

2023-06-091

BDI Insights

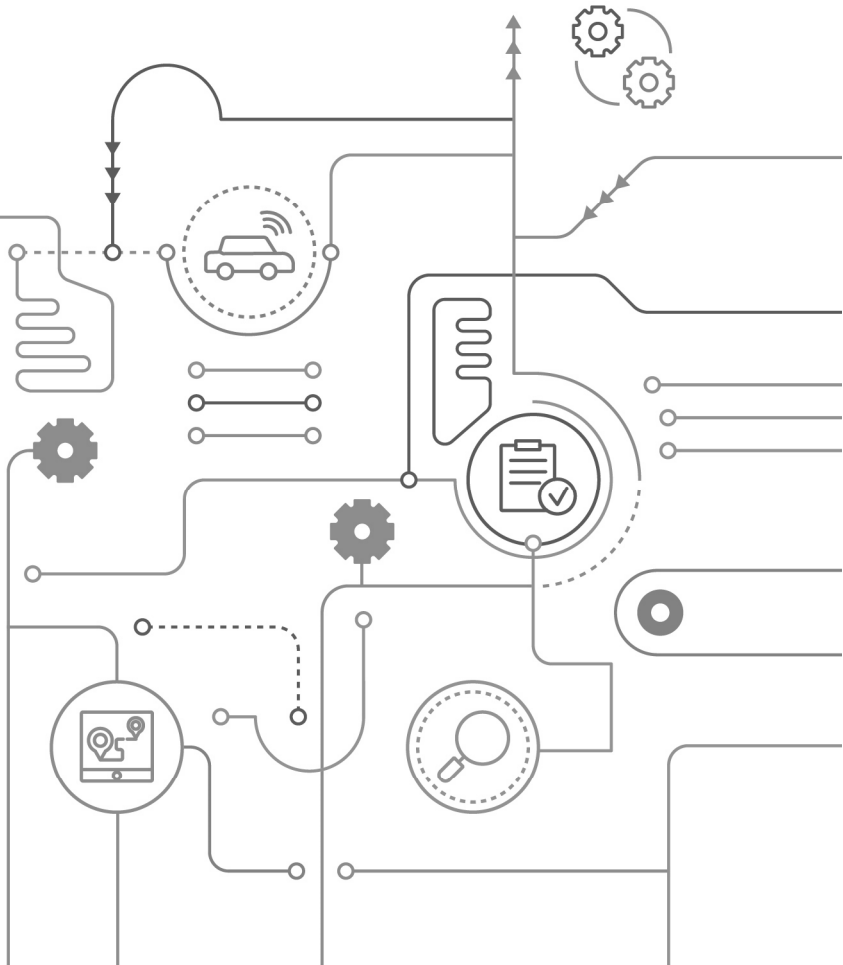


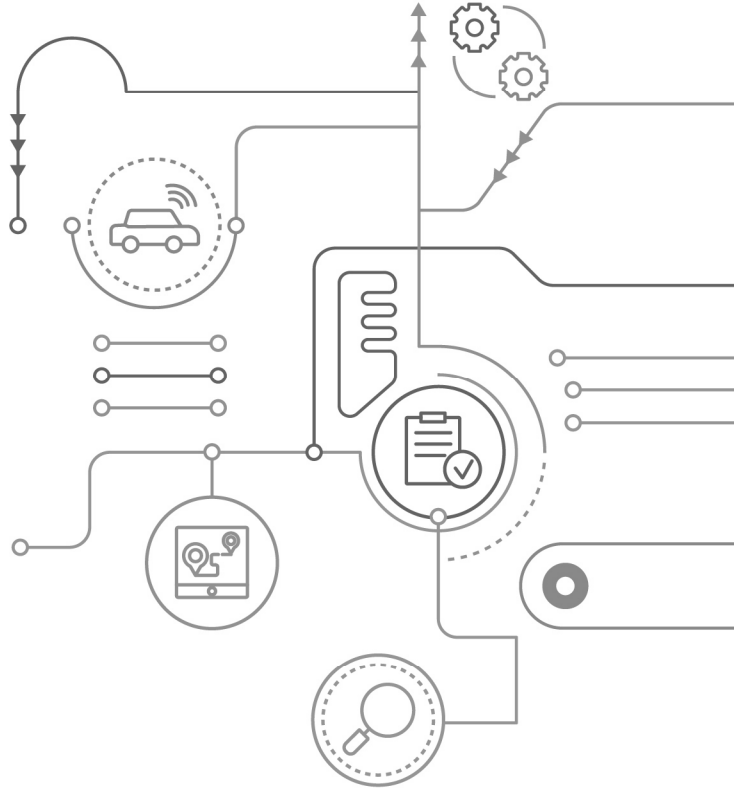
World EXPO 2030
BUSAN, KOREA

르노코리아자동차 수출애로에 따른 지역경제 파급효과 분석과 대응방안

김종욱 · 주수현 · 이선영 · 장찬민 · 심재운

BDI 부산연구원
BUSAN DEVELOPMENT INSTITUTE





Contents

I. 부산 자동차산업의 지역수출 기여 현황	4
II. 르노코리아자동차 수출애로 따른 피해규모 추정	14
III. 르노코리아 수출피해 유발효과 분석	19
IV. 르노코리아 수출애로 해소 대응방안	23

요약

- 부산 자동차 수출(비중, 순위) : 2010(12.9%, 2위) → 2015(14.1%, 2위) → 2020(3.4%, 7위) → 2022(13.1%, 1위)
- 르노코리아자동차의 부산 수출 비중(%) : 2018(16.1), 2020(2.7), 2022(13.9)
- 르노코리아자동차의 수출 피해 추정액(조원) : 2023(-1.2), 2024(2.2)
- 르노코리아자동차 수출 피해 따른 생산유발효과(조원) : 2023(2.959), 2024(5.260)

〈전문가별 중요도 및 시급도에 따른 대응방안 순위 현황〉

지원방안(안)	순위
(정) 국적선사의 자동차 운반선 확보 지원 및 국내 중소 완성차 업체에 우선 할당 추진	1
(본) 르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 일본, 중국, 동남아 운송 선박의 공유 추진)	2
(정) 부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원	3
(정) 국적선사의 여유 선복에 대한 국내 자동차 업체 최대한 배정 협조 강화	3
(정) 자동차 전용선 대체수단인 컨테이너선 활용도 제고를 위한 컨테이너 항만 야적장 반입기간 연장(출항 3일전 → 7일전)	5
(본) 물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원	6
(정) 합리적인 운임 적용 및 인하 지원	7
(정) 수출물류 애로 해소 전담 대책반 구축 및 운영	8
(본) 부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축	9
(정) 자동차 전용선 선복(적치공간) 확보 지원	10
(정) 한국자동차산업협회와 한국해운협회 간의 상생협의체 구성을 통한 협력 강화	10
(본) 르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대	12
(정) 수출 자동차 화물의 연안 운송 허용 항만의 범위 적극 확대	13
(본) 직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련	13
(본) 지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요	15

주 : 전국은 '전국단위 전문가', 지역은 '지역단위 전문가'의 순위임. 자세한 것은 부록 3 참조.
 (정)은 정부 차원의 지원방안, (본)은 본 연구에서 전문가 통해 도출된 지원방안을 뜻함

I 부산 자동차산업의 지역수출 기여 현황

1. 르노코리아자동차 생산 및 수출 추이¹⁾

① 르노코리아자동차 개요

- 르노코리아자동차 매출액은 2021년 현재 3조 8천 6백억 원이며, 2016년 조사 이후 줄곧 부산지역 매출액 1위를 유지

〈르노코리아자동차 전국 매출액 1000대 기업 순위 변화〉

(단위 : 억원, 위)

연도	매출액	부산 순위	전국 순위	연도	매출액	부산 순위	전국 순위
2016	62,484	1	60	2019	46,777	1	94
2017	67,095	1	63	2020	34,018	1	118
2018	55,990	1	77	2021	38,599	1	120

자료 : 부산상공회의소(각 년도)

- 르노코리아자동차는 2000년에 설립, 직원수 3,636명(2021년), 연간 128천대 생산

〈르노코리아자동차 개요(2021년 기준)〉

(단위 : 명, 십억원, 천대)

설립일	2000. 9.	당기순이익	16
공장소재지	부산	생산능력(국내)	300
직원수	3,636	생산	128
생산차종	승용차, SUV	내수	61
매출액	3,860	수출	72

자료 : 한국자동차산업협회(2022), p.12

1) 본 연구는 부산지역 매출 1위 기업인 르노코리아자동차가 최근 수출 물류관련 애로로 인하여 생산물량 및 일자리 감소 등 지역경제 악영향이 우려됨에 따라 부산상공회의소의 공동연구 요청에 따라 수행됨. 본 연구의 목적은 르노코리아자동차의 지역경제적 위상과 기여도를 알아보고 수출애로에 따른 지역경제에 미치는 파급효과를 간략히 도출하는 것임

- 르노코리아자동차는 르노그룹BV가 약 80%, 삼성카드가 약 20%의 지분으로 제휴관계에 있으며, 1998년 삼성자동차에서 출발한 부산지역의 대표 제조업체

〈르노코리아자동차 제휴 관계 및 연혁〉

제휴 관계	Renault Group BV (프랑스) 80.04%	연혁	• 1998. 2 삼성자동차
	삼성카드 19.9%		• 2000. 9 르노삼성자동차 • 2022. 3 르노코리아자동차

자료 : 한국자동차산업협회(2022), p.21

② 르노코리아자동차 생산 및 판매(내수, 수출) 현황

- (생산 및 판매 전국 비중) 한국 전체 자동차 생산 및 판매에 있어 4%대의 비중 차지
- (내수 : 수출 비, 2022년) 약 30 : 70. 수출이 내수의 2배 이상 높은 비중임

〈르노코리아자동차 생산·판매 현황〉

(단위 : 대, %)

구분		2016	2018	2020	2022
르노 코리아	생산	243,965	215,680	114,630	168,478
		[5.8]	[5.4]	[3.3]	[4.5]
	판매	257,345	227,562	116,166	169,641
		[6.1]	[5.7]	[3.3]	[4.6]
	내수	111,101	90,369	95,939	52,621
		[6.9]	[5.8]	[6.0]	[3.8]
		(43.2)	(39.7)	(82.6)	(31.0)
		146,244	137,193	20,227	117,020
수출	[5.6]	[5.6]	[1.1]	[5.1]	
	(56.8)	(60.3)	(17.4)	(69.0)	
합계	생산	4,228,509	4,028,705	3,506,774	3,757,049
	판매	4,221,869	4,001,997	3,497,901	3,695,444
	내수	1,600,154	1,552,346	1,611,218	1,395,111
	수출	2,621,715	2,449,651	1,886,683	2,300,333

주 : []는 합계대비 비중을, ()는 판매대비 비중을 나타냄

자료 : 한국자동차산업협회(kama) 통계센터

- (차종별 내수 및 수출 비중) 생산, 판매의 90% 이상은 SUV가 차지
 - (SUV 부문별 비중, 2022) 생산 96.8%, 판매 96.9%(내수 90.8%, 수출 99.6%)

〈르노코리아자동차 차종별 생산·판매 현황〉

(단위 : 대, %)

구분		2016	2018	2020	2022
생산	승용차	243,965	215,680	114,630	168,478
	승용	84,040	47,257	10,474	5,388
		34.4	21.9	9.1	3.2
	SUV (다목적형)	159,925	168,423	104,156	163,090
65.6		78.1	90.9	96.8	
판매 (A+B)	승용차	257,345	227,297	113,842	168,619
	승용	83,701	52,342	11,871	5,259
		32.5	23.0	10.4	3.1
	SUV (다목적형)	173,644	174,955	101,971	163,360
67.5		77.0	89.6	96.9	
내수 (A)	승용차	111,101	90,104	93,615	51,599
	승용	80,511	50,738	10,416	4,734
		72.5	56.3	11.1	9.2
	SUV (다목적형)	30,590	39,366	83,199	46,865
27.5		43.7	88.9	90.8	
수출 (B)	승용차	146,244	137,193	20,227	117,020
	승용	3,190	1,604	1,455	525
		2.2	1.2	7.2	0.4
	SUV (다목적형)	143,054	135,589	18,772	116,495
97.8		98.8	92.8	99.6	

자료 : 한국자동차산업협회(kama) 통계센터

③ 르노코리아자동차 납품업체 현황

- (르노코리아자동차의 납품업체수) 2021년 현재 전체 1,522개 중 210개로 13.8% 비중을 차지. 르노코리아자동차 전체 납품업체 중 부산(16개)의 비중은 4.5%

〈완성차 업체별 납품업체 현황(2021년)〉

(단위 : 개)

구분	현대	기아	한국GM	쌍용	르노코리아	타다대우	합계
업체수	356	334	264	212	210	176	1,522 (732)
	[23.4]	[21.9]	[17.3]	[13.9]	[13.8]	[11.6]	[100.0]
부산	14	14	11	14	16	6	73 (38)
	[19.2] <3.9>	[19.2] <3.9>	[15.1] <3.1>	[19.2] <3.9>	[21.9] <4.5>	[8.2] <1.7>	[100.0] <20.5>
종업 원수	131,486	123,022	77,561	75,174	66,308	35,661	509,212 (170,411)
	[25.8]	[24.2]	[15.2]	[14.8]	[13.0]	[7.0]	[100.0]

주 : 합계의 ()는 중복업체를 제외한 실 업체수. < >는 전체 대비 부산 비중.
 자료 : 한국자동차산업협동조합 홈페이지(kaica.or.kr).

- (납품업체들의 완성차업체별 납품 실적) 2021년 전체 납품액 대비 르노코리아자동차 납품업체의 납품액은 1조 3천억 원 수준이며 전체의 2.4% 차지. 전년대비 14% 증가

〈완성차 업체별 납품업체들의 OEM 납품 실적〉

(단위 : 억원, %)

구분	2020		2021		증감율
	납품액	점유율	납품액	점유율	
현대	264,189	51.9	287,727	52.1	8.9
기아	184,328	36.2	211,282	38.2	14.6
한국GM	32,064	6.3	25,259	4.6	-21.2
르노코리아	11,412	2.2	13,042	2.4	14.3
쌍용	15,375	3	11,668	2.1	-24.1
타다대우	1,721	0.3	3,237	0.6	88.1
합계	509,089	100.0	552,215	100.0	8.5

자료 : 한국자동차산업협회(2022), p.71. 한국자동차산업협동조합 홈페이지(kaica.or.kr)

- (완성차업체 매출액 대비 수급기업(납품업체)의 납품 실적) 르노코리아자동차 매출액에 서 납품업체의 납품액의 비중은 2021년 현재 약 34% 차지

〈완성차업체 매출액 대비 수급기업(납품업체) 납품 실적〉

(단위 : 억원, %)

구분	2020			2021		
	매출액 (A)	납품액 (B)	비중 (B/A)	매출액 (A)	납품액 (B)	비중 (B/A)
현대	506,610	264,189	52.1	556,051	287,727	51.7
기아	343,623	184,328	53.6	409,796	211,282	51.6
한국GM	84,975	32,064	37.7	69,739	25,259	36.2
르노코리아	34,008	11,412	33.6	38,599	13,042	33.8
쌍용	29,298	15,375	52.5	24,172	11,668	48.3
타다대우	5,493	1,721	31.3	8,807	3,237	36.7
합계	1,004,007	509,089	50.7	1,004,007	552,215	49.9

자료 : 한국자동차산업협회(2022), p.71. 한국자동차산업협동조합 홈페이지(kaica.or.kr)

2. 부산지역 자동차 수출 추이

1) 부산 수출 품목 Top 7 추이

- 부산 자동차 수출(비중, 순위) : 2010(12.9%, 2위) → 2015(14.1%, 2위) → 2020(3.4%, 7위) → 2022(13.1%, 1위)
- 2020년 자동차 수출비중이 급격히 하락한 것은 닛산 ROGUE(북미 수출 모델)의 위탁생산이 급감한 것에 기인. 2022년 수출 회복은 XM3와 QM6가 크게 견인
 - 닛산 ROGUE 수출대수 : 2016년(136,309) → 2019년(69,880) → 2020년(4,563)

〈부산지역 수출 품목 Top 7 현황(MTI 3단위 기준)〉

(단위 : 백만 달러, %)

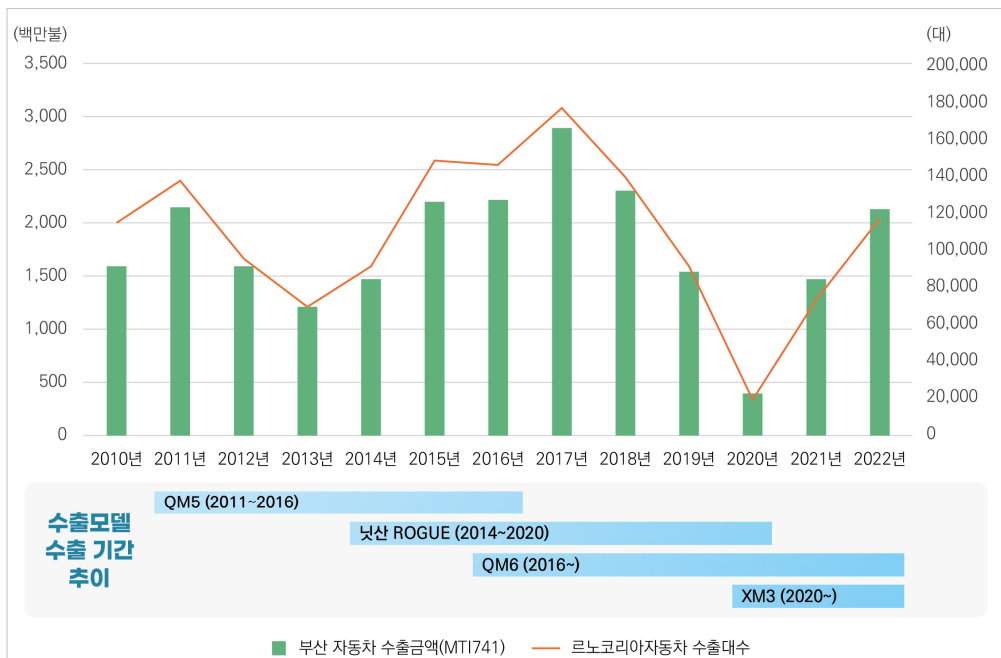
순위	2010			2015		
	품목명	수출액	비중	품목명	수출액	비중
1	선박해양구조물및부품	1,669	13.5	자동차부품	2,329	14.9
2	자동차	1,593	12.9	자동차	2,195	14.1
3	철강판	828	6.7	철강판	775	5.0
4	자동차부품	643	5.2	철강관및철강선	674	4.3
5	주단조품	625	5.1	기계요소	669	4.3
6	철강관및철강선	531	4.3	주단조품	668	4.3
7	기계요소	423	3.4	원동기및펌프	584	3.7
	총 수출금액	12,374	100.0	총 수출금액	15,579	100.0

순위	2020			2022		
	품목명	수출액	비중	품목명	수출액	비중
1	철강판	985	8.7	자동차	2,124	13.1
2	철강관및철강선	702	6.2	철강판	1,398	8.6
3	원동기및펌프	667	5.9	철강관및철강선	947	5.8
4	주단조품	576	5.1	원동기및펌프	842	5.2
5	기계요소	558	4.9	주단조품	766	4.7
6	자동차부품	408	3.6	어류	688	4.2
7	자동차	390	3.4	기계요소	658	4.1
	총 수출금액	11,320	100.0	총 수출금액	16,192	100.0

자료 : 한국무역협회

- 부산지역 자동차 수출은 르노코리아자동차 수출에 절대적으로 의존
 - 부산지역 자동차수출과 르노코리아자동차 수출대수가 함께 움직이고 있음

〈부산지역 자동차(MTI741) 수출 추이〉



자료 : 한국무역협회, 한국자동차산업협회, 르노코리아자동차

2) 부산 자동차 수출의 전국 비중 추이

- 부산 자동차 수출(2022년) : 21.2억 달러, 전국 3.9%, 전국 5위, 연평균 2.4% ↑

〈지역별 자동차(MTI 741) 수출금액 현황〉

(단위 : 백만 달러, %, 위)

지역	2010			2022			연평균증가율 (CAGR)
	수출금액	비중	순위	수출금액	비중	순위	
총계	35,189	100.0	-	54,096	100.0	-	3.6
서울	849	2.4	9	662	1.2	6	-2.1
부산	1,593	4.5	6	2,124	3.9	5	2.4
대구	16	0.0	11	46	0.1	12	9.2
인천	3,285	9.3	4	5,410	10.0	4	4.2
광주	3,673	10.4	3	5,452	10.1	3	3.3
대전	2	0.0	14	13	0.0	13	16.9
울산	12,332	35.0	1	22,998	42.5	1	5.3
경기	7,829	22.2	2	15,766	29.1	2	6.0
강원	5	0.0	13	6	0.0	15	1.5
충북	50	0.1	10	50	0.1	11	0.0
충남	1,566	4.5	7	517	1.0	8	-8.8
전북	3,098	8.8	5	530	1.0	7	-13.7
전남	1	0.0	15	10	0.0	14	21.2
경북	10	0.0	12	195	0.4	10	28.1
경남	878	2.5	8	306	0.6	9	-8.4
제주	0	0.0	16

자료 : 한국무역협회

3) 부산 자동차 수출의 국가별 비중 추이

- 부산 자동차 주수출국(2022) : 유럽 국가(상위 6개국)의 수출비중이 83.5% 차지

〈부산지역 수출 품목 Top 7 현황(MTI 3단위 기준)〉

(단위 : 백만 달러, %)

순위	2010			2015		
	국가명	수출액	비중	국가명	수출액	비중
1	중국	305	19.1	미국	1,741	79.3
2	러시아	179	11.2	중국	222	10.1
3	사우디아라비아	174	10.9	프랑스	43	2.0
4	프랑스	172	10.8	멕시코	35	1.6
5	슬로베니아	125	7.8	사우디아라비아	23	1.0
6	멕시코	105	6.6	콜롬비아	21	1.0
7	스페인	90	5.6	호주	21	1.0
총 수출금액		1,593	100.0	총 수출금액	2,195	100.0

순위	2020			2022		
	국가명	수출액	비중	국가명	수출액	비중
1	미국	73	18.7	프랑스	629	29.6
2	프랑스	69	17.7	벨기에	452	21.3
3	벨기에	51	13.1	스페인	248	11.7
4	호주	33	8.5	슬로베니아	187	8.8
5	슬로베니아	28	7.2	영국	149	7.0
6	멕시코	26	6.7	이탈리아	108	5.1
7	스페인	12	3.1	호주	70	3.3
총 수출금액		390	100.0	총 수출금액	2,124	100.0

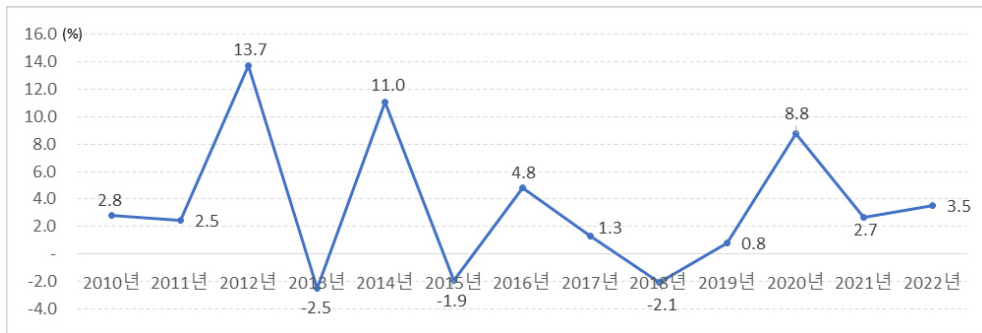
자료 : 한국무역협회

3. 부산지역 자동차 수출 기여율 분석

1) 전국대비 부산지역 수출 기여율 추이

- (전국 총수출 성장에 대한 부산 수출 기여율) 2021(2.7) → 2022(3.5)

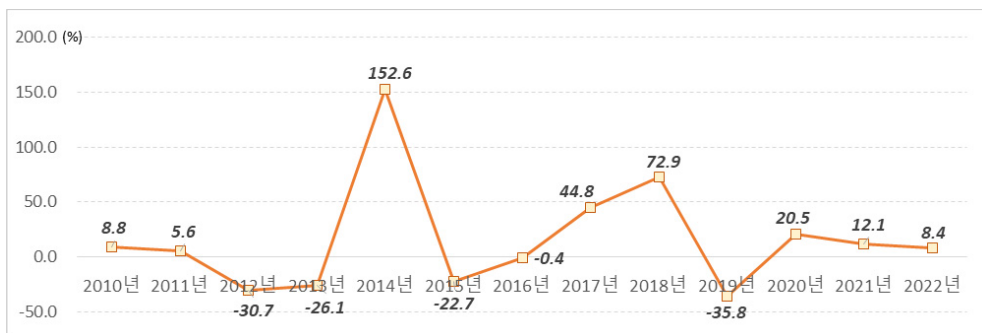
〈전국 총수출 성장에 대한 부산 총수출 기여율 추이〉



주 : 부산 수출 기여율 = (전년대비 부산 총수출액 증감/전년대비 전국 총수출액 증감)*100
 자료 : 한국무역협회 무역통계를 기초로 저자 계산

- (전국 자동차 수출 성장에 대한 부산 자동차 수출 기여율) 2021(12.1)→ 2022(8.4)
 - 위 그림의 전국 수출 대비 부산 수출 기여율과 비교했을 때 최근 전국 자동차 수출성장 에 대한 부산 자동차 수출 기여율이 2배~4배 이상 높은 수준을 보이고 있음

〈전국 자동차 수출 성장에 대한 부산지역 자동차 수출의 기여율 추이〉

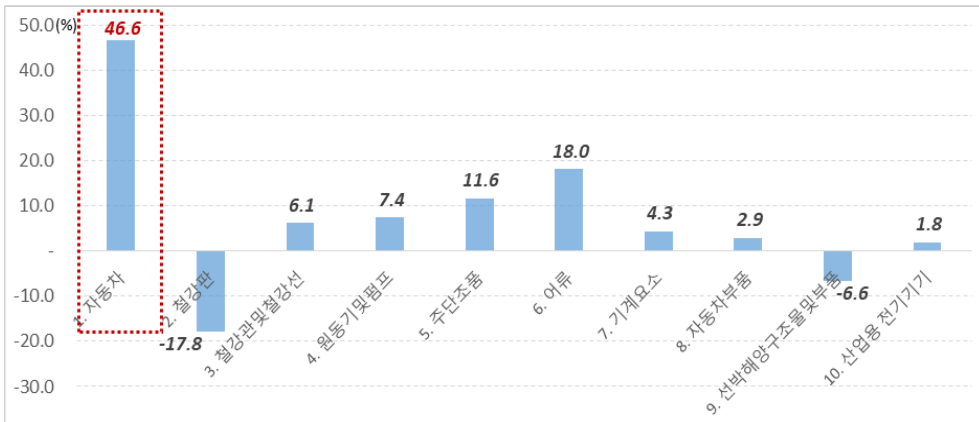


주 : 부산 자동차 수출 기여율 = (전년대비 부산 자동차 수출액 증감/전년대비 전국 자동차 수출액 증감)*100.
 ※ 자동차(MTI 741)
 자료 : 한국무역협회 무역통계를 기초로 저자 계산

2) 부산 총수출 성장에 대한 부산 수출 성장기여율 추이

- (업종별 수출 성장기여율, 2022년 기준) 자동차 업종 수출 규모 및 수출 성장기여율 최고 수준

〈부산 총수출 성장에 대한 부산 수출품목별 수출 기여율 현황(2022년)〉



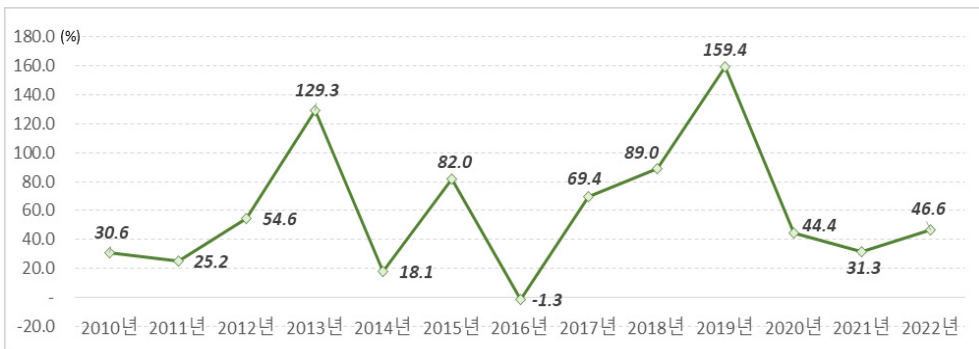
주 : 부산 수출품목별 수출 기여율 = (전년대비 부산 수출품목별 수출액 증감/전년대비 부산 총수출액 증감)*100.

※ MTI 3단위 기준. 2022년 수출규모 상위 10개 품목 계산.

자료 : 한국무역협회 무역통계를 기초로 저자 계산

- (부산 총수출 성장 대비 부산 자동차 수출 성장 기여율) 2021(31.3)→ 2022(46.6)

〈부산 총수출 성장에 대한 부산지역 자동차 수출의 기여율 추이〉



주 : 부산 자동차 수출 기여율 = (전년대비 부산 자동차 수출액 증감/전년대비 부산 총수출액 증감)*100.

※ 자동차(MTI 741)

자료 : 한국무역협회 무역통계를 기초로 저자 계산

II

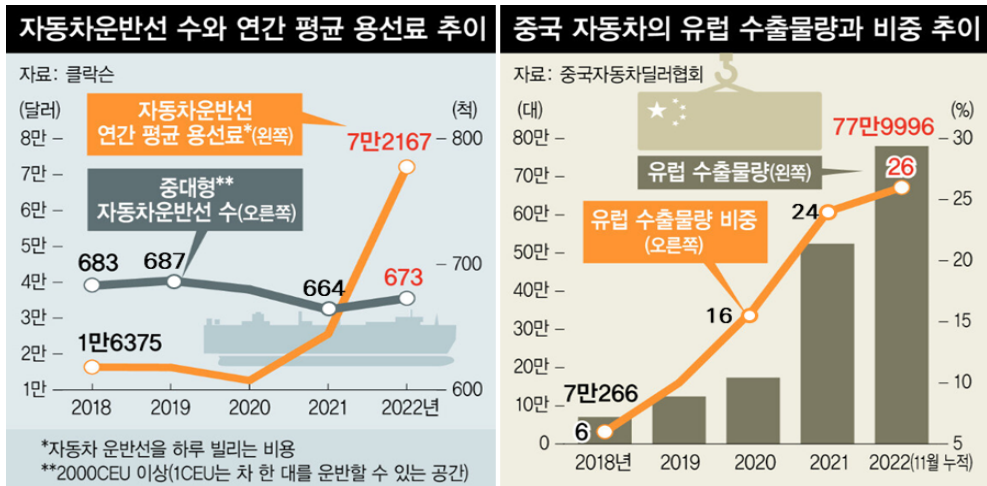
르노코리아 수출애로에 따른 피해규모 추정



1. 최근 물류 애로의 주요 요인

- (자동차운반선의 용선료 급증) 2020년 자동차운반선 용선료(하루 빌리는 비용)이 1만 달러 수준에서 2021년 이후 급증하면서 자동차 수출물류비 부담 급증
- (자동차운반선의 공급 감소) 코로나19 이후 자동차 수출 감소 여파로 운송화물 부족한 선주들이 구형 자동차운반선의 폐선 증가하면서 자동차운반선 품귀 현상 심화
- (중국자동차업계의 수출 물류 거의 독점) 중국자동차업계의 유럽 수출 급증으로 중국~유럽 수출노선이 세계 자동차운반선들을 블랙홀처럼 빨아들이고 있음
 - 대개 중국의 유럽수출물량을 채운 뒤 한국에 들러 남는 공간에 르노코리아자동차 같은 중소 완성차업체들의 수출물량 실향 했으나, 최근 중국의 유럽수출 물량 급증으로 중국에서 자동차운반선 다 채우기 때문에 한국 수출물량 공간이 거의 사라짐
- (장기운송계약 위주의 시장 특성) 운송선사들은 현대기아와 같은 대형 완성차와의 장기운송계약을 선호. 르노코리아자동차와 같은 수출물량 적은 중소 완성차업체들은 단기운송을 선호해 선사 공급이 줄어들 경우 직격탄을 그대로 맞는 구조임

〈르노코리아자동차의 물류 애로의 주요 요인〉



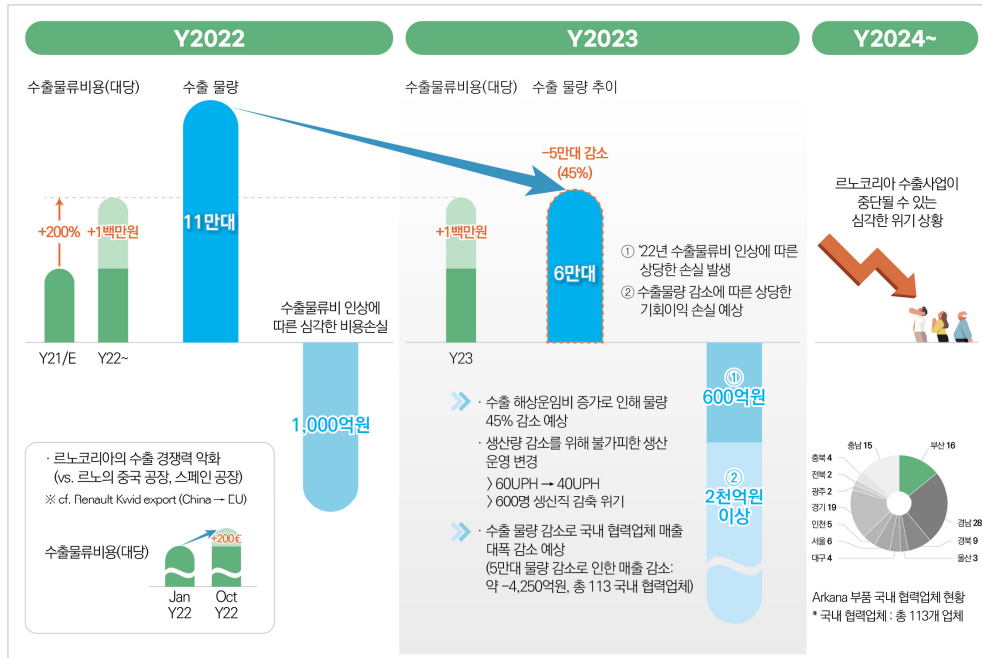
자료 : 안태호(2023. 2. 8.) 참조

2. 르노코리아자동차 수출 애로에 따른 수출 피해금액 추정

1) 르노코리아자동차 자체 자료의 피해 추정

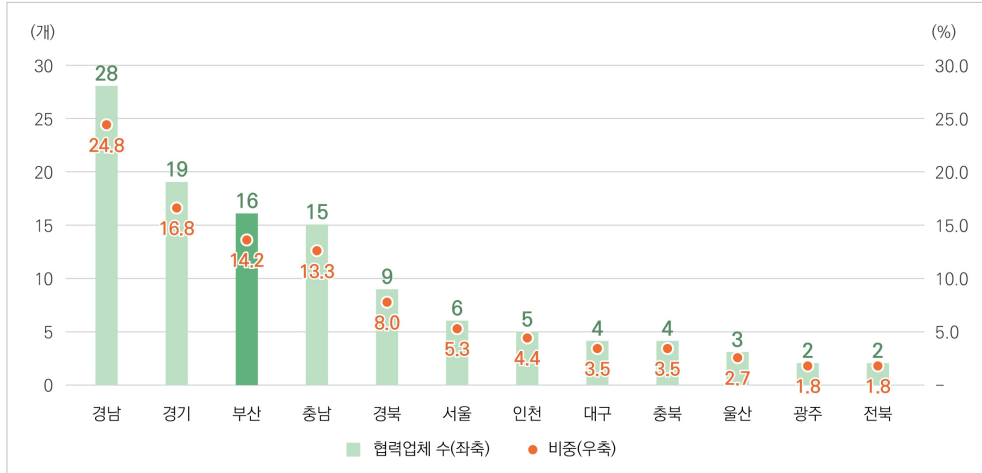
- (2022년 수출물류비용) 전년대비 대당 수출물류비용 1백만원 상승
 - 르노 중국 공장, 스페인 공장에 비해 르노코리아자동차의 수출 경쟁력이 약화
 - 르노 크위드(Kwid)의 중국→유럽 '22.10 수출물류비용(대당)은 '22.1 대비 약 200유로(약 28만원 내외) 증가에 거쳐 르노 부산공장의 물류비 상승 부담이 더 높음
- (수출 물량 감소 예상) 2022년 11만대에서 2023년 5만대 감소한 6만대 수준 예상되며 2024년 이후 르노코리아자동차 수출 중단 위기 우려
- (수출 물량에 따른 비용 손실 전망) 2022년(1,100억 원) → 2023년(2,600억 원 이상) → 심각한 경우 2024년 이후 르노코리아자동차 수출 중단 우려

〈르노코리아자동차의 수출물류 피해(추정)〉



자료 : 부산광역시 내부자료(2023. 2. 6.), p.15.

〈르노코리아자동차 ARKANA 지역별 협력업체 현황〉



주 : ARKANA는 르노코리아자동차 소형 SUV인 XM3의 해외수출명
 자료 : 부산광역시 내부자료(2023. 2. 6.), p.15.

2) 부산지역 자동차산업의 수출 피해금액 추정 시나리오

① 기초 자료

- 한국무역협회 무역통계를 활용
 - 한국무역협회의 자동차(MTI 741) 수출통계 데이터 사용
 - 2023, 2024년의 자동차 수출금액은 2022년과 동일하다는 단순한 가정을 적용

② 2023, 2024년 수출금액 추정 방법

- (2023년 부산 자동차산업의 수출피해 금액) 르노코리아자동차의 자료를 수용하여 2022년 대비 45% 감소하는 것으로 가정하여 산출
 - 2023년 부산 자동차산업의 수출 피해금액은 2023년 부산 자동차산업의 수출금액에서 기준년도인 2022년 자동차산업 수출금액을 제하여 산출
- (2024년 부산 자동차산업의 수출 피해금액) 르노코리아자동차의 자료에 따르면 수출 중단이라는 최악의 시나리오(100% 수출물량 감소) 조건임. 단, 여기서는 -100%를 적용하지 않고 이를 완화하여 수출물량이 80%²⁾ 감소하는 것으로 가정

2) 2020년 당시 르노자동차의 주력수출모델인 닛산 로그의 수출중단에 따라 생산대비 수출비중이 약

- 2024년 부산 자동차산업의 수출 피해금액은 2024년 부산 자동차산업의 수출금액에서 기준년도인 2022년 부산 자동차산업 수출금액을 제하여 산출

3) 부산 자동차산업의 수출 피해금액 추정

- (자동차 수출금액 추정관련 가정) 부산 자동차산업 수출금액은 르노코리아자동차 수출금액으로 간주
 - 2018~2022년 무역협회 통계에서 자동차 수출 비중과 르노코리아자동차 자료에 따른 르노코리아자동차 수출의 부산 비중은 거의 유사한 수준
 - 부산 자동차 수출비중과 르노코리아자동차 자료의 부산내 수출 비중이 거의 유사하므로 부산의 자동차 수출액 대부분이 르노코리아자동차의 수출액을 반영하는 것으로 판단됨

〈부산 수출총액대비 자동차 수출 비중과 르노코리아자동차 부산내 수출 비중 비교〉

(단위 : 억불, %)

구분		2018	2019	2020	2021	2022
한국 무역협회 통계	부산 수출 총액	144	139	113	148	162
	자동차(MTI 741)	23.2	15.5	3.9	14.8	21.2
	자동차 수출 비중	16.1	11.1	3.4	10.0	13.1
르노코리아 자동차 자료	부산내 수출 비중	16.1	10.7	2.7	10.3	13.9*

주 : *는 2022년 11월 기준임

자료 : 한국무역협회, 르노코리아자동차

- (2023, 2024년 자동차산업 수출피해 금액 추정) 2023년, 2024년 자동차 수출금액은 2022년과 동일하게 달성된다는 전제 하에 ② 2023, 2024년 수출금액 추정 방법에 따라 추정
 - (2023년, 2024년 수출 추정금액) 각 1조 5,093억원, 5,488억원
 - 이는 2020년 르노자동차의 닛산 SUV 수출모델인 로그의 위탁생산 중단으로 전년

18% 수준까지 떨어진 것을 고려함

(2019년) 대비 1조 3,437억원의 수출 감소 경험을 감안하면 합리적 수준으로 사료됨
 - (2023년, 2024년 수출 피해 추정금액) 각 1조 2,349억원, 2조 1,953억원
〈부산 자동차산업 2023, 2024년의 수출피해 금액 추정〉

(단위 : 억불, 원, 억원)

구분	2019	2020	2021	2022	2023년	2024
자동차 수출금액 (달러)	15.5	3.9	14.8	21.2	11.7*	4.2**
원/달러 환율	1166.11	1180.01	1144.61	1292.20	1292.20	1292.20
자동차 수출금액 (원화)	18,035	4,598	16,983	27,441	15,093	5,488
2022년 기준대비 수출피해 금액	-	-	-	-	-12,349	-21,953

주 : 자동차 수출금액(달러)는 한국무역협회 무역통계 부산의 자동차(MTI 741) 수출금액임
 환율은 증가기준(평균환율)이며, 2023년, 2024년 환율은 2022년 값을 그대로 적용

* 와 ** 는 ② 2023, 2024년 수출금액 추정 방법에 따른 추정금액임

자료 : 한국무역협회, 한국은행



르노코리아 수출피해 유발효과 분석



1. 분석방법 및 해석상 유의사항

- (분석방법) 산업연관모형을 활용하여 분석
 - 한국은행 2019년 산업연관표(연장표) 활용하여 분석
 - 17쪽의 2022년 대비 수출 피해금액(2023년 -1조 2,349억원, 2024년 -2조 1,953억원)에 따른 지역경제 각 산업별 유발효과를 계산
 - 수출피해금액은 자동차산업에 대한 수출의 감소를 의미하며 수출수요의 감소는 산업연관관계에 따라 순차적으로 관련 후방산업에 영향을 미쳐 생산의 감소를 가져옴
 - 수출감소는 수출수요가 감소한 것으로 일반적인 생산유발효과와 동일한 논리로 추정함
- (해석상 유의사항) 산업연관표가 가지는 수요에 대한 공급탄력성이 무한대인 것을 전제로 함
 - 또한 산업연관표의 레온티에프 생산기술함수를 전제로 한 것임에 유의
 - 지역산업연관표의 경우 2015년이 가장 최신 연관표이므로 시차의 문제를 가지고 있어 전국산업연관표를 활용함
 - 이는 부산 자동차산업의 투입기술구조가 전국과 동일하다는 것을 전제로 한 것임

2. 2023년 수출피해에 따른 유발효과 분석 결과

1) 생산유발효과

- (2023년 업종별 생산유발효과) 운송장비 -1조 6,590억원, 화학제품 -1,730억원, 1차 금속제품 -1,590억원, 금속가공제품 -1,310억원 등의 순임
- (2024년 업종별 생산유발효과) 운송장비 -2조 9,490억원, 화학제품 -3,070억원, 1차 금속제품 -2,830억원, 금속가공제품 -2,320억원 등의 순임

〈르노코리아자동차 수출 피해에 따른 부산지역 업종별 생산유발효과〉



2) 부가가치 유발효과

- (2023년 업종별 부가가치유발효과) 운송장비 -3,590억원, 도소매/상품중개서비스 -590억원, 화학제품 -470억원, 금속가공제품 -460억원 등의 순임
- (2024년 업종별 부가가치유발효과) 운송장비 -6,390억원, 도소매/상품중개서비스 -1,060억원, 화학제품 -840억원, 금속가공제품 -830억원 등의 순임

〈르노코리아자동차 수출 피해에 따른 부산지역 업종별 부가가치유발효과〉



3) 취업유발효과

- (2023년 업종별 취업유발효과) 운송장비 -3,131명, 도소매/상품중개서비스 -1,308명, 운송서비스 -597명, 제조임가공/산업용장비수리 -545명 등의 순임
- (2024년 업종별 부가가치유발효과) 운송장비 -5,566명, 도소매/상품중개서비스 -2,325명, 운송서비스 -1,061명, 제조임가공/산업용장비수리 -968명 등의 순임

〈르노코리아자동차 수출 피해에 따른 부산지역 업종별 취업유발효과〉



IV

르노코리아 수출애로 해소 대응방안



1. 대응방안 및 우선순위 검토

1) 정부 차원의 대응방안

① 한국자동차산업협회 건의 내용(2022년 12월 9일)³⁾

- 완성차 수출 물류난에 대한 한국자동차산업협회의 건의사항은 다음과 같음
 - 자동차 전용선 선복 확보와 합리적인 운임 적용 지원
 - 자동차 자동차 수출산업 보호를 위한 별도 지원 방안 검토
 - 수출물류비 관련 제반비용에 대한 정부 보조금 지원 등(물류비 증가분의 30~50% 보전 등)
 - 부산항 항만시설 사용료 지원(마산항 수준으로 인하)
 - 컨테이너 수출 지원
 - 한시적으로 부산항 야적 공간 확보 및 컨테이너 반입 허용기간 완화 (출항 3일전 → 출항 7일전)

② 해양수산부 자동차 수출물류 업계간담회 지원 방안(2023년 1월 27일)⁴⁾

- 해양수산부는 중견 자동차 업계 및 국적 자동차선사와 업계 간담회 개최
 - 참석자 : 르노코리아자동차, 쌍용자동차, 한국해양진흥공사, 한국자동차산업협회, 한국해운협회, 현대글로벌비스, 유코카캐리어스
- 제안된 지원 방안
 - 국적선사와 긴밀한 협조를 바탕으로 차량을 자동차운반선 대신 경쟁력 있는 가격에 컨테이너를 통해 수출하는 등 대체 수출 옵션을 제공
 - 자동차운반선 부족이 극심한 극동아시아-유럽 항로의 물류 애로 해소 위해 유럽 기항 선사 협력 통해 유럽항 컨테이너선의 일정 선복을 자동차 대체 수출에 전용 추진
 - 컨테이너를 통한 수출에 익숙하지 않은 자동차업계의 애로를 고려, 자동차 컨테이너에 대한 항만 내 반입기간 연장을 추진

3) 한국자동차산업협회의 “완성차 수출 물류난 정부지원 요청” 내부자료(부록 1 참조)

4) 보다 자세한 사항은 해양수산부 보도자료(2023. 1. 27.) 참조

- 자동차업계의 원활한 대체 수출을 지원하기 위해 한국해운협회 및 한국해양진흥공사와 함께 비상대책반을 구축하여 시장 상황을 면밀히 모니터링하고 적기 대응할 계획
- 자동차 선·화주 간 상생 지원 계획 추진
 - 주기적인 선화주 협의회 운영 통한 국적선사의 여유 선복이 최대한 국내 업체에 배정될 수 있도록 해운업계와 협조체계를 구축
 - 국적선사의 상생노력을 지원하기 위하여 수출입 자동차화물의 연안운송 허용범위⁵⁾를 포항항까지 확대함. 이는 아적장 포화 등 비상시 포항항으로 자동차를 긴급 전배 처리함으로써 국적선사의 화물 관리에 도움을 주고자 하는 것임
- 국적선사의 자동차운반선 확보 지원
 - 한국해양진흥공사의 정책금융(지분투자 또는 한국형 선주사업 등) 통해 국적선사의 자동차운반선 확보를 지원
 - 이를 통해 확보된 자동차운반선의 일부 선복을 국내 중견 자동차 화주에 할당 추진

2) 본 연구에서 전문가 통해 도출된 대응방안⁶⁾

- 본 연구에서 전국 단위 및 지역 전문가들을 대상으로 도출된 방안은 다음과 같음
 - 르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 일본, 중국, 동남아 수출 선박의 공유 추진)
 - 물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원
 - 부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축
 - 르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대
 - 직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련
 - 지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요

5) 기존에는 인천항, 평택당진항, 군산항, 목포항, 광양항, 마산항, 부산항, 울산항만 허용

6) 자동차관련 협회, 연구원 등 전국단위 전문가 4명, 지역 자동차관련 협회, 교수 등 지역단위 전문가 5명을 대상으로 4월 17일부터 27일까지 지원방안 아이템 및 각 지원방안의 중요도 및 시급도 조사를 실시함

3) 대응방안별 우선순위(안)

- 정부차원의 대응방안과 전문가를 통해 도출된 대응방안 등 15개의 방안별 중요도 및 시급도에 대한 간이 조사결과, 아래와 같음
 - 단, 소수의 전문가 의견에 따른 것이므로 지나친 일반화는 유의해야 함

〈전문가별 중요도 및 시급도에 따른 대응방안 순위 현황〉

지원방안(안)	전체		
	전국	지역	
(정) 국적선사의 자동차 운반선 확보 지원 및 국내 중소 완성차 업체에 우선 할당 추진	1	3	1
(본) 르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 일본, 중국, 동남아 운송 선박의 공유 추진)	2	3	2
(정) 부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원	3	1	7
(정) 국적선사의 여유 선박에 대한 국내 자동차 업체 최대한 배정 협조 강화	3	6	2
(정) 자동차 전용선 대체수단인 컨테이너선 활용도 제고를 위한 컨테이너 항만 야적장 반입기간 연장(출항 3일전 → 7일전)	5	5	5
(본) 물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원	6	7	4
(정) 합리적인 운임 적용 및 인하 지원	7	1	12
(정) 수출물류 애로 해소 전담 대책반 구축 및 운영	8	9	8
(본) 부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축	9	9	9
(정) 자동차 전용선 선복(적치공간) 확보 지원	10	7	13
(정) 한국자동차산업협회와 한국해운협회 간의 상생협업체 구성을 통한 협력 강화	10	13	5
(본) 르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대	12	12	9
(정) 수출 자동차 화물의 연안 운송 허용 항만의 범위 적극 확대	13	13	11
(본) 직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련	13	11	14
(본) 지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요	15	13	15

주 : 전국은 '전국단위 전문가', 지역은 '지역단위 전문가'의 순위임. 자세한 것은 부록 1~3 참조. (정)은 정부 차원의 지원방안, (본)은 본 연구에서 전문가 통해 도출된 지원방안을 뜻함

2. 본 연구의 전문가 통해 도출된 대응방안에 대한 종합 검토

1) (전체 2위) 르노코리아자동차의 자체 해결 대책 적극 추진

- 전문가들의 대부분⁷⁾은 르노코리아자동차의 수출물류 애로 해소를 위하여 자체적인 해결 노력이 무엇보다 중요함을 지적하고 있음
 - 특정 기업에 대한 지원문제는 특혜의 시비 우려가 있을 수 있음
 - 25쪽 표의 지원방안 중 “(전체 순위 3위) 부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원”, “(전체 순위 7위) 합리적인 운임 적용 및 인하 지원”의 경우 타 산업과의 형평성, 국내 업체의 역차별 문제 등의 우려가 지적되기도 함
 - 따라서 르노코리아자동차의 수출물류 애로를 해소 위해 르노닛산미쓰비시얼라이언스의 물류 자원의 공유를 우선적으로 추진하는 등의 자구 노력도 필요
 - “(전체 9위) 부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축”의 경우도 얼라이언스의 물류 자원 공유 차원에서 검토할 필요가 있음
- 또한 “(전체 순위 12위) 르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대”는 르노코리아자동차의 자체 해결 대책의 일환임
 - 물론 르노코리아자동차가 자체 전용선박을 보유하는 것이 수출물류 애로 해소의 가장 이상적인 방안이기는 함
 - 그러나 르노코리아자동차의 수출물량이 획기적으로 확대되어야 달성 가능하므로 수출물류 애로 해소를 위한 실현 가능한 대안이라고 보기 어렵다는 의견도 있음
 - 또한 르노코리아자동차는 특정 모델에 의존적인 수출구조⁸⁾ 뿐 아니라 프랑스 본사의 글로벌 공장시설 간의 생산 및 수출 배정 정책에 크게 영향을 받는 등 구조적인 문제점을 해소하여 안정적인 지역 수출 기반을 확보하기 위한 자체적인 노력도 중요
- 장기적으로 친환경차 연구개발 및 생산 기반을 구축하여 자체적인 생산 규모를 획기적으로 늘림으로써 장기적으로는 자체 수출전용선의 확보가 필요
 - 이를 위해 특정 모델에 지나치게 편중된 르노코리아자동차의 편중된 생산방식은 위기에 취약하기 때문에 르노코리아자동차 자체의 신차 모델 개발을 통한 브랜드 경쟁력 강화가 급선무

7) 전국단위 전문가들은 3순위, 지역단위 전문가들은 2순위 지원방안으로 꼽고 있음

8) 르노코리아자동차는 2020년에 닛산 로고 위탁생산 중단으로 부산지역의 자동차 수출의 급감을 경험한 바 있음(9쪽 그래프 참조)

2) (전체 6위) 물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원

- 서로 경쟁적인 관계에 있는 중소 완성차 업체 간의 수출 물류 협력 네트워크 구축은 현실적으로 추진이 어려울 것으로 판단됨
- 정부(해수부와 산자부)에서 추진하고 있는 한국해운협회와 중소 완성차 업체가 속해 있는 한국자동차산업협회 간의 협의체 안에서 수출 물류 애로를 해소하는 방안이 보다 현실적인 대안임

3) (전체 13위) 피해 최소화 관점에서의 대책 마련

- 앞서 3장에서 분석한 것처럼 르노코리아자동차의 수출 물류 애로에 따라 수출이 급감할 경우 부산지역의 자동차부품업체 등 관련 산업들의 생산, 고용의 피해로 이어지기 때문에 피해를 최소화하기 위한 대책 마련이 중요
- 르노코리아자동차의 수출 물량 감소는 부산지역 협력업체와 관련 자동차부품업체의 생산 및 고용의 감소 등의 타격이 예상되므로 이에 대한 부산시와 관련 업체간의 지속적인 상시 모니터링 체계를 구축
- “(전체 15위) 내수 확대 지원 필요”는 수출 물류 애로 해소와 직접적인 관련은 없지만 수출 차질에 따른 피해를 보전해 줌으로써 피해를 최소화한다는 측면에서 의미가 전혀 없지는 않다고 보여짐
 - 이를 위해 지자체 차원에서 부산시민 구매 시 우대 캠페인이나 관용차량 구입 확대 등의 추진을 적극 검토할 수 있을 것임

참고문헌

논문 및 보고서

- 부산광역시. 위기극복·지역주도 성장기반 조성을 위한 르노코리아자동차협력업체 간담회. 2023.2.6.
- 한국자동차산업협회. 한국의 자동차산업 : 국내·세계 자동차 통계. 각년도.

신문, 보도자료, 인터넷 등

- 안태호. 르노·쌍용차 수출길 막혀...배는 줄고 그나마 중국이 싹쓸이. 한겨레. 2023.2.8.
- 한국자동차산업협회. 완성차 수출 물류난 정부지원 요청. 2022.12.9.
- 해양수산부. 해양수산부, 자동차 물류 애로 해소를 위해 적극 지원 : 자동차 수출물류 업계 간담회 개최 및 지원방안 발표. 2023.1.27.
- 해양수산부. 자동차 선화주, 수출 물류 원활화를 위해 적극 협력 : 한국해운협회와 한국자동차산업협회, 동반 성장을 위한 업무협약 체결. 2023.3.29.

한국무역협회 무역 통계

한국자동차산업협회 통계 자료

한국자동차산업협동조합 통계 자료

한국은행 통계자료

부록

1. 한국자동차산업협회 건의사항

완성차 수출 물류난 정부지원 요청

〈'22.12. 9 한국자동차산업협회〉

1. 수출 물류난 현황 및 문제점

■ 동아시아 지역 자동차 수출 증가로 국내업계의 완성차 수출을 위한 자동차전용선이 부족한 상황에 직면

☞ 해운사는 대규모 완성차 수출업체와 장기 계약에 집중, 일부 수출업체에 대한 선복할당 축소 및 높은 운송비용 요구

■ 선복 부족과 수출 물류비 인상으로 일부 수출업체(쌍용, 르노코리아)는 현재 생산된 물량의 수출 어려움뿐만 아니라 향후 생산과 수출사업 계획까지도 차질 발생중

- (쌍용) 임시방편으로 중고차 전용선 및 컨테이너선을 활용해 수출중이나 품질문제, 비용증가 등의 애로 발생
 - 자동차전용선으로는 월 3.0천대만 수출하고, 나머지 1.5천대 가량은 품질문제에도 불구하고 컨테이너선 활용 수출
 - 수출 물류비 증가로 '22년 200억원의 추가 비용 발생 (9-12월 비용임)
 - '23년 신규계약 체결 및 선복 가능 물량 확보도 불확실해 생산/수출 계획 수립에 어려움 발생
 - '23년 수출물량 확대 계획('22년 4.5만대 → 6만대)이었으나, 4.2천대로 축소
- (르노코리아)
 - 고비용의 해상운임에도 불구하고 전용선을 이용하여 유럽 수출중
 - 작년말 대비 올해 초부터 수출물류 비용이 2배 이상 증가하였고, 내년에도 자동차 전용선의 지속적인 공급난과 운임이 인상될 전망으로 매우 심각한 위기 상황

- 수출 물류비 증가로 '22년 약 1,100억원(11만대, 대당 100만원)의 상당한 추가 비용부담 발생
- 수출물류 비용 절감을 위한 TF를 운영중이나, 해상운임이 큰 비중을 차지하고 있어 어려운 상황
- 수출경쟁력 저하에 따른 수출물량 감소와('23년 수출물량 45%, 5만대 감소), 이에 따른 생산운영 변경과 고용축소(600명), 국내 부품업체의 매출감소(4,250억원) 등 위기 상황
 - ☞ 고비용 해상운임의 지속에 따른 수출 경쟁력 약화로 위기 대응을 위한 정부의 지원대책 마련이 절실한 상황

2. 건의 사항

- 자동차전용선 선복 확보와 합리적인 운임 적용 지원
- 자동차 수출산업 보호를 위한 별도 지원 방안 검토
 - 수출물류비 관련 제반비용에 대한 정부 보조금 지원 등(물류비 증가분의 30~50% 보전 등)
- 기타
 - 부산항 항만시설 사용료 지원(마산항 수준으로 인하)
 - 컨테이너 수출 지원 : 한시적으로 부산항 야적 공간 확보 및 컨테이너 반입 허용기간 완화 (출항 3일전 → 출항 7일전)

2. 최근 완성차업계와 해운업계 협업 사례

- 해양수산부와 산업통상자원부는 3월 29일(수) 오전 용산 노보텔 엠베서더에서 「자동차 물류 원활화 및 자동차 산업과 해운 산업의 동반성장을 위한 업무협약」을 체결⁹⁾
- 업무협약의 주요 내용
 - 해운업계는 완성차업계에 최대한의 적재공간을 제공하기 위해 노력하고, 완성차업계는 해운업계에 안정적인 화물수송 기반을 제공하기 위해 노력하는 것임
 - 양 업계는 주기적으로 상생협의회를 개최하여 자동차 수출 물류 상황을 공유하고 협력 경과와 개선방안을 논의할 예정

업무협약 개요

- ▲ (배경) 자동차 수출 물류 원활화 및 해운-자동차산업 동반성장을 위한 업무협약
- ▲ (일시·장소) 3. 29.(수) 10:40~11:00 / 노보텔 엠베서더 용산 신라룸
- ▲ (참석자)
 - 정부 해양수산부, 산업통상자원부
 - 해운업계 한국해운협회, 현대글로벌비스, 유코카캐리어스, HMM
 - 완성차업계 한국자동차산업협회, 현대차, 쌍용, 한국GM, 르노코리아

양 업계 간 협업 사례

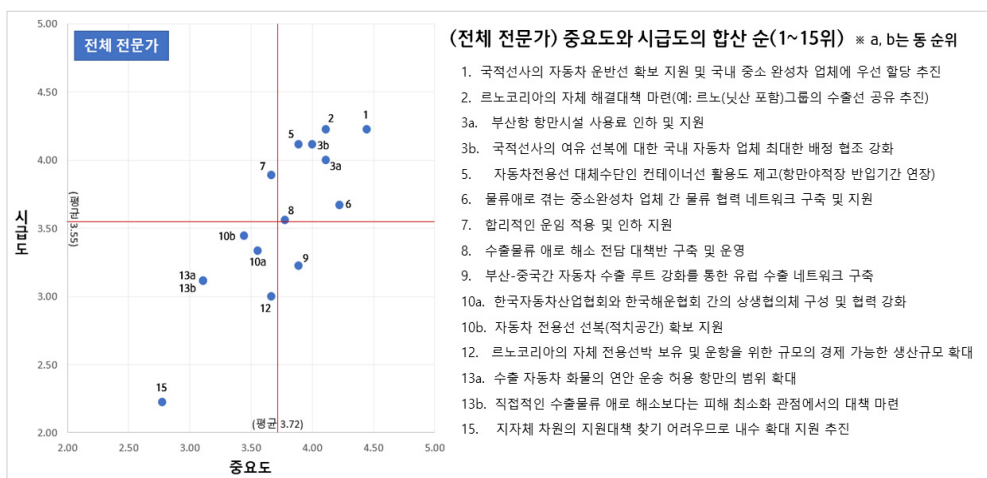
- ① 자동차 수출 전용 선박이 부족한 A사(완성차사)는 정부가 개최한 업계 간담회 계기에 컨테이너선을 보유한 B사(선사)를 만나 컨테이너선을 통한 수출 방안 협의 중
- ② 양 업계는 자동차 수출 물류 효율화를 위하여 기술개발 협력 중
 - * 자율주행차량 하역 지원 시스템 개발 (2021~2027),
 - 자율주행운반자 운영기술개발·실증 (2022~2025)

9) 해양수산부 보도자료. 자동차 선화주, 수출 물류 원활화를 위해 적극 협력 : 한국해운협회와 한국자동차산업협회, 동반 성장을 위한 업무협약 체결. 2023. 3. 29.

3. 중요도 및 시급도에 따른 지원방안 순위¹⁰⁾

1) 전체 전문가

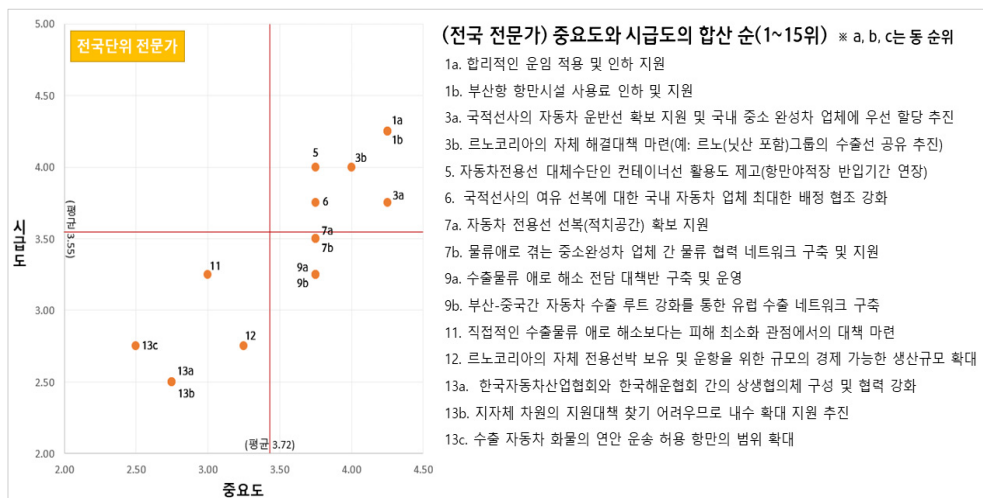
순위	지원방안	중요도	시급도	합산
1	국적선사의 자동차 운반선 확보 지원 및 국내 중소 완성차 업체에 우선 할당 추진	4.44	4.22	8.67
2	르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 수출선 공유 추진)	4.11	4.22	8.33
3a	부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원	4.11	4.00	8.11
3b	국적선사의 여유 선복에 대한 국내 자동차 업체 최대한 배정 협조 강화	4.00	4.11	8.11
5	자동차 전용선 대체수단인 컨테이너선 활용도 제고(컨테이너 항만 야적장 반입기간 연장(출항 3일전 → 7일전))	3.89	4.11	8.00
6	물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원	4.22	3.67	7.89
7	합리적인 운임 적용 및 인하 지원	3.67	3.89	7.56
8	수출물류 애로 해소 전담 대책반 구축 및 운영	3.78	3.56	7.33
9	부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축	3.89	3.22	7.11
10a	한국자동차산업협회와 한국해운협회 간의 상생협약체 구성을 통한 협력 강화	3.56	3.33	6.89
10b	자동차 전용선 선복(적치공간) 확보 지원	3.44	3.44	6.89
12	르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대	3.67	3.00	6.67
13a	수출 자동차 화물의 연안 운송 허용 항만의 범위 적극 확대	3.11	3.11	6.22
13b	직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련	3.11	3.11	6.22
15	지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요	2.78	2.22	5.00



10) 24쪽 각주 6 참조. 소수의 전문가 의견이므로 지나친 일반화에 유의하여 해석 요망

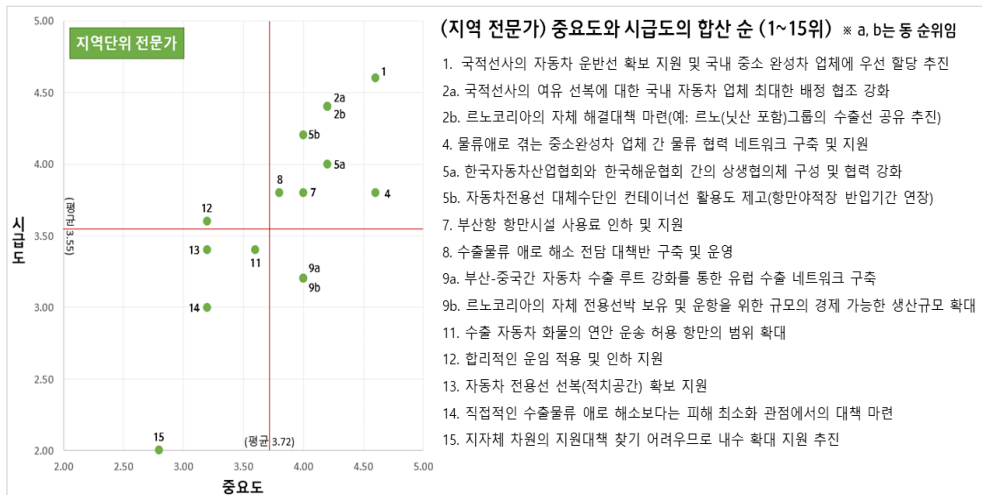
2) 전국단위 전문가

순위	지원방안	중요도	시급도	합산
1a	합리적인 운임 적용 및 인하 지원	4.25	4.25	8.50
1b	부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원	4.25	4.25	8.50
3a	국적선사의 자동차 운반선 확보 지원 및 국내 중소 완성차 업체에 우선 할당 추진	4.25	3.75	8.00
3b	르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 수출선 공유 추진)	4.00	4.00	8.00
5	자동차 전용선 대체수단인 컨테이너선 활용도 제고를 위한 컨테이너 항만 야적장 반입기간 연장(출항 3일전 → 7일전)	3.75	4.00	7.75
6	국적선사의 여유 선복에 대한 국내 자동차 업체 최대한 배정 협조 강화	3.75	3.75	7.50
7a	자동차 전용선 선복(적치공간) 확보 지원	3.75	3.50	7.25
7b	물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원	3.75	3.50	7.25
9a	수출물류 애로 해소 전담 대책반 구축 및 운영	3.75	3.25	7.00
9b	부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축	3.75	3.25	7.00
11	직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련	3.00	3.25	6.25
12	르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대	3.25	2.75	6.00
13a	한국자동차산업협회와 한국해운협회 간의 상생협업체 구성을 통한 협력 강화	2.75	2.50	5.25
13b	지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요	2.75	2.50	5.25
13c	수출 자동차 화물의 연안 운송 허용 항만의 범위 적극 확대	2.50	2.75	5.25



3) 지역단위 전문가

순위	지원방안	중요도	시급도	합산
1	국적선사의 자동차 운반선 확보 지원 및 국내 중소 완성차 업체에 우선 할당 추진	4.60	4.60	9.20
2a	국적선사의 여유 선복에 대한 국내 자동차 업체 최대한 배정 협조 강화	4.20	4.40	8.60
2b	르노코리아자동차의 자체 해결대책 마련(예 : 르노그룹(닛산 포함)의 일본, 중국, 동남아 운송 선박의 공유 추진)	4.20	4.40	8.60
4	물류애로 겪는 중소 완성차 업체 간 물류 협력 네트워크 구축 및 지원	4.60	3.80	8.40
5a	한국자동차산업협회와 한국해운협회 간의 상생협의체 구성을 통한 협력 강화	4.20	4.00	8.20
5b	자동차 전용선 대체수단인 컨테이너선 활용도 제고를 위한 컨테이너 항만 야적장 반입기간 연장(출항 3일전 → 7일전)	4.00	4.20	8.20
7	부산항 항만시설 사용료 인하 및 지원	4.00	3.80	7.80
8	수출물류 애로 해소 전담 대책반 구축 및 운영	3.80	3.80	7.60
9a	부산-중국간 자동차 수출 루트 강화를 통한 유럽 수출 네트워크 구축	4.00	3.20	7.20
9b	르노코리아자동차의 자체 전용선박 보유 및 운항을 위한 규모의 경제 가능한 생산 규모 확대	4.00	3.20	7.20
11	수출 자동차 화물의 연안 운송 허용 항만의 범위 적극 확대	3.60	3.40	7.00
12	합리적인 운임 적용 및 인하 지원	3.20	3.60	6.80
13	자동차 전용선 선복(적치공간) 확보 지원	3.20	3.40	6.60
14	직접적인 수출 물류 애로 해소보다는 피해 최소화 관점에서의 대책 마련	3.20	3.00	6.20
15	지자체 차원의 지원대책 찾기 어려우므로 내수 확대 지원 필요	2.80	2.00	4.80



2023-06-091

BDI Insights

연구책임 김중욱 경제·산업연구실 선임연구위원
연구참여 주수현 경제·산업연구실 선임연구위원
이선영 경제·산업연구실 연구위원
장찬민 경제·산업연구실 연구원
심재운 부산상공회의소 경제정책본부장

발행인 신현석
발행일 2023년 06월
발행처 재단법인 부산연구원
(우)47210 부산광역시 부산진구 중앙대로 955 상수도사업본부 8,9F
☎ (051)860-8850, FAX (051)860-8619
웹페이지 <http://www.bdi.re.kr>
ISBN 979-11-6886-091-9 93320

※ 이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서, 부산광역시의 정책적 입장과는 다를 수 있습니다.
또한 이 보고서는 출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단전재나 복제는 금합니다.