

# 국내 중고자동차 수출물류 개선 방안

(Improvement strategy for export logistics system of second handcar in korea)

2006년 11월 8일

전일수 인천대학교 동북아물류대학원 교수

손병석 인천대학교 동북아물류대학원 박사과정

송인석 영진GSL 대표이사

# 목 차

## I. 서 론

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

1. 중고자동차 수출현황
2. 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

## III. 중고자동차 수출물류 개선방안

1. 중고자동차의 수출물류 통합시스템 구축방안
2. 중고자동차 수출물류단지 조성
3. 중고자동차 수출혁신을 위한 개선방안

## IV. 결 론

# I. 서론

## ▶ 중고차 수출 환경 변화

- 성장요인 : 1998년 IMF를 계기로 가격경쟁력 확보
- 규제요인 : 2004년 주요 중고차 수출지역에서의 수입규제 강화(연식, 환경 등)

## ▶ 중고차 시장의 규모 및 변화 요인

- 시장규모 유추 : 2005년 신차 거래규모 1.5배인 약 170만대 → 10조원 시장
- 경쟁의 심화 : SK엔카, 글로비스, 대우자동차판매 등의 대기업 진출 → 마진율 감소
- 중고자동차의 증가 : 신차 생산량의 증가, 자동차의 수명 증가

## ▶ 중고차 수출활성화의 필요성

- 경제적 가치의 증대 : 자원의 폐기(폐차)보다는 재활용(수출)
- 항만물동량 및 관련 산업의 이익 증대

## ▶ 중고차 수출활성화 방안

수출물류통합시스템 구축

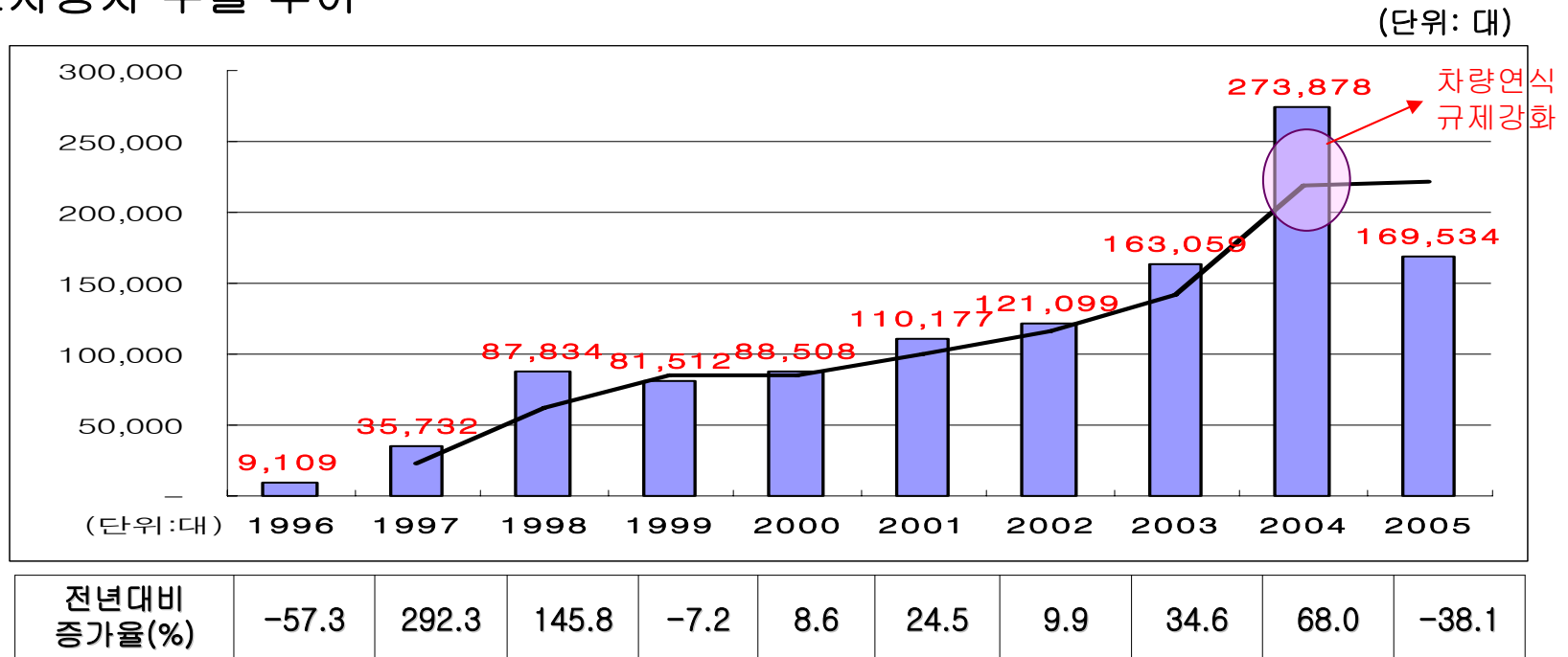
수출물류단지 조성

지속적인 경쟁력 확보를 위한  
개선방안 제시

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 중고자동차 수출현황

#### ▶ 중고자동차 수출 추이



#### ▶ 중고자동차 수출 대수(관세청 통관기준)

- 대수 감소: 2002년 13만2천대 → 2004년 **31만2천대** → 2005년 **19만5천대**
- 금액증가: 2002년 3억56백만달러 → 2004년 **7억68백만달러** → 2005년 **7억8백만달러**

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 1. 중고자동차 수출현황

2005년 국내 중고차 수출대수는 요르단과 수단에 93,836대(59.8%)를 수출하였으나, 향후 중고차의 연식제한으로 수출물량이 감소할 것으로 전망됨.

#### ▶ 주요 국가별 수출실적(2005)

수출 대상국	중고차 수출대수(대)				차종별 구성비(%)			시장 구성비
	승용	승합/버스	화물/트럭	합계	승용	승합/버스	화물/트럭	
요르단	52,238	7,562	16,569	76,369	77	6	17	48.7
수단	15,629	1,252	576	17,457	90	7	3	11.1
몽골	4,162	1,138	3,363	8,663	48	13	39	5.5
키르기스스탄	6,036	142	603	6,781	89	2	9	4.3
가나	3,466	145	2,181	5,792	60	3	37	3.7
캄보디아	938	1,566	3,050	5,554	17	28	55	3.5
필리핀	5,494	-382	276	5,388	102	-7	5	3.4
타지키스탄	4,695	85	208	4,988	94	2	4	3.2
리비아	4,138	39	153	4,330	95	1	4	2.8
칠레	1,940	-2,187	4,279	4,032	48	-54	106	2.6
니카라과아	2,964	104	320	3,338	87	-21	32	1.7
아랍에미레이트	2,419	-562	858	2,715	89	-21	32	1.7
이스라엘	1,957	48	270	2,275	86	2	12	1.4
아프카니스탄	1,814	15	205	2,034	89	1	10	1.3
카자흐스탄	1,115	295	30	1,440	77	20	2	0.9
페루	816	151	422	1,389	59	11	30	0.9
그룹 소계	112,643	10,415	33,918	156,976	71.8	6.6	21.6	100.0

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 1. 중고자동차 수출현황

#### ▶ 일본의 중고자동차 수출 추이

- 지속적인 성장: 2002년 약 60만대 → 2004년 약 84만대 → 2005년 약 94만대

#### ▶ 일본의 중고자동차 국가별 수출실적(2005)

- 1순위: 러시아연합 - 268,685대 29%
- 2순위: 뉴질랜드 - 132,645대 14%
- 3순위: 아랍에미리트 - 113,823대 12%



3개국 비중이 전체 55%

#### ▶ 수출 성장의 요인

- 2004년 폐자동차 리사이클법 영향: 전년대비 17%증가함

#### ▶ 일본 중고차 수출의 시사점

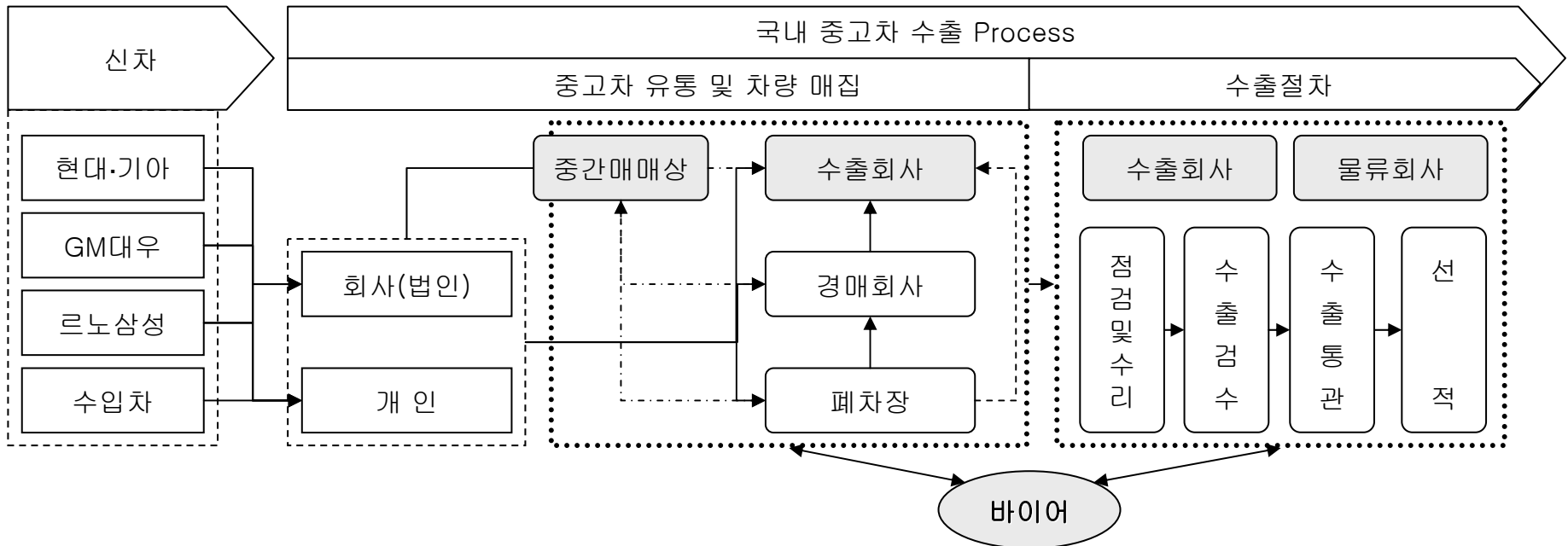
- 중고차 수출 국가의 다변화  
→ 우리나라는 아프리카, 독립국가연합(CIS)에 집중되었으나, 일본은 유럽과 오세아니아, 중동의 부유국가 등에 분포됨
- 인지도 및 A/S  
→ 우리나라의 완성차 수준은 향상되었으나 차량 성능에 대한 인지도 부족  
→ 일본은 중고차 수출 이후에도 A/S센터를 통해 부품조달 및 지속적인 관리

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

#### ▶ 국내 중고자동차 수출물류 프로세스 및 운영 현황

국내 중고차의 유통은 중간매매상, 경매회사, 폐차장 등으로 통하여 주로 이뤄지고 있음. 외국 바이어는 수출업체에서 차량을 구매하거나, 부족한 경우 직접 경매 참가, 매매상 방문 등을 통하여 차량을 매집함.

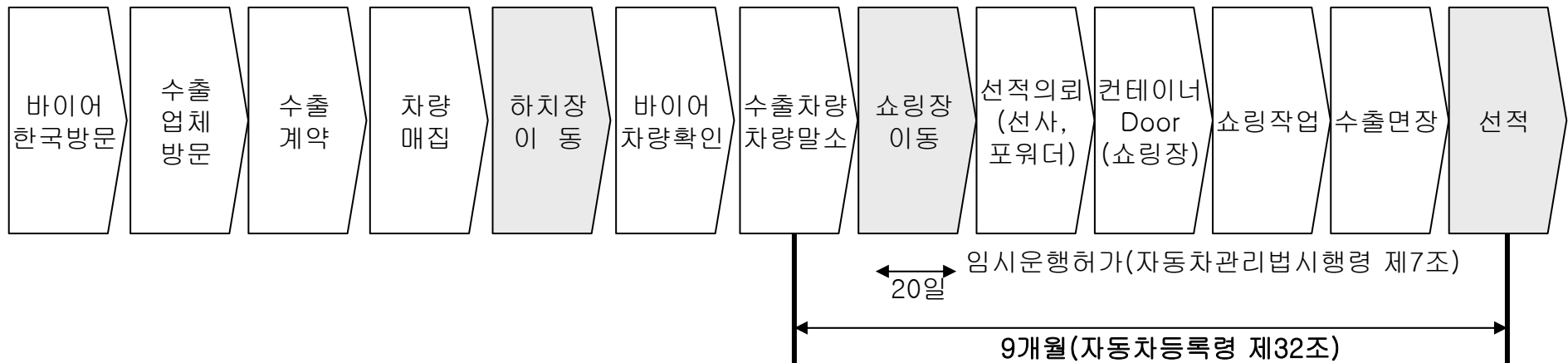


## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 2. 국내 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

중고자동차 수출절차를 구체적으로 살펴보면, 중고자동차를 수출하려는 자는 수출업자에게 중고차에 대한 수출관련 서류 및 통관 절차를 맡기고, 수출업자는 중고차 매입, 중고차에 대한 말소 업무, 쇼링<sup>1)</sup> 및 선적업무 등의 업무를 처리함

#### 일반적인 중고차 수출업무 절차



1) 쇼링이란 중고차를 컨테이너에 적입하고 중고차의 이동을 방지하기 위한 고정작업을 지칭함.



## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

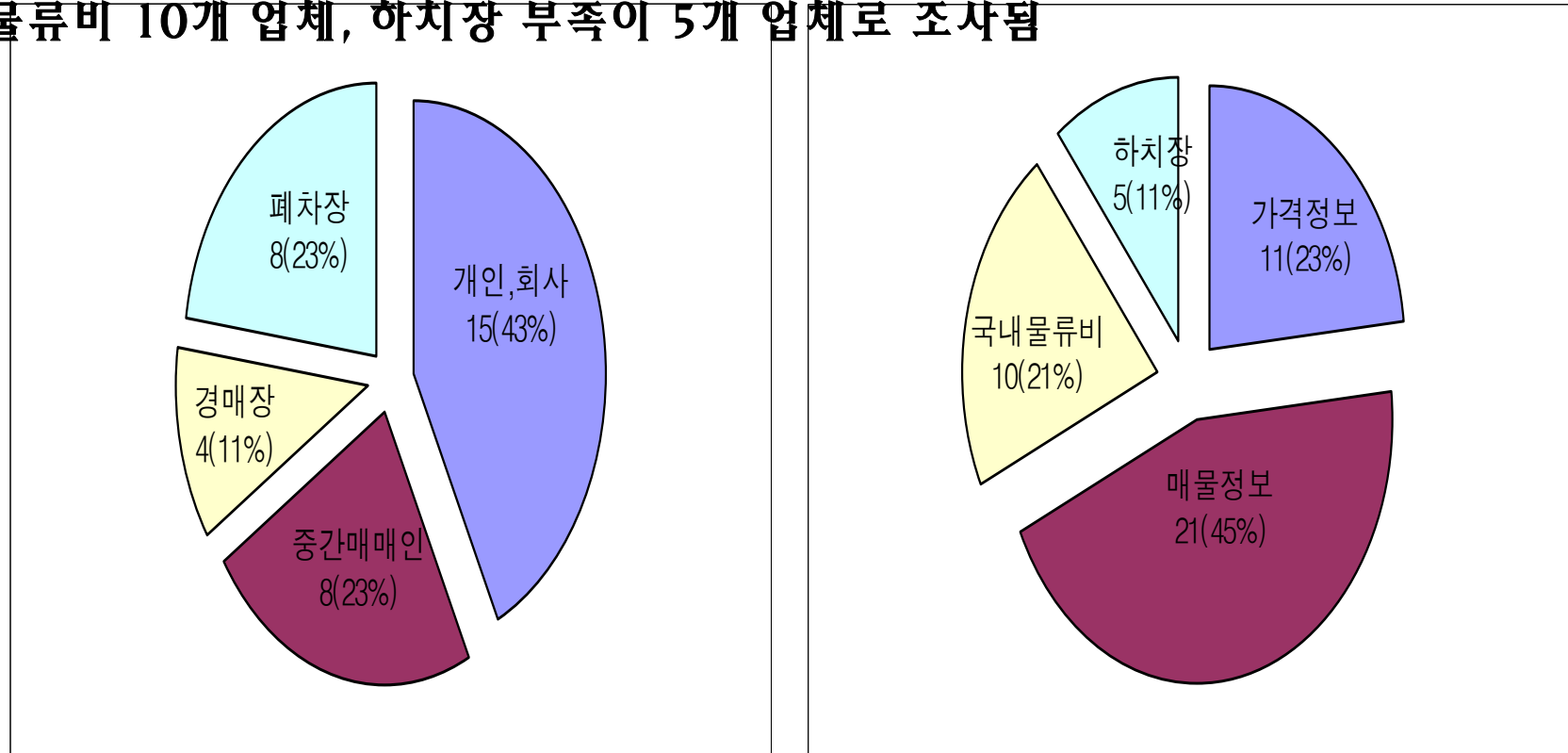
### 2. 국내 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

#### ▶ 중고자동차 수출업체 현황

중고차 매집 방법은 개인, 회사(법인)에서 15개 업체(43%), 중간매매입과 폐차장에서 8개 업체(23%), 경매장을 이용하는 업체는 4곳(11%)으로 나타남

중고차 매집의 애로요인은 매물정보부족 21개 업체(45%), 가격정보 11개업체(23%),

국내물류비 10개 업체, 하차장 부족이 5개 업체로 조사됨



자료: 2006년 8월21~9월9일까지의 중고차 수출입 관련 100개 업체의 설문조사 결과(유효 샘플수 30개)

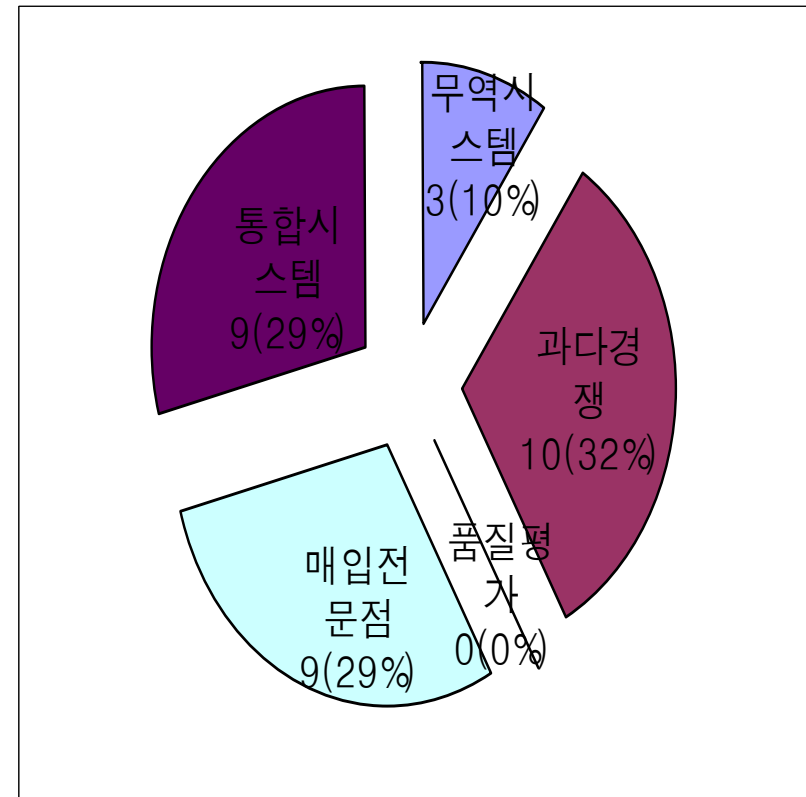
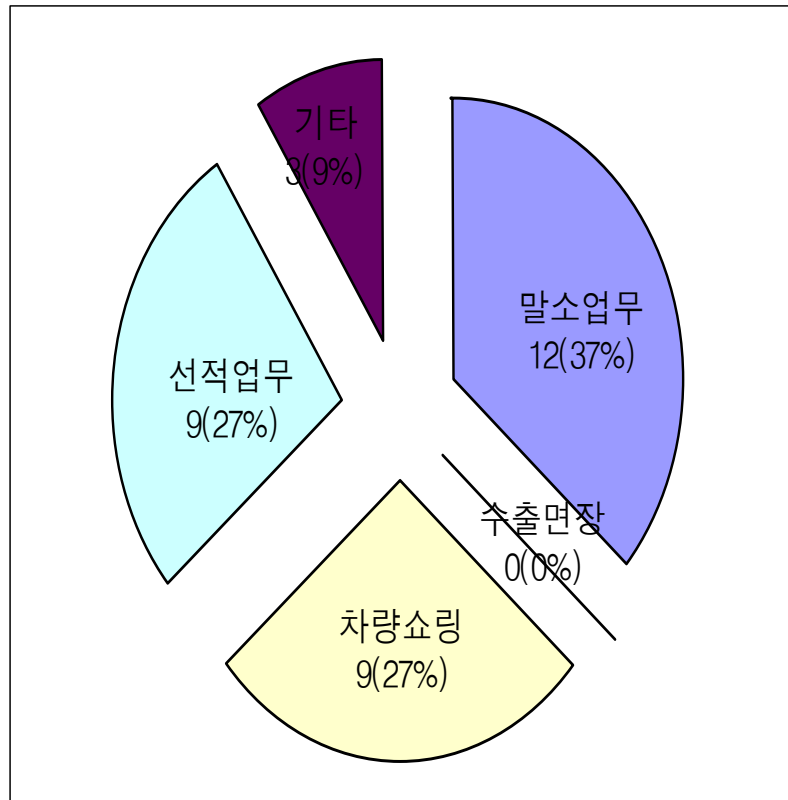
## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 2. 국내 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

#### ▶ 중고자동차 수출물류 프로세스의 문제점

중고차 수출업무의 애로요인은 등록말소업무 12업체, 선적업무 및 차량쇼링작업이 9업체, 기타 3업체로 조사됨.

시급히 개선할 사항으로는 중고차 수출업체간의 과다경쟁(10업체), 매입전문점과 통합시스템 부재(9업체), 통합적인 시스템 부재순으로 나타남.



자료: 2006년 8월21~9월9일까지의 중고차 수출입 관련 100개 업체의 설문조사 결과(유효 샘플수 30개)

#### 국내 중고차 수출물류 프로세스의 전반적인 문제점을 6개 항목으로 정리함

##### 1) 재래식 시장형태의 낙후된 무역시스템

해외 마케팅이 전무하며, 수동적으로 바이어의 요청이 있을 경우 주문 물량대로 수출하거나, 공동매집시스템의 부재로 바이어들이 직접 경매장, 매매상, 폐차장 등으로 순회하며 구매함

##### 2) 국내 중고차 수출업체들의 과다 경쟁

품질면에서 세계적인 수준이나 과다경쟁으로 구매자(바이어)의 교섭력에 의해 합리적인 가격을 받지 못하고 덤핑 수출하는 실정임. 또한 영세업체들이 많아 중고차 수출 이후에 부품 수출이 제대로 이뤄지지 않아 중고차의 가격경쟁력을 약화 시킴.

##### 3) 품질에 대한 객관적인 평가의 부재

국내에 중고차 품질에 대한 객관적인 품질 평가를 해주는 곳이 없어, 바이어들마다 까다로운 품질검사조건을 요구하고 있음. 향후 중동지역 등에 수출되는 중고차에 대한 세밀한 품질관리가 요구됨

## II. 중고자동차 수출현황 및 문제점

### 2. 국내 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

#### 4) 대규모 형태의 중고차 매입전문점의 부재

현재 수출대상 차종의 매입을 전문으로 하는 업체는 있으나 무등록 영업형태가 많으며 매입을 전문으로 하는 이유도 판매를 전문으로 할 수 없는 신분(무등록)상의 제약에 따라 어쩔 수 없이 편법으로 운영하는 측면이 강함.

#### 5) 통합적인 시스템 부재

중고차에 대한 전국적인 통합시스템이 부재하여 중고차 매매, 등록, 수출을 하는데 있어서 각 단계별로 팩스, 이메일, 직접방문 등으로 서류를 처리하고 있는 실정임.

#### 6) 관련법규 등의 문제점

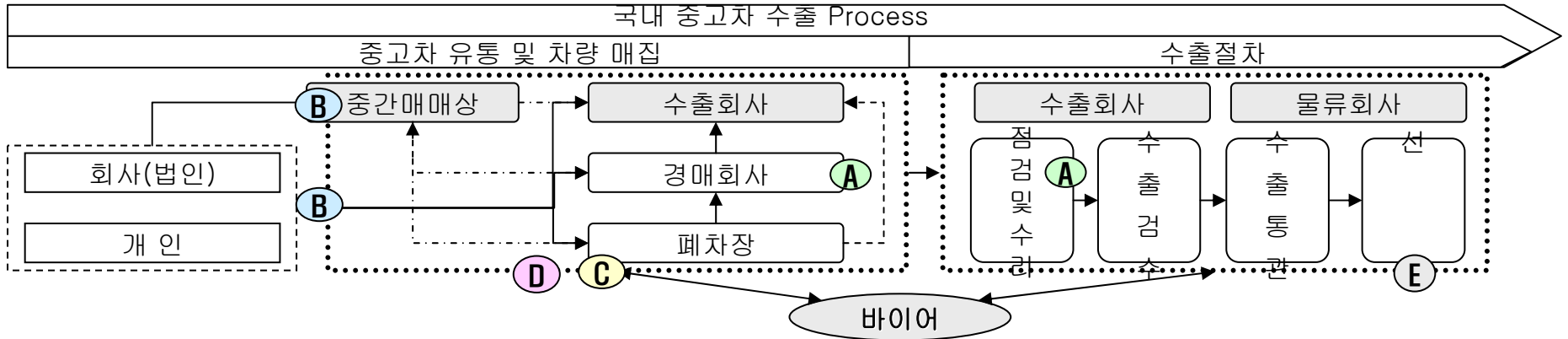
중고차 수출과 관련된 법규는 자동차관리법, 자동차등록령 등이 있으며, 현재 수출과 관련된 문제점을 정리하면 아래와 같음,

항 목	주 요 내 용	문 제 점
차량말소 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>자동차등록증 상의 관할구청/시에서 차량말소(차량등록증, 차주인감)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>불필요한 이동으로 물류비 발생</b> (선적은 인천항, 말소는 전국)</li> </ul>
차량 쇼링 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>하치장과 쇼링회사의 작업장은 별개장소로 하치장에서 쇼링장까지 차량이동</li> <li>선박에 따라 다름</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>불필요한 이동으로 물류비 발생</li> <li><b>물류흐름상 이원화됨</b> (컨테이너선: 쇼링장이동, 벌크/RoRo선: 부두로 직이송 선적)</li> </ul>
관련법규의 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>말소 신고 후 9개월 이내에 수출이행 신고(개정 2005.11.30)</li> <li>임시운행허가 20일 제한</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9개월로 제한한 현실적인 근거가 미비하며, 기간 연장이 요구됨</li> <li>점검·정비를 위해 현실적으로 개선</li> </ul>

# III. 중고자동차 수출물류 개선방안

## 중고자동차의 수출물류 통합시스템 구축방안

### ▶ 수출물류 프로세스 개선 방안



#### 현황 및 문제점

<b>A</b>	품질평가 표준화	중고차에 대한 객관적인 평가 및 품질에 대한 기준 미흡
<b>B</b>	공동매입 네트워크	중고차 매입은 현재 매우 복잡하며, 인터넷, 개인 등에 의한 매입도 이뤄지고 있음
<b>C</b>	전시시설, 인력양성	중고차 전시시설이 전무하며, 중고차에 유통, 성능검사인원 등이 절대 부족함
<b>D</b>	정보공유(공동판매)	국내 중고차에 대한 정보는 지역별로도 잘 이뤄지지 않으며, 전화나 fax를 통하여 정보가 교환되고 있음
<b>E</b>	하역품질 개선	중고차의 선적을 위한 전문 하역시스템이 부족하여 클레임 발생함

#### 개선방안

교통안전공단, 진단보증협회, 기술인협회 등이 공동으로 <b>중고차(수출) 품질보증제</b> 와 같은 중고차 품질평가 표준화기준 수립
중고차 공동매입을 위한 <b>온·오프라인 상의 단일화</b> 가 이뤄져야 함 (예: 단일 홈페이지, 지역별 매매장 등)
중고차에 대한 이미지 개선을 위한 전시관을 개설하고, 중고차전문인력 양성을 위한 산학연 연계를 통한 <b>전문 교육프로그램 개발</b>
중고차 매입정보에서 부터 구매정보까지 모두 공유가 가능한 <b>통합시스템 구축</b>
하역업체, 선사가 교섭이 가능한 지속적인 물량확보를 통하여 하역품질 개선

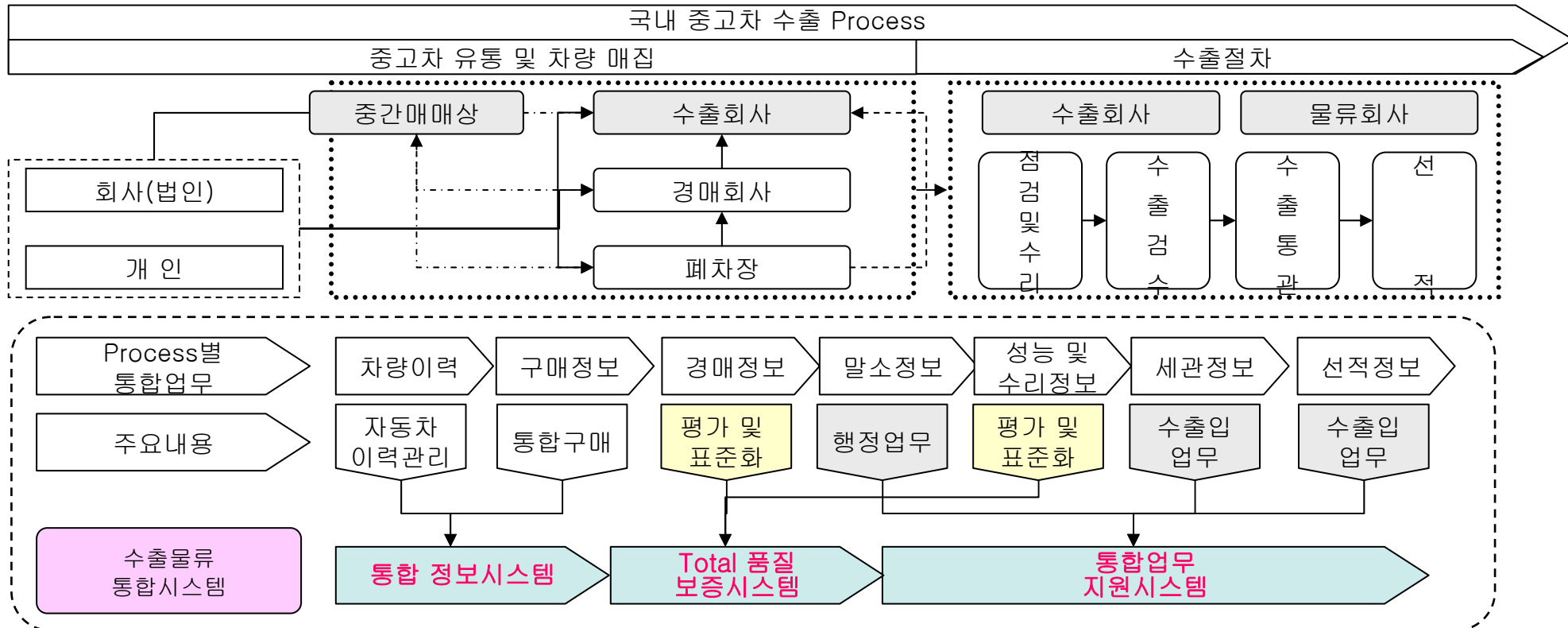
# III. 중고자동차 수출물류 개선방안

## 1. 중고자동차 수출물류 통합시스템 구축방안

### ▶ 수출물류 통합시스템 구축방안

중고차 수출을 지속적으로 활성화하기 위해서는 현재의 문제 해결뿐만 아니라, 근본적으로 문제를 해결하고 발전할 수 있는 통합적인 시스템 구축이 필요함.

이를 위해서는 수출물류 프로세스 개선뿐만 아니라 국내 중고차 유통체계도 맞물려서 개선할 수 있는 통합시스템 개발이 요구됨

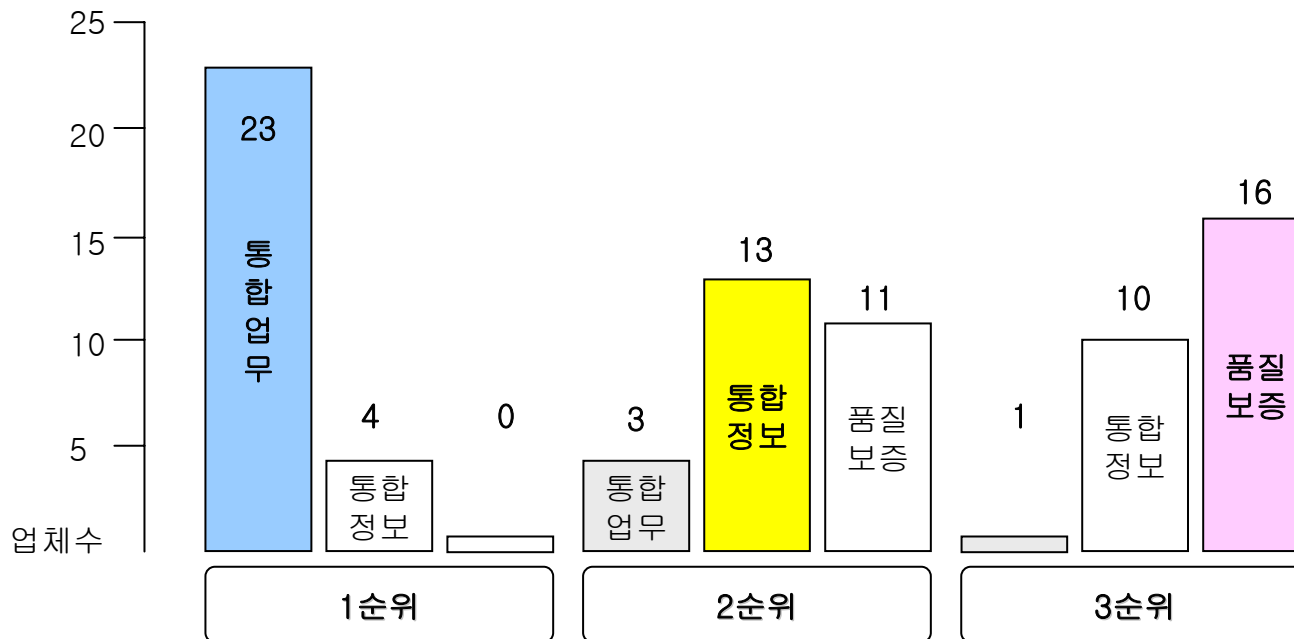


### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 1. 중고자동차 수출물류 통합시스템 구축방안

수출물류통합시스템 구축 시 프로세스별 시스템 개발의 우선순위에 대한 설문조사 결과 1순위는 통합업무지원시스템, 2순위는 통합정보시스템, 3순위는 통합 품질보증시스템 구축으로 나타남.

이와 같은 결과는 현재 중고차 수출업무를 하는데 있어 행정업무가 가장 큰 애로요인으로 작용하는 나타난 것을 반영하였다고 볼 수 있음.



자료: 2006년 8월21~9월9일까지의 중고차 수출입 관련 100개 업체의 설문조사 결과(유효 샘플수 30개)

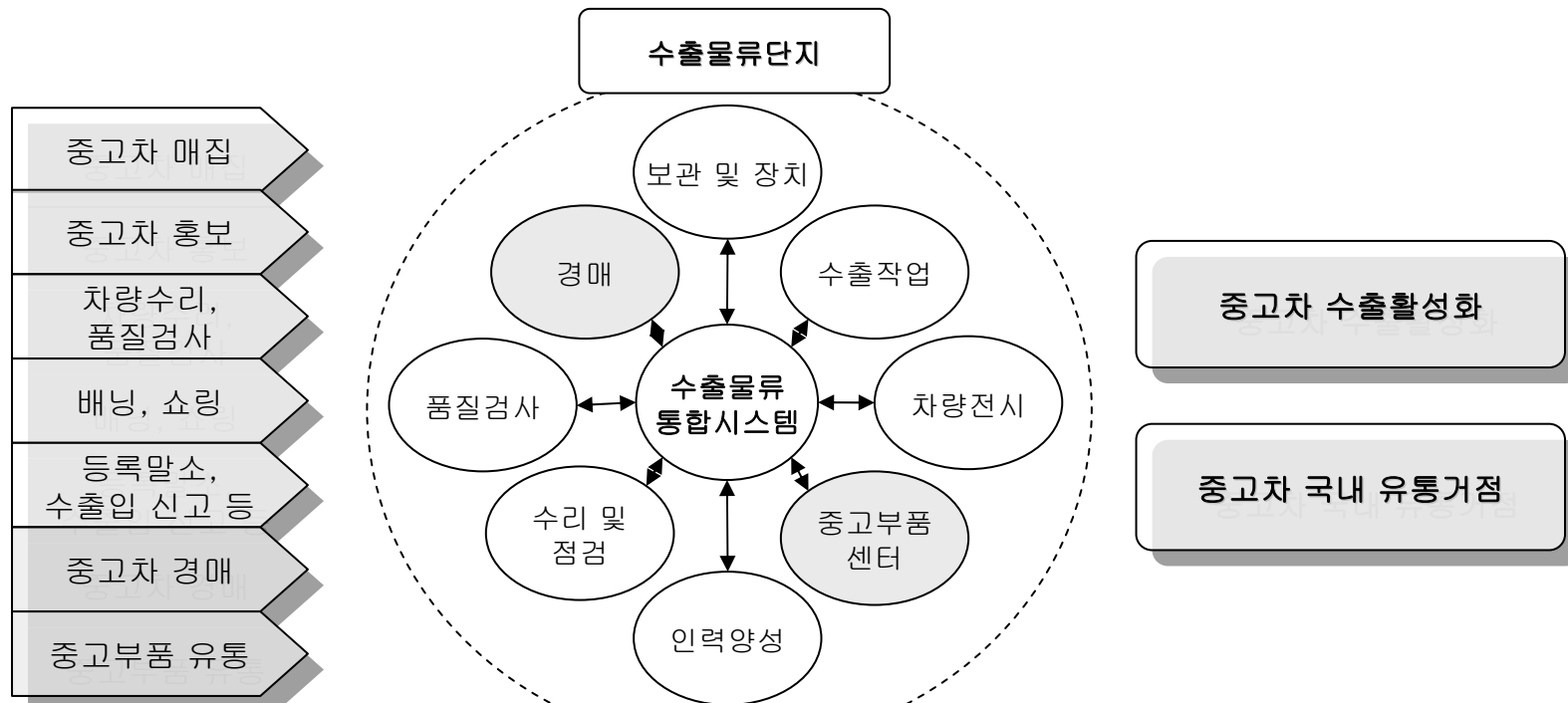
# III. 중고자동차 수출물류 개선방안

## 중고자동차 수출물류단지 조성

### ▶ 인천항 중고자동차 수출물류단지 모델 제시

#### 수출물류단지 조성의 필요성

- 중고차 수출활성화를 위한 전초기지의 역할
- 국내 중고차 유통체계 개선과 합리화를 위한 거점의 역할



주: 회색은 중장기적 기능 및 역할



### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

##### 인천항 중고차 수출물류단지 조성

###### ▶ 수출물류단지 지역 선정 이유(설문조사 결과)

- 인천항이 93%(30개 중 27개)로 선택되었으며, 인천지역 중에 북항배후지역이 가장 적합하게 조사됨,
- 북항배후지역을 선택한 주요 이유는 물류비 절약과 조성 용이성, 수도권 접근성 등으로 나타남.
- 그리고 물류단지 조성 시 고려될 사항으로 단지규모 및 임대료를 가장 중요한 요인으로 선택함.

###### ▶ 수출물류단지 지역 선정 이유(과거 데이터 자료)

- 최근 몇년간 60% 이상의 중고차가 인천항에서 처리됨(아래 표1 참조)
- 수도권의 중고차 거래대수는 35만대(2006년 1~6월 기준)로 전국 거래대수 대비 39%를 점유함.

(단위: 대)

구분	2002년	2003년	2004년	2005년
금액(\$)	356백만	466백만	768백만	708백만
총수출대수	132,000	217,000	312,000	195,000
수출단가	\$2,700.00	\$2,150.00	\$2,460.00	\$3,620.00
인천항 물동량	87,373	123,744	210,402	110,772
비중	66.19%	57.02%	67.40%	56.80%

### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

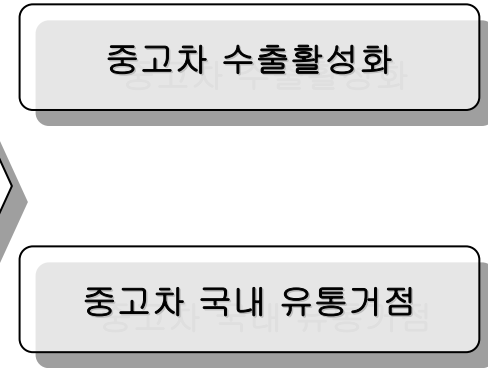
#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

#### 수출물류단지 필요시설 및 면적산정

인천항 수출물류단지의 필요면적을 산정하기 위하여 주기능인 중고차 보관 및 장치 면적을 산정하고 수리 및 점검, 수출작업, 차량전시, 행정업무를 위한 시설은 보관 및 장치면적의 11.1%로 가정<sup>1)</sup>함.

중고차 보관 및 장치면적 산정은 수출물류기능 중심과 국내 중고차 유통거점을 고려한 2가지 시나리오로 분석함

주요 기능	관련업무	필요 시설
보관 및 장치	차량매집	주차장
수리 및 점검	차량수리, 품질검사	정비소
컨테이너 적입	쇼링	쇼링장
차량 전시	홍보	전시장
행정처리	등록말소, 수출입 신고 등	사무실
경매	경매	경매장
중고부품센터	부품유통	물류센터



1) 물류단지의 지원시설에 대한 정확한 국내외 비율은 없으며, 광양항 서측 배후단지 개발사업 보고서(KDI, 2005)에서 지원 시설 면적을 전체면적에 11.1%로 고려함

### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

수출물류기능의 물류단지 산정을 위하여 인천항의 2005년 중고차 수출물동량에서 중고차별 바닥면적과 회전율, 작업동선을 고려하여 산정함.

시나리오 1

구분	승용	승합/버스	화물/트럭	합계
구성비율(%)	71.8	6.6	21.6	100
바닥면적(평)	2.7	5.9	5.6	14
수출대수	79,534	7,311	23,927	110,772
회전율(월2회)	8,948	1,797	5,583	16,328
작업동선	12,527	2,516	7,816	22,859

주) 구성비율: 2005년 국내 중고차 수출자료

바닥면적: 현대자동차 제원 기준(EF소나타, 31인승버스, 5ton 장축)

작업동선: 자동차 이동을 위한 동선을 40% 반영

2005년도 수출 물동량 기준으로 수출물류단지는 보관 및 장치면적과 지원시설기능을 포함하여 총 2.5만평이 필요한 것으로 예측됨.

### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

국내 유통거점 기능을 포함한 물류단지 산정을 위하여 수도권외의 중고차 거래대수를 기준으로 중고차별 바닥면적과 회전율, 작업동선을 고려하여 산정함.

국내 유통거점 기능을 포함한 수출물류단지는 총 16만평이 필요한 것으로 예측됨

##### 시나리오 2

구분	승용	승합/버스	화물/트럭	합계
구성비율(%)	71.8	6.6	21.6	100
바닥면적(평)	2.7	5.9	5.6	14
보관 및 수출대수	504,218	46,349	151,687	702,254
회전율 월2회	56,725	11,394	35,394	103,512
작업동선	79,414	15,952	49,551	144,917

주) 구성비율: 2005년 국내 중고차 수출자료

바닥면적: 현대자동차 제원 기준(EF소나타, 31인승버스, 5ton 장축)

작업동선: 자동차 이동을 위한 동선을 40% 반영

필요한 수출물류단지는 2.5 ~ 16만평이 예측되었으며 이것은 장래 물동량 변화를 고려하지 않은 것으로, 향후 국내 중고차 거점 등의 증장기적 역할을 고려하여 수출물류단지의 조성면적을 10만평으로 제시하고자 함

### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

##### ▶ 인천항 중고자동차 수출활성화를 통한 경제적 효과 분석

수출활성화를 통한 경제적 효과 분석은 중고자동차 물량 증가에 따른 하역사와 수출업체의 직접적인 경제적 이익과 중고차 수출물류단지 조성에 따른 부가가치 및 고용창출의 간접적인 효과로 분석할 수 있음.

##### 인천항 중고자동차 수출전망

국내에 중고자동차와 관련된 통계 데이터가 없어 설문조사를 통한 물동량 예측 방법을 통하여 인천항의 중고자동차 물동량을 예측하고자 함. 일반적으로 미래에 대한 통계적 전망이 불가능한 경우 전문가들의 직관(intuition)에 의한 추정치 사용되고 있음.

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2010년	2015년
총수출대수	132,000	217,000	312,000	195,000	350,000	450,000
인천항 물동량	87,373	123,744	210,402	110,772	220,000	300,000
비중	66.19%	57.02%	67.40%	56.80%	62.9%	66.7%

- 직접기입방식으로 조사한 결과 5년간 평균 22만대로 전망되었으며, 10년간 전망에 있어서는 평균 30만대 수준으로 조사됨.
- 인천항의 비중은 63 ~ 69%로 현재보다 증가할 것으로 전망함.

### III. 중고자동차 수출물류 개선방안

#### 2. 중고자동차 수출물류단지 조성

##### 인천항 중고자동차 수출활성화를 통한 경제적 효과 전망

중고자동차 물량이 10만대 증가 시 예상되는 효과로서 하역사는 142억원의 하역 수입, 수출업체는 128억원의 이득을 얻을 수 있을 것으로 추정됨

##### 관련업체의 수익성 전망

구 분	예상 이익	비 고
하역사	• 하역수입: 142억원 (100,000대×25톤 <sup>2)</sup> ×5,666원)	인천항 하역업체의 중고 자동차 하역료 적용
수출업체	• 매출액증대: 2,400억원 • 예상이익: 127.5억원	중고자동차 수출업체의 대당평균 이익과 비용적용

##### 수출물류단지 조성의 경제적 효과

2010년, 중고차 수출물류단지 조성으로 인한 부가가치 효과는 3,427억원, 고용 창출효과는 2,200명으로 예상됨.

구 분	부가가치생산액	고용창출효과
2010년	342,700억원	2,200명

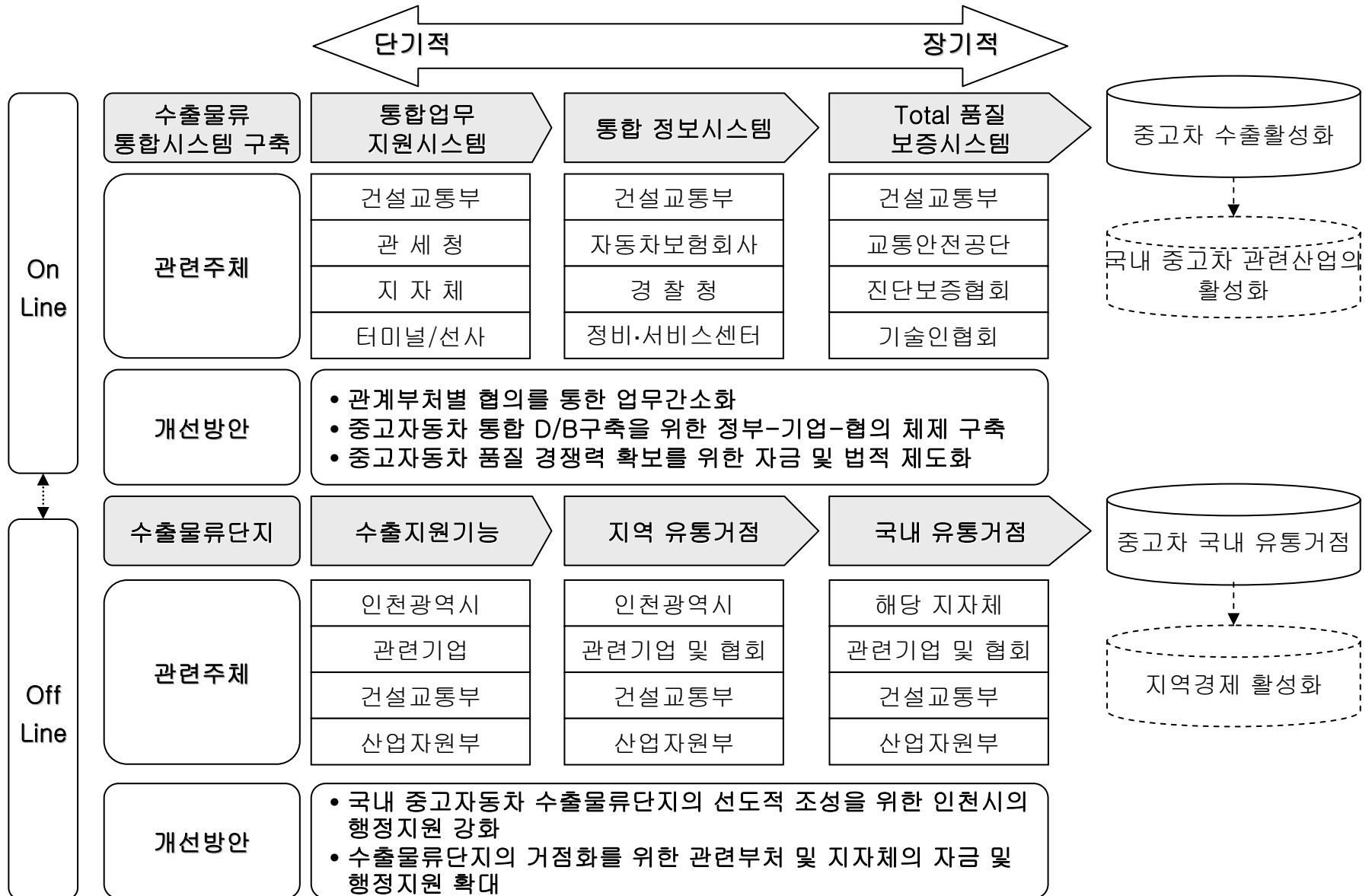
1) 25톤은 승용차, 승합차, 특수차량 등을 고려한 것으로 인천항 중고자동차 부두의 담당자 면담조사 결과임.

#### 중고자동차 수출혁신을 위한 개선방안

- 국내 중고자동차 수출물류 혁신을 위해서는 현재의 수출물류 프로세스의 문제점을 개선하고 장래에도 지속적으로 활성화할 수 있는 수출물류통합시스템 구축이 필요하며, 이와 함께 공간적으로도 통합적인 업무를 수행할 수 있는 수출물류단지가 조성되어야 함.
- 이를 위해서는 관련주체들이 단계적으로 자신의 역할과 기능을 수행할 수 있도록 제도적□법적인 지원과 함께 자금 지원이 이뤄져야 할 것임.
- 중고차 관련업체에 대한 설문조사에서 중고차 수출 증대를 위하여 정부나 지자체에서 가장 시급히 지원해야 될 부분에 대해서 수출물류단지 조성(46%)과 자금지원(34%)으로 조사됨.
- 국내 중고차 수출활성화를 위한 정책지원을 통하여 장기적으로 중고차 관련 산업의 활성화와 지역경제 활성화를 도모할 수 있을 것임.

# III. 중고자동차 수출물류 개선방안

## 3. 중고자동차 수출혁신을 위한 개선방안





### III. 결 론

---

중고자동차의 수출활성화는 새로운 상품이나 기술을 개발하는 것이 아니라, 현재의 물류체계를 개선함으로써 가능하다고 말할 수 있음.

수출물류통합시스템 구축을 위해 국내 중고차 유통과 매매의 경쟁력을 확보할 수 있는 통합정보시스템, 국내 중고차의 품질을 향상 시킬 수 있는 통합품질보증시스템, 원스톱 수출물류 지원을 위한 통합업무시스템을 제시함.

그리고 수출물류단지는 중고차 수출활성화를 위한 전초기지의 역할과 장기적으로 국내 중고차 유통체계 개선과 합리화를 위한 거점의 역할로 구분하여 분석함.

국내 중고차 수출활성화를 위해서는 현재의 문제점만을 개선하려는 근시안적인 노력이 아니라 지속적으로 국제시장에서 우리나라 중고차가 경쟁력을 확보할 수 있도록 수출물류통합시스템 구축과 수출물류단지 조성을 위한 선도적인 노력이 요구됨.

*“Whether you are a deer or a lion, you have to run fast to survive”*

*– Sheikh Mohammed*

00 걸쳐 주셔서 감사합니다.

