

2018

제13호

발간년월 2018년 11월

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)

## 부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구

하태영 항만정책연구실 실장

([haty@kmi.re.kr](mailto:haty@kmi.re.kr)/051-797-4691)

이수영 항만수요예측센터 연구원

([sygen@kmi.re.kr](mailto:sygen@kmi.re.kr)/051-797-4698)

신정훈 항만수요예측센터 연구원

([jh.gary.shin@kmi.re.kr](mailto:jh.gary.shin@kmi.re.kr)/051-797-4695)

우리나라 수출입 화물의 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, 항만배후단지제도가 도입된 이후 10여 년간의 성과를 보면 당초 목표로 했던 항만물동량 창출과 고용확대, 투자유치 등의 부가가치 창출 수준은 항만물동량 성장둔화추세의 영향으로 미흡한 실정이라 할 수 있다. 특히, 항만배후단지에서 창출되는 물동량의 대부분이 국내 수출입 화물의 일시적인 보관 장소로 활용되고 있다는 점에서 실질적인 면에서 신규 물동량 창출이나 부가가치 창출과 효과는 크지 않다고 할 수 있다.

이에 본 조사분석 연구에서는 항만배후단지개발 제도가 도입된 이후 현 시점에서 국내 항만배후단지의 개발 현황과 그 성과를 분석해보고 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 수출입 화물의 단순보관재고관리의 물류활동에 집중되어 있는 것으로 나타났다. 또한 향후 사업 확대 계획에 있어서는 신규 물동량 창출이나 부가가치 활동 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 부가가치 활동 제고에는 나름대로 한계가 있음을 인식할 필요가 있기 때문에 중장기적인 관점에서 수출입 화물보다는 환적화물에 대한 부가가치 활동 확대에 더 관심을 가질 필요가 있다.

환적화물은 그간 수출입 화물에 비해 부가가치 활동의 대상으로 보지 않았던 측면이 많았으며 실제 이들 환적화물에 대해서도 거의 부가가치 활동이 이루어지고 있지 않고 있는 실정이다. 따라서, 이들 환적화물을 부가가치 활동의 대상으로 보고 부가가치 활동 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 환적화물에 대해 부가가치 활동규모와 그 유치 가능성을 분석하고 기대효과를 거시적인 관점에서 추정해 보았다.

연구 분석 결과 현재 국내에서 취급되고 있는 연간 1,000만TEU 이상의 환적화물에는 가공/조립/검사 등 부가가치 활동을 필요로 하는 원자재·중간재 성격의 제품들이 금액기준으로 전체 환적화물량의 약 3.3% 수준인 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 부가가치 활동 확대에도 나름대로 잠재력을 있다고 생각된다.

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

따라서, 향후 환적화물에 대한 가공산업(가공/조립/검사 등)의 부가가치 활동이 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(자유무역지대확대, 조세특례제한법, 관세법, 식품위생법 등)들을 중장기적으로 지속 개선하는 노력이 이루어져야 할 것이다.

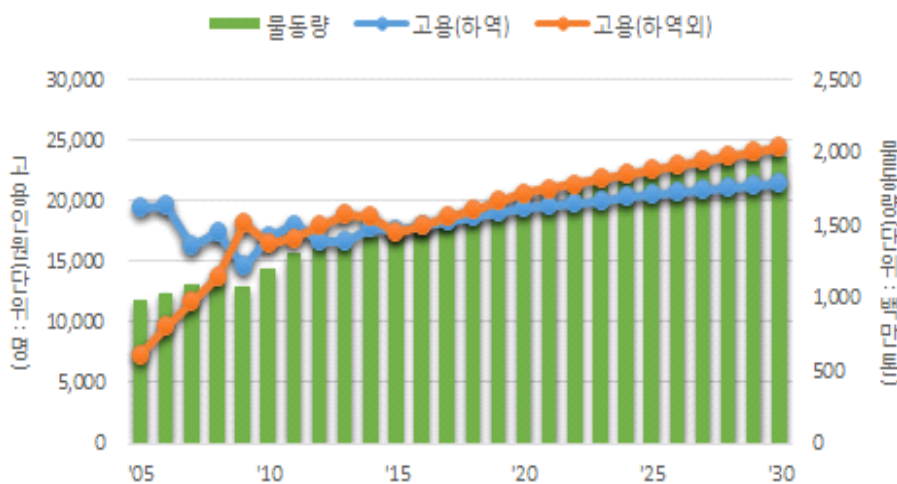
---

## 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 필요

- 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 예상됨

그림 1. 항만산업 고용전망



자료: 「우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구」, KMI 현안연구(2017)

### ■ 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 부가가치 활동이 상대적으로 많은 물류업(24%), 제조업(18%)은 상대적으로 낮은 비중을 차지하고 있음

- 특히 부산항의 경우에는 창고업 비중이 90%로 항만배후단지 규모에 비해 부가가치 활동은 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 실정임
- 기업유치 : '17년 현재 항만 배후단지 분양률은 54.5% 수준
- 고용창출 : '17년 6,884명으로 '18년 들어 소폭 감소 추세
- 물동량창출 : '17년 3,098TEU, 대부분 수출입 화물 일시보관 물량

표 1. 2017년 항만 배후단지 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, KMI재정리

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

### ■ 수출입화물에 비해 상대적으로 높은 물동량 성장세를 보이고 있는 환적화물에 대해 부가가치 활동을 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 시점임
- 기존에 단순 하역·이송되고 있는 환적화물을 부가가치 활동대상으로 보고 관련시장을 적극 개척하여 항만산업을 활성화 시키는 방안을 적극 모색할 필요가 있음

## ■ 본 연구에서는 이러한 관점에서 환적화물에 대해 잠재적 부가가치 시장 규모와 일자리 창출 수준을 분석

- 주요 국가간 상세품목 교역정보, 국내 환적유치비율 등의 자료를 종합적으로 활용하여 부산항 환적물량의 품목별 시장 규모를 추정하였음
- 환적화물의 품목별 시장규모와 국내 가공시장 경쟁력을 바탕으로 환적화물에 대한 부가가치 활동(가공무역) 시장규모, 고용창출 효과를 거시적으로 분석하고 관련 제도 개선 방안을 모색함

## 국내 가공산업 경쟁력을 분석한 결과, 총 가공실적은 2015년을 기점으로 하향추세이나, 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 운송비중을 차지함
- 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 기록함(외국인 기업 0.2%, 국내기업 -4.3%)

### ■ 항만부문 주요 123개 품목의 경우 연간 100만 달러 이상의 가공실적을 기록

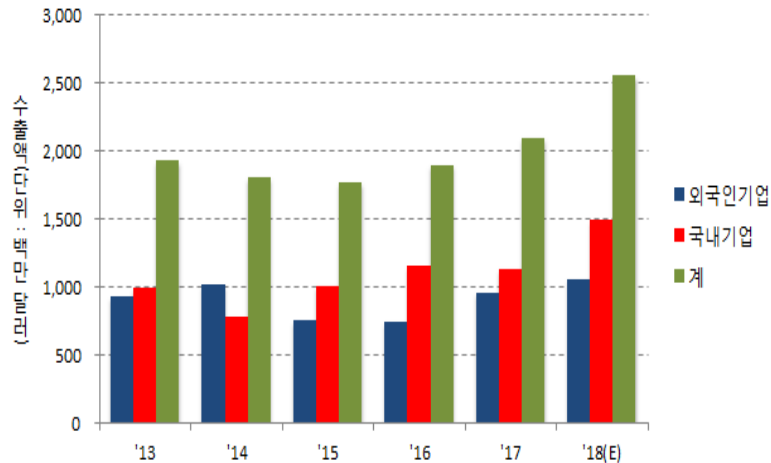
- '17년 기준 총 838개 제품에 대해 수탁가공실적이 있으며 이중 연간 100만 달러 이상은 123개, 1,000만 달러 이상은 23개 품목인 것으로 집계됨

### ■ 가공산업에 따른 총 부가가치 창출액은 약 9.2억 달러, 항만부분이 33.6% 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 기록함

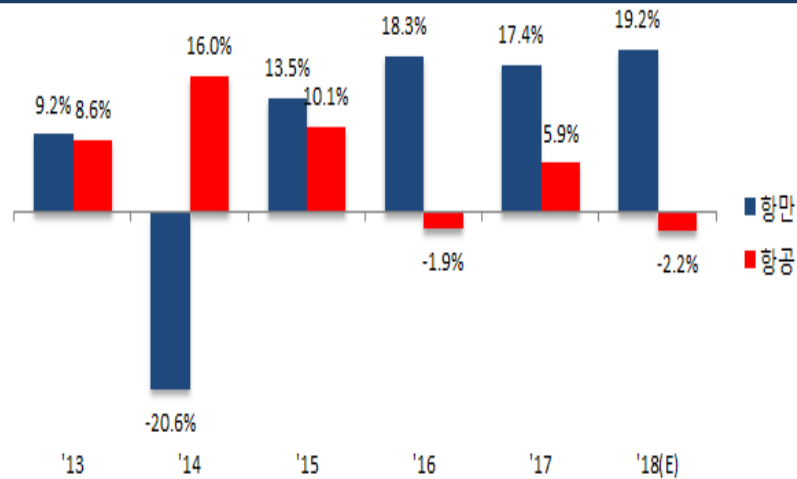
- 반면, 항공부문은 수입액 대비 '15년 10.1%, '16년 -1.9%, '17년 5.9%로 항만에 비해 상대적으로 낮은 차액을 기록함
- 특히, '18년 상반기 실적(1-6월)에 기준하면 항만부문의 가공수출실적은 전년대비 두 자리수 이상으로 크게 증가할 것으로 예상됨

그림 2. 항만부문 국내 수탁가공수출 실적 추이



자료: 관세무역정보

그림 3. 국내 가공수출 부가가치 창출 수준



자료: 관세무역정보

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

- 국내 수탁가공 실적을 바탕으로 환적화물(1,000만TEU, 1.1억 톤)에 대해 분석한 결과 연간 최대 78억 달러 규모의 잠재 가공시장규모가 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

표 2. 부산항 환적화물 유치 잠재력 분석 결과

구분	결과값
부산항 주요 환적노선(200개) 기준 제3국간 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%
환적화물내 가공시장규모	2017년 기준 78억 달러
고용창출효과	최대 1만여 명(매출 10억 원당 1.2명)

자료: PORT-MIS 원시자료 KMI 분석

- 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 수준임
  - 매출액 당 고용인원을 고려하면 환적화물 가공산업 활성화에 따른 일자리 창출은 최소 2,047에서 최대 9,695명에 이를 것으로 산정됨



## 환적화물 가공산업 활성화를 위해서는 항만배후권역내에서 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 입주여부를 결정하도록 규정하고 있으나 실제 입주된 사례는 거의 없는 실정임

### ■ 이러한 자유무역지역 내 입주업종 제한규정으로 항만배후단지(자유무역지대) 내에서의 부가가치 창출에도 한계성을 내포

- 입주업종 제한으로 현재 환적화물에 대한 조립/가공/포장 등 부가가치 활동에 제한이 있어 수출입 화물의 보관창고업 위주로 사업이 운영되고 있음

### ■ 항만배후지 부가가치 활동 확대를 위해서는 입주업종 제한 완화가 절실히 필요

- 규제 완화로 다양한 업종의 기업이 입주하여 민간차원의 일자리가 지속 창출될 수 있도록 관련 규제를 완화하는 노력이 절실히 필요함
- 기타 관련법(조세특례제한법) 및 관세행정(원재료 손모을 표준화, 관세포탈 관리감독 방안, 행정지원 서비스 등)에 대해서도 추가적인 검토가 필요함



## KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
제2호	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	2018.10.12.
제3호	청년일자리 창출과 국가경쟁력 제고를 위해 국제물류인력 양성 서둘러야	2018.10.13.
제4호	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	2018.10.18.
제5호	자율운항선박으로 스마트 디지털 해상물류체계 실현	2018.10.18.
제6호	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC 인증제를 중심으로-	2018.10.25.
제7호	표준계약서 및 장기 계약 제도 도입으로 컨테이너 화물 해상 운송 계약 관행 개선	2018.10.25.
제8호	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	2018.11.01.
제9호	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	2018.11.01.
제10호	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	2018.11.08.
제11호	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안	2018.11.08.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>