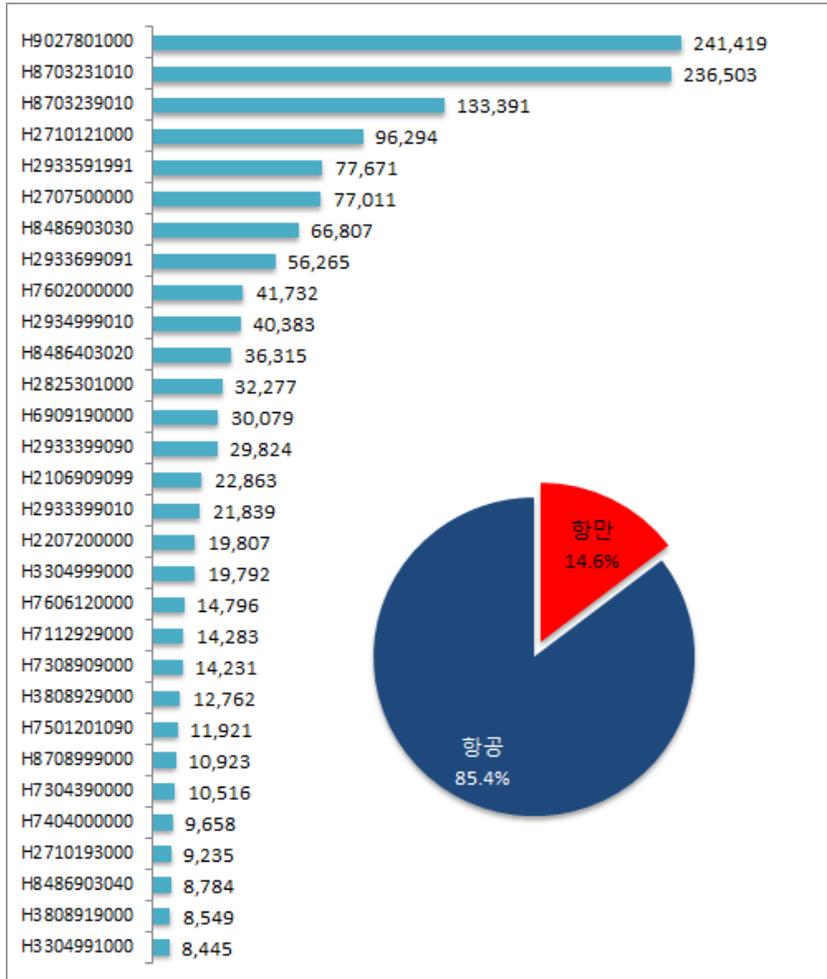
HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고	
1	H9027801000	241,419	0	241,419	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
2	H8703231010	236,503	0	236,503	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
3	H8703239010	133,391	0	133,391	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
4	H2710121000	96,294	0	96,294	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/자동차 휘발유
5	H2933591991	77,671	0	77,671	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
6	H2707500000	77,011	0	77,011	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타 방향족 혼합물
7	H8486903030	66,807	66,190	132,997	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
8	H2933699091	56,265	0	56,265	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
9	H7602000000	41,732	0	41,732	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 웨이스트와 스크랩
10	H2934999010	40,383	18,600	58,983	유기화합물/핵산과 이들의 염, 그 밖의 헤테로고리 화합물
11	H8486403020	36,315	0	36,315	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
12	H2825301000	32,277	4	32,281	무기화합물/오산화바나듐
13	H6909190000	30,079	23,521	53,600	기타/도자제품
14	H2933399090	29,824	95	29,919	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물
15	H2106909099	22,863	1,410	24,273	기타의 조제식품류/기타 조제 식료품
16	H2933399010	21,839	1,041	22,880	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
17 H2207200000	19,807	0	19,807	음료, 주류, 식초/변성에틸알콜 및 기타 변성주정
18 H3304999000	19,792	26,607	46,399	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초화장용 제품류
19 H7606120000	14,796	680	15,476	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 판·시트·스트립
20 H7112929000	14,283	5,736	20,019	귀석, 반귀석, 귀금속/귀금속이나 귀금속을 입힌 금속 등
21 H7308909000	14,231	190	14,421	철강제품/철강으로 만든 구조물과 구조물의 부분품
22 H3808929000	12,762	420	13,182	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
23 H7501201090	11,921	0	11,921	니켈과 그 제품/니켈의 매트·소결한 산화 니켈 중간생산물 등
24 H8708999000	10,923	11	10,934	일반차량/부분품과 부속품
25 H7304390000	10,516	44	10,560	철강제품/철강으로 만든 관과 중공프로파일, 기타
26 H7404000000	9,658	0	9,658	동과 그 제품/구리의 웨이스트와 스크랩
27 H2710193000	9,235	0	9,235	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/경유
28 H8486903040	8,784	1,733	10,517	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
29 H3808919000	8,549	1,116	9,665	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
30 H3304991000	8,445	3,250	11,695	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초화장용 제품류
전체	1,789,272	10,430,463	12,219,735	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-7〉 국내 수입화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

3. 수출화물의 수탁가공 경쟁력

1) 외국인기업 수출화물 수탁가공 경쟁력 품목

외국인투자기업이 국내 수출화물에 대해 수탁가공사업을 하고 있는 품목에 대해 2017년 관세무역정보자료를 전수 조사분석한 결과는 다음과 같다.

2017년 외국인투자기업이 국내에서 수탁가공한 수출화물 총금액은 101억 2,830억 달러로 이 중 90.5%는 항공운송을 통해 수입되었으며, 항만을 통해 운송한 수입화물 금액은 약 9억 6,486만 달러로 9.5%에 불과한 것으로 집계된다.

수탁가공 후 수출된 품목을 보면 총 123개로 이 중 항공운송 품목은 59개, 항만운송 품목은 84개이며 항공 및 항만운송 모두 이용한 품목은 20개로 나타났다.

항만운송 품목 84개의 품목에 대해 상세히 살펴보면 HS-Code '8703231010, 8703239010' 분류의 신형 자동차 종류가 가장 많으며, '3808929000' 분류의 기타 품목도 상당수인 것으로 나타났다. 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 22개에 불과한 것으로 집계되었다.

2) 국내기업 수출화물 수탁가공 경쟁력 품목

국내기업이 국내 수출화물에 대해 수탁가공사업을 하고 있는 품목에 대해 2017년 관세무역정보자료를 전수 조사분석한 결과는 다음과 같다.

2017년 국내기업이 국내에서 수탁가공한 수출화물 총금액은 30억

1,523억 달러로 이 중 62.4%는 항공운송을 통해 수입되었으며, 항만을 통해 운송한 수입화물 금액은 약 11억 3,523만 달러로 37.6%인 것으로 집계된다.

수탁가공 후 수출된 품목을 보면 총 1,282개로 이 중 항공운송 품목은 1,110개, 항만운송 품목은 343개이며 항공 및 항만운송 모두 이용한 품목은 171개로 나타났다.

항만운송 품목 343개의 품목에 대해 상세히 살펴보면 HS-Code '9027801000' 분류의 기타의 물리분석용 또는 화학분석용의 기기 종류가 가장 많으며, '707500000' 분류의 기타 방향족 탄화수소 혼합물도 상당수인 것으로 나타났다. 또한 '기타' 품목의 물량도 상당수로 이들 품목의 경우에는 국내 수탁가공에서 나름대로 경쟁력이 있다고 보여진다. 다만, 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 109개에 불과한 것으로 집계되었다.

3) 국내 수출화물 수탁가공 경쟁력 품목

국내 외국인투자기업과 국내기업을 모두 고려하면 수탁가공 수출화물 총금액은 131억 663억 달러로 항공운송이 110억 4,334억 달러(84.3%), 항만운송이 20억 6,328억 달러(15.7%)로 집계된다. 총수출 품목수는 1,330개, 항공운송품목수는 1,128개, 항만운송품목수는 394개, 항공 및 항만운송품목수는 192개로 나타난다. 또한, 연간 100만 달러 이상의 시장이 형성되어 있는 품목수는 125개에 이르는 것으로 집계된다.

〈표 4-9〉 외국인투자기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

	HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
1	H8703231010	287,253	0	287,253	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
2	H8703239010	163,492	0	163,492	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
3	H3808929000	155,711	0	155,711	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
4	H8486903040	124,655	0	124,655	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
5	H3808919000	102,879	1,685	104,564	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
6	H7606120000	24,331	0	24,331	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 판·시트·스트립
7	H3808931000	13,967	0	13,967	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
8	H8402901000	11,818	84	11,902	보일러·기계류/증기발생보일러와 과열수보일러
9	H7112929000	11,304	0	11,304	귀석, 반귀석, 귀금속/귀금속이나 귀금속을 입힌 금속 등
10	H8486303010	9,745	0	9,745	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
11	H8486305051	8,338	0	8,338	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
12	H4407122000	8,038	0	8,038	목재·목탄/제재목 및 가문비나무의 것
13	H8486903030	7,931	15	7,946	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
14	H7304190000	4,640	0	4,640	철강제품/철강으로 만든 관과 중공/기타
15	H8413819000	3,236	0	3,236	보일러·기계류/액체펌프와 액체엘리베이터/기타
16	H8477900000	3,074	0	3,074	기계류/고무나 플라스틱을 가공·재료로 제품을 제조하는 기계

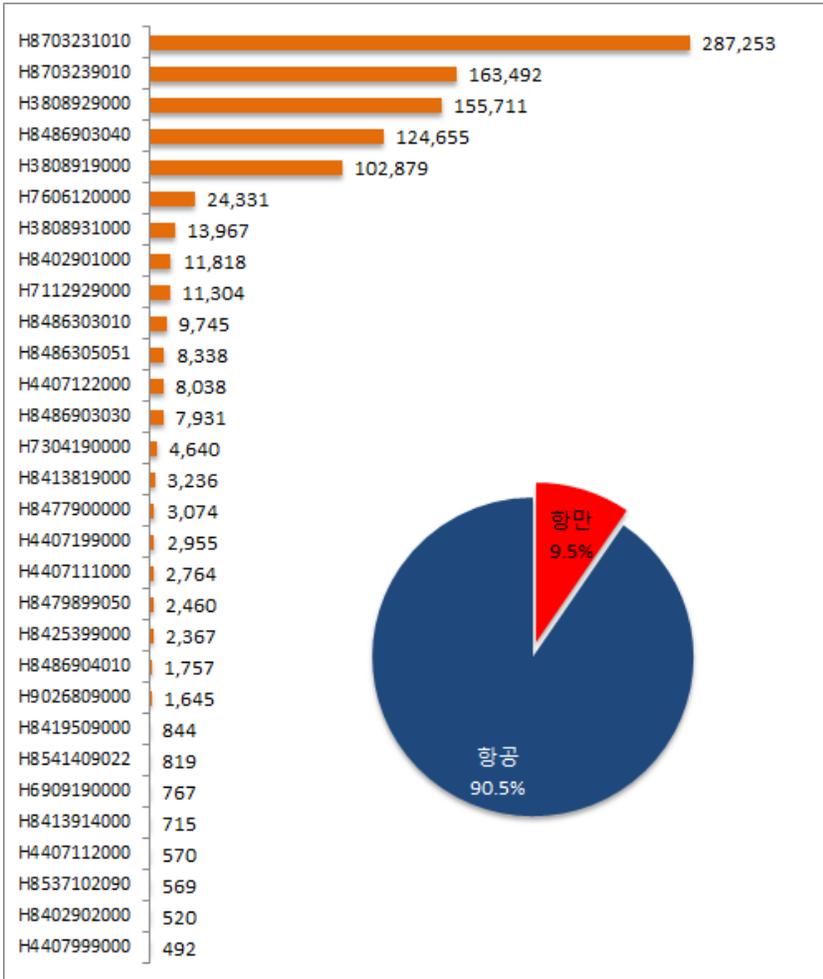
제 4 장 우리나라 수출입화물 위·수탁 가공산업 경쟁력 분석

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
17 H4407199000	2,955	0	2,955	목재·목탄/제재목(침엽수류,기타)
18 H4407111000	2,764	0	2,764	목재·목탄/제재목 및 소나무의 것/적송
19 H8479899050	2,460	0	2,460	기계류/코딩머신
20 H8425399000	2,367	10	2,377	기계류/폴리 태클과 호이스트/기타
21 H8486904010	1,757	201	1,958	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
22 H9026809000	1,645	224	1,869	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
23 H8419509000	844	124	968	보일러·기계류/온도 변화를 사용하는 기계·설비·실험실장치
24 H8541409022	819	0	819	전기기기·TV·VTR/반도체·감광성 반도체 디바이스
25 H6909190000	767	1,698	2,465	기타/도자제품
26 H8413914000	715	0	715	보일러·기계류/액체펌프와 액체엘리베이터/원심펌프의 것
27 H4407112000	570	0	570	목재·목탄/제재목 및 소나무의 것/라디에 타소나무
28 H8537102090	569	0	569	전기기기·TV·VTR/전기제어·배전용 보드·패널·콘솔 외
29 H8402902000	520	5	525	보일러·기계류/증기발생보일러와 과열수보일러
30 H4407999000	492	0	492	목재·목탄/제재목/기타
전체	964,861	9,163,437	10,128,298	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-8〉 외국인투자기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈표 4-10〉 국내기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

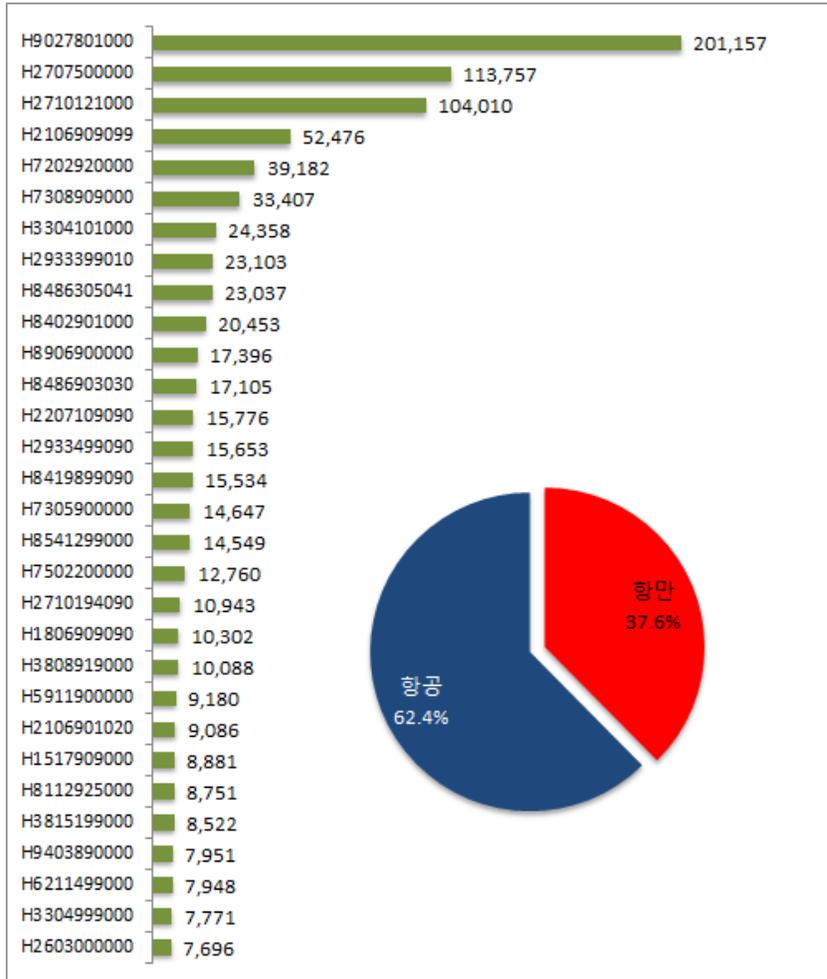
HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
1 H9027801000	201,157	31,778	232,935	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
2 H2707500000	113,757	0	113,757	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타 방향족 혼합물
3 H2710121000	104,010	0	104,010	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/자동차 휘발유
4 H2106909099	52,476	2,105	54,581	기타의 조제식품류/기타 조제 식품품
5 H7202920000	39,182	0	39,182	철강/합금철/페로바나듐
6 H7308909000	33,407	67	33,474	철강제품/철강으로 만든 구조물과 구조물의 부분품
7 H3304101000	24,358	122	24,480	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초 화장용 제품류
8 H2933399010	23,103	0	23,103	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헥테로고리 화합물
9 H8486305041	23,037	0	23,037	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
10 H8402901000	20,453	71	20,524	보일러·기계류/증기발생보일러와 과열수보일러
11 H8906900000	17,396	0	17,396	선박/그 밖의 선박
12 H8486903030	17,105	10,758	27,863	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
13 H2207109090	15,776	1	15,777	음료, 주류, 식초/에틸알코올, 그 밖의 변성주정
14 H2933499090	15,653	6,749	22,402	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헥테로고리 화합물, 기타
15 H8419899090	15,534	559	16,093	보일러·기계류/온도 변화를 사용하는 기계·설비·실험실장치
16 H7305900000	14,647	0	14,647	철강제품/철강으로 만든 그 밖의 관

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
17 H8541299000	14,549	102,069	116,618	전기기기·TV·VTR/반도체·광광성 반도체 디바이스
18 H7502200000	12,760	0	12,760	니켈과 그 제품/니켈의 과
19 H2710194090	10,943	0	10,943	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타
20 H1806909090	10,302	105	10,407	코코아·초콜렛/초콜릿과 코코아를 함유한 그 밖의 조제 식료품
21 H3808919000	10,088	0	10,088	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
22 H5911900000	9,180	169	9,349	침투·도포한 직물/방직용 섬유제품, 방직용 섬유로 만든 물품
23 H2106901020	9,086	25	9,111	기타의 조제식품류/기타 조제 식료품
24 H1517909000	8,881	94	8,975	동식물성 유지/기름의 분획물로 만든 식용 혼합물이나 조제품
25 H8112925000	8,751	1,988	10,739	기타의 비금속/베릴륨·크로뮴·게르마늄·바나듐·갈륨 외
26 H3815199000	8,522	2	8,524	각종 화학공업생산물/반응시작제·반응촉진제·촉매 조제품
27 H9403890000	7,951	0	7,951	가구류·조명기구/그 밖의 가구와 그 부분품
28 H6211499000	7,948	0	7,948	의류(편물제 이외)/트랙슈트·스키슈트·수영복 외 의류
29 H3304999000	7,771	1,710	9,481	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초 화장용 제품류
30 H2603000000	7,696	0	7,696	광, 슬랙, 회/구리광과 그 정광
전체	1,135,228	1,880,004	3,015,232	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-9〉 국내기업의 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈표 4-11〉 국내 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고	
1	H8703231010	287,314	0	287,314	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
2	H9027801000	201,157	31,778	232,935	기타/광학·의료·측정·검사 정밀기기
3	H8703239010	163,587	0	163,587	일반차량/승용자동차와 그 밖의 차량
4	H3808929000	158,841	0	158,841	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
5	H8486903040	124,655	0	124,655	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
6	H2707500000	113,757	0	113,757	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타 방향족 혼합물
7	H3808919000	112,967	1,685	114,652	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
8	H2710121000	104,010	0	104,010	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/자동차 휘발유
9	H2106909099	52,476	2,105	54,581	기타의 조제식품류/기타 조제 식료품
10	H7202920000	39,182	0	39,182	철강/합금철/페로바나듐
11	H7308909000	33,739	67	33,806	철강제품/철강으로 만든 구조물과 구조물의 부분품
12	H8402901000	32,271	155	32,426	보일러·기계류/증기발생보일러와 과열수보일러
13	H8486903030	25,036	10,773	35,809	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
14	H3304101000	24,358	122	24,480	향료·화장품/미용·메이크업용 제품류, 기초화장용 제품류
15	H7606120000	24,331	0	24,331	알루미늄과 그 제품/알루미늄의 판·시트·스트립
16	H2933399010	23,103	0	23,103	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헤테로고리 화합물

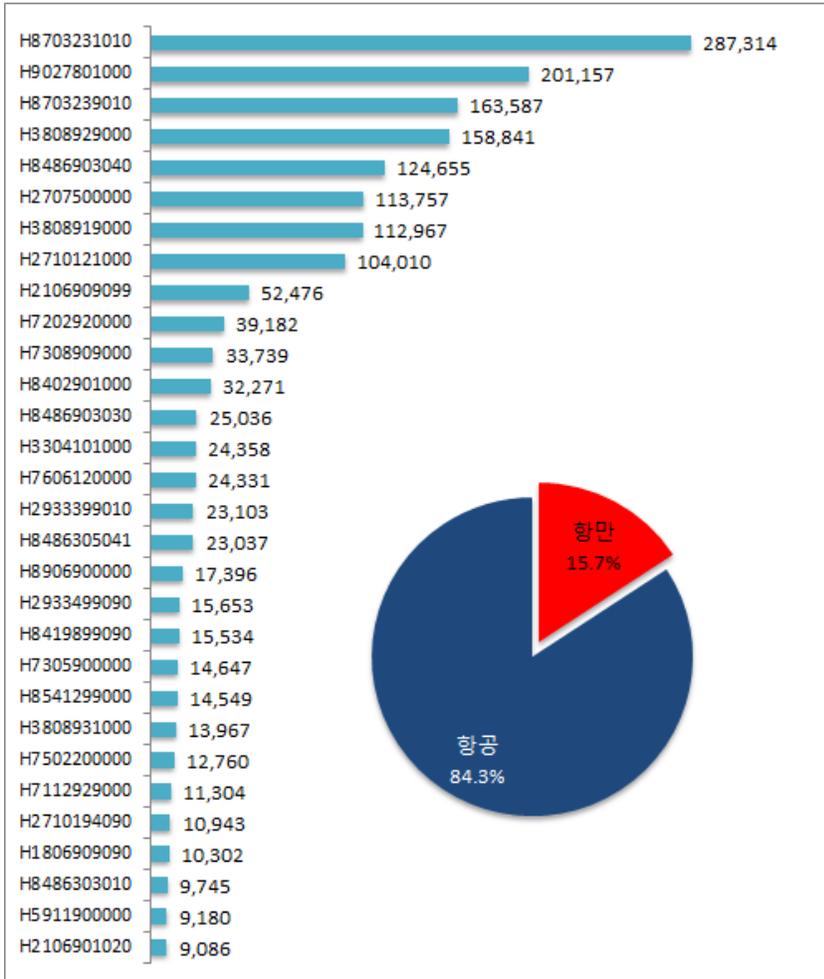
제 4 장 우리나라 수출입화물 위·수탁 가공산업 경쟁력 분석

HS-Code	항만운송	항공운송	총금액	비고
17 H8486305041	23,037	0	23,037	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
18 H8906900000	17,396	0	17,396	선박/그 밖의 선박
19 H2933499090	15,653	6,749	22,402	유기화합물/질소 원자만을 함유한 헥테로고리 화합물, 기타
20 H8419899090	15,534	559	16,093	보일러·기계류/온도 변화를 사용하는 기계·설비·실험실장치
21 H7305900000	14,647	0	14,647	철강제품/철강으로 만든 그 밖의 관
22 H8541299000	14,549	102,069	116,618	전기기기·TV·VTR/반도체·광광성 반도체 디바이스
23 H3808931000	13,967	0	13,967	각종 화학공업생산물/살충제·살균제·제초제·소독제 등
24 H7502200000	12,760	0	12,760	니켈과 그 제품/니켈의 괴
25 H7112929000	11,304	0	11,304	귀석, 반귀석, 귀금속/귀금속이나 귀금속을 입힌 금속 등
26 H2710194090	10,943	0	10,943	광물성 연료·에너지/석유와 역청유/기타
27 H1806909090	10,302	105	10,407	코코아·초콜렛/초콜릿과 코코아를 함유한 그 밖의 조제 식료품
28 H8486303010	9,745	0	9,745	기계류/반도체 보울·웨이퍼·디바이스·관련 기계 및 부속품
29 H5911900000	9,180	169	9,349	침투·도포한 직물/방직용 섬유제품, 방직용 섬유로 만든 물품
30 H2106901020	9,086	25	9,111	기타의 조제식품류/기타 조제 식료품
전체	2,063,284	11,043,346	13,106,630	

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-10〉 국내 수출화물 수탁가공 주요 품목 및 실적 현황(2017)

단위: 천 달러



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

제2절 위탁가공무역 현황조사

1. 해외 위탁가공무역의 수입화물 현황

2017년 기준, 해외 위탁가공 후 국내로 수입되는 화물의 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 '전기기기 및 그 부품'이며, 해외 위탁가공 수입 전체 금액의 59.0%를 차지한다. 그다음으로는 '방직용 섬유 및 그 제품' 19.7%, '기계류 및 그 부품' 9.9%, '철강 및 그 제품' 4.2%, '기타' 3.6% 순서이며, 그 외의 품목들은 1% 이하의 비중을 차지하고 있다.

반면, 중량 기준으로는 '철강 및 그 제품' 비중이 가장 많은 56.3%를 차지하고 있으며, '전기기기 및 그 부품' 18.1%, '방직용섬유 및 그 제품' 13.5%, '플라스틱, 고무 및 제품' 3.5%, '기타', '기계류 및 그 부품' 2.6% 순서이다.

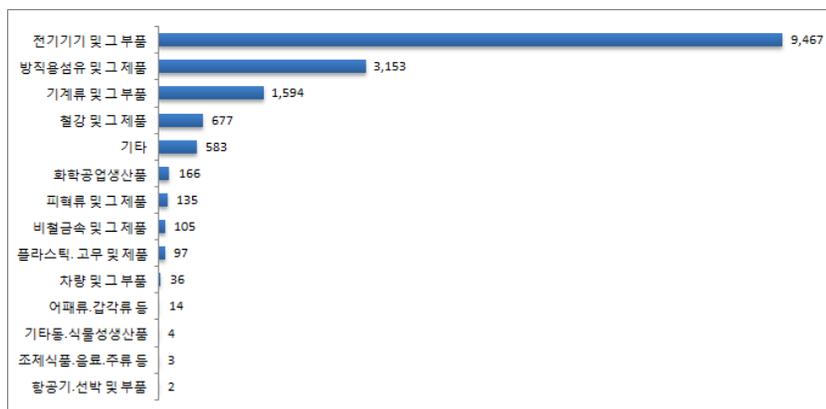
〈표 4-12〉 2017년 세부품목별 해외 위탁가공 수입화물 중량 및 금액(항만&공항)

순위	품목명	수입 중량		수입 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	858,826	100.0	16,036,229	100.0
1	전기기기 및 그 부품	155,538	18.1	9,466,657	59.0
2	방직용섬유 및 그 제품	115,648	13.5	3,153,020	19.7
3	기계류 및 그 부품	21,961	2.6	1,594,027	9.9
4	철강 및 그 제품	483,799	56.3	676,919	4.2
5	기타	22,133	2.6	582,926	3.6
6	화학공업생산물	504	0.1	166,100	1.0
7	피혁류 및 그 제품	5,757	0.7	134,915	0.8
8	비철금속 및 그 제품	12,015	1.4	105,441	0.7

순위	품목명	수입 중량		수입 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
9	플라스틱, 고무 및 제품	30,076	3.5	96,906	0.6
10	차량 및 그 부품	4,008	0.5	36,222	0.2
11	어패류, 갑각류 등	2,181	0.3	14,007	0.1
12	기타동, 식물성생산물	3,654	0.4	3,792	0.0
13	조제식품, 음료, 주류 등	1,473	0.2	2,666	0.0
14	항공기, 선박 및 부품	42	0.0	2,462	0.0
15	비료	0	0.0	114	0.0
16	목재, 목탄, 코르크 등	36	0.0	55	0.0
17	기타광석 및 생산물	0	0.0	2	0.0
18	석유정제품	0	0.0	0	0.0

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

〈그림 4-11〉 2017년 품목별 해외 위탁가공 수입화물 비중(금액, 단위: 백만 달러)



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

해외 위탁가공 대상 국가는 중국이 70.4%로 가장 큰 비중을 차지했으며, 베트남 16.8%, 대만 2.5%, 인도네시아 2.3%, 필리핀 2.2%, 미얀마 1.7% 순서이다. 지역별로는 아시아가 97.9% 비중을 차지하여 대부분의 위탁가공이 아시아에서 이루어졌음을 확인할 수 있다.

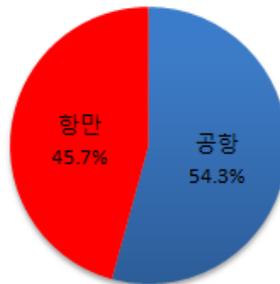
〈표 4-13〉 2017년 수단별 해외 위탁가공 수입화물 중량 및 금액

순위	품목명	수입 중량		수입 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	858,826	100.0	16,036,229	100.0
1	항공(공항)	17,779	2.1	8,713,817	54.3
2	해운(항만)	841,047	97.9	7,322,411	45.7

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

수단별 해외 위탁가공 수입금액은 항공(공항)이 54.3%로 해운(항만) 45.7%에 비해 많은 비중을 차지하고 있으나, 중량은 해운(항만)이 97.9%로 압도적이다. 이는 수단별 특성으로 인한 차이로 발생하고 있다.

〈그림 4-12〉 2017년 수단별 해외 위탁가공 수입화물 비중(금액 기준)



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

해외에서 위탁가공 후, 항만을 통해서 국내로 수입되는 화물의 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 '전기기기 및 그 부품'이며, 금액기준 40.3%를 차지한다. 그다음으로는 '방직용섬유 및 그 제품' 36.0%, '철강 및 그 제품' 9.2%, '기타' 6.8%, '기계류 및 그 부품' 2.3% 순서이다.

〈표 4-14〉 2017년 세부품목별 해외 위탁가공 수입화물 증량 및 금액(항만)

순위	품목명	수입 증량		수입 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	841,047	100.0	7,322,411	100.0
1	전기기기 및 그 부품	152,445	18.1	2,951,413	40.3
2	방직용섬유 및 그 제품	102,585	12.2	2,639,577	36.0
3	철강 및 그 제품	483,775	57.5	674,728	9.2
4	기타	21,590	2.6	497,883	6.8
5	기계류 및 그 부품	21,306	2.5	168,375	2.3
6	피혁류 및 그 제품	5,630	0.7	125,975	1.7
7	비철금속 및 그 제품	11,950	1.4	98,308	1.3
8	플라스틱. 고무 및 제품	29,991	3.6	93,023	1.3
9	차량 및 그 부품	3,992	0.5	35,363	0.5
10	화학공업생산물	414	0.0	15,367	0.2
11	어패류. 갑각류 등	2,176	0.3	13,952	0.2
12	기타등. 식물성생산물	3,654	0.4	3,792	0.1
13	조제식품. 음료. 주류 등	1,473	0.2	2,666	0.0
14	항공기. 선박 및 부품	30	0.0	1,822	0.0
15	비료	0	0.0	114	0.0
16	목재. 목탄. 코르크 등	36	0.0	55	0.0

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

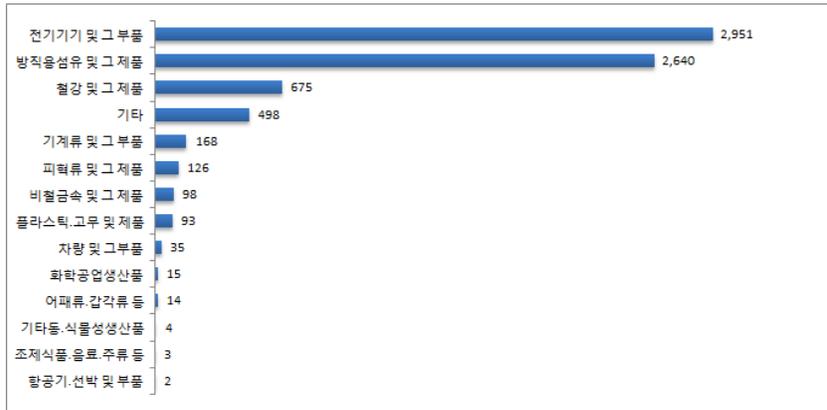
2. 해외 위탁가공무역의 수출화물 현황

2017년 기준, 위탁가공을 위해 해외로 수출되는 화물의 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 ‘전기기기 및 그 부품’이며, 해외 위탁가공 수출 전체 금액의 72.1%를 차지한다. 그다음으로는 ‘기계류 및 그 부품’ 11.3%, ‘방직용섬유 및 그 제품’ 9.3%, ‘기타’ 1.8%, ‘철강 및 그 제품’ 1.3%를 차지하고 있다.

반면, 증량 기준으로는 ‘철강 및 그 제품’ 비중이 가장 많은 35.4%

를 차지하고 있으며, '방직용섬유 및 그 제품' 26.4%, '플라스틱, 고무 및 제품' 13.6%, '전기기기 및 그 부품' 8.8%, '기계류 및 그 부품' 4.0%, '비철금속 및 그 제품' 3.5% 순서이다.

<그림 4-13> 2017년 품목별 해외 위탁가공 수입화물 비중(금액, 항만)



자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 재정리

<표 4-15> 2017년 세부품목별 해외 위탁가공용 수출화물 중량 및 금액(항만&공항)

순위	품목명	수출 중량		수출 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	1,220,083	100.0	36,482,821	100.0
1	전기기기 및 그 부품	107,507	8.8	26,309,803	72.1
2	기계류 및 그 부품	48,279	4.0	4,104,723	11.3
3	방직용섬유 및 그 제품	322,259	26.4	3,391,437	9.3
4	기타	49,576	4.1	662,029	1.8
5	플라스틱,고무 및 제품	166,532	13.6	640,199	1.8
6	철강 및 그 제품	431,478	35.4	480,389	1.3
7	비철금속 및 그 제품	42,723	3.5	292,522	0.8
8	화학공업생산품	19,554	1.6	272,820	0.7

순위	품목명	수출 중량		수출 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
9	피혁류 및 그 제품	11,032	0.9	244,174	0.7
10	차량 및 그 부품	4,963	0.4	54,095	0.1
11	기타동.식물성생산물	12,145	1.0	18,442	0.1
12	어패류.갑각류 등	1,676	0.1	4,931	0.0
13	항공기.선박 및 부품	17	0.0	4,672	0.0
14	석유정제품	430	0.0	1,096	0.0
15	조제식품.음료.주류 등	57	0.0	461	0.0
16	목재.목탄.코르크 등	740	0.1	431	0.0
17	고철	902	0.1	386	0.0
18	기타광석 및 생산물	168	0.0	131	0.0
19	동.식물성 유지류	37	0.0	73	0.0
20	모래	7	0.0	6	0.0
21	양곡	0	0.0	1	0.0
22	당류	0	0.0	0	0.0
23	시멘트	0	0.0	0	0.0
24	제분공업생산물	0	0.0	0	0.0

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재정리

해외 위탁가공을 위해 수출되는 화물은 중국 비중이 71.4%로 가장 컸으며, 베트남 10.3%, 필리핀 9.8%, 대만과 인도네시아가 각각 2.1%이다. 지역으로 구분할 경우, 아시아, 유럽, 중남미, 북미, 대양주, 중동, 아프리카 순서이다.

수단별 해외 위탁가공용 수출금액은 항공(공항)이 69.8%로 해운(항만) 30.2%에 비해 높은 비중을 차지하나, 중량은 해운(항만)이 97.4%로 압도적이다. 이는 수입과 마찬가지로 수단별 특성으로 인해 발생하는 차이라 할 수 있다.

〈표 4-16〉 2017년 해외위탁가공용 수출화물 국가별 중량 및 금액(항만&공항)

순위	품목명	수출 중량		수출 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	1,220,083	100.0	36,482,821	100.0
1	중국	747,688	61.3	26,050,104	71.4
2	베트남	290,377	23.8	3,766,942	10.3
3	필리핀	17,631	1.4	3,592,285	9.8
4	대만	6,405	0.5	777,760	2.1
5	인도네시아	69,529	5.7	755,371	2.1
6	폴란드	14,983	1.2	238,064	0.7
7	홍콩	2,456	0.2	206,237	0.6
8	캄보디아	16,658	1.4	145,560	0.4
9	미얀마	11,015	0.9	144,842	0.4
10	터키	188	0.0	141,593	0.4
11	미국	689	0.1	126,138	0.3
12	일본	781	0.1	73,609	0.2
13	싱가포르	21	0.0	58,519	0.2
14	인도	3,960	0.3	56,713	0.2
15	독일	268	0.0	49,835	0.1
16	과테말라	5,502	0.5	41,584	0.1
17	니카라과	4,800	0.4	40,667	0.1
18	아이티	6,377	0.5	40,120	0.1
19	영국	828	0.1	24,676	0.1
20	호주	5,950	0.5	24,643	0.1
21	멕시코	65	0.0	23,230	0.1
22	태국	2,852	0.2	23,087	0.1
23	말레이시아	133	0.0	17,151	0.0
24	사우디아라비아	3,546	0.3	14,950	0.0
25	방글라데시	1,302	0.1	14,734	0.0
26	체코공화국	500	0.0	6,240	0.0
27	핀란드	786	0.1	6,118	0.0
28	이탈리아	52	0.0	5,381	0.0
29	네덜란드	14	0.0	4,424	0.0
30	이란	1,852	0.2	1,767	0.0
	그 외	2,876	0.2	10,479	0.0

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.kspi.or.kr), KMI 재정리

위탁가공을 위해 항만을 통해서 해외로 수출되는 화물의 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 '기계류 및 그 부품'이며, 금액기준 30.2%를 차지한다. 그다음으로는 '방직용섬유 및 그 제품' 28.2%, '전기기기 및 그 부품' 21.7% 순서이다.

〈표 4-17〉 2017년 세부품목별 국내수탁가공 후 수출화물 중량 및 금액(항만)

순위	품목명	수출 중량		수출 금액	
		천 톤	비중(%)	천 달러	비중(%)
-	합계	1,188,032	100.0	11,013,395	100.0
1	기계류 및 그 부품	45,331	3.8	3,329,290	30.2
2	방직용섬유 및 그 제품	302,393	25.5	3,110,457	28.2
3	전기기기 및 그 부품	102,493	8.6	2,387,821	21.7
4	플라스틱.고무 및 제품	164,458	13.8	552,444	5.0
5	기 타	48,472	4.1	501,033	4.5
6	철강 및 그 제품	431,274	36.3	472,644	4.3
7	비철금속 및 그 제품	42,569	3.6	279,432	2.5
8	피혁류 및 그 제품	10,614	0.9	227,159	2.1
9	화학공업 생산품	19,356	1.6	71,819	0.7
10	차량 및 그 부품	4,906	0.4	51,505	0.5
11	기타동.식물성 생산품	12,142	1.0	18,347	0.2
12	어패류.갑각류 등	1,676	0.1	4,931	0.0
13	항공기.선박 및 부품	13	0.0	3,987	0.0
14	석유 정제품	430	0.0	1,095	0.0
15	조제식품.음료.주류 등	56	0.0	458	0.0
16	고 철	902	0.1	386	0.0
17	목재.목탄.코르크 등	735	0.1	376	0.0
18	기타광석 및 생산품	168	0.0	130	0.0
19	동.식물성 유지류	37	0.0	73	0.0
20	모래	7	0.0	6	0.0
21	양곡	0	0.0	1	0.0
22	당류	0	0.0	0	0.0
23	시멘트	0	0.0	0	0.0
24	제분공업 생산품	0	0.0	0	0.0

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 재처리

3. 해외진출 기업 국내 복귀 현황 및 특징

금융위기 이후 미국, 일본 등 주요 선진국들은 그동안 생산거점 역할을 해온 중국 등 해외 현지의 인건비 상승으로 해외생산 이점이 약화되자 해외 생산시설의 국내 복귀(U턴)를 추진해오고 있다. 해외진출 기업의 국내 U턴은 자국의 제조업을 부활시켜 양질의 국내 일자리를 창출 할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

이에 따라 미국 오바마 정부는 2010년 '리메이킹 아메리카'라는 슬로건 아래 법인세 인하(38%→28%)와 국내 복귀기업의 공장이전비용 20% 보조, 설비투자 조세감면을 1년에서 2년으로 연장하였다. 한편 트럼프 정부도 국내외 기업들의 미국 내 복귀와 신규투자를 유도하였는데 법인세는 15%로 인하폭을 확대하였고 멕시코산 제품에 대한 국경세 부과(최대 35%)로 도요타, 삼성전자 등의 미국 내 투자를 유치하고 있다.

일본 또한 2011년 3월 11일 일본 대지진으로 피해를 본 동일본지역을 '부흥특구'로 지정하고 법인세 실효율 인하, 국가전략특구 지정에 따른 규제특례, 세계 금융지원 등 다양한 유턴기업지원정책을 추진한 결과 국내 설비투자가 증가 추세를 보이고 있다¹³⁾.

한국도 2013년 8월 「해외진출기업의 국내 복귀 지원에 관한 법률」을 제정하여 U턴기업에 대한 조세감면, 자금입자·인력 등 다양한 분야에 걸쳐 지원을 실시하고 있다. 하지만 지자체와 MOU 체결을 통해 국내복귀가 예정되었던 85개 기업 중 30개(35.3%)의 기업에서만 국내복귀를 위한 실제 투자가 진행되고 있는 실정이다.(산업통상부 '16년말 기준)

13) 한국경제연구원(2017), p. 21

한국 제조업 부문의 해외생산 의존도는 '11년 15.0%에서 19.2% ('15년)까지 높아졌다. 특히 가전, 휴대폰, 디스플레이, 자동차 등 주력산업 생산기지의 해외 이전이 국내 제조업 공동화 현상을 심화시키는 요인으로 지적되고 있다.¹⁴⁾ 최근 해외생산 의존도가 둔화되고 있어 우리나라 해외진출 기업들의 국내복귀를 유도하고 지원해야 할 적절한 시점이 도래한 것으로 분석된다.

국외로 진출한 국내 기업의 자국 회귀 현상을 해외진출 기업 U턴이라고 하는데 다시 광의적, 협의적 정의로 구분할 수 있다. 좁은 의미의 정의에서 해외진출 기업 U턴은 현지법인의 공장시설을 국내로 모두 이전하는 경우와 부분적으로 이전하는 경우만을 포함시킨다. 하지만 현지법인의 공장시설 감축 없이 한국 내 생산시설을 신증설 하거나 또는 시설 신증설 없이 현지 생산을 줄이거나 한국 생산을 늘리는 경우 등도 넓은 의미에서는 모두 해외진출 기업 U턴에 속한다.¹⁵⁾

해외로 진출한 기업들이 국내로 U턴을 결정하는 요인들은 다음 세 가지가 있다.(<표 4-18> 참고) 첫째로는, 해외로 진출한 기업들을 다시 국내로 밀어내는 진출한 현지에서 발생하는 요인들이 있다. 현지에서 진출했을 당시보다 인건비가 상승하거나 진출국에서 기술보호 내지 유출의 문제가 심각하게 대두 될 경우 기업들은 지식재산권 보호가 상대적으로 우세한 국내로 복귀하게 된다.

둘째 요인은 해외진출기업들을 국내로 끌어당기는 요인들로 내수 시장에 대한 대응력을 제고, 생산 제품의 고부가가치, 부품 및 소재 조달 강화 등이 있다.

14) 문병기·김건우(2016), p.7

15) 한국노동연구원(2014), p. 40

마지막 철수장벽 요인 역시 해외진출 기업의 국내복귀에 중요한 영향을 줄 수 있는 요인으로 해외에서 국내로 밀어내는(Push) 요인들이 발생하더라도 현지 철수가 실제로 실행되기 위해서는 철수 장벽의 극복이 필요하다.

〈표 4-18〉 해외진출 기업 U턴 결정 요인

구분	세부내용
1. 진출한 해외로부터 국내로 밀어내는(Push) 요인	가. 국내에서 인건비 등 근로조건 악화에 따라 인건비 부담이 상대적으로 적은 해외진출을 선택하였으나 인건비 수준이 국내와 유사한 경우 나. 기술탈취 우려 상승으로 국내에 U턴하는 경우 다. 해외 진출한 현지에서 매출 성과가 저조하거나 자본잠식이 발생하는 경우
2. 해외진출 기업을 국내로 끌어들이는(Pull) 요인	가. 내수시장에 대한 신속한 대응을 위해 국내로 U턴하는 경우 나. 제품의 고부가가치화를 추구하는 경우에도 국내 U턴 발생 가능 다. 국산 부품, 소재 조달 및 제후 강화를 위해 국내 U턴하는 경우
3. 철수장벽(Barriers to Exit)	가. 철수 인센티브가 기업의 현재 및 미래 기대이익보다 클 때, 철수 인센티브가 철수장벽 요인보다 클 때에 철수가 발생함

자료: 한국노동연구원, 『해외진출 중소기업 U턴 촉진사업 고용영향평가 연구』, 2014, p. 46

우리나라 정부는 '13년 8월 「해외진출기업의 국내복귀 지원에 관한 법률」을 제정하여 제조업 기업들의 국내 복귀를 돕고 양질의 일자리 창출하기 위해 조세, 투자, 고용, 인력 등 다양한 부문에 지원을 실시하고 있다.(<표 4-19>참고)

U턴기업지원 대상은 해외에서 2년 이상 제조사업장을 운영하고 해외 및 국내사업장을 실질적으로 지배(30% 이상 지분보유 등)하며, 해외 사업장을 청산·양도·생산량 축소·국내 복귀 시 해외사업장과 동일업종 운영 등의 조건을 갖춘 기업들이다.¹⁶⁾

16) 「조세특례제한법」 임대산업용지공급시행지침

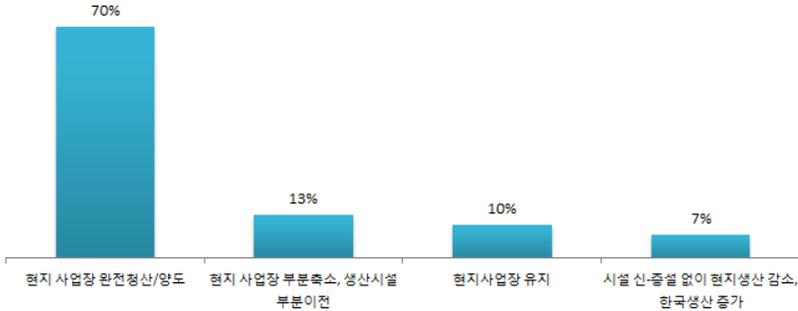
〈표 4-19〉 한국 U턴기업에 대한 각종 지원제도 현황(요약)

구분		지원내용 요약	
조세감면	법인세·소득세	U턴 유형에 따라 최대 7년간 50~100% 감면	
		• 해외사업장 청산/양도 후 국내 이전(국내사업장 보유 무관) -5년간 100%, 2년간 50%	• 해외사업장 유지 또는 축소 후 국내사업장 신설 -3년간 100%, 2년간 50%
	관세	사업장 이전을 위한 신규·중고 설비 도입시 관세 감면	
		• 해외사업장 청산/양도 후 국내 이전(국내사업장 보유 무관) -관세 100% 감면	• 해외사업장 유지 또는 축소 후 국내사업장 신설 -관세 50% 감면
투자 보조금	입지 및 설비투자 보조금 지원(기업 당 최대 60억 원 한도)		
	입지	분양가·지가·임대료의 9~40% 보조 → 한도 5억 원	
	설비	투자금액의 8~24% 지원 → 입지, 설비 보조금 합산 최대 60억 원	
고용 보조금	국내사업장 신설기업에 대해 1년의 기간 내에 1인 당 1,080만 원의 고용보조금 지원(기업 당 최대 100명 한도)		
인력지원	현지인력 채용	현지 생산관리 외국인력의 국내 재고용 희망 시 “특정활동사증(E-7)” 허용(내국인 고용인원의 10% 이내, 최대 30인 한도)	
	외국인력	5억 원 이상 신규 투자한 제조기업에 내국인 고용인원만큼 외국인근로자(E-9) 추가 고용(40인 한도) 허용	
입지	국가·일반 산업단지 입주 희망시 입주 우선권 부여		
구조조정·컨설팅 지원	청산절차 자문비용의 50~70% 지원(5만 위안 한도)		

자료: KOTRA, 『국내복귀기업 지원 종합가이드』(2016) 내용을 기반으로 저자정리

국내로 복귀한 기업들(30개, '12년 이후)의 유형을 살펴보면 해외 진출 기업의 대부분이(70%) 현지 사업장을 완전히 청산·양도하고 국내로 복귀하는 것으로 나타났다. 현지 사업장 축소, 시설 신·증설 없는 현지생산 감소와 같은 국내 복귀 유형은 각각 13.3%, 6.7%에 불과하였다.

〈그림 4-14〉 한국 U턴기업의 국내 복귀 유형



자료: 산업통상자원부 내부자료(2017. 01)를 기반으로 저자작성

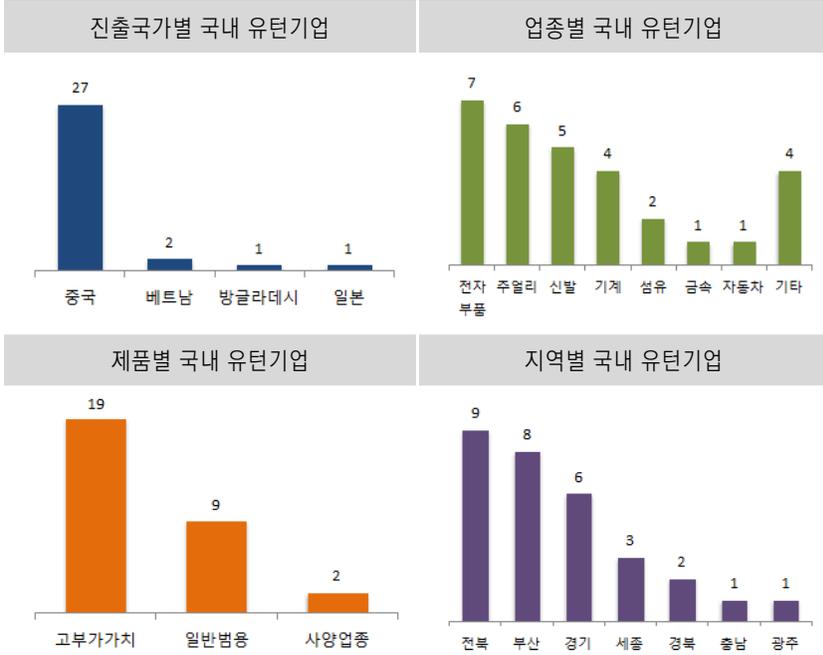
2012년 이후 우리나라 지방자치단체와 국내 복귀를 위한 MOU를 체결한 중소기업은 85개지만 실제로는 43개의 기업만이 U턴기업 지원대상으로 선정되었다. 주로 신발, 보석가공업체 등 중소기업들로 대기업의 U턴 사례는 아직까지 전무하다.¹⁷⁾ 이 가운데 실제투자가 진행되어 복귀한 기업은 30개사로 이 중 27.4%(27개)가 중국으로부터 U턴했다. 또한 기업별 세부 취급품종은 70%(21개)가 일반범용제품 및 사양업종 품목으로 고부가 가치 업종은 30%(9개)에 불과하였다.¹⁸⁾

한편 해외에 진출하였던 국내 기업들이 가장 많이 복귀하는 지역은 전북(9개), 부산(8개), 경기(6개) 순서로 토지 임대료 등이 상대적으로 낮은 지역 또는 항만 배후지역에 입지하는 것으로 나타났다.

17) 산업통상자원부 내부자료(2017. 01)

18) 한국경제연구원(2017), p. 10~18, KMI 정리

〈그림 4-15〉 한국 U턴기업의 분야별 국내 복귀 현황



U턴기업들의 국내복귀 동기는 해외 Push 요인이 62.0%로 국내 Pull 요인(30.4)보다 2배가량 높았다.

〈표 4-20〉 한국 U턴기업의 국내 복귀 동기(*우선순위로 3개 복수응답)

해외진출국 Push 요인(57건, 62%)								
인건비 상승	낮은 노동 생산성	외자기업 특혜 축소	환경 등 각종규제 강화	기술보호 및 유출 방지	원부자재 조달비용 증가	유통망 확보곤란	비효율적 자원활용 재무애로	가격경쟁 심화
21 (22.8%)	5 (5.4%)	11 (12.0%)	4 (4.3%)	3 (3.3%)	3 (3.3%)	1 (1.1%)	5 (5.4%)	4 (4.3%)

국내 Pull 요인(28건, 30.4%)						기타(7건, 7.6%)		합계
내수시장 신속대응	고부가 가치제품 추구	Made In Korea 활용	국산부품 소재조달, 제휴강화	운송비· 내수시장 공략	우수 노동력 확보	환율 변동	기타	
6 (6.5%)	4 (4.3%)	11 (12.0%)	2 (2.2%)	1 (1.1%)	4 (4.3%)	1 (1.1%)	6 (6.5%)	92 (100.0 %)

기업들의 주력제품별 국내 복귀 동기를 살펴보면 고부가가치 제품은 국내 Pull 요인이(37.9%) 해외요인(20.26)보다 높은 반면, 일반범용제품을 취급하거나 사양업종인 기업들은 해외진출국 Push 요인이 국내 Pull 요인보다 현격하게 높은 것으로 파악된다. 따라서 진출한 현지의 기업운영 여건 악화를 일반범용제품 취급 및 사양업종 기업들의 국내 주요 복귀요인으로 꼽을 수 있다.

〈표 4-21〉 한국 U턴기업의 주력제품 유형별 국내 복귀 동기

구분	해외진출국 Push 요인(20.6%)	국내 Pull 요인(37.9%)
고부가가치제품 (9개사)	<ul style="list-style-type: none"> • 해외 현지의 낮은 노동생산성 (10.3%) • 자원의 비효율적 활용 등에 따른 재무적 곤란(6.9%) • 해외 진출국의 기술보호·유출 방지 (3.4%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Made In Korea 브랜드 사용 (13.8%) • 제품의 고부가가치화 추구 (10.3%) • 우수한 노동력 확보(6.9%) • 내수시장에의 신속한 대응(6.9%)
일반범용제품+ 사양업종(21개사)	<ul style="list-style-type: none"> • 해외진출국 Push 요인(49.3%) • 현지 인건비 상승(25.4%) • 외자기업 특혜 축소(14.3%) • 환경 등 각종 규제 강화(4.8%) • 가격경쟁 심화(4.8%) 	<ul style="list-style-type: none"> • 국내 Pull 요인(4.8%) • 국산부품·소재 조달/제휴 강화 (3.2%) • 운송비 및 내수시장 공략(1.6%)

'12년 이후 국내로 복귀한 30개 기업들의 총투자금액은 1,597억원, 고용인원은 1,783명으로 조사되었다. 1개 기업당 고용효과가 가

장 높은 지역은 부산, 경북, 광주 순서로 나타나고 있다. 경기지역에 U턴한 기업들의 경우 U턴기업 개수(6개) 대비 155명의 직원들을 고용하여 1개 기업당 평균 고용인원이 가장 낮은 25.8명을 기록하였다.

〈표 4-22〉 한국 U턴기업의 국내 투자금액 및 고용효과(2017.2 기준)

시·도	U턴 기업수 (개)	국내투자/고용효과			
		투자금액(백만원)		고용인원(명)	
		합계	1개기업당 평균	합계	1개기업당 평균
전북	9	24,613	2,734.8	490	54.4
부산	8	39,842	4,980.3	770	96.3
경기	6	16,600	2,766.7	155	25.8
세종	3	25,800	8,600.0	145	48.3
충남	1	7,984.8	7,984.8	43	43.0
광주	1	23,000	23,000.0	50	50.0
경북	2	21,900	10,950.0	130	65.0
합계	30	159,739.8	5,324.7	1,783	59.4

제3절 수출입 위탁가공 국내 환원 가능성

1. 수출화물 위탁가공 국내 환원 잠재력 분석

국내 수출화물 중 해외 위탁가공을 목적으로 연간 수출되는 금액은 2017년 기준 약 364억 8,282만 달러에 이른다. 이를 다시 운송수단별로 구분하면 항공을 통해 운송되는 물량이 전체의 69.8%인 254억 7,024만 달러, 항만을 통해 운송되는 물량이 110억 1,195만 달러로 30.2%에 이른다¹⁹⁾.

19) 자료: 관세청, KMI 분석

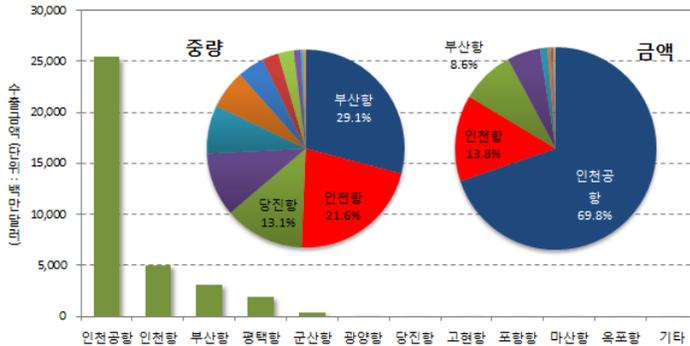
〈표 4-23〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 실적 현황(2017)

단위: kg, 달러, %

구분	무역액		비중	
	중량	금액	중량	금액
1 인천공항	31,574,466	25,453,783,724	69.8	69.8
2 인천항	263,560,281	5,030,729,231	13.8	13.8
3 부산항	354,677,634	3,133,407,202	8.6	8.6
4 평택항	95,601,085	1,945,218,241	5.3	5.3
5 군산항	5,410,660	429,279,712	1.2	1.2
6 광양항	126,727,818	176,149,996	0.5	0.5
7 당진항	160,204,580	81,335,898	0.2	0.2
8 고현항	53,496,070	79,288,927	0.2	0.2
9 포항항	77,763,726	70,446,249	0.2	0.2
10 마산항	32,655,439	34,952,354	0.1	0.1
11 옥포항	13,922,105	24,640,934	0.1	0.1
12 김해공항	353,819	10,139,195	0.0	0.0
13 김포공항	145,524	6,318,556	0.0	0.0
14 대산항	3,811,446	4,678,580	0.0	0.0
15 울산항	164,153	1,828,046	0.0	0.0
16 국제우편출장소	11,618	624,405	0.0	0.0
계	1,220,080,425	36,482,821,250	100.0	100.0

자료: 관세무역정보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-16〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 실적 및 비중 (2017)



〈표 4-24〉 국내 수출화물 위탁가공(해외) 운송수단별 실적 현황(2017)

단위: kg, 달러, %

구분	무역액		비중		
	중량	금액	중량	금액	
1	항공	32,073,809	25,470,241,475	2.6	69.8
2	항만	1,187,994,998	11,011,955,370	97.4	30.2
3	기타	11,618	624,405	0.0	0.0
계		1,220,080,425	36,482,821,250	100.0	100.0

자료: 관세무역정보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

이러한 해외 위탁가공품 중 항만을 통해 운송되는 물량규모를 대상으로 국내 수탁가공의 품목별 경쟁력에 기준하여 국내 환원 가능성을 분석해 보면 다음과 같다.

해외 위탁가공품 각각에 대해 국내 수탁가공실적이 최소 100만 달러 이상이 있는 경우 2017년 기준으로 약 4억 7,107만 달러 규모의 해외 위탁가공품을 국내로 환원시킬 가능성이 있는 것으로 보인다. 그러나 기준을 좀 더 상향하여 보면 해당 품목에 대해 국내 수탁가공 시장 규모가 1,000만 달러 이상일 경우 경쟁력이 있다고 간주할 경우 2017년 기준으로 9,791만 달러 규모의 환원이 가능한 것으로 분석된다.

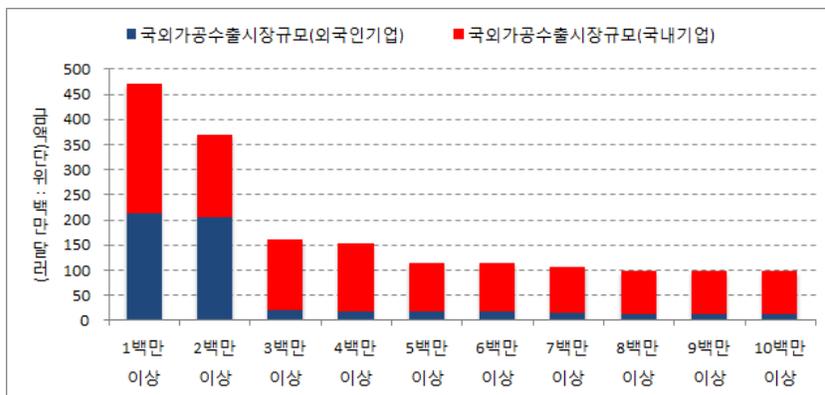
산정된 결과를 종합적으로 분석하면 결과적으로 현재 국내 수탁가공의 경쟁력을 바탕으로 해외 위탁을 목적으로 수출되는 품목에 대해서는 실질적으로 국내 환원 가능규모가 상대적으로 매우 미미한 수준에 불과한 것으로 판단할 수 있다. 특히, 국내 외국인투자기업의 경우에는 거의 국내 환원 가능성이 없는 수준으로 나타나며 국내 기업 또한 8,491만 달러에 불과한 것으로 나타났다.

〈표 4-25〉 해외가공을 위해 수출되는 물량의 국내 환원 가능 시장규모

단위: 천 달러

국내 가공시장규모	국내 환원 가능 시장규모		계
	외국인기업	국내기업	
1백만 달러 이상	214,467	256,604	471,071
2백만 달러 이상	206,714	163,839	370,553
3백만 달러 이상	19,163	143,238	162,401
4백만 달러 이상	16,976	135,262	152,238
5백만 달러 이상	16,976	98,218	115,194
6백만 달러 이상	16,976	98,206	115,182
7백만 달러 이상	14,878	92,571	107,449
8백만 달러 이상	13,014	85,070	98,084
9백만 달러 이상	13,004	85,070	98,074
10백만 달러 이상	13,004	84,909	97,913

〈그림 4-17〉 해외가공용 수출물량의 국내 환원 가능 시장규모(2017)



2. 수입화물 위탁가공 국내 환원 잠재력 분석

국내 수출화물 중 해외 위탁가공을 목적으로 연간 수출되는 금액은 2017년 기준 약 160억 3,623만 달러에 이른다. 이 중 운송수단별로 구분하면 항공을 통해 운송되는 물량이 전체의 54.3%인 87억 1,307만 달러, 항만을 통해 운송되는 물량이 73억 2,241만 달러로 45.7%에 이른다²⁰⁾.

〈표 4-26〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 실적 현황(2017)

단위: kg, 달러, %

구분	무역액		비중	
	중량	금액	중량	금액
1 인천공항	17,655,863	8,708,020,005	54.3	54.3
2 인천항	202,850,360	4,202,456,894	26.2	26.2
3 부산항	71,361,007	1,172,019,088	7.3	7.3
4 평택항	70,815,968	1,162,249,896	7.2	7.2
5 옥포항	263,335,230	338,919,960	2.1	2.1
6 고현항	194,248,894	268,720,927	1.7	1.7
7 군산항	6,884,445	102,027,695	0.6	0.6
8 포항항	13,265,404	23,095,595	0.1	0.1
9 광양항	5,125,166	22,511,749	0.1	0.1
10 마산항	12,771,070	21,290,645	0.1	0.1
11 울산항	378,079	8,234,207	0.1	0.1
12 김해공항	122,250	5,039,646	0.0	0.0
13 경인항	11,412	884,669	0.0	0.0
14 국제우편출장소	440	745,225	0.0	0.0
15 김포공항	273	12,480	0.0	0.0
계	858,825,862	16,036,228,681	100.0	100.0

자료: 관세무역정보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

20) 자료: 관세청, KMI 분석

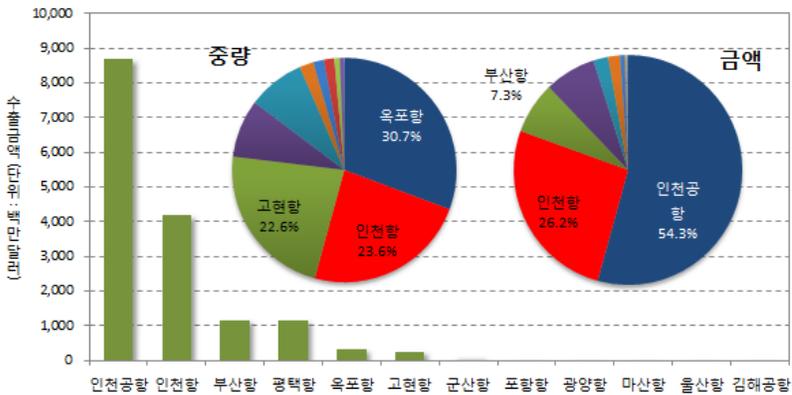
〈표 4-27〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 운송수단별 실적 현황(2017)

단위: kg, 달러, %

구분	무역액		비중		
	중량	금액	중량	금액	
1	항공	17,778,385	8,713,072,131	2.1	54.3
2	항만	841,047,036	7,322,411,325	97.9	45.7
3	기타	440	745,225	0.0	0.0
계		858,825,862	16,036,228,681	100.0	100.0

자료: 관세무역정보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈그림 4-18〉 국내 수입화물 위탁가공(해외) 실적 및 비중 (2017)



이러한 해외 위탁가공품 중 항만을 통해 운송되는 물량규모를 대상으로 국내 수탁가공의 품목별 경쟁력에 기준하여 국내 환원 가능성을 분석해 보면 다음과 같다.

해외 위탁가공품 각각에 대해 국내 수탁가공실적이 최소 100만 달러 이상이 있는 경우 2017년 기준으로 약 7억 4,220만 달러 규모의 해외 위탁가공품을 국내로 환원시킬 가능성이 있는 것으로 보인다. 그러나 기준을 좀 더 상향하여 보면 해당 품목에 대해 국내 수탁가공

시장 규모가 1,000만 달러 이상일 경우 경쟁력이 있다고 간주할 경우 2017년 기준으로 6억 2,882만 달러 규모의 환원이 가능한 것으로 분석된다.

산정된 결과를 종합적으로 분석하면 현재 국내 수탁가공의 경쟁력을 바탕으로 해외 위탁가공 후 수입되는 품목에 대해서는 실질적으로 국내 환원 가능규모가 나뉠대로 있는 것으로 보이나 그 수준은 다소 낮다고 할 수 있다. 특히, 국내 외국인투자기업의 경우에는 거의 국내 환원 가능성이 없는 수준으로 나타나지만, 국내 기업의 경우에는 6억 달러 이상의 환원규모가 있는 것으로 판단된다²¹⁾.

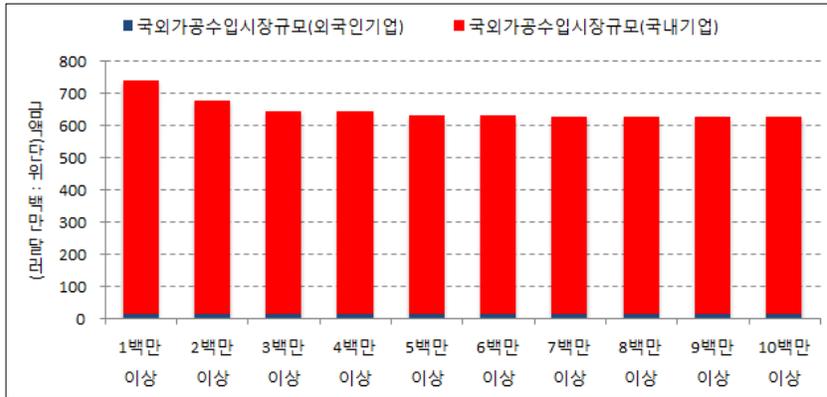
〈표 4-28〉 해외가공 후 수입되는 물량의 국내 환원 가능 시장규모

단위: 천달러

국내 가공시장규모	국내 환원 가능 시장규모		계
	외국인기업	국내기업	
1백만 달러 이상	17,527	724,674	742,201
2백만 달러 이상	17,510	663,103	680,613
3백만 달러 이상	17,510	629,973	647,483
4백만 달러 이상	17,254	629,814	647,068
5백만 달러 이상	17,254	614,023	631,277
6백만 달러 이상	17,254	613,983	631,237
7백만 달러 이상	17,254	613,805	631,059
8백만 달러 이상	17,254	612,537	629,791
9백만 달러 이상	17,254	612,537	629,791
10백만 달러 이상	17,254	611,568	628,822

21) 과거 저렴한 인건비 등의 이유로 해외로 진출했던 기업들이 현지 국가의 여건 변화 등으로 국내로 복귀하는 사례가 일부 있는 점을 감안하면 수입화물에 대한 해외위탁가공 부분의 국내 환원 가능성이 나뉠대로 있다고 판단됨

〈그림 4-19〉 해외가공 후 수입되는 물량의 국내 환원 가능
시장규모(2017)



제 5 장

환적화물 부가가치활동 시장규모 및
기대효과

본 장에서는 앞서 분석한 국내 수출입화물의 위·수탁가공 경쟁력 분석 결과를 바탕으로 부산항 환적화물에 대한 부가가치활동 시장규모를 추정해보고 그에 따른 일자리 창출 기대효과를 분석해 보았다. 시장규모 추정은 환적화물 내에 국내 가공경쟁력이 있는 품목이 어느 정도 포함되어 있는지를 산정하는 것이 가장 핵심적인 내용이다. 이는 환적화물의 상세정보와 국내 가공경쟁력이 있는 품목 간의 상호 비교 통해서만 추정할 수 있고 이러한 방법으로 환적화물에 대한 가공시장 규모를 산정하고 그 결과를 토대로 일자리 수준을 가늠해 보았다.

제1절 환적화물 가공시장 규모

부산항은 연간 1,000만TEU가량의 환적화물이 처리되는 세계 2위의 환적항만으로 서비스나 재화의 부가가치활동을 높일 수 있는 우

수한 여건이 조성되어 있다고 할 수 있다. 그러나 이러한 풍부한 환적화물 처리실적에도 불구하고 부산항을 경유하는 환적화물의 거의 대부분은 부산항에 일시 하역된 이후 재선적되어 타국으로 운송되고 있는 실정이다. 일부 환적화물에 대한 부가가치활동(재가공, 재포장, 라벨링 등)이 이루어지고 있으나 그 물량은 극히 미미한 실정이다. 이러한 환적화물에 대해 국내 수탁가공 경쟁력을 바탕으로 국내에서 수탁가공을 수행할 경우 항만부가가치 창출에 크게 기여할 것으로 보인다.

1. 분석 방법

컨테이너 환적화물에 대한 국내 수탁가공 유치 가능성을 판단하기 위해서는 환적화물로 운송되는 컨테이너의 내용품에 대한 상세한 정보자료가 필수적이다. 그러나 실질적으로 환적컨테이너는 국내 항만의 통과화물에 처리되어 상세품목에 대한 정보자료가 사실상 공식적으로 집계되고 있지 않고 있는 실정이다. 따라서 유치 가능성에 대한 잠재력을 분석하는 데 많은 한계가 발생한다.

이는 환적화물에 대한 세부품목 즉, HS-Code 수준의 정보자료를 활용할 수 있다면 국내 수탁가공에 경쟁력이 있는 품목과 연계하여 환적화물의 수탁가공 경쟁력을 좀 더 상세히 가늠해 볼 수 있다.

그러나 환적화물에 대한 세부품목에 대해 국내 통계자료에는 관련 정보수집이 부재한 상황이다. 이에 본 연구에서는 환적화물 유치 잠재력을 크게 2가지 방법으로 시장규모를 추정해 보았다.

첫째는 환적화물의 총물동량과 국내 수출입화물의 수탁가공물량을 상호비교하여 시장규모를 추정해보는 것이며²²⁾, 둘째는 제3국 간

에 이루어지는 상호 무역상세정보(HS-Code)를 바탕으로 부산항에서 유치하고 있는 이들 국가 간 환적화물에 대해 상세품목을 추정하여 환적화물 유치 시장규모를 가늠해 보는 것이다.

2. 환적화물 가공시장 규모 분석

1) 수탁가공실적에 기준한 환적화물 유치 잠재력

우리나라 컨테이너 환적물량은 2017년 기준 약 1,078만TEU로 적재화물량은 약 1억 1,240만 톤에 이른다. 연도별 물동량 증가율에 있어서도 그간 지속적인 증가세를 보이고 있는 것이 특징이라 할 수 있다. 이러한 점을 감안하면 연간 1억 톤 이상의 환적화물에 대해 수탁가공을 할 경우 막대한 규모의 부가가치 창출이 가능할 수 있다.

〈표 5-1〉 국내 컨테이너 환적화물 실적 현황

단위: TEU, 천톤, %

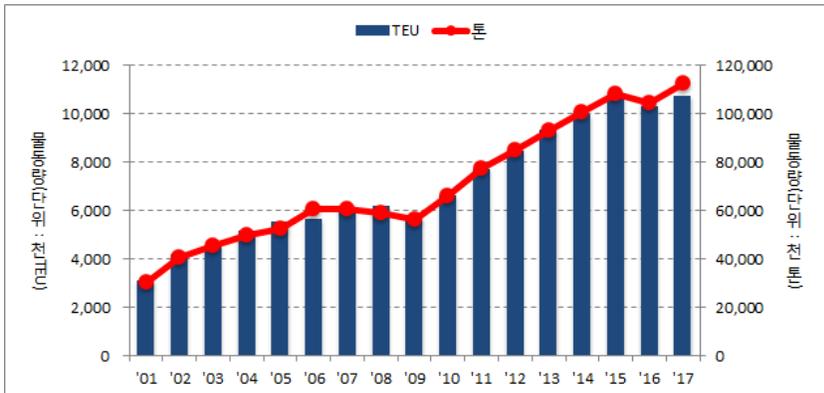
구분	물동량		전년대비 증가율	
	TEU	톤	TEU	톤
'01	3,110,783	30,111		
'02	4,204,992	40,381	35.2	34.1
'03	4,598,823	45,414	9.4	12.5
'04	5,158,723	49,699	12.2	9.4
'05	5,532,753	52,434	7.3	5.5
'06	5,673,481	60,616	2.5	15.6
'07	6,155,497	60,805	8.5	0.3
'08	6,186,026	59,305	0.5	-2.5
'09	5,718,861	56,307	-7.6	-5.1
'10	6,641,505	65,900	16.1	17.0
'11	7,719,356	77,616	16.2	17.8

22) 환적화물의 내용품에 국내 수탁가공 경쟁력이 있는 품목이 존재한다는 가정하에 분석함

구분	물동량		전년대비 증가율	
	TEU	톤	TEU	톤
'12	8,498,158	85,070	10.1	9.6
'13	9,321,245	93,349	9.7	9.7
'14	9,989,959	100,648	7.2	7.8
'15	10,719,106	108,513	7.3	7.8
'16	10,328,661	104,553	-3.6	-3.6
'17	10,778,338	112,401	4.4	7.5

자료: PORT-MIS, <https://new.portmis.go.kr>(2018.07.31.), KMI 재정리

〈그림 5-1〉 국내 컨테이너 환적화물 실적 추이



〈표 5-2〉 국내 컨테이너 환적화물 품목별 현황(2017)

단위: 천톤

구분	2013	2014	2015	2016	2017	비중('17)
1 방직용섬유 및 그 제품	30,251	28,374	22,361	22,434	25,599	22.8
2 기타	11,781	13,302	15,925	16,151	19,127	17.0
3 기계류 및 그 부품	8,156	9,197	9,267	7,676	8,675	7.7
4 플라스틱고무 및 제품	11,669	10,581	6,869	8,372	8,647	7.7
5 목재목탄코르크 등	2,511	3,911	10,019	7,972	7,939	7.1
6 화학공업생산물	3,875	5,553	7,450	7,059	6,770	6.0
7 전기기기 및 그 부품	6,044	6,365	7,010	6,851	6,226	5.5
8 철강 및 그 제품	3,047	3,688	5,630	5,302	4,978	4.4

구분	2013	2014	2015	2016	2017	비중('17)
9 차량 및 그 부품	2,387	3,908	4,731	4,017	4,712	4.2
10 비철금속 및 그 제품	2,281	2,660	4,277	4,149	4,096	3.6
11 조제식품음료주류 등	2,502	3,186	4,059	3,597	3,922	3.5
12 기타동식물성생산품	2,493	2,799	2,878	3,634	3,871	3.4
13 기타광석 및 생산품	726	994	1,625	1,311	1,557	1.4
14 어패류갑각류등	1,047	1,225	1,392	1,250	1,322	1.2
15 피혁류 및 그 제품	811	699	657	640	760	0.7
16 육류	584	716	835	796	690	0.6
17 고철	126	287	523	436	533	0.5
18 양곡	203	361	322	362	512	0.5
19 원목	325	318	298	402	499	0.4
20 항공기선박 및 부품	764	696	297	264	494	0.4
21 비료	572	720	919	838	395	0.4
22 제분공업생산품	217	242	144	219	364	0.3
23 석유정제품	101	125	313	279	287	0.3
24 동식물성유지류	196	138	133	139	196	0.2
25 당류	109	170	264	179	171	0.2
26 시멘트	13	17	26	18	15	0.0
27 모래	27	18	20	11	14	0.0
28 유연탄	1	6	7	11	12	0.0
29 철광석	396	288	214	153	9	0.0
30 무연탄	9	4	26	20	6	0.0
31 석유가스 및 기타가스	119	86	8	6	2	0.0
32 원유(역청유)석유	6	14	14	5	1	0.0
계	93,349	100,648	108,513	104,553	112,401	100.0

자료: PORT-MIS, [https://new.portmis.go.kr\(2018.07.31.\)](https://new.portmis.go.kr(2018.07.31.)), KMI 재정리

한편, 국내에서 수탁가공을 통해 수출입된 화물량은 2017년 기준 수입의 경우 555,194톤, 수출의 경우 약 708,747톤에 이르며 수탁가공을 거쳐 약 27.7%의 증량이 증가한 것으로 분석된다. 금액측면에서 보면 수입의 경우 약 17억 8,929만 달러, 수출의 경우에는 약 21

억 8만 달러를 기록했다.

결과적으로 56만 톤의 화물을 국내에서 수탁가공하여 매출액 기준 약 21억 달러의 임가공산업이 이루어졌다고 할 수 있다.

〈표 5-3〉 국내 수탁가공 물동량 실적 현황(2017)

단위: kg, %

구분	외국인 기업	국내기업	계
수입	94,610,013	460,584,854	555,194,867
수출	98,064,881	610,682,842	708,747,723
계	192,674,894	1,071,267,696	1,263,942,590
증감량	3,454,868	150,097,989	153,552,857
증감율	3.7%	32.6%	27.7%

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

〈표 5-4〉 국내 수탁가공 금액 실적 현황(2017)

단위: kg, %

구분	외국인 기업	국내기업	계
수입	772,660,931	1,016,627,770	1,789,288,701
수출	964,860,952	1,135,220,559	2,100,081,511
계	1,737,521,883	2,151,848,329	3,889,370,212
증감량	192,200,021	118,592,789	310,792,810
증감율	24.9%	11.7%	17.4%

자료: 한국무역통계진흥원 내부원시자료(www.ktspi.or.kr), KMI 분석(2017년, 수입 1,593만 건, 수출 363만 건)

2017년 국내 수탁가공 실적(물동량, 매출액)을 토대로 환적물량 0.1%를 유지할 경우 국내 수탁가공사업의 매출액 규모는 약 3억 4,588만 달러가 되는 것으로 산정된다. 즉, 환적화물의 내용품 중 국내 수탁가공사업에서 경쟁력이 있는 품목의 화물량이 112,401톤이 있을 경우 연간 3억 달러 이상의 수탁가공 매출액을 유지할 수 있다는 것을 의미한다²³⁾. 이를 단위 톤당 매출액으로 산정하면 환적화물 1톤을 가공함으로써 약 3,077달러의 매출을 기대할 수 있다.

〈표 5-5〉 환적화물 수탁가공 물동량 유치 시 효과(2017)

구분	결과값
수탁가공 물동량(단위: 톤)	631,971
수탁가공 매출액(단위: 달러)	1,944,685,106
국내 환적물동량 실적	112,401,000
환적물량유치 목표치 비중	0.1%
환적물량유치 목표치 물량(단위: 톤)	112,401
목표치 비중유치 시 수탁가공 시장규모(단위: 달러)	345,877,340
기대효과(단위: 달러/톤)	3,077

2) 제3국 간 무역정보에 기준한 환적화물 가공시장 규모

본 분석방법은 부산항 환적화물에 대한 상세품목과 가격정보를 추출하여 환적화물 가공시장 규모를 추정하는 것이다. 이렇게 하기 위해서는 환적화물의 내용품에 대한 상세정보자료가 필요하나 이러한 정보는 실제 국내에서 수집되지 않고 있다. 따라서 직접적인 자료가 부재한 상황에서 간접적인 방법을 사용하여 제품과 가격정보를 추출하고 이를 토대로 환적화물 가공시장 규모를 추정하였으며 그 과정은 다음과 같다.

먼저 세계 주요 국가 간 상호 무역정보 수집하되 표준제품코드인 HS-Code(8자리)별로 상세하게 정보자료(화물규모, 교역액 등)를 수집한다. 이후 부산항이 이들 국가 간에 교역에서 유치한 환적화물의 규모를 산정하고 산정된 부산항 환적유치화물 중 국내 수탁가공 경쟁력이 있는 제품이 어느 정도 포함되어 있는지를 추정하여 유치 시장규모를 가늠하는 방식이다.

23) 이러한 결과는 총화물중량과 총매출액을 비교하여 산정된 결과로 실제 제품별 성격이 고려되지 않은 결과로 보아야 함

2017년 부산항에서 유치한 환적화물에 대한 국가 간 교역노선은 약 2,000여 개에 이른다. 최대 교역노선은 중국→미국 간 환적노선에서 약 135만TEU의 환적하역실적을 유치하였다. 이는 중국→미국으로 수출되는 약 9,497만TEU 해상물동량의 7.2%가 부산항을 거쳐 환적운송되고 있는 것으로 추정할 수 있다.

이러한 국가 간 실적과 부산항 환적노선별 실적으로 상호비교하면 부산항 환적화물의 상세품목에 대한 정보를 간접적으로 추정해 낼 수 있다.

〈표 5-6〉 부산항 환적화물 국가 간 교역실적 대비 환적유치비중(2017)

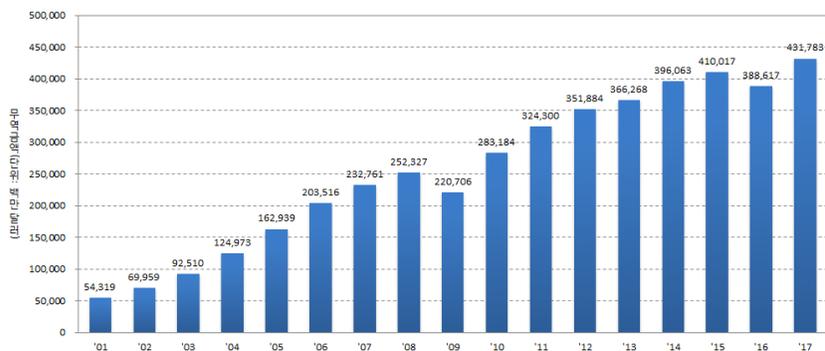
단위: TEU, %

	교역국가	총교역량	환적하역량	환적유치율	환적물량	총환적물동량 대비 비중
1	중국→미국	9,497,165	1,359,094	7.2	679,547	13.2
2	미국→중국	3,357,736	624,679	9.3	312,339	6.1
3	중국→일본	2,101,213	471,644	11.2	235,822	4.6
4	중국→캐나다	629,004	401,172	31.9	200,586	3.9
5	일본→중국	1,112,535	293,190	13.2	146,595	2.9
6	미국→일본	797,592	234,554	14.7	117,277	2.3
7	캐나다→중국	451,890	234,089	25.9	117,044	2.3
8	중국→멕시코	699,059	209,950	15.0	104,975	2.0
9	중국→러시아	706,191	199,373	14.1	99,687	1.9
10	중국→칠레	202,356	178,990	44.2	89,495	1.7

부산항 환적노선실적(주요 200개 국가 간 노선), 국가 간 총교역량(HS→Code, 8자리) 및 국내 수탁가공 상세품목정보(HS→Code, 8자리) 정보를 토대로 2017년 부산항에서 처리한 환적화물의 상세품목 및 교역금액을 산정한 결과는 다음과 같다²⁴⁾.

24) 부산항 환적물량중 주요 200개 환적노선에서 전체 환적물량의 90% 이상 실적이 발생하고 있음

〈그림 5-2〉 중국→미국 교역금액(97,576개 HS-Code 품목 합계금액)



산정된 결과는 부산항 주요 200개 환적노선을 토대로 국내 수탁가공 경쟁력이 있는 품목에 대한 국가 간 교역실적으로 2017년 기준 약 1,450억 달러에 이르는 것으로 산정되었다. 이 중 실제 부산항에서 유치된 환적화물의 항공 및 항만운송비중(항공 30%, 항만 70%), 환적노선별 유치비중을 고려하면 부산항 환적화물의 연간 가공시장 규모는 약 16억~78억 달러 규모로 추정된다²⁵⁾. 즉, 부산항 환적화물 1,000만TEU(약 1.1억 톤)의 화물에는 추가 가공을 필요로 하는 원자재·중간재 성격의 물품이 최대 78억 달러 가량 있음을 의미한다.

화물의 세부품목별로는 HS-Code 74계열(‘동과 그 제품’)의 품목이 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 나타났으며 그 외 H84-, H39- 등 1억 달러 이상의 품목군이 총 12개인 것으로 추정되었다. 특히, H87-, H29-, H90-, H84- 계열의 4개 제품군은 국내에서도 상당한 수준의 수탁가공실적을 가지고 있어 환적화물에 대한 유치잠재력도 높을 것으로 보인다.

25) 해당 품목에 대해 국내 가공실적 100만 달러 이상(≥10억 원)의 실적을 최소 기준으로 할 경우 환적화물 가공시장규모는 연간 최대 78억 달러 수준에 이를 것으로 추정. 반면 실적기준을 1,000만 달러 이상(≥100억 원)으로 할 경우 가공시장규모는 16억 달러일 것으로 추정

〈표 5-7〉 부산항 환적화물 유치 잠재력 분석 결과

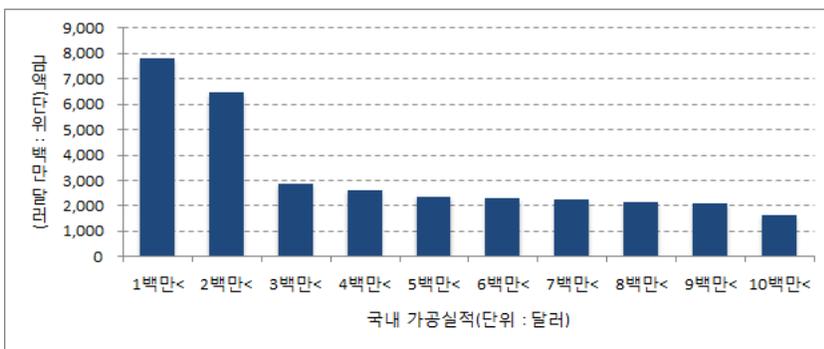
구분	결과값
부산항 주요 환적노선(200개) 기준 제3국 간 교역물량(A)	2017년 약 6,450만TEU
부산항 주요 환적노선(200개) 유치물량(B)	2017년 약 460만TEU
부산항 환적유치율(B÷A)	7.08%
운송수단비중	해상 70%, 항공 30%
환적화물 내 가공시장규모	16억~78억 달러

〈표 5-8〉 국내 가공실적 규모에 따른 환적화물 가공시장 규모

단위: 달러

국내 가공실적 규모	환적화물 가공시장 규모
1백만 달러 이상	7,799,767,768
2백만 달러 이상	6,458,757,526
3백만 달러 이상	2,894,295,042
4백만 달러 이상	2,631,566,009
5백만 달러 이상	2,377,910,919
6백만 달러 이상	2,307,184,687
7백만 달러 이상	2,256,044,782
8백만 달러 이상	2,135,215,621
9백만 달러 이상	2,093,039,347
10백만 달러 이상	1,646,827,609

〈그림 5-3〉 국내 가공실적에 따른 환적화물 가공시장규모(기준: 2017년)



〈표 5-9〉 환적화물 품목별 가공시장 규모(2017년 기준)

단위: 천 달러

구분 (HS 2자리)	시장규모	품목분류내용	국내실적
1 H74	3,268,331	동과 그 제품	19,056
2 H84	1,028,073	원자로.보일러와 기계류 및 이들의 부분품	207,600
3 H39	494,032	플라스틱 및 그 제품	12,981
4 H87	445,300	철도 또는 궤도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부품	384,913
5 H29	435,886	유기화학품	278,121
6 H27	419,360	광물성연료. 광물유. 이들의 증류물, 역청물질, 광물성왁스	189,997
7 H76	277,029	알루미늄과 그 제품	63,439
8 H90	261,974	광학기기, 사진용기기, 영화용기기, 측정기기, 검사기기, 정밀기기와 의료용기기 및 이들의 부분품과 부품	247,817
9 H73	249,171	철강의 제품	51,625
10 H33	245,033	정유와 레지노이드, 조제향료, 화장품류, 화장용품류	44,759
11 H47	202,027	목재펄프, 섬유질셀룰로오스 재료의 펄프, 지.판지의 웨이스트와 스크랩	2,002
12 H21	105,301	각종조제식료품	24,564
13 H38	91,045	각종화학공업생산물	31,699
14 H69	75,186	도자제품	30,182
15 H34	52,553	비누, 유기계면활성제, 왁스, 연마조제품, 양초, 조형용페이스트	10,293
16 H59	43,494	침투.도포.피복.적층한방직용섬유직물, 공업용의 방직용섬유제품	4,485
17 H31	22,112	비료	1,026
18 H26	19,966	광, 슬랙, 회	3,191
19 H44	11,807	목재와 그 제품 및 목탄	18,238
20 H15	10,524	동식물성유지, 이들의 분해생산물, 조제식용지, 동식물성의 납	3,078
21 기타	41,564		147,127
계	7,799,768		1,776,193

제2절 환적화물 가공시장 일자리 규모

1. 수출기업 일자리 현황

한국무역협회 조사결과에 따르면 국내 기업의 매출액당 고용규모는 2015년 기준 매출액 10억 원당 수출기업 1.13명, 내수기업 1.81명으로 조사되고 있다²⁶⁾.

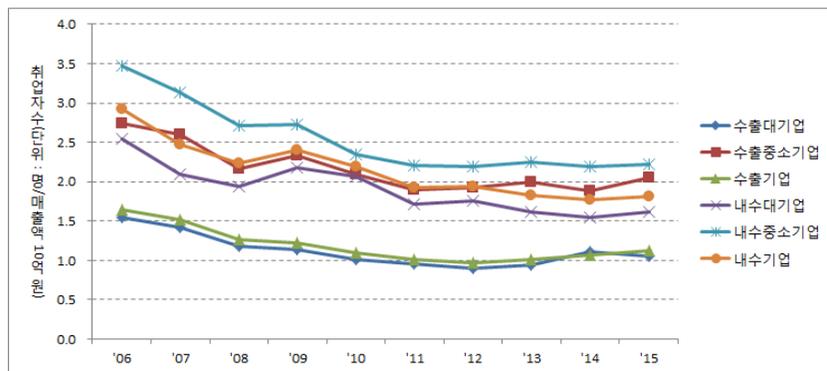
기업유형별로 보면 수출기업의 경우 수출 중소기업이 매출액 10억 원당 취업자수가 2015년 2.05명, 수출 대기업은 1.06명으로 나타나고 있는데 조사결과에서 보듯이 대기업보다는 중소기업의 취업자수가 매출액 대비 높은 편이다.

내수기업의 경우에는 중소기업이 매출액 10억 원당 2.22명, 대기업이 1.61명으로 수출기업과 동일하게 중소기업이 매출액당 취업자수가 대기업보다 많은 편으로 국내 기업의 매출액당 고용은 대기업보다는 중소기업이 높은 편이라 할 수 있다.

이러한 기업유형 및 규모별 매출액당 취업자수가 전반적으로 중소기업이 대기업보다 취업자수가 많은 점을 고려하면 환적화물 가공시장에는 중소기업의 시장진출이 일자리 창출면에서는 더 높은 효과를 기대할 수 있을 것으로 볼 수 있기 때문에 가공시장 진출에 있어서도 중소기업이 일자리 창출면에서 대기업보다 효과가 높을 것으로 생각된다.

26) 한국무역협회에 따르면 수출기업의 일자리 창출은 최근 10년간 20% 증가한 것으로 분석하고 있으며 1인당 임금수준도 내수기업에 비해서는 1.3배 높은 수준인 것으로 분석

〈그림 5-4〉 국내 기업유형 및 규모별 매출액당 취업자수 추이



자료: 문병기, 「수출기업과 내수기업의 일자리 창출 및 혁신역량 비교 분석」, 『Trade Focus』(2017년 19호), p. 13-14

2. 환적화물 가공시장 일자리 규모 산정

앞서 살펴본 매출액당 취업자수를 기준으로 환적화물 가공시장의 일자리 창출 규모를 산정하면 다음과 같다.

우선 환적화물 가공시장에는 내수기업보다는 수출기업의 매출액 대비 취업자수를 고려하는 것이 나름대로 적합한 기준으로 볼 수 있다. 이럴 경우 수출기업의 매출액 10억 원당 평균 1.13명의 고용효과가 있다고 하면 환적화물 가공시장의 일자리 창출 효과는 연간 매출액 16억~78억 달러에 약 2,047명~9,695명의 일자리 창출 효과가 있을 것으로 산정된다. 물론 적용기업을 중소기업으로 하면 이보다는 더욱 많은 일자리 창출효과를 기대할 수 있을 것으로 보인다²⁷⁾.

27) 환적화물만을 대상으로 산정된 값으로 가공산업 활성화되면 신규 물동량이 창출될 수 있어 일자리 창출 효과는 이보다 크게 증가할 수 있음

〈표 5-10〉 환적화물 가공시장 일자리 창출 규모

단위: 명

국내 가공실적 규모	기준: 수출기업		
	중소기업	대기업	평균
1백만 달러 이상	17,588	9,095	9,695
2백만 달러 이상	14,564	7,531	8,028
3백만 달러 이상	6,527	3,375	3,598
4백만 달러 이상	5,934	3,068	3,271
5백만 달러 이상	5,362	2,773	2,956
6백만 달러 이상	5,203	2,690	2,868
7백만 달러 이상	5,087	2,631	2,804
8백만 달러 이상	4,815	2,490	2,654
9백만 달러 이상	4,720	2,440	2,602
10백만 달러 이상	3,714	1,920	2,047

〈그림 5-5〉 환적화물 가공시장 일자리 창출 규모



제 6 장

결론 및 정책 제언

제1절 연구 결론

부산항은 연간 1,000만TEU가량의 환적화물이 처리되는 세계 2위의 환적항만으로 서비스나 재화의 부가가치활동을 높일 수 있는 우수한 여건이 조성되어 있다고 할 수 있다. 그러나 이러한 풍부한 환적화물 처리실적에도 불구하고 부산항을 경유하는 환적화물의 거의 대부분은 부산항에 일시 하역된 이후 재선적되어 타국으로 운송되고 있는 실정이다. 일부 환적화물에 대한 부가가치활동(재가공, 재포장, 라벨링 등)이 이루어지고 있으나 그 물량은 극히 미미한 실정이다.

본 연구에서는 이러한 환적화물에 대한 부가가치활동에 대한 가능성을 분석하기 위해 연구를 수행하였으며 분석 결과 국내 수탁가공 실적 경쟁력을 바탕으로 환적화물에 대한 부가가치활동 확대 가능성은 상당 부분 잠재력이 있는 것으로 나타났다.

국내 가공산업은 크게 수입화물에 대한 수탁가공과 수출화물에 대한 수탁가공으로 구분되며 2017년 약 131억 원의 실적을 가지고 있다. 이 중 항만을 통한 수탁가공은 약 21.0억 달러에 이르며 838개 품목에서 나름대로 수탁가공 실적 경쟁력이 있는 것으로 분석되었다. 이러한 수탁가공산업의 경쟁력에 기반하여 국내 최대 항만인 부산항의 환적화물을 대상으로 수탁가공 시장규모를 추정해 본 결과 연간 1,000TEU 환적화물에는 최대 78억 달러 규모의 가공시장이 있을 것으로 분석되었다. 또한, 이러한 환적화물 가공시장 활성화시에는 수출기업의 매출액당 취업자수를 고려할 때 최대 1만명 가량의 일자리 창출 효과를 기대할 수 있을 것으로 산정되었다.

결론적으로 국내 최대항만인 부산항은 연간 1,000만TEU(약 1.1억 톤)가량의 환적화물이 처리되는 세계 주요 환적항만으로 환적화물에 대한 추가적인 서비스나 재화의 부가가치활동을 높일 수 있는 우수한 물량실적 여건이 조성되어 있다. 다만, 이러한 풍부한 환적화물 처리실적에도 불구하고 부산항을 경유하는 환적화물의 거의 대부분은 부산항에 일시 하역·보관된 이후 제3국으로 재운송되고 있어 부가가치활동 창출은 거의 이루어지고 있지 않다는 점에서 향후 환적화물에 대한 재가공, 재포장, 라벨링 등의 가공산업 활성화를 통해 항만의 부가가치활동이 증대된다면 신규 항만물동량 창출과 그에 따른 고용확대, 기업투자유치로 이어져 항만배후단지 활성화에 크게 기여할 수 있을 것으로 생각된다.

제2절 정책 제언

앞서 분석한 결과에서 국내 수탁가공 경쟁력을 고려하면 국내 환

적화물에 상당 부분의 수탁가공 시장규모가 있는 것으로 분석되었다. 이러한 화물을 국내에 적극 유치를 위해서는 무엇보다도 이러한 환적화물들이 국내에서 자유롭게 가공될 수 있도록 자유무역지대에서의 사업활동을 규제하는 각종 제약의 완화가 필요할 것으로 사료된다²⁸⁾.

이 같은 내용에서 환적화물 부가가치활동 제고를 위한 국내 관련 법·제도를 개선사항을 나열하면 다음과 같다.

1. 항만배후단지 내 글로벌 제조업체 및 물류업체 적극 유치 (수도권정비계획법)

수출입화물과 환적화물 수탁가공의 잠재력을 분석한 결과 우리나라가 국내외 기업에게 경쟁력 있는 품목은 차량부품, 정밀기계, 전기기기, 화공품 등 제조업 분야인 것으로 조사되었다.

「항만법」 제2조 제5항에서는 화물의 조립, 가공, 포장, 제조 등을 위한 시설을 포함한 제조업의 항만배후단지 입주를 허용하고 있지만 수도권에 포함되어 있는 항만(인천항, 평택당진항)들은 「수도권정비계획법」의 적용을 받고 있어 제조업공장의 설립 규모가 500m²로 제한을 받고 있다. 따라서 현행 수도권 정비계획법하에서는 항만배후단지에 입지할 제조시설의 규모가 제약받아 대규모 물동량 및 고부가가치를 창출할 수 있는 항만입지형 제조시설 유치에 한계가 있다. 따라서 항만배후단지에 입주하는 제조기업의 경우 예외규정을 두는

28) 이와 관련하여 부산항 배후단지 자유무역지역 취급화물에 관련하여 관계부처(부산항만공사, 해양수산부, 산업자원부, 관세청 등)와 지속적으로 협의하고 있으나 가공과정에서 발생하는 원재료중 간재의 유실분 관리문제로 실제 반영되고 있지 않은 실정임

등 다양한 요구사항을 수용하기 위한 유연하고 탄력적인 법적용이 필요하다.

〈표 6-1〉 제벨 알리 자유무역지역 입주기업 현황

국적	기업명	제품	시설	기능
미국	Black & Decker	전기 전자 (자동) 기기	창고, 사무실	판매 (Trading), 포장 (Packing) 및 기술지원
	Ford Middle East	자동차 및 부속품	창고, 사무실	판매, 서비스 훈련
한국	Samsung gulf electronics FZE	전자제품	창고, 사무실	삼성전자 제품 판매
	Daewoo electronics Middle East FZE	전자제품	창고, 사무실	대우전자 제품 판매
일본	Mobis part Middle East FZE	자동차 부속품	창고, 사무실	보관, 판매
	Sony Middle East FZE	전자제품	창고	판매
	Nippon Express	고무제품, 전자제품	창고, 사무실	판매
	Sharp Middle East FZE	전자제품	창고, 사무실	판매

국내 항만배후단지들이 기술집약적 전자산업의 제조-물류기지로 특화된다면 글로벌 제조업체 및 물류업체의 동북아시아 지역 물류센터 역할을 수행할 수 있을 것으로 판단된다. 일례로, 두바이 제벨 알리 자유무역지역의 경우 다양한 기업들이 입주해 있으며 제벨 알리항 컨테이너물동량의 약 25%를 창출하고 있다. UAE를 포함한 중동의 관문역할을 하고 있는 제벨 알리항의 자유무역지역 입주기업들은 미국, 한국, 일본의 주요 전기, 전자, 자동차 제조업체들로 조립, 포

장, 라벨 가공 등 활발한 부가가치활동으로 물동량과 고용창출에 큰 도움이 되고 있다. 두바이 자유무역지역은 입주기업체를 위한 필수 인프라가 조성되어 있고 산업별 특화와 외국인 지분 소유 100%가 가능한 점 등 다국적 기업의 입주가 용이하도록 다양한 혜택을 제공하고 있고 있다. 그러므로 대규모 항만물동량과 양질의 고용창출에 경쟁력이 있는 글로벌 제조업체와 물류업체 유치를 위해서는 정부 및 유관기관의 유기적인 협력체계가 절실하다.

2. 배후단지 입주조건 개선(「자유무역지역법」)

자유무역지역에 다양한 업체와 사업을 유치하기 위해서는 입주 및 사업 운영에 방해가 되는 법·제도에 대한 개선과 관계기관의 적극적인 행정지원이 필요할 것으로 보인다. 현재 가장 큰 걸림돌로 거론되고 있는 제도는 「자유무역지역의 운영에 관한 지침」 10조 1항이다.

〈표 6-2〉 자유무역지역 입주제한업종 관련 행정규칙

자유무역지역의 운영에 관한 지침
<p>제10조(입주제한업종) 관리권자는 자유무역지역법 제10조의 규정에 따라 자유무역지역에 입주할 수 있는 업종에 해당하더라도 다음 각호의 어느 하나에 해당되는 경우에는 입주를 제한할 수 있으며, 제1호와 관련되는 업종의 입주허가를 함에 있어서는 관리권자는 물품의 반입·반출을 관리하는 해당 지역을 관할하는 세관장과 먼저 협의를 거쳐야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「관세법」 제73조 및 「세계무역기구협정 등에 의한 양허관세 규정」 별표1의 나의 규정에 따라 국내의 가격차에 상당한 율로 양허한 농·임·축산물을 원재료로 하는 물품을 제조·가공하는 업종 2. 국민보건 또는 환경보전에 지장을 초래하거나 풍속을 해하는 물품을 제조·가공하는 업종으로 관리권자가 인정하는 업종

자료: 국가법령정보센터(www.law.go.kr, 2018.8)

해당 지침에는 농·임·축산물을 가공하는 업체들이 항만배후단지 입주를 희망할 경우, 세관장과 협의하도록 명시되어 있다. 이는 원재료 가공 시 손모율이 발생하기 때문에 농·임·축산물의 가공 시 예상되는 탈세 행위를 방지하기 위함이므로 반드시 필요한 조치로 보여진다. 하지만, 해당 지침이 세워진 이후로 농·임·축산물 가공업체가 자유무역지역에 입주한 사례는 전무하다. 현재 사실상 농·임·축산물 가공업체들은 우리나라 자유무역지역 입주가 불가능한 상황이라 할 수 있다. 물론, 농·임·축산물 관련 가공업체들의 위법행위를 막기 위해 만든 지침이긴 하나 이러한 제도조항이 농·임·축산물 가공사업의 입주 자체를 막아버리는 현상을 초래하고 있는 것이다.

실제로 A기업의 경우 부산항 배후단지에서 축산물 수입 유통 및 가공업을 하고자 입주의사를 밝혔지만 자유무역지역 내의 농·축산물 가공업에 대한 규제로 무산된 바 있다. 이에는 농·축산물의 경우 가공과정 중 발생하는 유실분의 관리가 현실적으로 불가능하며, 손모율 또한 일정하지 않아 화물의 정확한 재고관리가 불가하다는 관계부처의 입장도 이해가 가는 면도 있지만, 일부에서는 FTZ 전체의 취지가 퇴색되어서는 안 된다는 입장도 있는 편이다. 아무튼 해당 입주업체와 항만당국의 이견이 조율되지 못하였으나 본질적인 문제 해결을 위해 관세청 및 산업자원부와의 협의를 지속적으로 수행할 필요가 있다.

결론적으로 「자유무역지역의 운영에 관한 지침」 제10조(입주제한업종)상, 손모율이 일정한 농·임·축산물에 대해 자유무역지역 내 사업 영위 허용을 위한 법 개정 검토가 필요하다. 또한 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」 제1조(목적) 중 외국인투자의 유치, 무역의 진흥, 국제물류의 원활화 등의 관점에서 각 조건을 부합하는 사

업추진에 대한 지원 협조가 명시되어 있는 만큼 항만배후단지의 부가가치 창출 제고를 위해서는 입주기업 조건에 대한 개선이 필요하다.

현재 「자유무역지역법」상 우선적으로 입주할 수 있는 업종에 국제물류 업종이 제외되어 있는데 항만 및 배후지 자유무역 지역의 우선 입주 허가 대상 기업으로 국제물류 사업을 주목적으로 하는 외국인 투자기업 또는 총처리물량의 50% 이상이 국제 화물인 국내 물류기업들이 입주할 수 있도록 제도 개선이 필요하다.

3. 항만배후단지 입주기업들을 위한 원스탑 행정서비스 지원

신규 수탁가공 사업 모델을 발굴하고 수탁가공사업을 국내 항만배후단지에 유치하고자 하는 국내외 기업들에 대한 통합 지원도 필요할 것으로 보인다. 세계 6위의 컨테이너 항만인 부산항은 지리적 이점과 우수한 항만운영능력 그리고 저렴한 임대료 등 다양한 부분에서 수탁가공 사업의 이점이 있어 국내외 제조, 물류회사들이 항만배후단지에 입주하거나 입주한 업체들에게 수탁가공을 의뢰하고자 하지만 그간 큰 성과가 없었다. 입주기업 조건, 지원범위와 관련된 부처 간 이견은 규제 개혁위원회의 조율로도 쉽게 조정되지 못하고 있는 만큼 국내외 기업의 항만배후단지 유치 관련기관인 해양수산부, 항만공사, 관세청, 산업자원부간 통합 TF팀과 같은 유기적인 조직체를 통한 실질적인 지원이 필수적이며 항만관련 지원시설 범위 확대 및 조항 신설도 추진할 필요가 있을 것으로 보인다. 항만지원시설에 대한 지원 사항이 구체적이지 않기 때문에 항만배후단지가 항만지원시설로 명확히 규정되거나 항만시설에 포함된다면 항만배후단지 개발 시 재정 및 행정적 편의를 꾀할 수 있기 때문이다.

4. 「조세특례제한법」 개정·검토 필요

「조세특례제한법」에서 항만배후단지와 관련한 내용은 외국인투자 기업에 대한 조세감면의 기준에 관한 사항이다. 「조세특례제한법」 시행령 제116조의 2(조세감면의 기준 등)에서는 법 제121조의 2(외국인투자에 대한 법인세 등의 감면) 제1항 제1호(‘국내산업의 국제경쟁력 강화에 긴요한 산업지원 서비스업 및 고도의 기술을 수반하는 사업’)의 규정에 의한 법인세·소득세·취득세 및 재산세 감면에 관한 사항을 규정하고 있다.²⁹⁾

「조세특례제한법」 시행령 제116조의 2(조세감면의 기준 등)에 따르면 외국인투자 등에 대한 조세특례는 ‘산업지원서비스업’과 ‘고도의 기술을 수반하는 사업’의 두 가지 사업 중 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하기 위하여 공장시설을 설치 또는 운영하는 경우로 한다고 되어 있다.

산업지원서비스업은 ‘부가가치가 높고 제조업 지원 등 다른 산업의 발전을 지원하는 효과가 큰 서비스업으로서 국내산업의 국제경쟁력 강화를 위하여 필요하다고 인정되는 사업’이다. 반면 고도의 기술을 수반하는 사업은 ‘국내에서의 개발수준이 낮거나 개발이 되지 아니한 기술을 수반하는 사업으로서 국내산업의 국제경쟁력 강화를 위하여 필요하다고 인정되는 사업’을 의미한다.

이를 세부적으로 보면 「외국인투자촉진법」 제18조 제1항 제2호의

29) 「조세특례제한법」 시행령 116조의 2(조세감면의 기준 등): “외국인투자 등에 대한 조세 특례는 「조세특례제한법」 제 121조 2의 제1항 제1호에 의하여 법인세·소득세·취득세 및 재산세를 감면하는 외국인투자는 기획재정부장관이 연 1회 이상 「외국인투자촉진법」 제27조에 따른 외국인투자위원회의 심의를 거쳐 정하는 두 가지 사업 중에 하나에 해당하는 사업을 영위하는 경우로 한다”라고 되어 있음.

규정에 의한 외국인투자지역 안에서 새로이 시설을 설치하는 것(「조세특례제한법」 제116조의 2 제3항)으로서 “「항만법」 제2조 제5호의 규정에 의한 항만시설을 운영하는 사업과 동조 제7호의 규정에 의한 항만배후단지에서 영위하는 물류산업(「조세특례제한법」 시행령 제 116조의 2 제3항 제3호 다목)”은 미화 1,000만 달러 이상의 사업을 영위하는 것으로 제한하고 있다. 또한 동조 제5항 제3호에서는 「경제자유구역법」 제2조 제1호의 규정에 의한 경제자유구역 안에서 새로이 시설을 설치하는 것에서도 「항만법」 제2조 제5호의 규정에 의한 항만시설을 운영하는 사업과 동조 제7호의 규정에 의한 항만배후단지에서 영위하는 물류산업 및 「자유무역지역법」에 의한 입주기업은 미화 5백만 달러 이상의 사업을 영위하는 것으로 제한되어 있다.

그러나 항만배후단에 입주한 물류기업은 그 특성상 제조업과 같은 대규모 투자가 필요하지 않기 때문에 상위의 조건이 물류기업에게는 지나치게 높은 수준으로 지적되고 있다³⁰⁾. 따라서 「항만법」에 의한 항만배후단에 입주하는 물류기업이 설치하는 시설에 대해서는 「조세특례제한법」에서 금액을 현실성 있게 조정하여 실질적인 투자유치가 이루어질 수 있도록 유도할 필요가 있다.

30) 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지 입주기업의 평균 외국인 투자금액이 실적을 감안하면 실질적으로 혜택을 받을 수 있는 기업이 거의 없다고 할 수 있음

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 고용노동부, 『기업고용창출 지수 개발 연구』, 2012.
- 김을식·윤은식, 『경기도 지역고용종합지수 개발 및 분석』, 경기개발연구원, 2011.
- 문병기·김건우, 『일본과 독일의 사례로 본 우리 수출의 시사점』, 한국무역협회, 2016.
- 문병기, 「수출기업과 내수기업의 일자리 창출 및 혁신역량 비교 분석」, 『Trade Focus』, 2017년 19호, 한국무역협회, 2017.
- 부산광역시, 『부산해양산업조사 결과 보고』, 2016.
- 추인수도영호, 「중소기업 고용 개선을 위한 신보고용지수 개발」, 『KODIT REPORT 2015-2호』, 신용보증기금, 2015.
- KOTRA, 『국내복귀기업 지원 종합가이드』, 2016.
- 통계청, 『전국사업체조사 보고서』, 각 연도.
- 통계청, 『운수업조사보고서』, 각 연도.
- 한국경제연구원, 『한국 제조업 해외직접투자의 특징분석 및 U턴 촉진 방안』, 2017.
- 한국고용정보원, 『기업의 고용성장지수 분석』, 2015.
- 한국노동연구원, 『해외진출 중소기업 U턴 촉진사업 고용영향평가 연구』, 2014.
- 한국산업단지공단, 『전국산업단지현황통계 보고서』, 각 연도.
- 한국항만물류협회, 『항만하역요람』, 각 연도.
- 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 『2017년 품목별 항만물동량 예측보고서』, 2017.
- 한국해양수산개발원, 『우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구』, 2017.
- 해양수산부, 『제3차 항만배후단지개발종합계획(2017~2030)』, 2017.

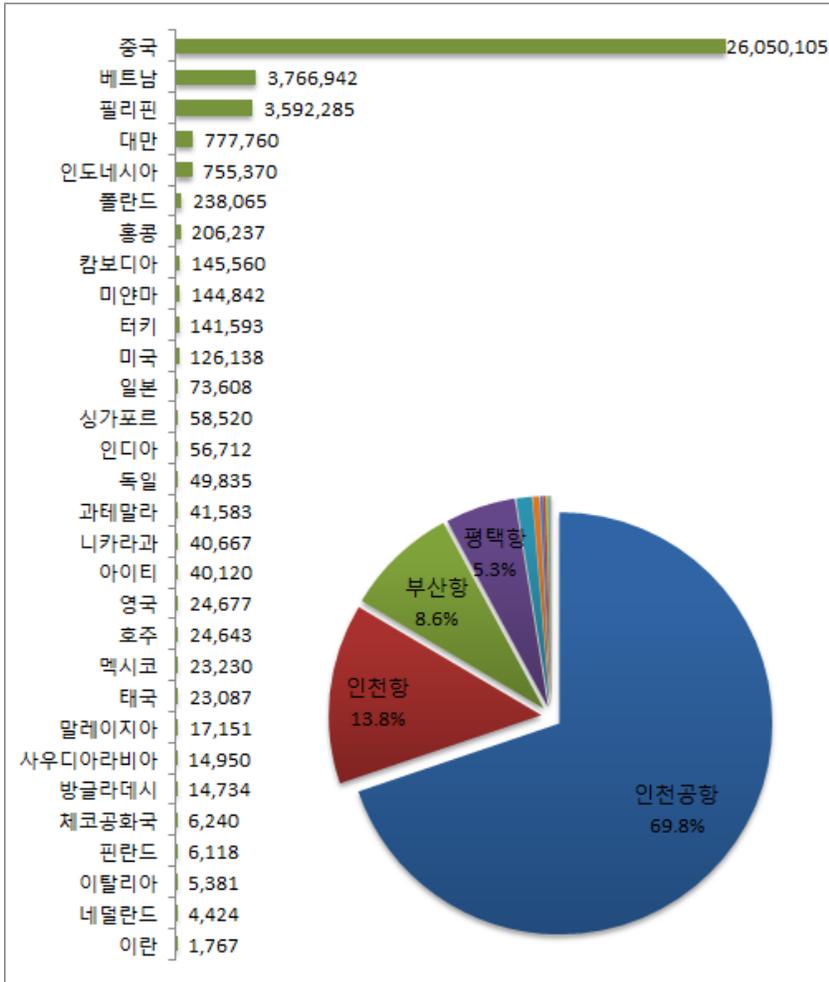
- 해양수산부, 『2015년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2017.
 해양수산부, 『2016년 기준 해양산업 통계조사보고서』, 2018.
 허윤수·김울성·장정재·양윤옥·이재원, 『부산시 해양산업 기초통계 분석
 과 정책과제』, 부산발전연구원, 2013, 부산발전연구원, 2013.

〈인터넷 자료〉

- 국가법령정보센터, www.law.go.kr (검색일:2018.8)
 해양수산부 통합 PORT-MIS, new.portmis.go.kr
 (검색일: 2018.07.31.)
 해양수산부 통계시스템, www.mof.go.kr/statPortal/
 (검색일: 2018.07.31)
 통계청 홈페이지, www.kostat.go.kr, www.mdis.kostat.go.kr
 (검색일: 2018.07.31.)
 한국산업단지공단 홈페이지, www.kicox.or.kr
 (검색일: 2018.07.31.)
 한국무역협회 홈페이지, www.kita.net (검색일: 2018.07.31.)
 한국무역통계진흥원 홈페이지, www.ktspi.or.kr
 (검색일: 2018.07.31.)

부록

〈부록그림-1〉 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)



(부록표-1) 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)

단위 : 천 달러

구분 전체 국가	물량		인건공항	인천항	부산항	평택항	군산항	광양항	당진항	고현항	포항항	마산항
	전체	비중										
1	26,050,105	100.0	25,453,782	5,030,730	3,133,409	1,945,219	429,280	176,150	81,336	79,289	70,446	34,953
2	3,766,942	71.4	19,316,954	3,804,751	269,922	1,880,874	429,280	83,590	81,336	79,264	63,084	12,103
3	3,592,285	10.3	1,230,664	1,004,885	1,392,402	56,029	0	61,319	0	0	0	8,716
4	777,760	9.8	3,429,312	4,929	156,847	0	0	1,156	0	0	0	0
5	755,370	2.1	735,737	0	41,583	0	0	440	0	0	0	0
6	238,065	2.1	76,054	16,259	655,715	0	0	7,258	0	0	0	0
7	206,237	0.7	59,373	98,855	69,502	497	0	9,838	0	0	0	0
8	145,560	0.6	82,078	90,817	23,746	7,705	0	226	0	0	1,559	0
9	144,842	0.4	6,124	6,448	129,721	114	0	3,153	0	0	0	0
10	141,593	0.4	28,835	2,863	107,828	0	0	2,288	0	0	0	0
11	126,138	0.4	136,258	0	5,335	0	0	0	0	0	0	0
12	73,608	0.3	115,015	0	11,123	0	0	0	0	0	0	0
13	58,520	0.2	53,707	171	16,820	0	0	3	0	25	0	0
14	56,712	0.2	58,431	0	89	0	0	0	0	0	0	0
15	49,835	0.2	2,855	0	53,646	0	0	0	0	0	0	0
16	41,583	0.1	44,503	39	5,293	0	0	0	0	0	0	0
		0.1	2,443	0	39,055	0	0	85	0	0	0	0

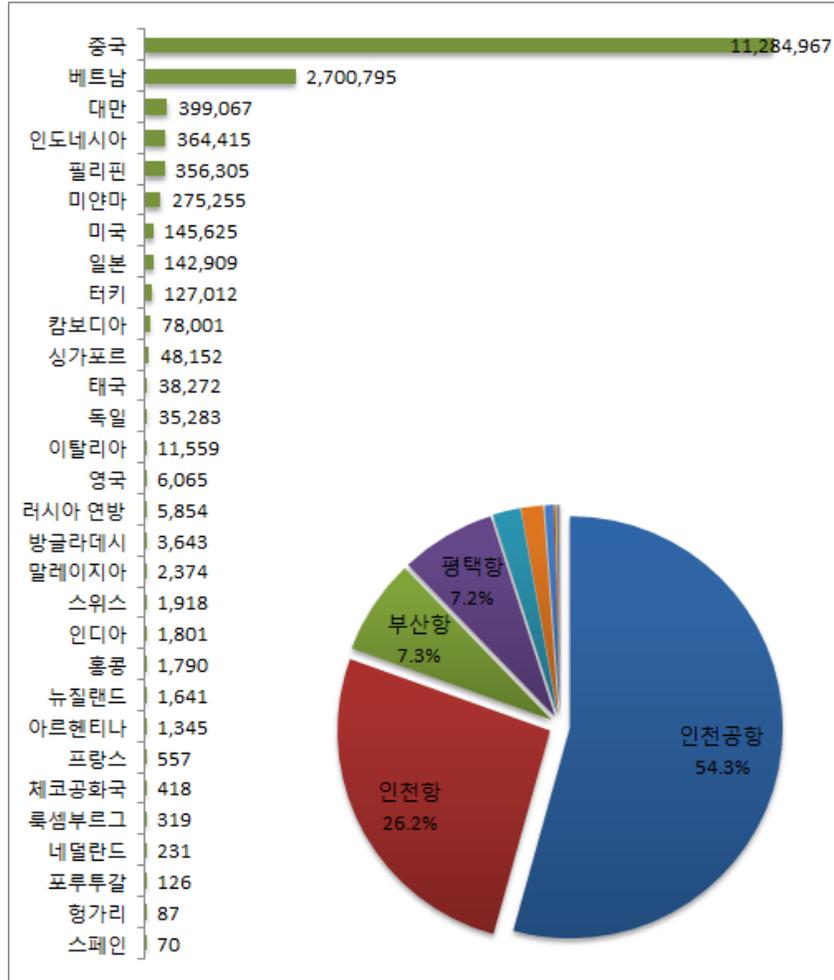
구분 전체 국가	물량		인친공항	인친항	부신항	평택항	군신항	괘양항	당진항	고현항	포항항	마산항
	전체	비중										
17	36,482,823	100.0	25,453,782	5,030,730	3,133,409	1,945,219	429,280	176,150	81,336	79,289	70,446	34,953
17	니카라과	0.1	1,402	0	32,717	0	0	6,548	0	0	0	0
18	아이티	0.1	444	0	39,676	0	0	0	0	0	0	0
19	영국	0.1	7,433	0	17,244	0	0	0	0	0	0	0
20	호주	0.1	1,294	0	23,349	0	0	0	0	0	0	0
21	멕시코	0.1	20,287	0	2,943	0	0	0	0	0	0	0
22	태국	0.1	13,588	21	4,455	0	0	188	0	0	4,835	0
23	말레이시아	0.0	16,786	3	362	0	0	0	0	0	0	0
24	사우디아라비아	0.0	9	0	807	0	0	0	0	0	0	14,134
25	방글라데시	0.0	2,203	587	11,944	0	0	0	0	0	0	0
26	체코공화국	0.0	0	0	6,240	0	0	0	0	0	0	0
27	핀란드	0.0	0	0	6,118	0	0	0	0	0	0	0
28	이탈리아	0.0	4,252	0	1,129	0	0	0	0	0	0	0
29	네덜란드	0.0	4,245	0	179	0	0	0	0	0	0	0
30	이란	0.0	0	0	799	0	0	0	0	0	968	0
31	프랑스	0.0	472	0	1,163	0	0	0	0	0	0	0
32	쿠웨이트	0.0	0	0	1,614	0	0	0	0	0	0	0
33	스리랑카	0.0	1,175	0	386	0	0	0	0	0	0	0
34	이집트연합	0.0	125	0	1,217	0	0	0	0	0	0	0

구분 전체 국가	물량		인친공항	인친항	부신항	평택항	군신항	괘양항	당진항	고현항	포항항	미산항
	전체	비중										
35	36,482,823	100.0	25,453,782	5,030,730	3,133,409	1,945,219	429,280	176,150	81,336	79,289	70,446	34,953
뉴질랜드	1,089	0.0	557	0	532	0	0	0	0	0	0	0
36	룩셈부르크	572	0.0	572	0	0	0	0	0	0	0	0
37	캐나다	571	0.0	136	0	435	0	0	0	0	0	0
38	마다카스카르	556	0.0	23	0	533	0	0	0	0	0	0
39	노르웨이	440	0.0	59	0	381	0	0	0	0	0	0
40	이디오피아	231	0.0	89	94	48	0	0	0	0	0	0
41	온두라스	173	0.0	0	0	115	0	58	0	0	0	0
42	이스라엘	120	0.0	120	0	0	0	0	0	0	0	0
43	앙골라	119	0.0	13	0	106	0	0	0	0	0	0
44	브라질	98	0.0	2	0	96	0	0	0	0	0	0
45	슬로베니아	62	0.0	0	0	62	0	0	0	0	0	0
46	포루투갈	53	0.0	17	0	36	0	0	0	0	0	0
47	헝가리	46	0.0	5	0	41	0	0	0	0	0	0
48	러시아 연방	41	0.0	17	0	24	0	0	0	0	0	0
49	스페인	37	0.0	29	0	8	0	0	0	0	0	0
50	아일랜드	29	0.0	29	0	0	0	0	0	0	0	0
51	케냐	28	0.0	9	0	19	0	0	0	0	0	0
52	벨기에	18	0.0	18	0	0	0	0	0	0	0	0

구분 전체 국가	물량		인친공화	인친하	부산하	평택하	군산하	광양하	당진하	고현하	포항하	마산하
	전체	비중										
	36,482,823	100.0	25,453,782	5,030,730	3,133,409	1,945,219	429,280	176,150	81,336	79,289	70,446	34,953
53 코트디부아르	17	0.0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54 카메룬	8	0.0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
55 콜롬비아	8	0.0	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0
56 우간다	6	0.0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57 스위스	4	0.0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
58 브루나이	1	0.0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

자료 : 관세무역정보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만건, 수출 363만 건)

〈부록그림-2〉 국내 수출화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)



〈부록표-2〉 국내 수입화물 위탁가공(국외) 실적 현황(2017)

단위 : 천 달러

구분 전체 국가	수량		인천공항	인천항	부산항	평택항	옥포항	고현항	군산항	포항항	광양항	미산항
	전체	비중										
1	16,036,230	100.0	8,708,020	4,202,457	1,172,019	1,162,250	338,920	268,721	102,028	23,096	22,512	21,291
2	11,284,967	70.4	6,692,655	2,526,560	149,143	1,150,254	338,920	268,721	102,028	23,096	6,711	21,291
3	2,700,795	16.8	699,486	1,506,665	463,655	11,960	0	0	0	0	13,905	0
4	399,067	2.5	398,218	45	804	0	0	0	0	0	0	0
5	364,415	2.3	61,553	82,371	220,076	0	0	0	0	0	415	0
6	356,305	2.2	260,105	6,066	90,032	0	0	0	0	0	102	0
7	275,255	1.7	69,690	24,468	179,719	0	0	0	0	0	1,378	0
8	145,625	0.9	142,090	0	3,535	0	0	0	0	0	0	0
9	142,909	0.9	123,663	140	14,908	35	0	0	0	0	0	0
10	127,012	0.8	127,012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	78,001	0.5	7,937	55,591	14,473	0	0	0	0	0	0	0
12	48,152	0.3	48,022	0	130	0	0	0	0	0	0	0
13	38,272	0.2	23,800	3	14,469	0	0	0	0	0	0	0
14	35,283	0.2	33,102	172	2,009	0	0	0	0	0	0	0
15	11,559	0.1	8,256	33	3,270	0	0	0	0	0	0	0
16	6,065	0.0	6,065	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	5,854	0.0	0	0	5,854	0	0	0	0	0	0	0

구분 전체 국가	물량		인친공화	인천항	부산항	평택항	옥포항	고현항	군산항	포항항	광양항	마산항
	전체	비중										
	16,036,230	100.0										
17	3,643	0.0	1,350	255	2,038	0	0	0	0	0	0	0
18	2,374	0.0	2,067	0	307	0	0	0	0	0	0	0
19	1,918	0.0	99	0	1,819	0	0	0	0	0	0	0
20	1,801	0.0	77	0	1,724	0	0	0	0	0	0	0
21	1,790	0.0	1,366	1	412	0	0	0	0	0	0	0
22	1,641	0.0	0	0	1,641	0	0	0	0	0	0	0
23	1,345	0.0	55	0	1,290	0	0	0	0	0	0	0
24	557	0.0	557	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	418	0.0	69	0	349	0	0	0	0	0	0	0
26	319	0.0	319	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	231	0.0	104	0	127	0	0	0	0	0	0	0
28	126	0.0	0	0	126	0	0	0	0	0	0	0
29	87	0.0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0
30	70	0.0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0
31	66	0.0	10	0	25	0	0	0	0	0	0	0
32	67	0.0	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	59	0.0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	47	0.0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0

구분 전체 국가	수량		인친공항	인친항	부신항	평택항	육포항	고현항	군산항	포항항	광양항	미산항
	전체	비중										
	16,036,230	100.0	8,708,020	4,202,457	1,172,019	1,162,250	338,920	268,721	102,028	23,096	22,512	21,291
35 그리스	45	0.0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36 오스트리아	37	0.0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37 캐나다	24	0.0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38 핀란드	12	0.0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39 칠레	9	0.0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0
40 니카라과	7	0.0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0
41 덴마크	1	0.0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

자료 : 관세무역장보 신고금액 기준, KMI 원시자료 분석(2017년, 수입 1,593만건, 수출 363만 건)

기본연구보고서 발간목록

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 - 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로 -	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSIM」 구축연구 - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이헌동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	국내 가두리 양식장 어장환경개선 방안	마창모
09	어업어건 변화에 대응한 연근해 어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적 해양사고조사체계 도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 구축방안 연구	고병욱
12	해운기업의 경영성과에 미치는 영향분석 연구	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로 -	이연경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용 함수 추정 및 효율성 연구	최석우
17	신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안	박한선
18	환경해권 물류 및 지역개발 기업진출 사례 분석 및 추진전략	이기열

2017년

01	미래 수산업 어촌 발전을 위한 정책방향 연구	김대영
02	연안침식 대응정책의 개선방안 연구	윤성순

03	해양준조세 산정체계 개선방안	장정인
04	해역의 효과적 관리를 위한 도서 활용 방안 연구	최지연
05	반려동물산업 성장에 따른 수산분야 펫푸드 산업 활성화 방안	장홍석
06	강마을 지역경제 활성화를 위한 전략	박상우
07	Post-2020 국제기후변화 규범체계에 대응한 해양정책 개선방안 연구	박수진
08	한국 수산식품 세계화 전략 수립 연구 -수산물 수출을 중심으로-	임경희
09	양식산업 재난 위기관리에 관한 연구	마창모
10	해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안	김태일
11	IMO 지속발전 전략계획(SP) 대응방안 연구	박한선
12	컨테이너 해운산업 구조개선을 통한 경쟁력 제고 방안 연구	고병욱
13	동북아 전자상거래 해상운송 전환수요 분석	이기열
14	컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안	김은수
15	현장수요기반 IoT/빅데이터 항만하역 안전시스템 구축방안 연구	전형모
16	지진에 대비한 항만기능 유지의 필요성과 추진방안	김우선

수시연구보고서 발간목록

2018년

01	선화주 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선방안 연구	엄선희
03	낚시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
04	해양생태도의 정책 활용도 제고방안 연구	박수진
05	국내 항만 대기오염물질 배출 저감조치의 운영실태 조사 및 개선방안연구	안용성
06	농축산물 등의 관세행정 제도개선을 통한 항만배후단지내 FTZ활성화 방안연구	조지성
07	최저임금상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
08	수산업·어촌분야 공익적 가치 평가체계 수립 및 사회적 경제 도입방안 연구	류정곤

2017년

01	파나마운하 확장에 따른 해운물류환경변화와 정책대응 방안	박용안
02	해양문화정책 방향에 관한 연구	홍장원
03	4차 산업혁명과 해운산업 정책방향	황진희
04	제주도 항만거버넌스 개선방안 연구	김근섭
05	수산물 산지경매사 직무 및 시험체계 개발	장홍석
06	한·중·일 신선물류산업 활성화 방안	장홍석
07	연안항 지정기준 개선방안 연구	김근섭
08	지속가능한 갯벌어업을 위한 로드맵 마련 연구 - 갯벌어업 패류양식을 중심으로 -	마창모
09	해양수산 공공부문 인재육성 정책 방향	홍현표

현안연구보고서 발간목록

2018년

01	미안마 국립수산대학 설립 추진 방안 연구	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석: ASC인증을 중심으로	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안연구 - 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석

2017년

01	우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향	전형진
02	한투발루 협력 증진을 위한 참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석	마창모
03	AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구	이연경
04	해외 진출 무역업체의 한국인 포워드 수요 추정 연구	신수용
05	선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구	박한선
06	부산 영도구·중구 도시재생사업 추진방안 -한진중공업·자갈치시장 사례 중심-	최나영환
07	수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한 정책 지원방안 연구	이현동
08	산업정책적 관점에서의 주요국 해운정책 분석 및 정책방향 연구	고병욱
09	연안형 도시재생 기본구상 -부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-	최지연
10	갯벌 복원 수요 확대에 따른 복원 표준모형 개발 방향	육근형
11	항만보안 관리체계 효율화 방안 연구	김찬호
12	전자상거래 기반 상업항 개발전략	최상희
13	항만 내 여항구 개발과 관리제도 개선방안에 관한 연구	한광석
14	해운 얼라이언스 개편과 부산항 신항 환적 운영 개선 방향 연구	김은수
15	PA관할 항만 항계 확장에 따른 어업피해보상비 분담기준 마련	김근섭
16	페루 수산시장 현황 및 진출방안	정명화
17	러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향	현대승
18	부산항 신항 혼합형 전용터미널(Hybrid liner terminal) 시스템 도입방안 연구	김근섭
19	해양경비 여건 분석과 역량 강화 방안	윤성순
20	바닷모래의 이용실태와 관리 개선방향	윤성순
21	우리나라 구조조정 정책사례 및 시사점 -한진해운을 중심으로-	황진희
22	한국 컨테이너선대 육성의 필요성	김태일
23	어촌지역 고용지표 통계생산을 위한 기초연구	한광석
24	우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구	하태영
25	뉴질랜드·노르웨이의 양식 수산물 수출 전략	임경희
26	빅데이터 적용 해운항만산업 연구분석 우선순위 연구	최종희
27	해양수산 생명자원정책의 개선방향에 관한 연구	박수진

28	미·중 수산물 수출 비관세장벽 동향 및 대응 방안	임경희
29	도시-어촌 상생협력 인식도 조사	이상철
30	크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제	황진희
31	내항여객운송사업 운영체계 개선방안	김태일
32	우리나라의 배출규제해역(ECA) 도입 방안 연구	이기열
33	친환경에너지 정책 추진강화에 따른 항만의 신재생에너지 확대방안	심기섭
34	해양수산 일자리 창출분야 및 고용효과 분석	박광서
35	선박에 의한 대기오염물질 배출량 산정체계 개선 방안	안용성
36	해양휴양복지 활성화 정책방안 연구	홍장원
37	G20 해양쓰레기 실행계획의 국내 이행 방안	김경신
38	물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안	신수용
39	2018 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
40	도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 어촌 개발 콘텐츠 발굴 연구	박상우
41	4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구	이연경
42	원양어선 승무 선원의 스트레스 분석에 관한 연구	이승우
43	일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향	박성준
44	해양주권 강화를 위한 무인도서 기초정보 개선 연구	정지호
45	세계경영을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안	박주동
46	연안 소규모 하·폐수 처리시설의 관리 문제점 및 개선방향	장원근
47	거대선사의 시장지배력 확대에 대한 국적선사의 대응 방향	전형진
48	해양법 관련 최근 판례 및 동향 분석 - 남중국해 분쟁 등 해양법 판례 중심 -	최지현
49	화주 관점의 항만배후단지 역할 제고 방향	김은수

