

2018

제2호

발간년월 2018년 10월

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 하동우

발행처 한국해양수산개발원

발행인 양창호

홈페이지 [www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구

김은수 국제물류연구실 실장  
(kes1213@kmi.re.kr/051-797-4665)

조지성 국제물류연구실 전문연구원  
(jisungjo@kmi.re.kr/051-797-4916)

공영덕 국제물류연구실 위촉연구원  
(ydkong6053@kmi.re.kr/051-797-4778)

김엄지 국제물류연구실 연구원  
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

우리나라 화주·물류기업의 개발도상국가 진출은 지속적으로 확대되고 있는 추세이며 이에 따라 진출국 내 한국인 물류인력의 수요 또한 증가하고 있다. 왜냐하면 현지 진출국가를 중심으로 한 다양하고 복잡한 화주기업의 현지 물류/SCM에 대응하여 맞춤형 서비스를 제공할 수 있는 한국인 물류인력이 요구되고 있기 때문이다.

따라서 본 연구에서는 해외 진출 우리 화주기업의 물류/SCM 역량 강화를 지원하기 위한 해외 진출기업에 대한 청년 물류인력 고용 여건과 청년들에 대한 해외 물류기업 취업 및 정주 여건을 설문조사하였다. 이를 바탕으로 한 청년 물류인력의 체계적인 해외진출 및 정주 지원사업에 대해 연구하였다.

우선 정부의 신남방정책 대상 국가이자 2017년 기준 국내 기업의 신규 법인이 가장 많이 설립된 베트남에 진출한 우리기업을 대상으로 한국인 청년 물류/SCM 전문인력에 대한 수요 즉 고용 여건을 우선적으로 조사·분석하였다. 응답기업의 한국인 물류인력 고용 만족도는 낮은 수준이었고, 그 이유는 인건비, 업무 전문성, 책임감 부족, 현지 직원과의 의사소통 능력 부족 등으로 조사되었다. 그러나 고용 만족도가 낮음에도 불구하고 응답기업의 60%는 여전히 향후 3년간 한국인 청년 물류인력 채용 의사가 있음을 밝히고 있다. 특히 인건비의 경우, 기업이 제공할 수 있는 적정 연봉 수준은 3,000만 원 이하 또는 3,000~3,500만 원으로 청년들의 기대 수준보다 낮은 것으로 조사되었다. 이와 함께 기업들은 한국인 청년 물류인력 채용 시 정부가 지원할 경우, 월 70~80만 원, 즉 연간 840~960만 원 수준이 적정할 것으로 판단하고 있다.

다음으로 해외 취업 및 정주 여건에 대해 225명의 청년을 대상으로 인식 조사 결과, 응답자의

---

93%가 해외 취업에 대해 긍정적인 것으로 나타났다. 이들 중 42%가 국내보다 나은 경제적 여건(높은 임금 수준)에 대한 기대를 해외 취업의 중요한 결정 요인으로 선택했다. 또한 성공적인 해외 취업 및 정착을 위해 청년들 스스로 판단하는 중요한 조건은 영어 및 현지 적응 능력으로 나타났고, 이는 현지 진출기업 설문조사 결과와 유사하다. 마지막으로 해외진출 희망 청년들의 대부분은 경제 선진국에 근무하고자 하였으며, 무역 및 수출입 물류 부문이나 물류 및 SCM 업무 등과 관련된 부서에 종사하길 희망하고 있다.

청년 물류인력의 공급 및 수요 여건 분석과 전문가 인터뷰 결과, 해외 진출 정주 지원사업의 성공적인 추진을 위해서는 5가지 요건의 선결이 요구된다. 즉 ① 해외진출 희망 청년의 영어 능력 및 현지 적응 능력 사전 집중 배양, ② 기업과 청년 간의 지급/요구 연봉 수준 차이 해소, ③ 해외 개도국 취업에 대한 부정적 인식 전환, ④ 해외 현장 근무 기피 인식 전환, ⑤ 취업과 교육 연계를 넘어 사후 경력관리까지 종합 지원 체계 마련 등이다.

청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업(안)은 정부의 청년 해외취업지원 종합 프로그램인 K-MOVE 사업을 적극 활용하되 목표 및 이를 달성하기 위한 추진전략 및 실천과제에 있어 차별성과 특화가 필요하다. 고용노동부 주도의 청년 해외취업 지원사업은 일자리 제공 시스템 구축을 목표로 하고 있다. 반면 청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업은 해외에 진출한 우리 화주기업의 물류·SCM 역량 강화를 목표로 한다. 즉 이러한 목표 달성을 위해 해외 취업 청년 물류인력에 대한 장기적인 정주 지원사업이 추진되어야 한다.

본 연구 대상인 베트남 진출 청년 물류인력의 정주 지원 시범사업 구상(안)은 다음과 같다. 베트남에 진출한 우리 화주기업의 물류/SCM 지원 역량 강화를 위한 물류인력 수요는 총 1,103명으로 추정된다. 2019년부터 2026년까지 3년간 정착지원금을 지원할 경우 총 283억 원이 소요될 것으로 추정된다. 1년차 정착지원금(800만원/인) 총액 약 88억 원은 고용노동부의 기존 예산을 활용할 수 있다. 즉 2~3년차에 소요될 추가 정책지원금(매년 900만원/인) 규모는 약 195억 원, 8년간 평균 약 24.4억 원으로 추산된다. 추가 소요예산 확보를 위해 해양수산부, 4대 항만공사, 지방자치단체, 물류 관련 대학 및 업·단체 등이 ‘(가칭)국제물류인력 해외 정주지원 펀드’를 공동으로 조성하는 방안을 검토해 볼 수 있다.

마지막으로 청년 물류인력의 해외진출 정주 지원사업(안)의 효율적 추진을 위해 ① 해양수산부-고용노동부 간 업무 협약 체결, ② 사업 전담(주관)기관 지정을 통한 지속적인 지원 체계 구축 등 업무 협력 및 지원 체계를 구축해야 한다. 또한 기업 맞춤형 물류 전문인력 집중 배양 및 취업 연계를 위해 ③ 국제물류부문 연수과정 기획·발굴 민간위원회 구성 및 운영, ④ 세계 권역별 한인 물류기업 협의체를 조직화하여 협력체계를 강화해야 한다. 나아가 ⑤ K-MOVE 스쿨 모범사례의 적극적 확산 및 공유, ⑥ 청년 물류인력의 해외 진출 성공사례의 적극 발굴 및 홍보, ⑦ 기존 물류 관련 K-MOVE 사업 수혜자 추적 조사 분석 등 기존 K-MOVE 사업의 적극적 활용 및 체계적인 사후관리 등의 노력이 필요하다.

---

## 베트남 진출 우리 제조·물류기업 설문 결과, 영어 및 현지 적응능력 등을 갖춘 한국인 청년 물류인력에 대한 현지채용 방식의 고용 예상

### ■ 우리 제조·물류기업의 베트남 진출은 점진적으로 증가 추세에 있고, 인력 수급의 98%가 현지채용 형태이며, 저임금 현지인 채용 위주로 전개

- 우리기업의 해외 진출 국가, 해당국가의 내수시장, 국내 기업 선호도 등을 종합하여 시범적으로 베트남을 연구대상으로 분석함
  - 2017년 상반기 기준, 해외 진출 우리나라 기업의 신규 법인 수가 최대인 국가는 베트남이며 총 327개 기업이 진출함
  - 또한 베트남은 1억 명의 내수시장을 보유하고 있어 성장 잠재력이 큼
  - 베트남에 대한 국내 기업의 해외 진출 선호도 역시 높음
- 베트남 수교(1992년) 이후 우리기업의 베트남 진출은 꾸준히 증가하였고, 최근(2014~2017년) 한 국은 베트남 제1위 투자국임
  - 베트남 진출 국내기업은 총 2,746개, 이 중 약 56%인 1,557개가 제조기업, 약 5%인 143개가 물류기업임
- 제조 및 물류기업의 인력 수급은 대부분 현지채용으로 이루어짐
  - 제조기업 전체 고용인원은 약 587,000명, 이들 중 98%인 580,984명이 현지채용, 1%인 6,089명이 본사 파견임
  - 물류기업의 경우, 전체 약 4,600명이 종사, 이들 중 97%인 4,475명이 현지채용, 3%인 172명이 본사 파견 형태임
- 이러한 현상은 현지채용을 통해 상대적으로 임금이 저렴한 현지인을 고용할 수 있기 때문인 것으로 조사됨
  - 한국인 인력은 대부분 고위관리직에 종사하고 있음

표 1. 제조업·물류업 인력채용 현황

	기업 수	본사 파견(명)	현지채용(명)	합계(명)	본사파견/현지채용 (%)
제조업	1,575	6,089	580,984	587,073	1/99
물류업	143	172	4,475	4,647	4/96

자료: KOTRA directory 2016 기반 KMI 재작성

## ■ 베트남 진출 우리 물류기업의 경우, 다양하고 복잡한 화주의 물류/SCM에 대응하여 맞춤형 서비스 제공 능력을 갖춘 한국인 물류인력 부족 등의 문제에 직면

- 제조업 세부 업종별로 베트남 진출이 가장 많은 섬유·가죽 및 전기·전자 업종의 공급망 분석 결과, 거래방식 및 범위가 다양하며 화주가 물류 전반을 관리하고자 함에 따라 맞춤형 서비스에 대한 요구가 증가하고 있는 실정임
- 이에 대응하기 위해 언어 능력과 물류 전문성을 모두 갖춘 한국인 물류인력이 필요함에도 불구하고, 인력공급이 원활하지 않아 대부분 현지인을 활용하고 있음
  - 현지 진출기업의 해외 법인당 현지 근무 한국인 직원은 기업당 평균 1~2명에 불과함
- 또한 도로·해상(항만)·철도 인프라 등 물류 기반시설이 제대로 정비되어 있지 않아 원활한 물류 수행에 어려움이 발생함

## ■ 베트남 진출 우리 기업들은 한국인 청년 물류/SCM 전문인력 채용 관련, 현지채용 형태로 고용하되 월 70~80만 원 수준의 정책적 지원 필요 언급

- 첫째, 우리기업의 한국인 고용 비중이 전체 3%에 불과함
  - 고용은 현지채용(한국인), 현지채용(현지인), 국내파견으로 구분됨
  - 30개 응답기업 총 고용인원 5,170명, 현지고용(한국인) 및 국내파견을 통한 한국인은 전체의 3%, 현지고용(현지인)이 전체 97%를 차지함
- 둘째, 우리기업 중 최근 3년간 한국인 청년물류인력 채용 경험이 있는 곳은 9개에 불과, 채용 만족도 또한 낮은 수준임
  - 인건비, 업무전문성, 책임감 부족, 현지 직원과의 의사소통 능력 부족 등이 낮은 만족도의 주요 원인으로 조사됨
  - 인건비의 경우, 기업의 적정 연봉 수준은 3,000만 원 이하 또는 3,000~3,500만 원 구간으로 청년들의 기대 수준에 미치지 못하는 실정임

- 셋째, 채용 만족도가 낮음에도 불구하고 향후 3년간 한국인 청년 물류인력 채용 의사가 있다고 응답한 기업은 60%이며 대부분은 고용형태로 현지 채용을 선호함
  - 채용 의사가 있는 응답기업의 대부분(15개)은 물류기업임
  - 한국인 물류인력 채용에 있어 기업이 가장 중요하게 고려하는 요소는 영어능력 및 현지적응능력임
- 넷째, 한국인 물류인력 채용 시 연봉 이외에 제공 가능한 지원 수당으로는 숙소비 지원(77.8%), 교통비(55.6%), 의료비(50%) 로 조사되었고 월 70~80만 원이 가장 적절하다고 응답함

표 2. 한국인 청년 물류인력 채용 의향 및 채용 방식

	있다	없다	비율	현지채용	해외파견	인턴
물류	15	4	79%	14	1	-
생산	2	6	25%	1	1	-
유통	1	2	33%	1	-	-

자료: KMI 작성

**국내 청년들은 대체로 해외취업에 대해 적극적인 반응을 보이고 있으며, 성공적인 취업 및 정주 지원을 위해 월 70~80만 원의 추가적인 정착지원금 지원이 필요**

■ 청년 물류인력의 취업률은 약 56%로 대학 전체 평균 64.3% 대비 약 8% 낮은 수준이며, 대표적인 청년 해외취업 지원 프로그램은 정부(고용노동부)의 K-MOVE 사업

- 청년 물류인력 양성을 위한 프로그램은 중등교육기관, 고등교육기관, 물류관련기관 및 협회, 정부 및 지자체단체, 기업 등에 의해 이루어지고 있으며, 이들의 취업률은 약 56% 수준임
  - 특성화 중등교육기관 및 고등교육기관 중 항만, 해운, 물류, SCM, 무역, 통상을 전공한 졸업자(2015.8 및 2016.2)를 대상으로 취업 현황을 살펴보면 전체 10,617명 중 5,984명(56%)이 취업함
  - 특히 해외취업자는 136명(1.3%)에 불과한 실정임
- 정부 및 지방자치단체 주도로 해외취업 지원 사업이 추진되고 있으며, 취업자 수는 지속적으로 증가하는 추세임

- 기존 청년 해외취업 지원 사업의 중복, 사후관리 미흡, 질 낮은 일자리 연계 등의 문제 해결을 위해 정부는 2013년부터 K-MOVE로 브랜드화하여 통합하여 운영함
- 이는 ① 해외취업, ② 해외인턴, ③ 해외창업, ④ 해외봉사 등 4대 지원 사업으로 구분됨
- 특히 해외취업 지원 사업은 해외취업을 위한 교육지원 사업, 정보제공 및 해외취업 알선, 해외취업 정착지원금 지원 등으로 구성되어 있음
- K-MOVE 사업을 통한 청년 해외 취업자의 최근 5개년(2013~2017) 연평균 증가율은 33.6%로 지속 증가하고 있음

그림 1. 청년 해외취업지원사업(K-MOVE) 구조



자료: 월드잡플러스 자료를 바탕으로 KMI 작성

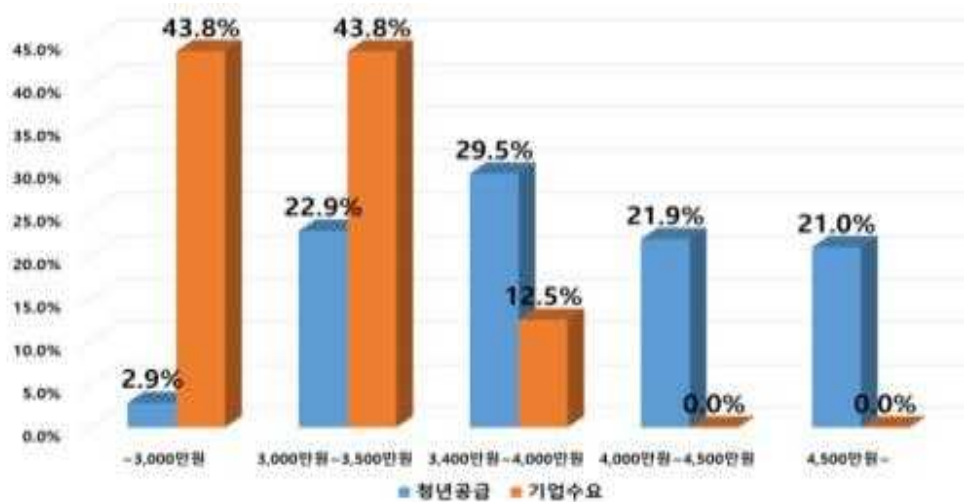
## ■ 해외취업 및 정주여건에 대한 청년 인식 조사 및 분석 결과, 상대적으로 높은 연봉 수준 기대, 선진국 선호, 영어 및 현지 적응 능력 중요 등이 강조

- 첫째, 응답자의 93%가 해외 진출 우리기업에서 근무할 의향이 있으며 주된 동기는 경제적 여건임
  - “국내보다 나은 경제적 여건에 대한 기대” 및 “국내의 높은 실업률” 등이 청년들의 주된 해외취업 동기임
- 둘째, 해외근무에 대한 청년들의 수용 가능한 연봉 수준과 기업의 지불 가능 금액 간 불균형이 존재함



- 청년 응답자의 약 50%가 수용 가능한 연봉 수준으로 3,000~ 3,500만원(22.9%) 또는 3,500~ 4,000만 원(29.5%) 구간을 선택한 반면, 기업의 경우 38.9%가 3,000만원 미만, 50%가 3,000~3,500만 원 구간이 적절하다고 응답함
- 연봉 수준에 대한 기업(수요자)과 청년(공급자) 간 불균형은 월 70~80만 원 규모의 추가적인 정주비용 지원을 통해 해결될 수 있을 것으로 판단됨

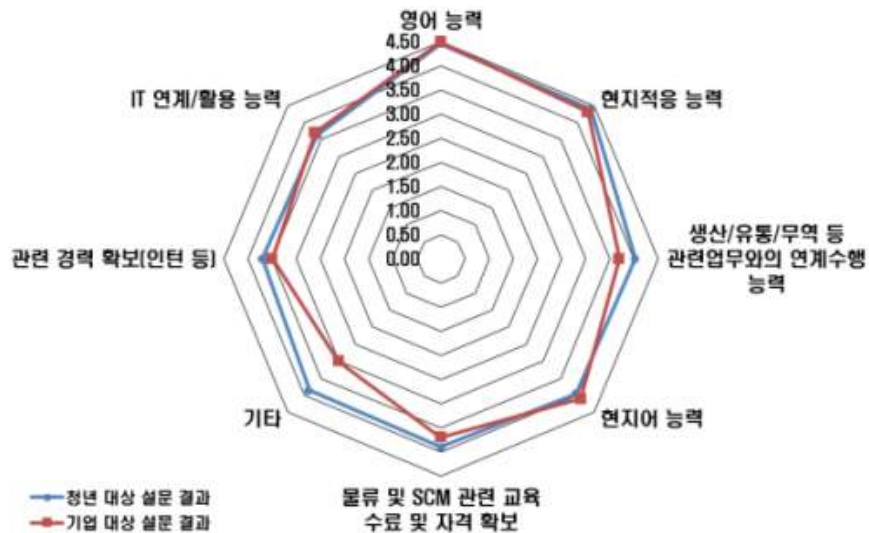
그림 2. 청년과 기업의 연봉수준 인식 차이



자료: KMI 작성

- 셋째, 대부분의 청년들은 미국, 일본, 프랑스 등 1인당 실질 GDP가 \$12,236 이상인 경제 선진국 근무를 희망하며, 동남아 9개국 중에는 중국, 베트남, 태국 순으로 근무 의사가 높음
- 수도권 및 비수도권 대학으로 지역별로 구분하여도 차이를 보이지 않음
- 넷째, 청년들은 성공적인 해외취업 및 정착을 위해 선결 조건으로 영어능력 및 현지적응 능력이 가장 중요하다고 응답함
- 기업설문 결과에서도 채용에 있어 영어능력과 현지어능력 그리고 현지적응 능력이 가장 중요하다고 응답하여, 교육프로그램 설계 시 해당 부문에 대한 집중 교육이 필요함

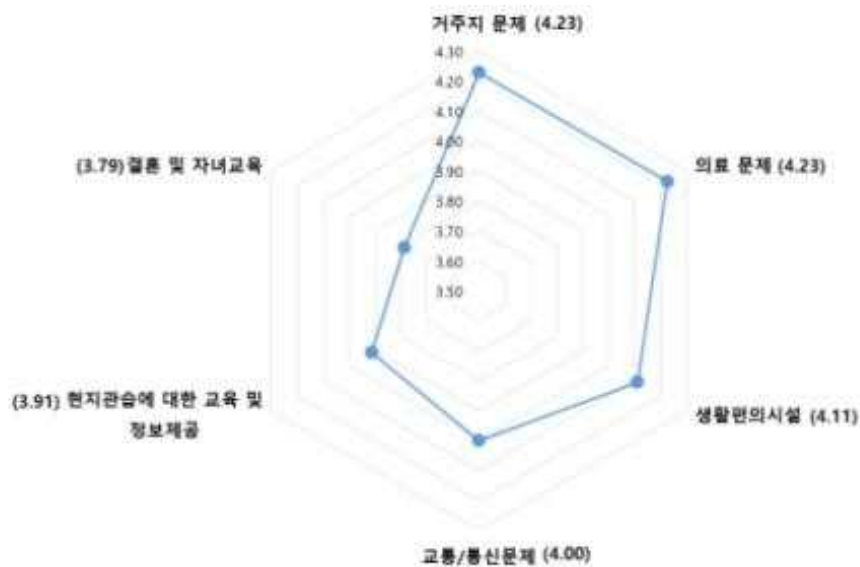
그림 3. 한국인 청년 물류인력의 성공적인 해외정착을 위한 선결 조건



자료 : KMI 작성

- 마지막으로 청년들이 요구하는 해외 정주 지원 분야 중 가장 필요한 분야는 거주지 및 의료 문제로 기업 설문 결과와 유사함

그림 4. 한국인 청년 물류인력의 성공적인 해외정착을 위한 지원 분야



자료: KMI 작성



## 해외 진출 우리 화주기업의 물류·SCM 역량 강화를 목표로 청년 물류인력 정주 지원사업 추진 시, K-MOVE 사업을 적극 활용하되 보다 장기적인 관점에서 물류 부문에 특화된 차별적인 추진 과제 마련 및 시행 필요

### ■ 본 연구가 제안하는 청년 물류인력의 해외 정주 지원사업 구상은 다음 5가지의 성공요건을 바탕으로 수립 필요

- 첫째, 청년들의 성공적인 해외진출 및 정주를 위해서는 영어능력 및 현지에 대한 적응 능력을 집중 배양시킬 필요가 있음
- 둘째, 기업과 청년간의 지급(요구) 연봉 수준 차이를 해소해야 함
  - 기업이 최소 3,000만 원의 연봉 지급이 가능하다고 할 경우, 정부 등이 정주지원 정책을 통해 3~5년간 연간 약 500만원에서 1,000만 원을 지급함으로써 불균형을 해소할 수 있을 것이라고 판단됨
- 셋째, 청년들의 해외 개도국 취업에 대한 부정적 인식 전환이 필요함
  - 우리 청년들의 대다수는 해외근무 희망지로 1인당 실질 GDP가 높은 국가를 선호하고 해외 저개발 또는 개발도상국은 기피하는 추세임
  - 그러나 이는 저개발 또는 개발도상국가에서의 성장 잠재력을 충분히 인식하지 못한 결과이며 이를 해결하기 위해 성공모델을 발굴·전파할 필요가 있음
- 넷째, 청년들의 해외현장(물류센터, 생산공장)에서의 근무 기피 인식을 전환할 필요가 있음
  - 해외진출 우리기업의 경우, 현장 근로인력에 대한 수요가 높은 반면 이를 위한 청년물류인력 공급은 원활하게 이루어지고 있지 않음
  - 하지만 물류전문가로 성장하기 위해서는 현장근무경험이 필수적 요소임
- 다섯째, 정주지원 사업은 취업 교육 및 연계를 넘어 사후 경력까지 관리할 수 있는 종합적인 지원 체계로 구상되어야 함

### ■ 정주 지원사업 모델(안)은 정책실행의 성숙도가 높은 K-MOVE 사업을 적극 활용하여 세부사업 추진 방식 등을 개선하고 물류부문에 특화된 차별적인 방안 제안

- 정주 지원사업 모델(안)의 기본구조는 “명확한 해외 취업 수요의 사전 발굴-맞춤형 교육과정-취업 연계-정주지원”으로 K-MOVE 사업의 구조와 유사하므로 이에 대한 특성을 파악해볼 필요가 있음
- K-MOVE 사업의 예산 규모를 살펴보면, 청년들의 역량강화를 위한 해외취업 연수사업인 K-MOVE 스쿨 및 청해진 대학 프로그램 운영이 가장 핵심 사업임을 알 수 있음
- 해외취업 연수사업에 할당된 예산은 전체 사업규모의 59%인 270억 원임

표 3. K-MOVE (해외취업지원) 사업 구성 및 예산

구 분	설 명	예산 (백만원)	
① 정보제공 및 상담	<ul style="list-style-type: none"> <li>• K-MOVE 멘토, 해외취업홍보 글로벌 취업 상담회</li> <li>• 해외현지한국인재채용설명회, 재외공관해외취업담당관 워크숍</li> <li>• K-MOVE센터 미설치지역 구인처 발굴위탁</li> <li>• K-MOVE센터(국내), K-MOVE센터(국외) 운영</li> <li>• 해외통합정보망</li> </ul>	8,922	19%
② 해외취업 연수	<ul style="list-style-type: none"> <li>• K-MOVE 스쿨, 청해진대학</li> </ul>	26,900	59%
③ 해외취업 알선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간 해외취업알선 지원</li> </ul>	1,350	3%
④ 해외취업 정착 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외취업 정착지원금 지원 (약 2,500명 대상)</li> </ul>	6,750	15%
기타 (관리/운영)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외인력수요조사 및 특화모델 개발 (연구)</li> <li>• (공단) 해외취업지원사업 관리, (고용부) 해외취업지원사업 관리</li> </ul>	1,854	4%
예산 합계		43,922	100%

자료: 한국산업인력공단(2018a), p.16

- 해외취업 연수사업의 경우, “연수기관 모집-심사-선정-연수생모집-연수실시-취업지원-사후관리” 등 6단계로 구성되어 있음
- K-MOVE 스쿨 연구과정은 연수기관 모집 시, 실제 과정과 연계되는 해외 기업 수요를 사전에 파악하여 ‘해외구인업체 소개서’ 및 ‘구인수요 조사서’를 제출하게 함
- 2017년 기준 K-MOVE 스쿨 운영기관 중 국제물류와 관련된 사업을 추진하는 대학은 10개(전체 물류관련 학과의 16%)이며 총 16개 과정이 있음
- 2018년 3월, 해외취업자의 보다 체계적인 사후관리를 위한 일환으로 기존 1년간 연간 400만원이었던 K-MOVE 해외취업정착지원금을 800만 원으로 상향조정함
- 해외 취업 1년 이후에 대한 사후관리가 현실적으로 어려운 실정이며, 이에 따라 사후관리를 위한 통계정보 또한 부족함

## ■ 정주 지원사업은 기본적으로 K-MOVE 사업과 유사하나, 목표 및 이를 달성하기 위한 추진 전략 및 과제에 있어 차별성 있게 특화 추진 필요

- 고용노동부 주도의 청년 해외취업 지원사업은 해외 일자리 제공 시스템 구축을 목표로 하나 본 연구에서 제안하는 정주 지원사업의 경우, 해외 진출한 우리 기업의 물류·SCM 역량강화를 목표로 함
- 즉, 목표 달성을 위해 K-MOVE 사업 활용을 극대화하는 등 보다 장기적인 정주 지원을 위한 4대 추진전략을 아래와 같이 제시함

표 4. 청년 물류인력 해외 정주 지원사업(안)의 비전, 목표 및 추진 전략

구 분	정주 지원사업(안)	K-MOVE 사업 (비교)
비전	해외 진출 우리나라 기업의 국제 경쟁력 강화 및 글로벌 물류강국 실현	청년층 글로벌 인적자원 개발을 통한 국가 경쟁력 강화
목표	청년 물류인력의 해외 정주지원 확대를 통한 해외 진출 우리기업의 물류·SCM 역량 강화	청년 글로벌 역량강화 및 양질의 해외 일자리 제공 시스템 구축
추진 전략	1 K-MOVE 사업 지원 체계 구축	해외취업 참여대상 관리 및 지원 강화
	2 K-MOVE 사업과의 연계 강화	해외취업자 체류지원 강화
	3 K-MOVE 스쿨 및 청해진대학 사업 활용 극대화	해외취업 사후관리 및 귀국지원 플랫폼 구축
	4 단계별 정주지원 확대 추진	해외취업 정보지원 및 고용지원 인프라 구축

자료 : KMI 작성.

- 즉, 청년 물류인력의 해외 정주 지원사업은 ① K-MOVE 사업 지원 체계 구축, ② K-MOVE 사업과의 연계 강화, ③ K-MOVE 스쿨 및 청해진대학 사업 활용 극대화, ④ 단계별 정주 지원사업 확대 추진 등을 중심으로 수행되어야 할 것임
- 특히, 정주지원 확대 추진을 위해서는 K-MOVE에서 지원하는 정착지원금을 3년까지 확대가 필요, 이를 위해 해양수산부 및 유관 공기업의 추가적인 예산 확보 노력이 필요함

표 5. 물류인력 해외 정주 지원사업의 추진 과제(안)

구 분	전략별 추진과제
추진 전략	<b>K-MOVE 사업 지원 체계 구축</b>
	1 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양수산부 중심의 유관 공공기관, 협회 및 기업과 전국 물류 관련 대학으로 구성된 지원 협의체 구성 및 운영</li> </ul>
	<b>K-MOVE 사업과의 연계 강화</b>
	2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양수산부-고용노동부 간의 업무 협력 강화</li> <li>- “해운항만물류 전문인력 양성사업” 주관기관 지정 (사업 재편 및 K-MOVE 사업과의 연계 및 지원 강화 기능 부여)</li> <li>• 4대 항만공사, 한국해양수산개발원 등도 K-MOVE 스쿨 운영기관으로 참여</li> <li>- 해외취업처와 국내 청년 물류인력 적극적 연계, K-MOVE 사업 홍보 등</li> </ul>
	<b>K-MOVE 스쿨 및 청해진대학 사업 활용 극대화</b>
	3 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제물류 관련 다양한 연수과정 기획 및 조정</li> <li>- 연수(교육)과정의 세계 권역별/국가별 다양화</li> <li>- 제조업중별 글로벌 SCM 교육과정 신설</li> <li>- 물류-IT, 물류-금융, 물류-회계 등 융복합 연수과정 신설</li> <li>- 신흥국 물류센터 중간관리자 과정</li> <li>- 중량물/콜드체인/TCR-TSR 등 특화된 국제물류 서비스 과정</li> <li>- 글로벌 컨테이너터미널 운영 중간관리자 과정</li> <li>- 대형 물류기업 해외법인 맞춤형 특화 교육 과정 등 신설</li> <li>• 대학/기관(K-MOVE 스쿨 운영기관)별 신규 연수과정 차별화 지원</li> </ul>
	<b>단계별 정주지원 확대 추진</b>
	4 <ul style="list-style-type: none"> <li>• K-MOVE 사업 정착지원금(1년, 최대 800만 원)을 3년간 지원 확대 추진</li> <li>• 해양수산부 및 유관 공기업의 자체 예산 투입 (지방정부 재원 활용)</li> <li>- 소규모 시범사업(베트남) 형태로 추진</li> <li>- 해양수산부 내 유사사업 구조조정 및 공기업 예산 편성 변경</li> <li>- 물류 관련 K-MOVE 사업(예, 베트남)을 대상으로 우선 추진</li> <li>- 지방대학의 경우, 해당 지방정부 재원 활용</li> <li>- 정착지원금은 해외취업자의 2년차, 3년차 지원 (중복 수혜 방지)</li> </ul>

자료: KMI 작성

## ■ 본 연구의 청년 물류인력 해외 정주 지원사업(안)을 바탕으로 베트남 지역 시범사업(안)을 구상한 결과, 2020-2026년 추가 정주지원금 규모는 195억 원으로 추산

- 2016년 기준 KOTRA 데이터를 사용하여 베트남 지역의 물류인력 수요를 추정한 결과 1,103명의 물류인력이 필요한 것으로 분석됨(한국해양수산개발원, 2018)
- 본 연구에서 제안하는 지원기간(1년→3년) 및 정주지원 규모(설문조사 기준, 연간 840~960만 원의 평균인 900만 원 적용)를 적용하여 정착지원 예산을 추정 시, 기존 88억 원에서 195억 원이 증가한 283억 원임
  - 취업 초기 1년 동안은 800만 원을 지원하고, 2년차, 3년차에는 평균인 900만 원을 추가 지원함
  - 즉 2~3년차에 소요될 추가 정책지원금 195억 원은 8년간 평균 약 24.4억 원임
- 추가 소요예산 확보를 위해 해양수산부, 4대 항만공사, 지방자치단체, 물류 관련 대학 및 업·단체 등이 ‘(가칭)국제물류인력 해외 정주지원 펀드’를 공동으로 조성하는 방안을 검토해 볼 수 있음

표 6. 베트남 정주 지원사업(안)의 소요예산 추정

(단위: 명, 억 원)

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	8년 합계
지원 계획 (명)	100	150	200	200	225	225	-	-	1,100
연수 과정 (개)	7	11	14	14	16	16			
지원 금액 규모	1년차	8	12	16	16	18	18		88
	2년차	-	9	13.5	18	18	20	18	96.5
	3년차	-	-	9	13.5	18	18	20	98.5
지원 소계 (억 원)									<b>283</b>
기존 정착지원금 (800만원/인)	8	12	16	16	18	18	-	-	88
추가 정주지원금 (900만원/인)		9	22.5	31.5	36	38	38	20	<b>195</b>
지원 소계 (억 원)	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>38.5</b>	<b>47.5</b>	<b>54</b>	<b>56</b>	<b>38</b>	<b>20</b>	<b>283</b>
비고	7개 (107명)	2개 과정 (50명) 신설	2개 과정 (50명) 신설	유지	1개 과정 (25명) 신설	유지	유지 (*수요 재조사)		

주: 1) 2018년 연수과정은 2017년도(7개)와 동일하게 적용, 따라서 2019년부터 추가 정착지원금 (900만원/인) 지급

2) 연수과정 1년차는 기존 K-MOVE 정착지원금 활용, 2/3년차는 추가 정주지원금 확보 통해 지원

3) 신규 연수과정은 과정당 20명 모집 기준, 취업률은 70% 가정

자료: KMI 분석

■ 정부는 청년물류인력의 성공적인 해외정착을 지원하기 위해 부서 간 업무 협력체계 구축, 민간위원회·협업체 조성, 체계적인 사후관리 및 활용 등의 노력 필요

- “해양수산부(유관기관)-고용노동부(산업인력관리공단) 간 업무 협약 체결”, “전담(주관)기관 지정을 통한 지속적인 지원 체계구축(KMI 또는 민간 신설 고려)”, “전국 지방자치단체-지방대학 상설 협의체 조기 구성” 등 업무 협력이 필요
- “연수과정 기획·발굴 민간위원회 구성 및 운영”, “세계 권역별 한인 물류기업 협업체 지원강화”, “물류 관련 K-MOVE 사업 멘토단 발굴 및 지원조직(협동조합) 신설” 등 민간위원회 및 협업체 조성은 사업의 시너지 효과를 제고할 것으로 판단됨
- “K-MOVE 스쿨 모범사례 확산 및 공유”, “청년 물류인력의 해외 진출 성공사례의 적극 발굴 및 홍보”, “기존 물류 관련 K-MOVE 사업 수혜자 추적 조사 분석” 등 사후관리 데이터를 적극 활용하여 사업의 효율성을 증대시킬 필요가 있음



## KMI 연구보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
URL: <a href="https://www.kmi.re.kr/">https://www.kmi.re.kr/</a>		