

우리나라 중고자동차 수출물류 혁신방안

손병석* · 전일수** · 송인석***

Improvement strategy for export logistics system of used car in korea

Byung-Suk Son · IL-Soo Jun · In-Seok Song

목 차

- | | |
|----------------------|----------------------|
| I. 서론 | III. 중고자동차 수출물류 혁신방안 |
| II. 중고자동차 수출현황 및 문제점 | IV. 결론(정책제언) |

Key Words: used car, export logistics complex, used car's innovative export logistics system, the used car's export integrated logistics system

Abstract

The used car export of Korea has rapid growth with the competitive price through economic situation of IMF, but the export volume would be decreased due to the import restriction of used car by Iraqi, Middle Asian countries since 2004.

This research would be suggested the proposal of "the used car's innovative export logistics system" to solve the increased supplying of used car and decreasing of used car's export.

This proposal of "the used car's innovative export logistics system" present the advanced used car's export logistics center for activation of export and construction of integrated export logistics system to be promoted the export process.

As a result of analysis of the economic effectiveness through the activation of used car's export at the port of Incheon, it is forecasted that the concerned companies have the increasing of net profit 27,000 million Korean won; the value added effectiveness 340,000 million Korean won, acceleration of employment 2,200 persons.

The policy should be consistent in order to process of "the used car's innovative export logistics system".

▷ 논문접수: 2007.02.02 ▷ 심사완료: 2007.03.02 ▷ 게재확정: 2007.03.12

* 대표저자, 인천대학교 동북아물류대학원 박사과정, logison@paran.com, 032)850-5710

** 공동저자, 인천대학교 동북아물류대학원 교수, junis50@incheon.ac.kr, 032)850-5703

** 공동저자, 인천대학교 동북아물류대학원 박사과정, issong@yjgls.co.kr, 02)3276-3222

For promotion of used car's export, not only near vision for solve the current matter, but also the strategic policy and master plan for promotion of used car's export to the international competitiveness strength continuously.

The object of this research is directed to "the used car's export integrated logistics system" and "policy" for creation of export logistics complex".

I. 서론

1. 연구의 배경

국산 중고자동차(이하 “중고차”로 약칭)의 수출을 시작한 것은 1980년대 중반부터였지만 10년이 넘도록 수출되는 중고차 수량은 극히 미미한 수준에 불과했다. 이후 1998년 IMF를 계기로 중고차의 가격경쟁력이 확보되면서 수출이 급성장하게 되어 1998년에는 전년대비 약 2.5배의 증가율을 나타냈다. 그러나 2004년 12월부터 이라크 등 우리나라의 중고차 주요 수출국가들이 중고차에 대한 수입규제를 강화하면서 수출 증가율이 둔화되었다.

2005년 국내 중고차 시장은 신차 거래규모의 1.5배인 약 170만대가 거래되고 있고 직·간접적인 금액도 10조원에 이르는 잠재력이 큰 시장¹⁾이다. 영세업체들이 준비하던 중고차 시장을 점유하기 위해 SK엔카, 글로비스, 대우자동차판매와 같은 대기업들이 자금력과 조직력을 바탕으로 시장에 뛰어들었다. 그러나 이와 같은 대형 신규업체가 늘어나면서 업체들 간에 경쟁이 심화되고 마진율은 떨어져 더 이상 영세업체들은 중고차매매에서 큰 이익을 기대하기 어렵게 되었다.

국내 신차 생산량은 연간 약 370만대로 세계 5위²⁾의 자동차 생산국이며, 국내 자동차 기술력의 향상으로 10년 이상 된 장수차량도 20년 만에 3.2배로 증가하였다. 이와 같은 요인은 앞으로 중고자동차의 공급량을 증가시킬 것으로 예상된다.

일본의 자동차리사이클법 시행 이후에 중고차 수출이 증가된 것과 같이 국내 중고차의 수출을 활성화시키기 위해 중고차를 폐차하는 것보다 수출하는 것이 경제적 가치 측면뿐만 아니라 환경적인 측면에서도 유리하다.

또한 수출을 통하여 증가하는 중고차 공급량을 해소함으로써 국내 중고차 수출업체들의 성장을 도모할 수 있을 것이며, 게다가 항만 물동량 증가와 함께 관련 물류업체에도 경제적 이익을 가져다 줄 것이다.

2. 연구의 필요성 및 목적

최근의 한미 FTA에서 거론되고 있는 자동차 시장의 개방과 함께 중고차 시장이 개방되는 경우 현재의 국내 중고차 시장의 유통 및 수출체계로는 외국 중고차의 국내 진출에 변

1) <http://auto.joins.com/content/news>, 2006.8.24 접속

2) “2005년 10대 자동차 생산국 순위” 한국자동차공업협회 통계자료

변한 대응 없이 잠식당할 수 있을 것이다. 이를 위해서는 중고차의 국내 경쟁력을 강화하고 수출을 활성화할 수 있는 방안이 요구된다. 또한 중고차의 지속적인 수출 활성화를 위해서는 국내 유통 및 수출체계의 개선이 뒷받침되어야 한다. 이와 같이 국내 중고차 물류 시스템 전체가 경쟁력을 확보하지 않는다면 수출과 국내 활성화가 이뤄지지 않을 것이다. 이를 위해서는 관련 제도의 개선, 중고차 업계의 자발적인 노력과 함께 정부차원의 다각적인 지원이 요구된다.

이에 따라 본 연구에서는 중고차 수출물류혁신방안으로서 수출물류 프로세스 개선을 위한 수출물류통합시스템 구축과 수출활성화를 위한 수출물류단지 조성을 제시하고자 한다. 또한 우리나라 중고차가 지속적인 국가경쟁력을 확보하기 위한 정책방안도 제안하고자 한다.

II. 중고자동차 수출 현황 및 문제점

1. 중고자동차 수출 현황

1) 중고자동차 수출 추이

우리나라의 중고차 수출이 본격적으로 시작된 것은 IMF 외환위기로 환율이 급격히 하락한 1997년부터이다. 이전까지는 주로 일본의 중고차가 국제시장에서 거래되고 있었으나, 환율하락과 함께 생산된 국산자동차의 성능이 향상되면서 우리나라 중고차의 경쟁력 또한 국제 시장에서 인정받기 시작했다.

그 결과 1996년 약 9,100대에 불과하던 중고차 수출은 1997년 약 3만5천대에서 지속적으로 증가하여 2004년 약 27만 여대까지 증가하였으나, 2005년에는 전년보다 38%가 감소한 약 17만대로 떨어졌다(<표 1> 참조).

이처럼 2005년의 수출실적이 급감한 것은 국내 중고차 수출의 70% 정도를 차지했던 이라크가 치안문제 등을 내세워 2004년 12월부터 연식제한을 두기 시작했고, 더욱이 지난해 9월부터는 이라크정부가 2004년식 이전 중고차의 수입금지 조치를 확대하여 사실상 이라크 수출길은 어렵다고 볼 수 있다.

<표 1> 연도별 중고차 수출 추이

(단위: 대)

년도	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
대수	9,109	35,732	87,834	81,512	88,508	110,177	121,099	163,059	273,878	169,534
전년대비 증가율(%)	-57.3	292.3	145.8	-7.2	8.6	24.5	9.9	34.6	68.0	-38.1

주: 건교부 2006년 수출말소등록 기준

<표 1>은 건교부의 수출말소등록을 기준으로 집계한 중고차 수출추이로서 통관기준과는 약간의 차이가 있다³⁾. 관세청의 통관기준으로 본 수출대수는 2002년의 13만 2천대에서 2004년 31만 2천대로 높아진 후 2005년에는 19만 5천대로 낮아진 것으로 추정된다. 그러나 수출금액기준으로 보면 2002년의 3억 56백만 달러에서 2004년에는 7억 68백만 달러, 2005년에는 7억 8백만 달러로 비록 2005년에 수출물량은 크게 줄었지만 수출금액에서는 그리 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 그 원인은 수출중고자동차의 대당 단가가 2002년의 2,700달러에서 2005년 3,620달러로 크게 높아졌기 때문이다.

그러나 우리나라 관세청의 중고차수출 물량에는 러시아와 베트남의 통계가 누락되어 있다. 우리나라의 대러시아 중고수출량은 2004년 8,010대, 2005년 11,294대로 추정되고 있어 실제 우리나라의 중고차수출은 20만대를 크게 상회할 것으로 추정된다. 더욱이 전국중고차·부품수출조합연합회가 관세를 줄이기 위해 차를 분해해 부품형태로 수출한 중고차까지 포함하여 집계한 2005년 총 수출실적은 20만대 정도로 집계되어 비록 2004년의 31만여 대보다는 적지만 이라크발 악재에도 불구하고 새로운 시장을 개척해 비교적 선전한 것으로 조사되었다.

우리나라 중고차수출을 국가별로 살펴보면 2005년의 경우 요르단이 48.7%⁴⁾, 수단이 11.1%로 이 두 나라가 약 60%를 차지하고 있으며 그 외에 몽골, 키르기스스탄, 가나, 캄보디아 등 주요 17개국이 차지하는 비중이 90%를 상회하고 있다. 지난해 나이지리아 등 서아프리카 국가에 수출한 중고차는 전체의 25%, 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등 구 소련연방에 수출된 중고차는 20% 정도에 달해 새로이 개척한 시장의 점유율이 절반 정도에 이르고 있다. 한편 러시아의 2005년 물동량이 1만1천대 이상이었던 점을 감안하면 요르단, 수단, 러시아가 3대 주요 시장이라고 할 수 있다.

2) 중고자동차 수출대상국의 국가별 특색

주요 수출상대국은 <표 2>와 같이 요르단, 수단, 러시아연방이며, 최대 수출국인 요르단으로의 수출은 전년대비 61%의 큰 폭으로 감소하였으나 수단, 러시아연방 등의 국가들은 매년 지속적인 증가 추세를 보이고 있다.

3) 통관기준의 경우 수출 말소등록된 차뿐만 아니라 폐차 말소된 차도 수출에 포함함.

4) 요르단의 경우 이는 자국의 화물이 아니라 아카바(Aqaba)항에 입항된 후 인근 중동 및 아프리카, 특히 이라크가 최종 목적지인 우회수출용 화물이다.

<표 2> 주요 국가별 수출실적 (2005)

(단위: 대수, %)

수출 대상국	중고차 수출대수				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
아랍에미리트	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

자료: 관세청 2006년 수출통관대수 기준으로 집계한 것임.

지난 10년간 한국산 중고차의 요르단 시장진출은 꾸준히 증가했으며 특히 2003년 이후 요르단을 통해 이라크로의 재수출 물량이 크게 증가하였다. 향후 한국산 중고차는 요르단 시장에서 주요 공급원이 될 것으로 보이나 위에서 언급했듯이 연식제한으로 인하여 수출 물량은 감소(이라크로의 재수출 감소 원인)할 것으로 보여진다.

그리고 독립국가연합(CIS) 국가들을 살펴보면 한국산 중고차의 시장점유율은 일본, 독일, 미국 등에 이어 4위를 차지하고 있지만 상당히 큰 격차를 보이고 있다. 현재는 승합차나 중대형 버스 점유율이 거의 80~90% 수준에 이르고 있다. 이는 아직까지도 일본이나 독일 중고차에 비해 한국산 중고차의 소비자 인지도나 성능에 대한 평가를 낮게 보기 때문이다. 하지만, 최근 우리나라 신차의 성능이 향상되면서 한국산 신차모델의 판매량이 급증하고 있어 향후 3~5년 후에는 한국산 중고차에 대한 수요가 현재보다는 증가할 것으로 보인다.

나이지리아, 앙골라 등 서아프리카 국가들은 19~20세기 프랑스의 식민지 시절의 영향으로 주로 왼쪽 핸들차를 위한 도로망이 구축되어 있다. 이와 달리 케냐, 우간다, 탄자니아 등 아프리카 동쪽 지역 국가들의 상당수는 같은 시기 영국의 식민지이었기 때문에 오

른쪽 핸들차를 주로 사용하고 있다(<표 3> 참조). 또한 서아프리카 국가 중에는 연식제한 조치도 없고 저가차를 선호하는 곳이 많아 연식이 오래된 차를 주로 수출하는 국내 수출 업체들은 서아프리카 지역을 '중고차 수출확대를 위한 기획의 땅'으로 여기고 있다.

<표 3> 아프리카 지역의 국가별 핸들 방향

왼쪽 핸들	알제리, 앙골라, 베닌, 중앙아프리카, 카메룬, 차드, 가나, 코모로, 콩고, 이집트, 에디오피아, 가봉, 기니아, 아이보리코스트, 리베리아, 리비아, 마다가스카르, 말리, 모로코, 나이지리아, 르완다, 세네갈, 소말리아, 수단, 토고, 튀니지아, 어피볼타, 자이레
오른쪽 핸들	케냐, 말라위, 말타, 모리셔스, 모잠비크, 남아프리카공화국, 탄자니아, 잠비아, 짐바브웨, 우간다

3) 일본의 중고자동차 수출 추이

중고차수출에 있어서 한국의 가장 강력한 경쟁국인 일본의 수출 추이를 살펴보면 2002년 약 60만대에서 지속적으로 증가하여 2004년에는 약 84만대, 그리고 2005년에는 약 94만대로 우리나라와 달리 2005년에도 지속적으로 수출이 증가했음을 알 수 있다. 일본의 2005년 국가별 수출실적을 살펴보면 대러시아 수출이 약 27만대로서 1위이며 이는 우리나라 전체 수출물동량보다 훨씬 크다. 2위가 뉴질랜드로 13만 여대, 3위가 UAE(두바이)로 11만 여대이며 이들 3개국의 비중이 전체의 약 55%를 차지하고 있다. 일본의 중고차 수출대상국 상위 25개국의 수출비중은 해마다 높아져 2002년 87%에서 2005년에는 92%가 되었다.

최근의 일본 중고차 수출성장의 요인은 2004년 초 발효된 일본의 폐자동차 리사이클법의 영향이 큰 것으로 분석되고 있다. 즉 작년 초 본격적으로 시행된 폐자동차 리사이클법에 따라 일본의 중고차 수출은 동리사이클법 시행전인 2004년도에 전년대비 17% 증가한 높은 신장률을 보였으며 과거 3년전에 비해 약 60% 증가한 것으로 추정되고 있다. 이와 같은 중고차 수출 급증세는 2004년 초에 발효된 폐자동차 리사이클법 영향으로 중고차 소유자가 폐차 처리시 부담해야 되는 1만~2만엔의 리사이클 수수료를 우회하기 위해 중고차를 수출업체에 넘기는 사례가 크게 늘고 있기 때문으로 볼 수 있다. 일본 경제산업성은 동리사이클법 시행전에 연간 발생할 리사이클 폐차 대수를 약 400만대로 추정했으나 2005년 상반기 중 해체업체들의 폐차 처리대수는 120만6천대에 불과해 연간으로 환산할 경우 약 160만대가 중고차 수출 등으로 빠져나간 것으로 추정되고 있다.

비록 2006년 1월부터 일본중고차에 대한 관세가 대폭 올라 일본중고차에 대한 수입이 일단 주춤할 것으로 보이지만 핸들이 오른쪽임에도 불구하고 일본중고차에 대한 극동러시아인들의 평가가 좋아서 앞으로도 지속적인 수요가 있을 것으로 전망된다. 한편 최근 중

고차 수출 호조와 맞물려 해외에서 일본산 중고차의 중고부품에 대한 주문도 크게 늘고 있으며 이에 따라 중고부품 수출도 급증세를 보이고 있다.

일본과 우리나라의 중고차 수출 국가별 차이점을 비교하면(<표 2>,<표 4>참조), 우리나라의 경우 주로 아프리카와 CIS에 그 수출량이 집중되어 있다. 그에 반해 일본은 유럽과 오세아니아의 뉴질랜드와 중동의 부유국가에 많은 중고차를 수출하고 있다. 이러한 특징은 수입 국가에서 인식하고 있는 차량에 대한 인지도에 기인하는 것으로 예상되며 현재 우리나라의 완성차 성능수준은 상당히 향상되었지만, 아직 세계적 수준으로써의 차량 성능에 대한 인지도가 높지 않기 때문일 것이다. 또한 일본의 경우는 중고차를 수출하는 국가에 대해 판매 이후에도 A/S센터를 운영하면서 부품조달 및 관리를 해주고 있다. 이것은 일본이 단기적인 이익보다도 장기적인 안목으로 중고차 수출을 추진한 결과라고 볼 수 있다.

<표 4> 일본 중고차의 주요 국가별 수출실적

(단위: 대)

순위	수출대상국	2002년	2003년	2004년	2005년
1	러시아연합	42,279	68,129	120,052	268,685
2	뉴질랜드	125,133	144,406	135,006	132,645
3	아랍에미리트	87,965	108,263	144,090	113,823
4	칠레	8,471	14,546	27,400	47,491
5	영국	29,765	55,535	57,006	31,967
6	남아프리카	14,110	22,217	37,896	31,415
7	필리핀	25,026	32,208	32,942	21,497
8	페루	33,878	29,476	21,834	19,522
9	케냐	11,370	13,419	16,929	18,322
10	스리랑카	20,908	26,958	18,892	17,550
11	말레이시아	12,303	11,030	11,586	17,544
12	카자흐스탄	243	4,195	6,489	16,970
13	호주	13,806	8,080	11,036	14,177
14	시프러스	18,921	15,806	20,127	12,708
15	파키스탄	1,947	1,971	2,370	11,780
16	기타	81,379	75,857	85,960	89,559
소계		527,504(87.0%)	632,096(88.1%)	749,615(89.7%)	865,655(92.0%)

자료: 일본자동차공업협회, 2006.

4) 중고자동차 내수 대비 수출거래 비율

우리나라의 중고차수출 물동량 대비 내수거래 비율은 1997년 2.8%이었던 것이 2003년 9.2%로 지속적으로 증가하여 2004년에는 무려 16.6%까지 높아졌다. 그러나 2005년에는 다시 9.8%로 낮아졌으나 일본 중고차의 내수대비 수출비율은 약 10~11%인 점을 감안한다면 2004년의 실적은 특수한 상황이라고 할 수 있다(<표 5> 참조).

<표 5> 중고차의 내수거래대비 수출비중 추이

(단위: 대수, %)

구 분	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
중고차 수출대수	35,732	87,834	81,512	88,508	110,177	121,099	163,059	273,878	169,534
내수용 거래대수	1,256,622	1,197,521	1,446,102	1,721,236	1,817,898	1,896,610	1,773,140	1,646,877	1,725,029
내수대비 수출비중(%)	2.8	7.3	5.6	5.1	6.1	6.4	9.2	16.6	9.8

자료: 일본자동차공업협회, 2006

일본의 내수용 거래대수는 <표 6>과 같이 최근 몇 년간 약 8백만대 수준에서 안정적인 수준을 보이고 있다. 그 결과 수출대비 내수 비중이 2002년의 7.4%에서 2005년에는 11.6%로 높아지고 있다.

<표 6> 일본 중고차의 연도별 거래추이

(단위: 대수, %)

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년
내수용 거래대수	8,167,292	8,195,304	8,001,912	8,106,460
중고차 수출대수	606,559	717,609	835,233	940,552
내수대비 수출비중(%)	7.4	8.8	10.4	11.6

자료: 일본자동차공업협회, 2006

<표 7>은 한국과 일본의 중고차관련 통계를 비교한 것이다. 보유대수의 경우 일본은 연도별 증가율이 1% 이하로서 자동차보유가 한계에 달했음을 알 수 있다. 그러나 중고차 수출은 지속적으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 우리나라와 일본의 자동차수출을 비교해보면 신차의 경우 한국이 일본의 50% 정도 수준이나 중고차의 경우 20% 수준으로 나타나고 있다. 그러나 등록대수에서 한국이 일본의 20% 수준이고 중고차 내수판매도 일본의 20%수준으로 나타나 우리나라의 중고차 수출이 크게 떨어지는 수준은 아니라고 볼 수 있다.

<표 7> 한국과 일본의 등록, 내수, 수출 대수 비교

구분		한 국				일 본				한국 / 일본			
		2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
보유 대수	등록대수	13,949	14,587	14,934	15,397	77,304	78,571	78,091	79,207	0.18	0.19	0.19	0.19
	연도별 증감(%)	8	5	2	3	1	0	1	1				
내수 판매 (천대)	신차판매	1,623	1,314	1,146	1,168	5,792	5,828	5,853	5,852	0.28	0.22	0.19	0.19
	연도별 증감(%)	2	12	-19	-13	-2	1	0	-				
	중고차 판매	1,897	1,773	1,647	1,725	8,167	8,195	8,002	8,107	0.23	0.21	0.20	0.21
	연도별 증감(%)	4	-7	-7	5	0	0	-2	1				
해외 수출 (천대)	중고차 수출	121	163	274	170	609	718	835	941	0.19	0.22	0.32	0.18
	연도별 증감(%)	10	35	68	-38	-	18	16	13				
	신차수출	1,510	1,815	2,380	2,586	4,699	4,756	4,958	5,053	0.32	0.38	0.48	0.51
	연도별 증감(%)	1	20	31	9	13	1	4	2				

자료: 한국자동차공업협회, 2006

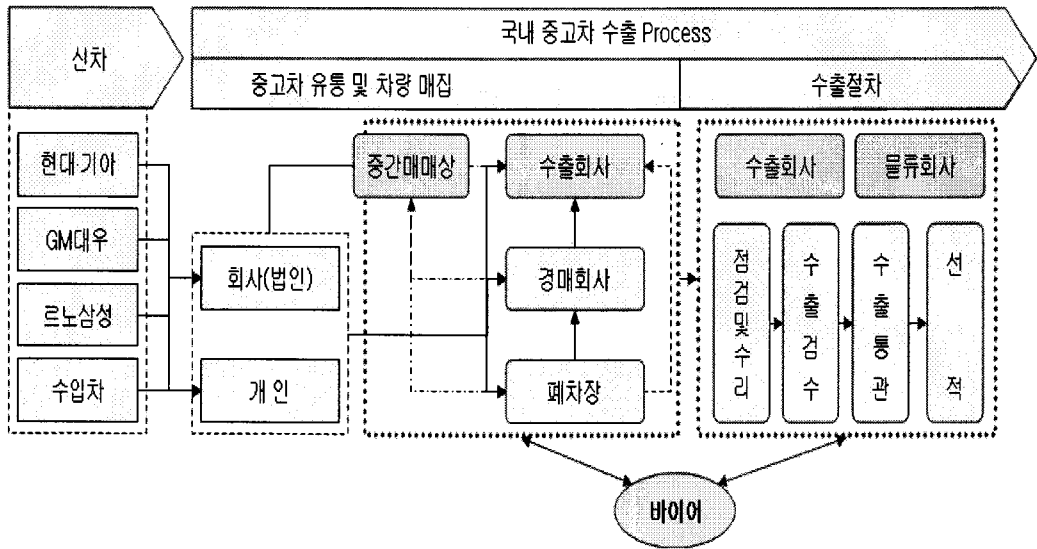
2. 중고자동차의 수출물류 프로세스 및 문제점

1) 국내 중고자동차 수출물류 프로세스 및 운영 현황

중고차 수출물류 프로세스를 파악하기 위해서는 우선 국내 중고차 유통에 대한 검토가 선행되어야 한다. 중고차의 유통은 중간매매상, 경매회사, 폐차장 등을 통하여 이뤄지고 있으며 이들이 중고차를 매집하는 방법은 개인, 회사에서 직접 매입하거나 중간매매인, 중고자동차경매장, 폐차장에서 매매하고 있다. 중고차를 구매하려는 외국 바이어는 수출업체를 방문하여 차량을 확인하고 구매하며 부족한 경우에는 직접 경매장에 참가하여 구매하거나 매매상에 직접방문하여 필요한 차량매집을 하고 있다. 바이어는 수출업체와 수출계

약을 통해 중고차를 자신이 원하는 지역까지 통관 및 수송을 위탁하고 있다. 일반적인 국내 중고차 수출 프로세스는 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 국내 중고차 수출물류 프로세스



현재의 중고자동차 수출절차를 구체적으로 살펴보면, 중고자동차를 수출하려는 자는 수출업자에게 중고차에 대한 수출관련 서류 및 통관 절차를 맡기고, 수출업자는 중고차 매입, 중고차에 대한 말소 업무, 소령⁵⁾ 및 선적업무 등의 업무를 처리한다.

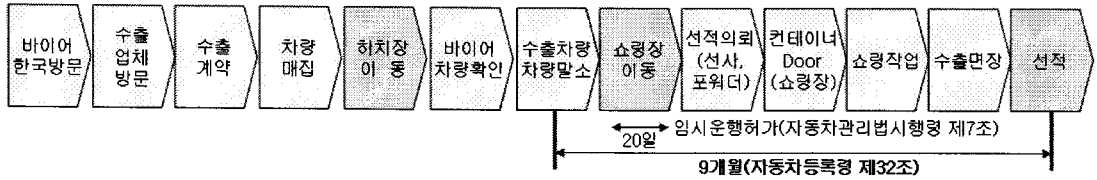
중고차 말소 및 수리 과정에서 등록말소를 위해서는 차적지 소재 시, 도 등록에 구비서류(자동차 등록말소신청서, 자동차 등록증, 수출신고수리필증(원본대조필 사본))를 제출해야 한다. 그리고 임시운행허가신청을 위해서는 자동차의 사용 본거지를 관할하는 시, 도 등록 관청에 임시운행허가신청서 등을 구비하여 제출해야 한다.

자동차를 수출하기 위하여 말소등록을 신청한 자는 그 말소등록일부터 9월이내에 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 자동차의 수출이행여부를 당해 말소등록을 행한 등록관청에 신고(<자동차관리법 제13조, 개정 2005.11.30>)하여야 한다. 동법 시행령(제7조 임시운행허가)에 의하여 임시운행허가 기간은 20일로 규정되어 있다.

일반적인 중고차의 수출업무 절차를 정리하면 <그림 2>와 같다.

5) 소령이란 중고차를 컨테이너에 적입하고 중고차의 이동을 방지하기 위한 고정작업을 지칭함.

<그림 2> 일반적인 중고차의 수출 업무 절차



2) 중고자동차 수출물류 프로세스의 문제점

본 연구에서는 국내 중고자동차 수출물류 프로세스의 문제점을 파악하기 위해 중고차 수출입 관련 100개 업체를 대상으로 2006년 8월 21일 ~ 9월 9일까지 설문 조사를 실시하였다. 조사 방법은 직접방문과 이메일, 팩스를 통한 간접회수 방식을 이용하였고 100개 업체 중 회수된 30부의 설문을 토대로 분석하였다.

또한 세부적인 업무에 대해서는 관련자료 조사 및 담당자 면담을 통하여 중고차 수출물류 프로세스의 문제점을 구체적으로 분석하였다.

가. 수출업체 현황

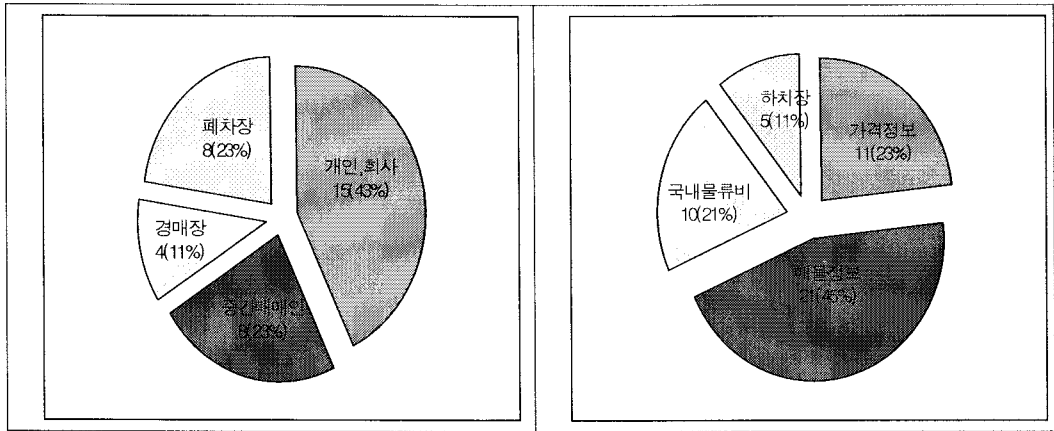
현재 국내에서 중고차 수출업 전담 업체수는 전국적으로 약 500여 업체(인천지역 250여 업체)가 있으며 우리나라의 중고자동차수출관련 조직은 산업자원부에 신고된 소속회원 41개사의 조직을 운영하고 있는 한국중고자동차수출조합과 한국자동차부품 및 중고차수출조합연합회가 있다.

기업체당 월 평균 50~100대 규모의 중고차를 선적하고 있으며 중고차 수출 길목의 대부분을 전담하고 있는 인천항, 부산항은 350~500평 규모의 하차장을 운영하고 있다. 인천의 경우 송도와 북항 울도에 수출단지가 있으나 개인이 임차하여 수출회사에 필요한 하차장을 전대하는 형태로 운영되고 있으며 단순히 하차장의 목적으로 사용되고 있다.

설문조사한 30개 업체의 중고자동차 관련업무는 자동차 매매 27개 업체(44%), 수출입업무 17개 업체(28%), 자동차 경매 15개 업체(25%), 수출입물류 2개 업체(3%)로 조사되었으며, 한 개의 업무만을 수행하는 업체는 11개 업체로 대부분 2~3개의 중고차 업무를 수행하고 있다. 중고차를 매집하는 방법은 개인, 회사(법인)에서 직접매집이 15개 업체, 중간매매인과 폐차장에서 매집하는 업체가 8개 업체, 경매장을 이용하는 업체는 4곳으로 조사되었다. 또한 매집에 있어서 애로요인은 매물정보 부족 21개 업체, 가격정보 11개 업체, 국내물류비 10개 업체, 하차장 부족이 5개 업체로 분석되었다(<그림 3> 참조).

국내 중고차 매집은 경매보다는 개인, 회사(법인)에서 직접 매집하는 방법이 주로 이용되고 있으며 효율적인 매집을 위해서는 매물 및 가격에 대한 정보공유시스템 구축이 필요한 것으로 예상된다.

<그림 3> 중고차 매집 및 애로요인

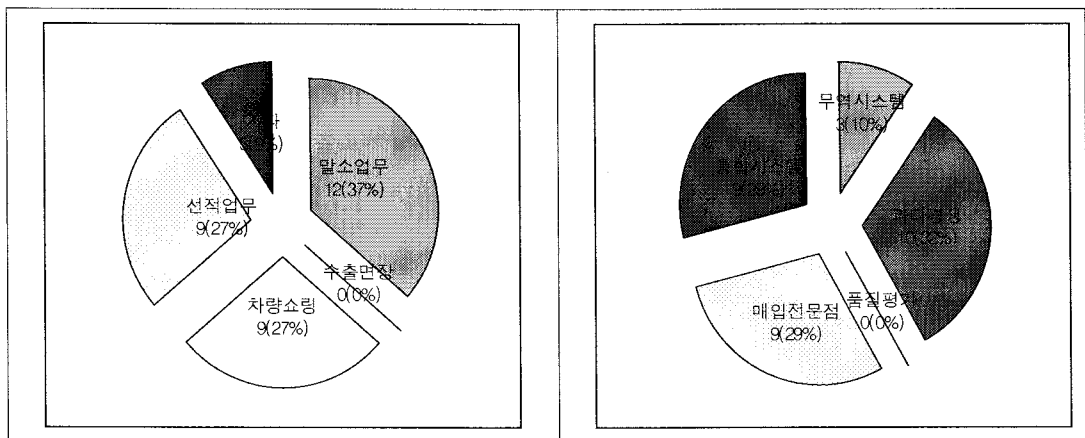


나. 국내 중고자동차 수출물류 프로세스의 문제점

중고차 수출물류 프로세스의 문제점을 파악하고 분석하기 위하여 기존 문헌자료 및 관련 법령 등의 자료를 검토하여 정리하였으며, 또한 설문조사를 통하여 관련업체들의 다양한 의견을 취합하여 반영하였다.

중고차 수출업무에 있어서 애로요인은 등록말소업무가 12개 업체, 선적업무와 차량소링이 9개 업체, 기타 3개 업체로 조사되었으며, 중고차 수출체계에 있어서 시급히 개선할 사항으로는 중고차 수출업체간의 과다경쟁(10개 업체), 매입전문점 부재(9개 업체), 통합시스템 부재(9개 업체)순으로 나타났다(<그림 4> 참조).

<그림 4> 중고차 수출업무 및 수출체계의 애로요인



국내 중고차 수출물류 프로세스의 전반적인 문제점을 아래와 같이 6개 항목으로 정리하였다.

(1) 재래식 시장형태의 낙후된 무역시스템

수출을 위한 특별한 해외 마케팅이 없으며 수동적으로 바이어의 요청이 있을 경우 주문 물량대로 수출하거나, 수출업체의 제한적인 매집능력으로 바이어들이 구매필요차종의 확보를 위하여 직접 자동차 경매시장 및 공동사업장, 폐차장을 순회하며 구매해 가는 실정이다. 몇몇 대형 업체들의 현지 수출법인설립 등을 통해 시장 진출을 하고 있지만 극소수에 불과하다.

(2) 국내 중고차수출업자들의 과다 경쟁

영세업자들간의 과다 경쟁으로 인하여 수출단가 인하현상이 자주 나타난다. 품질면에서 세계적인 경쟁력을 갖추고 있음에도 불구하고 구매자의 교섭력이 더 큰 효과를 미치는 구조적 문제로 인하여 합리적인 가격을 받지 못하고 덤핑수출을 하고 있는 실정이다. 그리고 자동차 수출에서는 부품수출이 뒤따르게 되는데 영세한 국내 업자들이 이러한 부분까지 신경을 쓰지 못하고 있다.

(3) 품질에 대한 객관적인 평가의 부재

현재 우리나라에는 중고차 품질에 대한 객관적인 평가를 해주는 곳이 없다. 이로 인해 바이어들마다 까다로운 품질검사조건을 요구하기도 한다. 또한 앞에서 언급한 바와 같이 자르카자유무역지대(Zarka Free Zone)에서의 품질검사조건으로 인해 중동의 요르단 내수용으로 수출되는 중고차들에 대해서는 각별한 품질관리가 요구된다.

(4) 대규모 형태의 중고차 매입전문점의 부재

상품차량의 매입은 중고차 사업에 있어서 매우 중요한 부문이라 할 수 있다. 현재 수출 대상 차종의 매입을 전문으로 하는 그룹이 있으나 무등록 영업형태가 많으며 매입을 전문으로 하는 이유도 판매를 전문으로 할 수 없는 신분(무등록)상의 제약에 따라 어쩔 수 없이 편법으로 운영하는 측면이 강하다.

(5) 통합적인 시스템 부재

중고차 소비자들은 이전 등록이 복잡하고 시간도 많이 걸려 중고차 대행직원들에게 위탁하는게 일반적이다. 중고차에 대한 전국적인 통합시스템이 부재하여 중고차 매매, 등록, 수출을 하는데 있어서 각 단계별로 팩스, 이메일, 직접방문 등으로 서류를 처리하고 있는 실정이다.

(6) 관련법규 등의 문제점

중고차 수출과 관련된 법규는 자동차관리법, 자동차등록령 등이 있으며, 현재 수출과 관련된 문제점을 정리하면 아래 <그림 5>와 같다.

<그림 5> 관련법규 등의 문제점

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

Ⅲ. 중고자동차 수출물류 혁신방안

1. 중고자동차 수출물류 통합시스템 구축 방안

1) 수출물류 프로세스 개선 방안

중고차 수출물류 프로세스 개선을 위하여 각 단계별로 현재의 문제점을 해결할 수 방안을 <그림 6>과 같이 제시하였다.

첫째, 경매장의 평가 등급과 같은 형태의 표준화 방안을 수립하는 것이 필요하다.

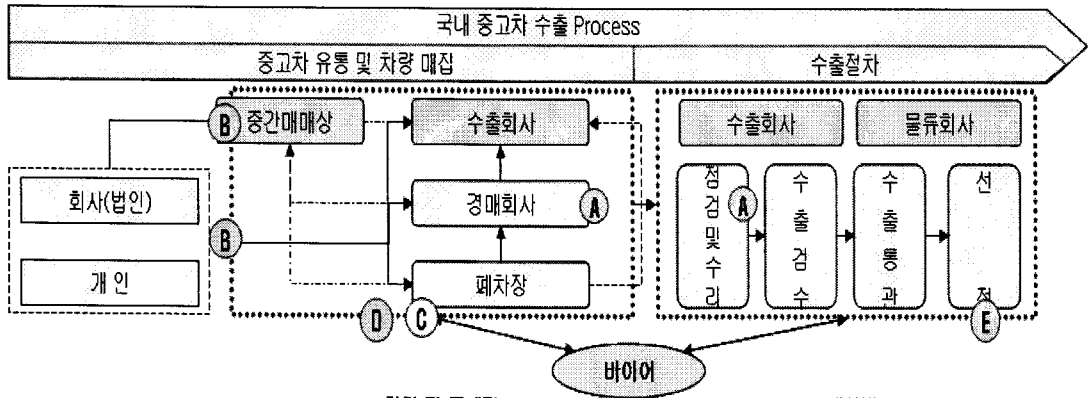
둘째, 중고차 공동매입 네트워크를 구축하여 경제성을 확보하여야 한다.

셋째, 차종별 및 등급별 치장 전시, 전문성 확보를 위한 인력 양성이 필요하다.

넷째, 물류 프로세스간에 발생하는 정보의 공유 및 오더의 공유화개념을 도입해야 한다.

다섯째, 물량 보장을 전제로 선사나 국제복합물류업체에 공동 교섭을 하여야 하며 하역 품질의 피드백, 클레임의 정형화로 하역 품질 개선을 유도하여야 한다.

<그림 6> 수출물류 프로세스 개선방안



현황 및 문제점

개선방안

A 품질평가 표준화	중고차에 대한 객관적인 평가 및 품질에 대한 기준 미흡	교통안전공단, 진단보증협회, 기술인협회 등이 공동으로 중고차(수출) 품질보증제와 같은 중고차 품질평가 표준화기준 수립
B 공동매입 네트워크	중고차 매입은 현재 매우 복잡하며, 인터넷, 개인 등에 의한 매입도 이뤄지고 있음	중고차 공동매입을 위한 온·오프라인 상의 단일화가 이뤄져야 함 (예: 단일 홈페이지, 지역별 매매장 등)
C 전시시설, 인력양성	중고차 전시시설이 전무하며, 중고차에 유통, 성능검사인원 등이 절대 부족함	중고차에 대한 이미지 개선을 위한 전시관을 개설하고, 중고차전문인력 양성을 위한 산학연 연계를 통한 전문 교육프로그램 개발
D 정보공유(공동판매)	국내 중고차에 대한 정보는 지역별로도 잘 이뤄지지 않으며, 전화나 fax를 통하여 정보가 교환되고 있음	중고차 매입정보에서부터 구매정보까지 모두 공유가 가능한 통합시스템 구축
E 하역품질 개선	중고차의 선적을 위한 전문 하역시스템이 부족하여 클레임 발생함	하역업체, 선사가 교섭이 가능한 지속적인 물량확보를 통하여 하역품질 개선

2) 수출물류 통합시스템 구축 방안

중고차의 수출을 지속적으로 활성화하기 위해서는 현재의 시급한 문제점을 해결하는 것도 중요하지만, 근본적으로 문제점을 해결하고 발전할 수 있는 통합적 시스템 구축이 필요하다. 이를 위해서는 수출물류 프로세스의 개선뿐만 아니라 국내 중고차 유통체계도 맞물려서 개선할 수 있는 통합시스템 개발이 요구된다.

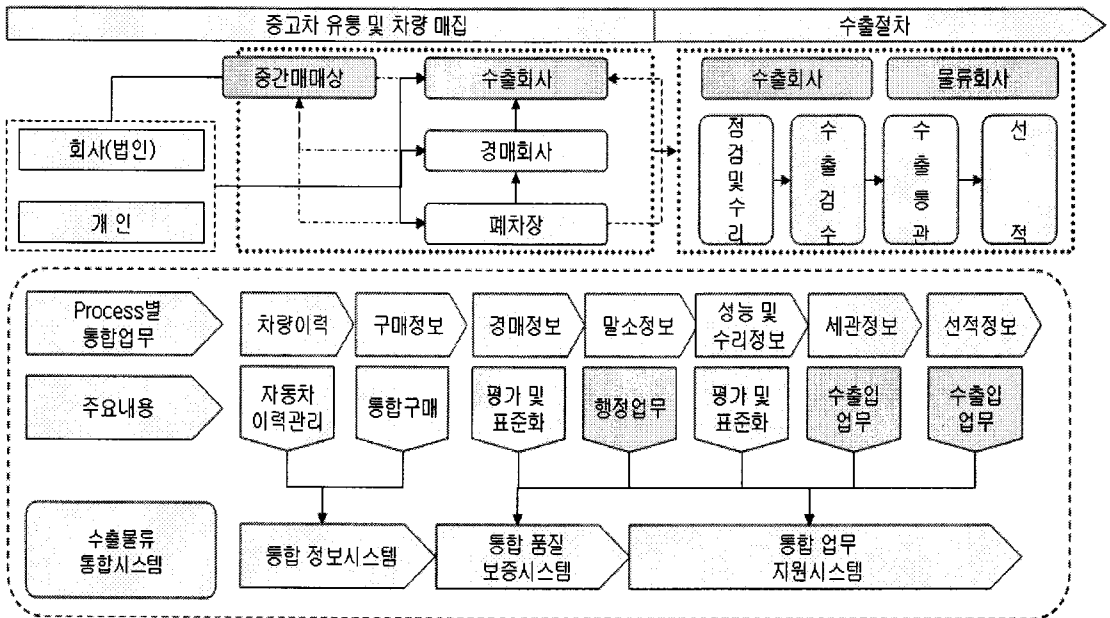
<그림 7>은 수출물류 통합시스템 구성에 대한 설명으로, 첫째, 각 프로세스별로 업무의 성격과 관련주체가 상이하기 때문에 단계적으로 자동차인력관리와 통합구매를 위한 통합정보시스템을 구축해야 할 것이다. 이는 기존의 국내 중고차 유통과 매매에 있어 경쟁력

을 확보할 수 있는 방안일 것이다.

둘째, 중고차에 대한 품질 평가 및 표준화를 위한 통합 품질보증시스템을 도입하여 외국 바이어들이 국내 중고차에 대한 품질을 신뢰하고 장기적으로는 인터넷 중고차 경매사이트 구축을 통하여 바이어들이 쉽게 중고차에 대한 정보습득과 함께 수출계약을 체결할 수 있도록 해야 할 것이다.

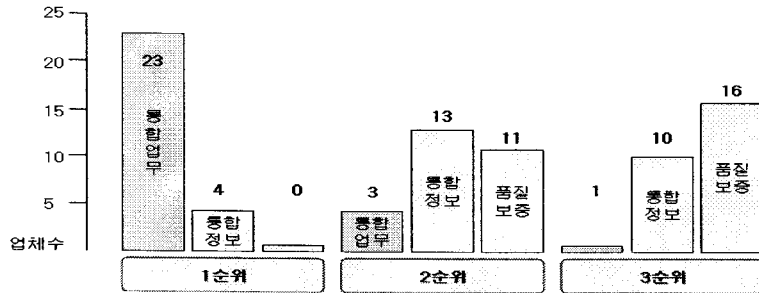
셋째, 중고차 수출경쟁력을 높이기 위해서는 수출입물류업체의 영업지원과 세관, 지자체의 행정업무를 윈스톱으로 처리할 수 있는 통합업무 지원시스템의 구축이 요구된다. 현재 추진되고 있는 세관업무의 간소화에 중고차 수출을 위한 불필요한 세관업무를 통합하는 것도 고려해야 한다. 그러나 이와 같은 통합시스템이 구축되기 위해서는 정부나 지자체의 지원뿐만 아니라 관련업체들도 규모의 경제를 이룰 수 있도록 중고차의 물량확보, 지역적 통합업무 등이 요구된다.

<그림 7> 수출물류 통합시스템 구성도



향후, 수출물류통합시스템 구축 시 프로세스별 시스템 개발의 우선순위에 대한 설문조사 결과, <그림 8>과 같이 1순위는 통합업무지원시스템, 2순위는 통합정보시스템, 3순위는 통합 품질보증시스템 구축으로 나타났다. 이와 같은 결과는 현재 중고차 수출업무를 하는데 있어 행정업무가 가장 큰 애로요인으로 작용한다는 것을 알 수 있다.

<그림 8> 수출물류통합시스템 구축 시 우선순위



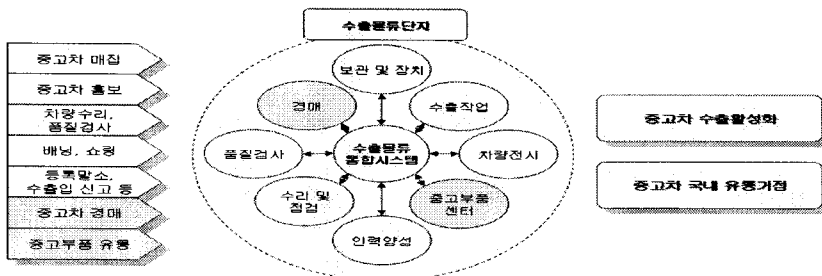
2. 중고자동차 수출물류단지 조성

1) 인천항 중고자동차 수출물류단지 모델 제시

가. 수출물류단지의 필요성

중고차 수출물류단지의 조성은 크게 두가지 측면에서 요구되어 진다. 첫 번째는 현재 중고차 수출활성화를 위한 전초기지의 역할로서 중고차 매집 및 보관, 수출작업, 차량전시, 수리 및 점검, 품질검사 등의 기능을 수행함으로써 중고차 수출 경쟁력을 확보하는 것이다. 또한 이를 위해서는 수출물류통합시스템의 개발도 단계적으로 구축되어 지원되어야 할 것이다. 두 번째는 국내 중고차 유통체계 개선과 합리화를 위한 거점의 역할로서 중고차 경매, 중고부품센터 등의 기능을 수행하는 것이다. 이것은 중고차 수출을 지속적으로 증대하기 위해서는 국내 중고차 유통체계가 안정화되어야 하기 때문이다. 이를 위해서는 증장기적으로 중고차 경매장을 물류단지에 개설하고 중고차의 부품센터를 구축해야 할 것이다. 국내에서 단종된 차량의 부품관리를 대기업과 체계적으로 협력하고, 국내 중고차 부품에 대한 품질 및 관리체계를 개선함으로써 국내 중고차 품질을 향상 시킬 수 있을 것이다.

<그림 9> 중고차 수출물류단지의 기능 및 역할



주: 회색은 증장기적 기능 및 역할

나. 인천항 중고차 수출물류단지 조성

(1) 수출물류단지 지역 선정

국내 중고차 수출물류단지 조성 지역에 대해 앞에서 설문 조사한 결과, 인천항이 93%(30개 중 27개)로 선택되었으며, 인천지역 중에 북항배후지역이 가장 적합하게 조사되었다. 또한 북항배후지역을 선택한 주요 이유는 물류비 절약과 조성 용이성, 수도권 접근성 등으로 나타났다. 그리고 물류단지 조성 시 고려될 사항으로 단지규모 및 임대료를 가장 중요한 요인으로 선택하였다.

설문 대상업체 중에 물류단지 조성 시 입주회사에 대해서는 전체의 97%((30개 중 28개 업체(무응답: 1, 없다: 1))가 입주회사가 있다고 조사되었다.

이와 같은 설문조사뿐만 아니라 현재 국내 중고차 수출 현황을 보더라도 최근 몇 년간 60% 이상의 중고차가 <표 8>와 같이 인천항에서 처리되고 있으며, 또한 수도권에서 국내 중고차 거래의 39%가 이뤄지고 있어 인천항에 수출물류단지 조성은 적합한 것으로 이야기 할 수 있다.

<표 8>과 같이 국내 항만 중에 인천항의 중고차 수출이 활성화된 이유는 중고차 수요가 많은 중동지역, 동북아, 동남아 등에 다양한 항로가 개설되어 있는 것으로 볼 수 있다.

<표 8> 중고차 수출과 인천항 비중

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%

자료: 관세청/대우자판, 2006

2006년 6월까지의 중고차 거래대수는 수도권역에서 39% 이상이 이뤄지고 있으며 중부권을 포함하는 경우 50%로 인천항에 중고차 수출물류단지가 조성되는 경우 타 지역보다 쉽게 소비자에게 접근할 수 있다(<표 9> 참조).

<표 9> 권역별 중고차 거래대수(2006년 1~6월 기준)

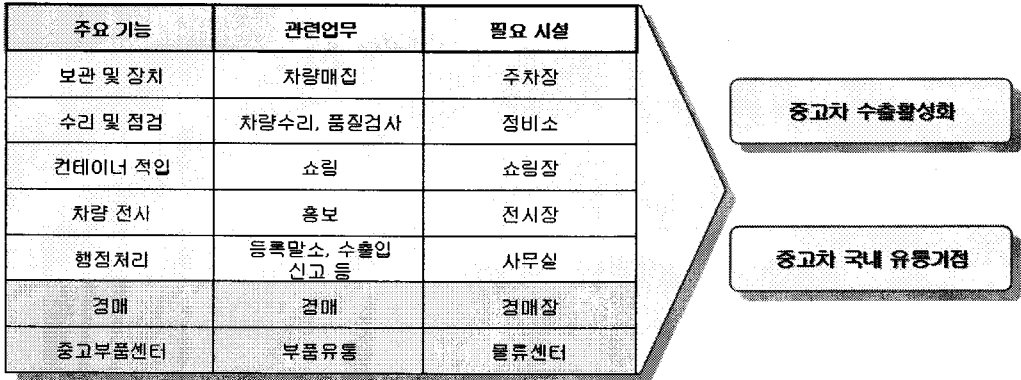
권역	시·도	거래대수(대)	비율
수도권	서울	112,197	13%
	인천	39,180	4%
	경기	199,750	22%
	소계	351,127	39%
중부권	대전	34,434	4%
	충북	35,503	4%
	충남	37,658	4%
	소계	107,595	12%
경상권	부산	52,756	6%
	대구	61,294	7%
	울산	26,460	3%
	경북	57,096	6%
	경남	68,574	8%
	소계	266,180	30%
전라권	광주	31,901	4%
	전북	50,495	6%
	전남	35,902	4%
	소계	118,298	13%
강원권	강원	33,695	4%
제주권	제주	17,641	2%
합계		894,536	100%

자료: 전국자동차매매사업조합연합회(www.kucar.org), 접속일자: 2006. 9. 4

(2) 수출물류단지 필요시설 및 면적산정

중고차 수출물류단지의 운영을 위한 필요시설은 <그림 10>과 같으며 이들 시설 중 경매장과 중고부품센터는 중장기적으로 추진되어야 할 것이다.

<그림 10> 중고차 수출물류단지의 필요시설



주: 회색은 중장기적 기능 및 시설

인천항 수출물류단지의 필요면적을 산정하기 위하여 주기적인 중고차 보관 및 장치면적을 산정하고 수리 및 점검, 수출작업, 차량전시, 행정업무를 위한 시설은 보관 및 장치면적의 11.1%로 가정⁶⁾하였다. 중고차 보관 및 장치면적 산정은 수출물류기능 중심과 국내 중고차 유통거점을 고려한 2가지 시나리오로 분석하고자한다.

첫 번째 수출물류기능의 물류단지 산정을 위하여 인천항의 2005년 중고차 수출물동량에서 중고차별 바닥면적과 회전율, 작업동선을 고려하여 <표 10>과 같이 산정하였다.

<표 10> 시나리오1: 보관 및 장치면적 산정

(단위: 평)

구 분	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 25,396평이 필요한 것으로 예측되었다.

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

두 번째 국내 유통거점 기능을 포함한 수출물류단지 면적은 <표 11>과 같이 산정되었다(수도권의 중고차 거래대수를 기준).

<표 11> 시나리오2: 보관 및 장치면적 산정

(단위: 평)

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
회전을 월2회	56,725	11,394	35,394	103,512
작업동선	79,414	15,952	49,551	144,917

국내 유통거점 기능을 포함한 수출물류단지는 보관 및 장치면적과 지원기능시설을 포함하여 총 161,003평이 필요한 것으로 산정되었다. 본 연구에서 산정한 수출물류단지의 조성면적은 25~161천평이며 이것은 장래 물동량 변화를 고려하지 않은 것으로 수출물류단지 조성 규모는 물동량의 변화와 수출단지의 중장기적 역할을 고려해야 할 것이다.

본 연구에서는 인천항에 조성할 수출물류단지는 수출 단지로서의 지리적, 환경적인 여건 등을 고려할 때 북항 배후지역에 조성되는 것이 바람직하며, 수출 단지의 규모는 국내 중고차 거점 기능을 포함할 수 있도록 약 10만평으로 제시하고자 한다.

또한 중장기적으로 인천항의 중고차 수출물류단지가 국내 중고차의 거점유통을 원활하게 수행하기 위해서는 수출물류단지가 인천항뿐만 아니라 다른 국내 거점에도 조성되어 국내 중고차 유통을 체계화해야 한다. 이를 위해서는 관련업체 및 지자체뿐만 아니라 정부차원에서도 수출물류단지 조성을 위한 중장기적인 단계적 검토가 필요할 것이다.

2) 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 있다.

이와 같은 경제적 효과를 분석하는데 있어서 가장 중요한 고려 요인은 물동량으로 예측 물동량에 따라 그 효과는 상반되게 나타날 것이다.

중고자동차의 수출물량을 전망하는 방법은 회귀분석 등의 수리적 모형에 근거한 방법과 관련 담당자들에게 설문조사를 통하여 데이터를 획득하는 방법이 있을 것이다. 본 연구에서는 국내에 중고자동차와 관련된 통계 데이터가 없어 설문조사를 통한 물동량 예측방법

을 통하여 인천항의 중고자동차 물동량을 예측하고자 한다. 일반적으로 미래에 대한 통계적 전망이 불가능한 경우 전문가들의 직관(intuition)에 의한 추정이 사용되고 있다.

가. 인천항 중고자동차 수출전망

중고자동차 수출물동량을 전망하기 위하여 향후 5년, 10년간 인천항의 중고차 수출전망에 대하여 설문조사⁷⁾하였다.

향후 5년간 인천항의 중고차 수출전망에 대해 직접기입방식으로 조사한 결과 평균 22만대로 전망되었으며, 10년간 전망에 있어서는 평균 30만대 수준으로 조사되었다. 국내 전체 중고자동차 물량에서 인천항이 차지하는 비중은 63~67%로 현재보다 증가할 것으로 전망하였다.

향후 인천항의 중고차 전망은 <표 12>와 같이 조사되었다.

<표 12> 중고차 수출과 인천항 비중

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%

나. 인천항 중고자동차 수출활성화를 통한 경제적 효과 전망

(1) 관련업체의 수익성 전망

인천항에 자동차수출단지를 조성하여 중고자동차 물량이 10만대 증가하는 경우 예상되는 효과로서 하역사는 142억원의 하역수입을 올릴 수 있고 수출업체는 128억원의 이익을 얻을 수 있을 것으로 추정된다.

<표 13> 중고자동차 10만대 추가 처리시 하역사와 수출업체 예상이익(추정)

구 분	예상 이익	비 고
하역사	· 하역수입: 142억원 (100,000대×25톤 ⁸⁾ ×5,666원)	인천항 하역업체의 중고 자동차 하역료 적용
수출업체	· 매출액증대: 2,400억원 · 예상이익: 127.5억원	중고자동차 수출업체의 대당평균 이익과 비용적용

7) 100개 업체를 대상으로 8월 21일~9월9일 실시한 기존 설문조사

(2) 수출물류단지 조성의 경제적 효과

중고차 수출물류단지 10만평을 조성했을 때의 경제적 효과를 예측하기 위하여 물류단지 조성을 통한 부가가치 창출효과와 고용창출효과를 국내 자유무역지역과 해외 배후물류단지 사례를 적용하여 산정하였다. 부가가치 창출액은 평당 US\$3,427, 고용창출 효과는 주요국의 평당 고용창출 효과의 평균치인 0.222를 적용하였다⁹⁾.

2010년, 인천에 중고차 수출물류단지 조성으로 인한 부가가치 효과는 3,427억원, 고용창출 효과는 2,200명으로 예상된다.

<표 14> 중고차 수출물류단지의 부가가치 및 고용창출효과

(단위: 백만원, 명)

구 분	부가가치생산액	고용창출효과
2010년	342,700	2,200
2015년	342,700	2,200

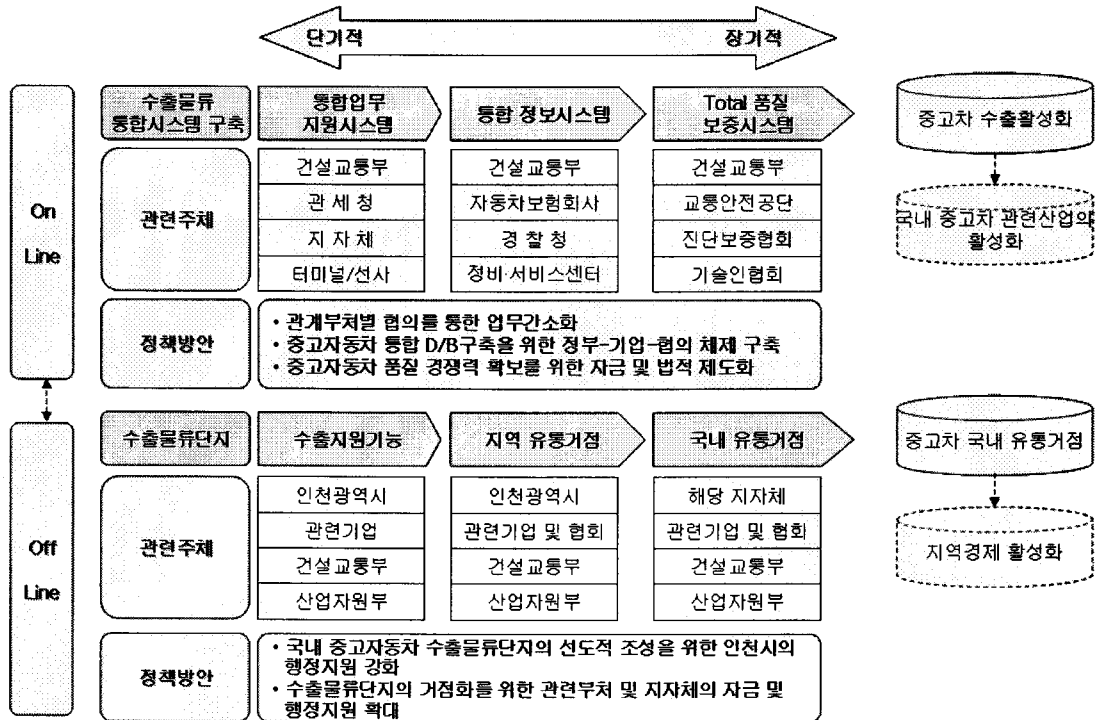
3. 중고자동차 수출물류 혁신을 위한 정책대안 제시

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 한다. 이를 위해서는 아래 <그림 8>과 같이 관련주체들이 단계적으로 자신의 역할과 기능을 수행할 수 있도록 제도적·법적인 지원과 함께 자금 지원이 이뤄져야 할 것이다.

8) 25톤은 승용차, 승합차, 특수차량 등을 포함한 것으로 인천항 중고자동차 부두의 면담 조사를 토대로 한 결과임.

9) 부산항만공사, 「부산신항 배후단지개발 연구」, 2005. 11.

<그림 11> 중고차 수출활성화를 위한 정책방안



중고차 관련업체에 대한 설문조사에서 중고차 수출 증대를 위하여 정부나 지자체에서 가장 시급히 지원해야 될 부분에 대해서 수출물류단지 조성(46%)과 자금지원(34%)으로 분석되었다.

국내 중고차 수출활성화를 위한 정책지원을 통하여 장기적으로 중고차 관련 산업의 활성화와 지역경제 활성화를 도모할 수 있을 것이다.

IV. 결론

국내 자동차 산업은 이미 국가 경제의 근간을 이루는 산업으로 자동차 산업의 중요성에 대한 언급은 불필요할 것이다. 이와 같은 자동차 시장에 비해 국내 중고차 시장은 그 중요성이 일반인에게 크게 인식되지 않았다. 그러나 국내 중고차 시장 규모는 10조원에 이르는 매우 큰 시장으로 국내 산업에 있어서 한 축을 이룬다고 이야기 할 수 있다.

본 연구에서는 중고차 수출활성화 방안을 제시하기 위하여 기존의 관련 연구 및 자료를 조사하고, 중고차 수출관련 100개 업체를 대상으로 설문조사와 직접방문을 통한 면담조사를 실시하였다.

중고차 수출물류 혁신방안은 수출물류 프로세스 개선을 위한 수출물류통합시스템 구축

과 수출활성화를 위한 수출물류단지 조성을 제시하였다.

수출물류통합시스템에서는 중고차 유통과 매매에 있어 경쟁력을 확보할 수 있는 통합정보시스템, 국내 중고차의 품질을 향상 시킬 수 있는 통합품질보증시스템, 원 스톱 수출물류 지원을 위한 통합업무시스템을 제시하였다. 그리고 수출물류단지는 중고차 수출활성화를 위한 전초기지의 역할과 장기적으로 국내 중고차 유통체계 개선과 합리화를 위한 거점의 역할로 구분하여 필요시설 및 규모를 제시하였다.

인천항에 중고차 수출활성화를 통한 경제적 효과를 분석한 결과 관련업체의 수익증가 270억원, 수출물류단지 조성으로 인한 부가가치 효과 3.4천억원, 고용효과 2,200명으로 추정된다. 이를 위해서는 인천항 북항지역에 10만평 규모의 중고차 수출물류단지의 조성이 요구된다.

또한 이와 같은 중고차 수출물류 혁신방안이 추진되기 위해서는 본 연구에서 제시한 정책방안을 토대로 일관된 정책이 추진되어야 할 것이다. 중고차 수출활성화를 위해 현재의 문제점만을 개선하려는 근시안적인 정책이 아니라 지속적으로 국제시장에서 우리나라 중고차가 경쟁력을 확보할 수 있는 중장기적인 중고차 관련정책이 필요하다.

본 논문은 중고차를 중심으로 한 수출물류 혁신방안에 대한 연구로 신차와 자동차 부품에 대한 연구를 포함하지 못한 한계가 있다. 향후 국내 중고차가 국제무대에서 보다 더 활성화되기 위해서는 신차와 자동차 부품에 경쟁력도 갖춰져야 할 것이며, 이를 위해서는 중고차, 신차, 자동차 부품을 모두 포함하는 자동차 물류시스템에 대한 연구가 이뤄져야 할 것이다.

앞으로 자동차 물류에 대한 많은 연구가 이뤄져 국내 중고차, 신차, 자동차 부품에 대한 국제적인 경쟁력을 갖추고, 인천항, 평택항, 울산항 등에 중고차 수출물류단지가 조성되어 관련 산업이 육성되기를 희망한다.

참고문헌

1. 김필수, 「한국 중고차 시장의 과거, 현재 및 앞으로의 전망」, 2005.
2. 박재진, “동채널중력모형을 이용한 한·중·일 수입흐름 분석”, 『경제연구』, 2003.
3. 박창호, 안승범, 김형일, 「한·중간 열차페리운행에 관한 연구: 수도권항만을 중심으로」, 『한국항만경제학회지』, 제23권 제2호, 2007.
4. 신현도, 「한국 중고차 유통문화에 대한 고찰」, 『서울자동차경매』, 2004.
5. _____, 「한국 중고차 수출시장상황 및 향후 전망」, 『서울자동차경매』, 2004.
6. 손병석, 전일수, 송인석, 「국내 신선물류클러스터의 구축방안: 인천송도경제자유구역을 대상으로」, 『한국항만경제학회지』, 제23권 제1호, 2007.
7. 이충효, 김국남, 전일수, 「파트너십 시스템을 통한 반품물류관리 개선효과 분석」, 『한국항만경제학회지』, 제22권 제4호, 2006.
8. 엄광열, 「동해항 중고차 수출전용부두 조성을 통한 동해 자유무역지역 활성화 방안」, 『관세학회지』, 제7권 제1호, 2005, pp.365~397.
9. 조재찬, 「한국 중고차 소매유통의 공동사업장 개발과 운영」, 2005.
10. 한국해양수산개발원, 「부산신항 배후단지개발 연구」, 2005.

11. 한국해양수산개발원, 「공동물류단지 조성과 규제개혁을 통한 중고차 수출 확대전략 추진 필요」, 『해양수산동향』, 2004, Vol.1161.
12. 한국개발연구원, 「광양항 서측 배후단지 개발사업」, 2005.
13. 한국무역협회, 「해외 중고차 수입규제 현황 및 수출확대 방안」, 2005.
14. 한국수출보험공사, 「중고차수출동향 및 시사점」, 2003.
15. 한국산업단지공단, 「국가산업단지현황」, 2003.
16. 관세청참고자료, 중고자동차 수출 급감, 2005.12.20.
17. 건설교통부 보도자료, “10세 이상 장수차량 20년만에 3.2배 늘어”, 2005.5.12.
18. 통계청(<http://www.nso.go.kr>)
19. 산업자원부(<http://www.mocie.go.kr>)
20. 건설교통부(<http://www.moct.go.kr>)
21. 관세청(<http://www.customs.go.kr>)
22. 한국자동차공업협회(<http://www.kama.or.kr>)
23. 한국수출보험공사(<http://www.keic.or.kr>)
24. 한국자동차산업연구원(<http://www.kaica.or.kr>)
25. 서울자동차경매(<http://www.saa.co.kr>)

< 요약 >

우리나라 중고자동차 수출물류 혁신방안

손병석 · 전일수 · 송인석

2005년 국내 중고차 시장은 신차 거래규모의 1.5배인 약 170만대가 거래 되었으며 직간접적인 금액도 10조원에 이르는 시장규모이다. 이와 같은 중고차 시장은 2005년 인터넷 쇼핑몰의 거래규모와 거의 동일한 시장규모이다. 국내 중고차의 공급량은 신차 생산량의 증가와 기술력 향상으로 자동차의 수명이 길어짐에 따라 더욱 증가할 것이다.

본 연구에서는 이와 같이 증가하는 중고차 공급과 중고차 수출 감소를 해결하기 위한 중고차 수출물류혁신방안을 제시하고자 한다. 기존 중고차 수출관련 연구 등에서는 수출 전용부두 조성, 통관지원과 같이 중고차 수출물류에 있어서 부분적인 검토가 이뤄졌으나, 본 연구에서는 국내 중고차 유통과 수출부분을 모두 고려한 수출물류 프로세스측면에서 분석과 방안을 제시하였다. 또한 국내 중고차 수출관련업체를 대상으로 설문 및 면담조사를 실시하여 중고차 수출물류 활성화를 위한 현실적인 대안 및 정책방안을 모색하였다.

중고차 수출물류혁신방안으로는 수출물류 프로세스 개선을 위한 수출물류통합시스템 구축과 수출활성화를 위한 전초기지인 수출물류단지 조성에 대하여 제시하였다.

인천항에 중고차 수출활성화를 통한 경제적 효과를 분석한 결과 관련업체의 수익증가 270억원, 수출물류단지 조성으로 인한 부가가치 효과 3.4천억원, 고용효과 2,200명으로 추정된다.

그러나 이와 같은 수출물류혁신방안이 추진되기 위해서는 일관된 정책이 추진되어야 한다. 중고차 수출활성화를 위해 현재의 문제점만을 개선하는 근시안적인 정책이아니라 지속적으로 국제시장에서 우리나라 중고차가 경쟁력을 확보할 수 있는 중장기적인 중고차 관련정책이 필요하다.

이에 본 연구의 목적은 수출물류통합시스템구축과 수출물류단지 조성을 위한 정책방안을 제시하고자 한다.

□ 주제어: 중고자동차, 수출물류 프로세스 개선, 수출물류통합시스템구축, 수출물류단지 조성