



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

국제물류주선 사업자의 한-인도 **CEPA**
지원정책 우선순위 분석

A Study on the Priority Analysis of Korea-India
CEPA Support Policy of Freight Forwarder

指導教授 辛 昌 勳

2019 年 8 月

韓國海洋大學校 글로벌物流大學院

海運港灣物流學科 港灣物流專攻

陳 熙 鉉

本 論文을 진희현의 海運港灣物流學科
物流學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 김 율 성 ①

委 員 신 용 준 ①

委 員 신 창 훈 ①

2019年 5月

韓國海洋大學校 글로벌物流大學院

목 차

List of Tables	iii
List of Figures	v
Abstract	vi
제 1 장 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.1.1 연구의 배경	1
1.1.2 연구의 목적	3
1.2 연구의 내용 및 구성	5
제 2 장 이론적 배경	6
2.1 국제물류주선업	6
2.1.1 국제물류주선업 개념	6
2.1.2 국제물류주선사업자의 역할	7
2.2 인도물류산업 고찰	8
2.2.1 인도물류산업 개요	8
2.2.2 인도물류산업 문제점	10
2.3 한·인도 CEPA	23
2.3.1 CEPA 개념	23
2.3.2 CEPA 체결 경과	23
2.3.3 한·인도 CEPA 목적	26
2.4 국제물류주선업 지원정책 관련 선행 연구	28
제 3 장 한·인도 교역 현황	31
3.1 한·인도 교역 금액 및 교역량	31
3.2 한·인도 CEPA 적용 현황	35

제 4 장 국제물류주선 사업자의 CEPA 지원정책 우선순위	39
4.1 AHP 기법 개념	39
4.2 국제물류주선 사업자의 CEPA 지원정책 우선순위 분석	41
4.2.1 CEPA 지원정책 우선순위 AHP 분석 모형	41
4.2.2 설문조사 및 응답자 특성	43
4.2.3 CEPA 지원정책 우선순위 분석 결과	48
제 5 장 결 론	57
5.1 연구결과 요약 및 시사점	57
5.2 연구 한계 및 향후 연구 방향	60
참고문헌	62
부록 A 설문지	65
감사의 글	70

List of Tables

〈Table 1〉 한국 기업 인도 투자액	2
〈Table 2〉 인도 수입 통관 절차	22
〈Table 3〉 한-인도 CEPA 협정 발효 현황	24
〈Table 4〉 국제물류주선 사업자의 지원 정책 참고 목록	30
〈Table 5〉 국가별 수출입 실적	32
〈Table 6〉 인도에 대한 한국 기업 진출 현황	34
〈Table 7〉 현지 진출 한국 물류기업 리스트	35
〈Table 8〉 인도 무역통계_수출입 총괄	35
〈Table 9〉 對인도 주요 수출품목	36
〈Table 10〉 對인도 주요 수입품목	37
〈Table 11〉 2018 한-인도 CEPA 수출 활용률	37
〈Table 12〉 2018 한-인도 CEPA 수입 활용률	38
〈Table 13〉 AHP 기법 연구 관련 선행 연구	40
〈Table 14〉 상위요인, 하위요인 도출	42
〈Table 15〉 일관성 비율(CR), 일관성 지수(CI)	44
〈Table 16〉 직책	45
〈Table 17〉 근무경력	45
〈Table 18〉 자본금(억 원)	46
〈Table 19〉 매출액(억 원)	46
〈Table 20〉 종업원	47
〈Table 21〉 주요 진출 국가	47
〈Table 22〉 진출 예정 국가	48
〈Table 23〉 대분류에 따른 상대적 중요도	49
〈Table 24〉 소분류 비용지원 상대적 중요도	51
〈Table 25〉 소분류 인프라지원 상대적 중요도	52

〈Table 26〉 소분류 업무지원 상대적 중요도 -----	53
〈Table 27〉 소분류 통관지원 상대적 중요도 -----	54
〈Table 29〉 대분류, 소분류에 대한 상대적 중요도 및 복합가중치	59

List of Figures

〈Fig. 1〉 국제물류주선사업자의 업무 범위	7
〈Fig. 2〉 인도 물류 시장 규모	8
〈Fig. 3〉 인도 연도별 물류성과지수 평균 및 항목별 점수 변화	9
〈Fig. 4〉 2018 물류성과지수 평가 항목별 순위	9
〈Fig. 5〉 GDP 대비 높은 물류비용	11
〈Fig. 6〉 인도 항구 현황	14
〈Fig. 7〉 인도 항공 수입 Process	16
〈Fig. 8〉 Truck Route, Port-New Dehi	17
〈Fig. 9〉 Rail Route, Port-New Dehi ICD	18
〈Fig. 10〉 인도 노이다 창고(외부)	20
〈Fig. 11〉 인도 노이다 창고(내부)	20
〈Fig. 12〉 한국의 對인도 수출 추이	25
〈Fig. 13〉 지원정책 우선순위	43
〈Fig. 14〉 대분류 상대적 중요도	50
〈Fig. 15〉 비용지원 상대적 중요도	51
〈Fig. 16〉 인프라지원 상대적 중요도	52
〈Fig. 17〉 업무지원 상대적 중요도	53
〈Fig. 18〉 통관지원 상대적 중요도	54
〈Fig. 19〉 AHP분석 우선순위 결과	56

A Study on the Priority Analysis of Korea-India CEPA Support Policy of Freight Forwarder

Hee Hyun Jin

Department of Shipping and Port Logistics
Graduate School of Global Logistics Korea Maritime and Ocean
University

Abstract

In 2010, the Korea-India Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) went into effect. With the first CEPA Korea has signed with a large emerging economy, Korea was expected to play a key role in advancing into South Asia as well as India, the world's seventh-largest economy by 2010 and the world's second-largest population, and India's import restrictions on cargo from Korea were expected to be significant. Despite nearly a decade since the Korea-India CEPA took effect in 2010, South Korea's share in India's import market has remained flat at 4.5 percent in 2018, after 4.4 percent in 2010 and 4.6 percent in 2015. This shows that our exports to India are hardly expanding. For the reason that the

share should increase after the Korea-India CEPA is normal, but not increased, the support policy is made under the CEPA agreement, but it can be seen as falling short of what is expected in the actual business. Countless companies have made inroads into India, and many international logistics shippers will make inroads in tandem with the company's entry. International logistics ship operators who are carrying out the overall process of local logistics are struggling under customs/transportation/finance/law systems in carrying out local logistics work. I don't think this has anything to do with the policy support. This study aims to promote competitiveness of Freight Forwarder in the Indian market by using AHP analysis method, to elicit support policy priorities of Freight Forwarder.

Key words: Korea-India CEPA, Freight Forwarder, AHP analysis method

제 1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

1.1.1 연구의 배경

우리나라는 세계 추세에 따라 글로벌 시대에 대응하고자 많은 국가들과 자유무역협정 (FTA:Free Trade Agreement)을 체결해 왔다. 그 결과로 체결 국가 간 활발한 무역 교류가 일어나고 있으며 지금도 FTA 체결은 미 체결 국가 간의 정부 협의하에 계속 진행 중에 있다.

인도에 대해서도 자유무역협정(FTA)의 필요성이 제기되었고, 오랜 기간 동안 정부 간의 논의가 이루어지고, FTA와는 좀 더 넓은 의미의 CEPA 협정을 체결하게 된다.

포괄적 경제동반자 협정(CEPA: Comprehensive Economic Partnership Agreement)은 기본적인 무역을 비롯해 상품, 서비스, 투자, 경제 협력 등의 전반적인 교류를 포함한다. 실질적으로는 FTA와 동일한 성격의 내용을 포함하고 있는 협정이나, 일반적인 FTA보다는 넓은 의미의 포괄적인 FTA라고 말할 수 있다.

인도와의 협의를 거쳐 2010년 1월 한·인도 CEPA가 발효되었다. 이는 BRICS(Brazil · Russia · India · China · South Africa) 라 불리는 5대 신흥 경제 국가 중에서 체결한 최초의 CEPA로써 인도와의 무역 확대를 가져올 것으로 기대했다. 또한 인도 진출을 계기로 더 많은 국가와의 교류를 위한 교두보 역할을 하리라 기대했다.

인도는 2010년 당시 기준으로 국내총생산(GDP: Gross Domestic Product) 세계 7위, 인구 세계 2위 국가이지만 한국발 화물에 대한 수입 규제가 많

아 우리나라가 수출을 함에 있어서 어려움을 겪고 있었다. 중국이라는 또 다른 큰 시장에 가려져 빛을 보지 못하고 있는 상황이었다. 인도보다는 중국이라는 가깝고 큰 시장을 선호하는 추세였다. 따라서 당시에는 인도와의 CEPA 체결로 인해 새로운 시장으로의 확대가 가져다주는 무역 교역 효과가 클 것으로 예상되었다.

2014년부터 2018년까지 한국수출입은행의 한국 기업 인도 투자금액을 살펴보면 2014년 투자금액에 비해 2018년 투자 금액이 2배 가까이 늘어난 것을 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 투자 대비 무역 교역량은 급격하게 성장하기보다는 지속적으로 조금씩 늘어나고 있는 추세이다. CEPA로 인한 실제 무역 효과는 미비하다.

〈Table 1〉 한국 기업 인도 투자액

(단위 : 건, 개, 천 달러)

연도	신고건수	신규법인수	신고금액	송금횟수	투자금액
2014	160	39	387,489	204	336,571
2015	264	55	389,986	309	363,766
2016	268	56	392,335	322	339,925
2017	308	112	949,216	360	513,567
2018	222	74	386,086	243	614,196

출처: 1) 한국수출입은행

2) KOTRA -국가정보 인도(2019).

CEPA 발효 이후에 우리나라의 여러 대기업을 비롯한 1, 2차 협력 업체들, 그리고 기타 많은 분야의 기업들이 인도로 진출하게 된다. 기업들이 인도로 진출함에 있어서 인도 현지에서의 물류를 수행할 국제물류주선업 사업자도 자연스럽게 인도로 동반 진출하게 된다.

국제물류주선 사업자도 기업과 마찬가지로 철저한 준비를 하고 인도 시

장에 진출해야 되지만, 아무런 준비 없이 관련 기업을 따라 급하게 진출한다거나, 준비를 하고 진출은 했지만 실제 진출국의 법, 제도나 환경, 인프라 적용의 부족으로 현지에서 물류를 운영 함에 있어 많은 애로사항을 겪고 있다.

국제물류주선 사업의 이런 애로 사항들이 크게 보면 무역 물동량이나 양국 간의 무역 수지에도 영향을 미친다고 본다. 상대국 간의 무역 프로세스가 어렵다면 무역을 꺼리게 될 것이고 다른 국가로 진출 방향을 돌릴 수도 있기 때문이다. 또한 기존에 인도에 진출한 업체들도 철수를 할 수도 있을 것이다.

국제물류주선 사업자가 현지 물류를 운영함에 있어 인도 정책에 따라 운영되는 것이 현실이지만, 한-인도 CEPA라는 큰 테두리의 정책에도 영향도 많이 받기 때문에 한-인도 CEPA 정책과 국제물류주선업 사업자의 관계는 매우 밀접하다고 볼 수 있다. 그리고 그 정책하에 관계 기관, 단체, 기업의 활동들이 이루어지고 있다.

인도 현지에서 CEPA 정책하에 운영을 하고 있는 국제물류주선 사업자가 실질적으로 협업에서 업무를 할 때, 어떠한 어려움이 있고, 그렇다면 현업에 지원 되어야 할 사항이 무엇인지 이 연구를 통해 파악해 보고자 한다.

1.1.2 연구의 목적

한-인도 CEPA 발효 이후, 인도 정착을 위해 정부 간 협상에 따른 정부 정책들과, 관련 단체, 기관, 일반 민간 기업들의 많은 지원들이 시행되고 있다. 10년의 시간이 지난 시점에도 이러한 지원 사항들이 실무적으로 적용이 되지 않는 경우가 많으며, 실무에 적용되더라도 매우 미흡하게 적용되는 부분이 있거나 한계에 부딪치는 경우가 많다. 따라서 CEPA 정책하

에 인도와의 무역에서 있어 현업에서 필요로 하는 혹은 보완·지원해야 하는 부분에 대해서 생각해 보고자 한다. 그리고 이러한 부분을 개선하기 위해서는 정부, 관계 기관, 단체, 기업 자체의 어떠한 지원 사항들이 뒷받침되어야 하는가도 생각해 보고자 한다.

우리 기업들은 인도 경제가 높은 성장률은 보이고 있음에도 불구하고 CEPA의 거래에 있어 시장 개방 수준이 낮은 수준 일뿐만 아니라 복잡한 원산지 인증 절차 등으로 인하여 인도 시장의 접근이 제한적이라는 입장을 표명해 왔다.(손기윤, 2016)¹⁾ 최근 對 인도 수출이 둔화된 기업들은 현지 네트워크 확보 역량의 한계, 기업 자체의 경쟁력 하락, 한-인도 CEPA 활용의 어려움, 인도 내 비관세장벽 등으로 인해 시장점유율 확대에 어려움을 겪는 것으로 나타났다.(조의운, 2019)²⁾

물류를 수행함에 있어 해상·항공·철도·트럭 등의 운송, 통관, 창고 보관, 창고 운영 등이 관련이 되며, 이러한 부분에 대해 한-인도 CEPA 규정, 정부 정책, 관계 기관, 단체, 기업들의 자구 노력이 영향을 미치게 된다.

이러한 부분들이 CEPA 협정 아래 양국 간의 물류 부분에 대해 영향을 준다는 가정하에, 현업에서 필요한 부분을 정부, 관계 기관, 단체, 기업이 지원을 해 준다면 국제물류주선 사업자의 인도 현지 적응 및 생존율이 높아질 것이다. 또한 세계 글로벌 물류기업과의 경쟁에서도 우위를 차지할 수 있을 것으로 판단된다.

인도 시장 진출은 선택이 아닌 필수이다. 따라서 이러한 연구를 통한 중요도 분석과 우선순위 도출 과정은 매우 중요한 사항이라고 판단된다.

1) 손기윤, (2011), “한-인도 CEPA 무역규제규정의 WTO 협정과 비교분석”, 「법학연구」, 제19집, 제4호, pp.267~288.

2) 조의운(2019), “인도 수출 힘들어하는 우리 기업들”, 「한국무역협회 홈페이지」,

본 연구에서는 국제물류주선 사업자 애로사항에 대해 알아보고 지원 정책의 중요도 및 우선순위를 도출해서 정부, 관계 기관, 단체, 기업이 어떠한 사항들을 지원해야 되는지를 알아 보고자한다.

1.2 연구의 내용 및 구성

본 연구 내용은 총 5장으로 구성하고 있다. 5장의 주요 내용을 살펴보면, 우선 제 1장에서는 연구의 시발점이 된 연구의 배경과 목적에 대해 설명한다. 제 2장에서는 이론적 배경으로 국제물류주선업의 개념과 국제물류주선사업자의 역할, 인도 물류산업의 개요 및 문제점, 한·인도 CEPA 개념 및 체결 경과 그리고 CEPA의 목적에 대해 알아본다. CEPA의 영향 아래 국제물류주선업 지원정책 관련 선행 연구를 통해 요인을 도출한다. 제3 장에서는 한·인도 교역 교역량과 CEPA 적용 현황에 대해 설명한다. 제4 장에서는 국제물류주선 사업자의 CEPA 지원정책 우선순위를 도출하기 위해 AHP 기법의 개념을 설명하고, 설문조사 및 응답자의 특성 파악을 토대로 실증 분석을 진행한다. 마지막으로 제 5장에서는 전체 연구 결과를 요약하고, 한-인도 CEPA 정책아래 정부, 관계 기관, 단체, 민간 기업이 우선 지원해야 될 항목을 제시한다. 그리고 본 연구에 있어 시사점을 도출해 내고, 한계성을 살펴보고 향후 연구 방향에 대해 알아본다.

제 2 장 이론적 배경

2.1 국제물류주선업

2.1.1 국제물류주선업 개념

국제물류주선업이란 말 그대로 국내가 아닌 국제간 화물의 이동, 즉 화물의 수출입 활동을 주선하는 것을 업으로 하는 것을 말한다.

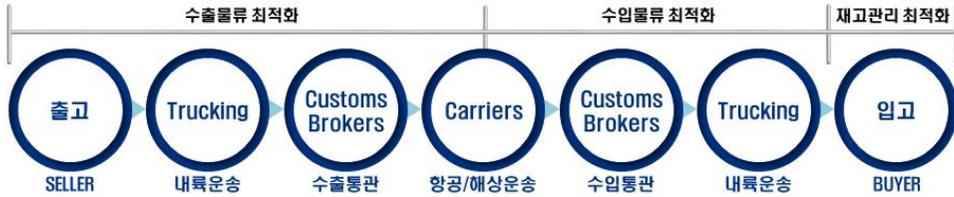
국제물류주선 사업자는 복합운송주선인이라고도 하며, 송-수하인의 요청에 따라 그의 대리인으로서 송하인으로부터 물품에 관한 적재, 운송, 보험, 보관 등의 일체의 업무를 주선해 줄 뿐만 아니라 복합 운송 체제하에서 스스로 운송계약의 주체자가 되어 복합 운송인으로서 복합 운송 증권을 발행하여 전 구간의 운송 책임을 부담하는 자라고 정의할 수 있다.(이기준, 송희영, 2011)³⁾

국제물류주선사업자는 송-수하인의 대리인인 동시에 화물 운송의 주체자가 되어 도어 투 도어(Door to Door) 서비스를 제공하는 자이다. 우리나라에는 2019년 2월 기준으로 4,000여 곳의 국제물류주선 사업자가 있으며 국내·외에서 활발한 물류 업무를 수행 하고 있다.

송하인(Seller)의 공장에서 화물 출고가 이루어지고 내륙운송을 통해 항공/해상 터미널로 운반하게 되며 수출통관을 거쳐 항공/해상으로 선적이 진행된다. 화물이 수화인(Buyer)의 수입 국가에 도착을 하게 되면 수입통관이 진행이 되고 수입 통관이 완료된 후에 화물 픽업 및 수화인 공장으로 내륙운송을 하게 된다. 내륙운송을 통해 수화인의 공장에서 화물을 취

3) 이기준, 송희영(2011), “Freight Forwarder의 역할과 물류경쟁력 강화를 위한 국제인프라 확충방안”, 「관세학회지」, 제12권, 제1호, pp.429~458.

중 인계하면 업무의 범위가 종료하게 된다.



〈Fig. 1〉 국제물류주선사업자의 업무 범위

출처: 하나로 TNS (2019).

2.1.2 국제물류주선업자의 역할

한-인도 CEPA는 수출입 화물에 있어 관세 철폐 및 축소라는 큰 혜택을 부여하고 있다. 이러한 혜택 및 기타 사유로 대기업을 비롯한 중소기업들이 인도 시장으로 뛰어들게 되고, 결과적으로 양국 간 많은 수출입 교역이 일어난다.

현재는 기업들이 글로벌 시장에서의 경쟁력 강화 혹은 비용 절감을 위해 물류 부분에 대해서 외부 전문 업체에 운영 맡기고 있는 상황이다. 기업 본연의 제조 경영에 더 초점을 맞춘 형태로 볼 수 있다. 이렇게 되면 제3자 물류(3PL: Third Party Logistics), 제4자 물류(4PL: Fourth Party Logistics)라는 말이 있듯이 국제물류주선 사업자가 기업들을 대신해서 양국 간에 이루어지는 수출입 프로세스를 대신 수행하는 역할을 하고 있다. 이러한 물류의 대행은 업무 외에도 기업에게 비용 절감이라는 효과를 가져다준다.

지금은 국제물류주선 사업자가 단순히 물류 프로세스 전담 역할만 하는 것이 아니라 물류의 편의성, 창조성, 컨설팅, IT기술 주도 등의 좀 더 광

범위한 역할을 하고 있다. 따라서 한-인도 CEPA 간의 정책에 있어서 실제 정책을 실행하는, 개선해 나가는 역할을 동시에 하고 있다.

한·인도 CEPA 정책의 실효성을 위해서는 국제물류주선 사업자의 애로 사항 분석과 자체 능력을 키우는 것도 중요하지만, 정부나 관계 기관, 단체의 지원 또한 필요하다고 판단된다.

2.2 인도물류산업 고찰

2.2.1 인도물류산업 개요

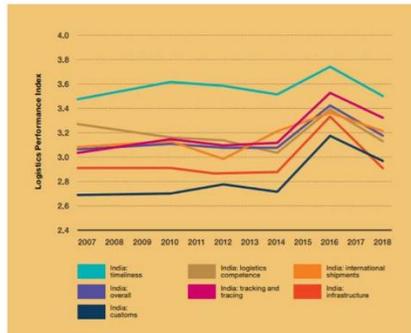
인도 물류산업의 개요에 대해 알아보면, 인도 브랜드 자산 관리재단 (IBEF: India Brand Equity Foundation)에 따르면 인도 물류시장 규모는 2017/2018 회계연도 기준 160억 달러, 2019/2020 회계연도 215억 달러 규모로 성장을 전망했다.



〈Fig. 2〉 인도 물류시장 규모

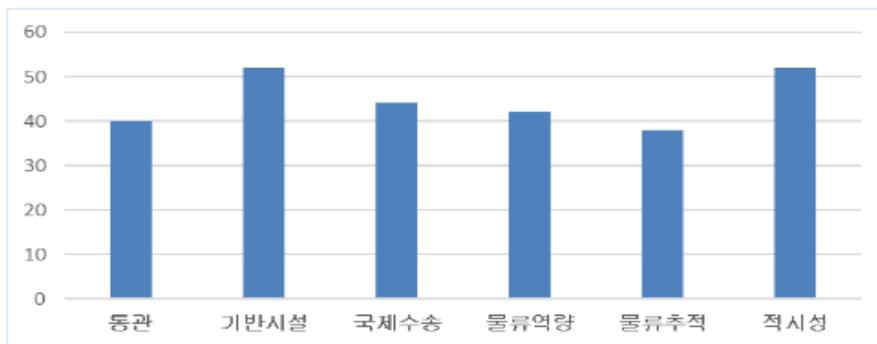
출처: IBEF (2018).

세계은행이 발표한 Logistics Performance Index(물류성과지수)에 따르면 세계에서 인도는 2014년 54위로 자체 최저 순위를 기록했으며, 2016년 35위 최고 순위를 기록하였다. 2018년에는 44위로 하락하였다.



〈Fig. 3〉 인도 연도별 물류성과지수 평균 및 항목별 점수 변화
출처: National Institution for Transforming India (2018).

2018 물류성과지수 평가 항목별 순위를 살펴보면 평가 항목별 기준으로 물류 추적, 통관 부문에서 상대적으로 높은 평가를 받았으나 기반 시설, 적시성 부문에서는 상대적으로 낮은 평가를 받았다. 물류성과 지수란 세계은행이 2007년부터 전 세계 160개 국가의 물류 선진화 정도를 6가지 기준으로 수치화해 평가한 것이다.



〈Fig. 4〉 2018 물류성과지수 평가 항목별 순위
출처: World Bank (2018).

인도 물류산업의 특징을 보면 전자상거래의 급성장과 간접세 단일화 조치를 말할 수 있다. 이 두 가지 요인으로 인해 인도 물류 산업의 성장 전망성은 높다고 판단된다. 인도 물류 시장의 성장률을 살펴보면 2010년부터 2015년까지 연평균 성장률(CAGR: Compound Annual Growth Rate) 9.7%이다. 2015년부터 2020년까지는 매년 10% 이상의 성장률을 보일 것으로 예상된다.

인도 물류 시장 성장에 대해 유형별로 보면 운송업 60%, 창고업이 25%, 운송 통관 대행업이 10%를 차지하고 있다. 최근 몇 년간 7% 이상의 경제성장이 지속되고 있다. 경제 성장으로 중산층의 구매력이 증가해 가공식품, 일용소비재(FMCG: Fast Moving Consumer Goods) 제품에 대한 소비가 확대 되었다. 또한 Cold-Chain(저온유통) 시장이 계속해서 성장을 하고 있고. 이와 함께 식품창고의 증가, 제조업 확대에 따른 물류 수요가 증가하고 있다.

물류 관련 비용 절감을 위해 제품 생산을 제외한 물류 전반을 특정 물류 전문 업체에 위탁하는 소위 3자 물류의 경우 2014년부터 급격히 성장해 2019년까지 71억 달러 규모로 성장할 것으로 예상된다.

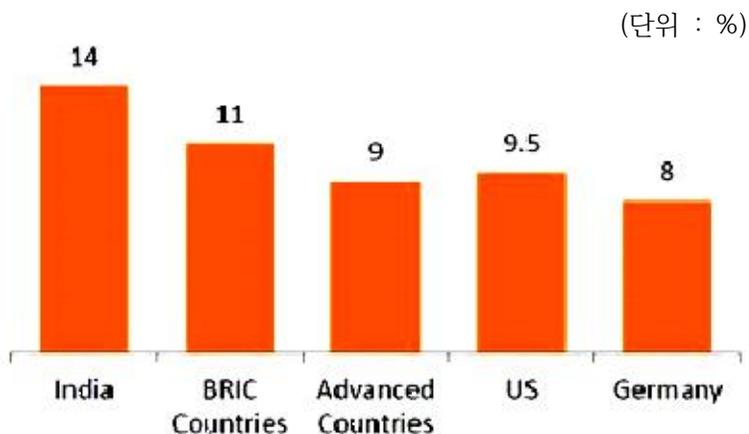
인도의 물류 기업 간 합병이나 외국 자본의 합작을 통해 3자 물류 거대 기업도 출현할 것으로 기대되며, 외국 투자에 대해 100% 지분 소유가 가능하기 때문에 글로벌 기업의 인도 진출 가능성도 높다

2.2.1 인도물류산업 문제점

인도 물류산업에 있어 문제점은 높은 관부가세 비용, GDP 대비 높은 물류비용, 행정 처리로 인한 Delivery 소요시간 지연, IT 기반의 통합된 물류 시스템 구축 미흡, 숙련된 물류 전문 인력 절대 부족, 낙후된 인프라가

원인이다.

문제점을 하나씩 살펴보면, 우선 첫째는 높은 관부가세 비용이다. 인도는 주별로 조세가 상이하며 복잡하다. 이러한 조세 적용의 어려움을 해결하기 위해 통합 간접세(GST: Goods and Services Tax) 시행을 통해 단일화 조치를 시행하였다. 이로 인해 물류비용이 20% 인하될 것으로 기대를 하고 있다. 하지만 인도 수입 시에 적용되는 관세, 부가세 및 사회복지세를 합하면 관부가세율이 25% 이상 부과되고 있다. 이는 인도 수입 화물에 대한 단가를 상승시키는 요인으로 관부가세의 감축이 추가로 필요하다. 둘째로 GDP 대비 높은 물류비용이다. 인도 GDP 대비 물류비는 14%대로 주요 선진국들이 9%인데 반해 다소 높은 편이다. 또한 BRICS 국가 평균 11% 대비 약 2% 높은 수치이다. 인도 물류의 열악한 기반 시설, 비효율적인이고 비조직적인 물류 운송 관리가 높은 물류비의 주원인이 되고 있다. 이러한 높은 물류비는 물류 운영에 부담이 될 수밖에 없다. 따라서 인도 상무부는 GDP 대비 물류비를 2022년까지 10%이하로 낮추겠다는 목표를 가지고 있다.



<Fig. 5> GDP 대비 높은 물류비용
출처: Ministry of Road Transport and Highways (2018).

셋째로 행정 처리로 인한 Delivery 소요시간 지연을 말할 수 있다. 중앙 판매세(CST: Central Sales Tax), 구입 세금(OCTROI: Octroi Purchase Tax)등 세금과 관련된 행정 처리로 인해 트럭들이 수시로 운행을 멈추고 대기하게 된다. 이러한 지체 시간은 전체 운송 소요 시간 중에 30~40%를 차지하고 있다. 신속한 Delivery를 위해서는 행정의 신속한 처리가 뒷받침이 되어야 한다. 넷째로 IT 기반의 통합된 물류 시스템 구축 미흡이다. 인도 세관 통관 시스템인 ice gate의 경우에는 단계별 정보 업데이트가 늦거나 자주 다운되는 등 진행상에 어려움을 겪고 있다. 또한 IT 기반의 화물의 TRACING이 원활히 이루어지지 않고 있다. 화물의 추적은 현재 물류의 트렌드로 인도는 아직 여기에 못미치고 있다. 다섯째로 숙련된 물류전문 인력 절대 부족이다. 3PL, 콜드체인(Cold Chain) 등에 필요한 인력 부족한 상황이다. 전문 인력의 부족은 원활하지 못한 물류 흐름을 가져올 수도 있고 업무 에러로 인한 추가 비용도 발생할 수 있다. 전문 인력 확보가 필수 사항이지만 물류 전문가를 단기간 교육해서 현업에 투입하기에는 애로 사항이 있다. 마지막 여섯째로 낙후된 물류 인프라를 꼽을 수 있다. 인도의 물류 인프라는 기타 선진 물류의 인프라에 비해 많이 부족하고 열악한 상황이다.

물류 인프라의 전반적인 상황에 대해 항구, 공항, 공로, 창고 분야별로 살펴보고 구체적인 문제점에 대해 알아보고자 한다.

첫째로 항만의 인프라에 대해서 알아보자. 인도는 동서 해안에 각각 6개씩 12개의 주요 항만과 187개의 소형 항만을 보유하고 있으며, 인도의 국제 거래 70% 정도가 해운을 통해 이루어진다. 항만이 무역 수출입에 있어 큰 비중을 차지하고 있는 상황이다.

인도 12개 주영(州營) 항구들의 2018-19 회계연도 컨테이너 물동량 처리 실적은 987.6만 TEU, 직전 년 913.8만 TEU 대비 8.08% 증가했다. 1위는

인도 최대 항구인 'JNPT' (513.3만 TEU, 전년 대비 6.2% 증가), 2위는 '첸나이항' (162만 TEU, 전년 대비 4.5% 증가), 3위는 '콜카타항' (83만 TEU, 4.2% 증가) 순이다. 컨테이너 포함한 전체 화물 처리 실적은 6.99억 톤으로 직전 년 6.79억톤 대비 2.9% 증가했다.

항만의 경우 12개 국영 주요항이 전체 물동량의 56%를 차지하고 있으며 첸나이항, 나바샤바항, 뭄바이항, 콜카타 항의 물동량 처리 실적은 해마다 증가하고 있는 추세이다. 인도의 향후 시장을 감안했을 때 앞으로도 물동량은 늘어날 전망이다. 물량은 증가되고 있으나 물량 대비 처리능력은 국제 항구 컨테이너 하역 시간 대비 매우 높은 48시간 정도 소요된다. 많은 물동량에 비해 아직까지 주요 항만의 민영화 투자 부족으로 터미널의 최신식 시설의 인프라가 부족하고, 장비의 현대화 부족으로 일의 처리 속도도 선진국의 터미널에 미치지 못한다. 이러한 부분들은 물류의 흐름을 저해하는 요인이 된다.

인도 항만의 발전 및 효율성을 높이기 위해서는 터미널 인프라 확충과 기반 장비 및 시설의 현대화, 외국 자본의 투자가 필요하다.



<Fig. 6> 인도 항구 현황

출처: 하나로TNS (2019).

[MAIN PORT]

*동부: CHENNAI PORT, KOLKATA

*서부: NHAVA SHEVA, MUMBAI, MUNDAR

둘째로 공항의 인프라에 대해 알아보자. 인도의 경우 뭄바이, 델리, 첸나이, 콜카타 공항이 주요 공항이며, 인도의 항공 화물 물동량의 87%가 집중되어 있는 상황이다. 특히 뭄바이와 델리 두 공항의 화물 취급량이 높은 것으로 나타나고 있다.

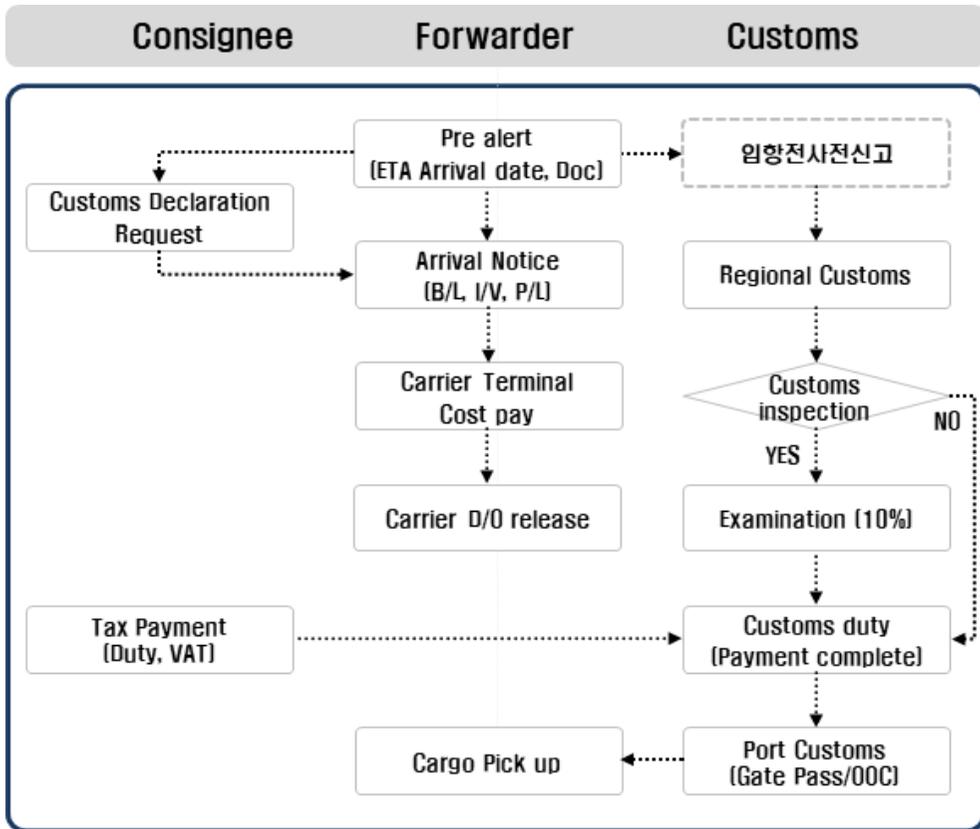
인도의 공항 시설 현대화 사업에 따라, 주요 공항의 모습이 현대화로 바뀌고 있다. 그러나 공항의 현대식에 비해 공항 물류 시설은 아직까지 시설의 현대화나 시스템 구축 등의 보완이 많이 필요한 상황이다.

예로 실제 인도 델리 공항 수출입 CFS(Container Freight Station) 창고에서 경험을 했을 때, 우리나라의 80~90년대 수준의 물류 프로세스 상황을 보여 주고 있다. 공항 CFS에서 이루어지는 대금 지급, 화물 체크, 반출 프로세스는 현장에서 수작업으로 진행이 되는데, 일의 능률적인 면에서 많이 떨어지고 대기 시간도 길어 긴급 화물 대응에 많은 어려움이 있다. 대기 시간의 업무의 절반을 차지한다.

본 저자가 가장 문제점이라고 생각했던 점은 통관, 검사가 완료되고 관부가세까지 모두 납부가 되었지만, 최종 반출 단계인 Gate Pass/OCC에서 문제가 제기되면 화물을 반출을 할 수가 없다. 마지막 단계에서 OCC 세관 담당자에 의해 품명이나 보완 자료, 사소한 문구 수정이 또다시 제기가 된다. 어떻게 보면 또 한 번 통관 단계를 거치는 것으로 볼 수 있다. 이러한 불필요한 프로세스는 개선되거나 간소화가 필요하다.

추가로 화물 픽업/반출 시에 화물의 위치를 찾지 못하거나 장비 부족으로 불필요한 시간이 생긴다. 시스템화하여 화물 위치 파악을 하고 현대식 장비의 보완이 필요하다.

항공 화물의 경우 해상 화물과는 다르게 긴급을 요하는 화물이 많다. 화물 운송 1~2시간 지연으로 생산라인이 중단되는 경우도 발생한다. 이러한 신속한 물류가 필요한 항공 화물에 있어 제반 사항들이 제대로 갖추어지지 않으면 항공 운송을 사용하는 이유가 줄어들 것이다.



〈Fig. 7〉 인도 항공 수입 Process

출처: 하나로TNS (2019).

셋째로 공로의 일반적인 형태인 도로와 철로에 대해 알아보자. 국도는 전체 도로연장의 2% 수준이나 도로 물동량의 40%를 담당하고 있으며 도로 운송은 시간당 20km 정도이다. 국도를 통해 많은 물동량의 이동이 일어나고 있으나 국도의 대부분은 1차선 또는 2차선이다. 좁은 차선으로 인해 승용차와 화물차가 뒤섞여 교통이 매우 혼잡하다.

인도 국도는 우리나라와 같이 고속도로가 잘 정비되지 않아, 우리나라보다 운행시간이 2~3배 더 소요가 된다. 우기에는 도로 곳곳이 침수가 되어

차량 진입이 불가능한 곳도 많이 있어, 신속한 운송이 어려운 경우도 있다.

인도는 23시부터 익일 08시까지만 대형 화물차가 도로에서 이동을 할 수가 있다. 이 시간 외에는 대형 화물차가 이동을 할 수 없으므로 낮 시간대에 도로가에 주차된 대형 화물차를 볼 수 있다. 도로 혼잡을 피하기 위한 정부 정책이기는 하지만 물류의 운송적인 측면에서 보면 운송 운영에 어려움이 있다.



〈Fig. 8〉 Truck Route, Port-New Delhi

출처: 하나로TNS (2019).

철도의 경우 시설이 노후화되어 5000톤 이상의 화물 운송은 불가능하다. 인도의 국토로 인해 주요 항만과 산업단지를 이어주는 철도운송의 인프라

가 필요하나 필요하나 이 부문에 대한 투자가 매우 미흡한 상황이다.

거대한 면적을 보유하고 있는 인도에 있어서 철도는 필수적인 운송 수단이다. 인도의 뭍바이나 나바샤바, 문드라, 첸나이를 통해 내륙컨테이너 기지(ICD: Inland Container Depot)로 운송이 되는 경우에는 거의 대부분 철송으로 진행 되고 있다.



<Fig. 9> Rail Route, Port-New Delhi ICD

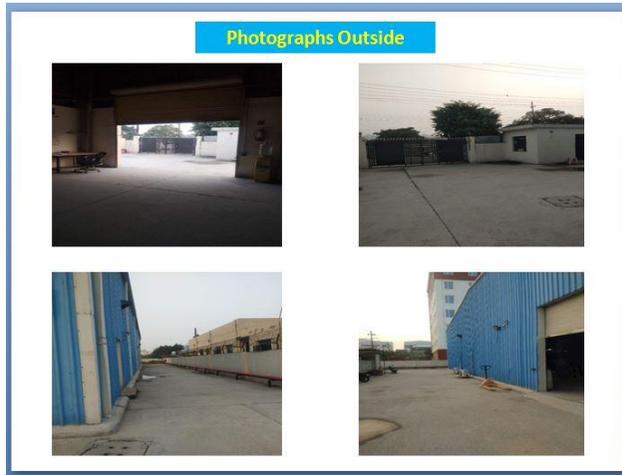
출처: 하나로TNS (2019).

철송이 항만과 내륙 ICD의 중요한 연결 통로임에도 불구하고, 몬순 기간이 되면 철로가 물에 잠기거나 유실되는 경우가 많아, 제대로 철송 운송이 안되는 경우가 많다. 철송이 재개가 되더라도 몬순 기간에 진행되지 못한 컨테이너를 운송 처리하는 데에는 많은 시간이 소요된다. 예를 들어 일반적으로는 나바샤바 포트에 도착해서 델리의 내륙컨테이너 기지인 투클랑 카바드(TKD: Tughlakabad) 까지 철송 운송 소요 일이 3~7일 정도라면, 몬순(Monsoon)기간에는 7~21일 정도 운송 일정이 지연이 된다.

도로 및 철도 시설의 전체적인 제반 정비와 현대화가 필요하다. 이 문제가 해결이 되어야 인도 내부뿐만 아니라 한-인도 CEPA의 물류 실효성이 더 증대될 것으로 보인다.

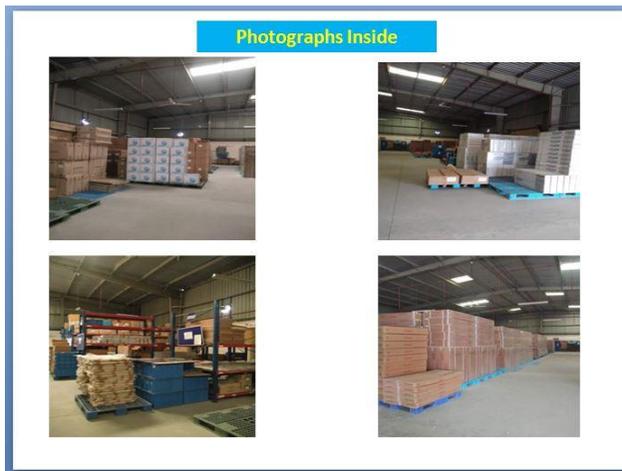
넷째로 창고 인프라에 대해 알아보자. 인도의 대부분 창고도 시설이 많이 낙후되어 있어, 최신식 시설로의 변화가 필요하다. 기업이 운영하는 대형 창고를 제외하고는 일반적으로 개인 소유의 창고를 운영하며 계약도 2, 3년 장기 계약으로 창고 소유주 측에 유리하게 적용된다.

창고 보관 시 노후된 창고들 경우 폭우 시 적재된 고객의 화물에 wet damage가 발생하기도 한다. 또한 비용 문제로 인해 보안장치 별도로 설치가 안 되어 있는 창고도 있다. 따라서 화물의 도난이 발생하기도 한다. 창고 보안을 위해 추가 인력을 채용하게 되면 인건비 상승으로 이어지고 인건비 상승은 곧 창고료 인상으로 이어지게 된다.



〈Fig. 10〉 인도 노이다 창고(외부)

인도 대부분의 창고는 랙이 설치되어 있지 않으며 자동화 시설도 없는 상황이다. 창고 자동화도 비용 문제로 일반화되어 있지 않다. 화물 파렛트들이 창고 내부에 1단으로 적재가 되다 보니 창고 효율성도 떨어지는 지게 된다. 또한 우기 기간이 되면 창고가 물에 잠길 수도 있는 상황이 발생하게 된다.



〈Fig. 11〉 인도 노이다 창고(내부)

이러한 물류 창고의 대안으로, 공동물류센터 설립이 필요하다. 양질의 공동물류센터를 건립 운영함으로써 국제물류주선 사업자의 입장에서는 가격적인 면에서도 부담을 줄일 수 있고, 도난이나 재해 등의 걱정에서도 안심할 수가 있다. 자금이 부족한 기업들이 자체적으로 이러한 물류센터를 건설하는 것은 많은 부담이 된다. 따라서 정부의 주도하에 해외 공동물류센터 건설 및 운영이 이루어져야 한다.

마지막 다섯째로 통관에 대해 알아보자. 한-인도 CEPA의 정책하에 교역 화물에 대해 무관세, 할인 관세 적용 혜택을 받고 있다. 하지만 실제 현업에서 기업을 대신해서 통관 업무를 진행하는 국제물류주선 사업자의 입장에서는 이러한 혜택을 받기가 많이 까다롭고 어려운 상황이다.

원산지증명서 제출하여 무관세 적용을 받고자 하지만, 한국과 인도의 품목 분류 방식이 다르고 동일 제품이지만 해석에 따라 품목 분류번호(HS CODE: Harmonized Description and Coding System)가 다른 경우가 많다. 이러한 경우에는 무관세 적용을 받지 못한다.

또한 통관 시에 세관에서 요구하는 서류들도 많고, 구비 서류를 준비하는 데에도 며칠씩 소요되는 경우가 많다. 기업들의 입장에서는 긴급 운송을 요구하지만 국제물류주선업자의 경우에는 신속한 통관이 되지 못해 답답한 경우가 많다.

이러한 애로 사항들을 해결하기 위해선 한-인도 CEPA 협정 국가 간에 표준화된 서식, 양식, 간소화 절차 등의 협의가 재차 필요하다.

인도 수입 통관 절차는 표와 같이 나와 있으나 실제로 표에 기입된 기한 내에 통관 완료 및 화물 반출이 안되는 경우가 많다. 특히 해상의 경우에는 통관 시 보완/완료되기까지 1~2주 기간이 필요한 경우도 있다.

<Table 2> 인도 수입 통관 절차

기한	통관절차	비고
Day 0	1. 화물 도착전 적하 목록신고(IGMS)	통상 선박도착 2일적, 항공기도착 6시간 전 적화목록 신고
	2. 보세구역 반입	중업사의 화물 보세구역반입(장치확인)은 항공 약8시간, 해상 24시간내
Day 1	3. 수입 신고(Bill of Entry)-EDI또는 일부 수작업신고 병행(전산오류시)	화물도착(통상 보세구역반입일 기산) 후 24시간 내 미수입신고 시 신고지연가산세 부과 B/L, 상업송장, 포장명세서 필수 CEPA 적용시, C/O COPY본 가능
	4. 1차 수입검사 (First Check)	중고물품, 품목분류 불명확 품목, 최초 수입자 또는 국민건강, 사회안전 위해 물품 등이 검사 대상 통상 화물은 First Check 생략
	5. Appraisal Section	Appraiser Officer 검토 =>Duputy or Assistant Commissioner 승인 HS코드, 관세평가 및 수입요건 확인 CEPA 적용시, C/O 원본 필요
해상 Day 2-3 (항공Day 1-2)	6. 관세납부	수입신고 승인시 EDI시스템으로 관세액 및 신고지연가산세가 자동 책정 수입신고 승인 후 12시간이내 관세 미납시 가산금부과(연이자 18%)
해상 Day 3-4 (항공Day 1-2)	7. 2차 수입검사 (Second Check)	수입요건 및 수입신고 항목에 대한 CROSS CHECK 목적의 현품 검사
해상 Day 3-4 (항공Day 2-3)	8. OOC (Out of Charge)	물품수령증(최종승인)
해상 Day 3-4 (항공Day 2-3)	9. 화물 Delivery	물품수령증내고 Gate Pass해서 화물 운송 진행

출처 : KOTRA, “인도의 관세 및 통관 제도와 절차, 유의사항” (2018).

2.3 한·인도 CEPA

2.3.1 CEPA 개념

한국과 인도의 포괄적경제동반자협정(CEPA, Comprehensive Economic Partnership Agreement)은 2006년 3월 공식 협상을 개시하였다. 그리고 2010년 1월 1일부터 발효되었다.

한-인도 CEPA는 시장 개방보다는 경제 협력에 초점을 맞춘 협정이지만 상품 및 서비스 교역, 투자 등 실제 내용은 자유무역 협정(FTA)와 큰 차이가 없다. 인도는 무역량 기준 우리 수출품의 85%에 대한 관세 철폐 또는 감축을 약속하였다. 75%는 발효 즉시 또는 8년간에 걸쳐 점진적으로 관세 감축 후 철폐하고 10%는 8~10년간 관세를 감축하기로 하였다. 양국 간 제조업 경쟁력을 감안하여 우리 정부도 대 인도 수입품의 90%에 대해 관세 철폐 또는 감축을 약속하였다.

2.3.2 CEPA 체결 경과

한·인도 CEPA는 2010년 발효 이후부터 지속적으로 개선 협상이 추진되고 있다.

한인도 CEPA 개정 협상 진행 상황을 보면 한국과 인도는 2009년 한-인도 포괄적 경제동반자협정(CEPA, Comprehensive Economic Partnership Agreement)를 체결하였으며, 2010년 발효된 이래 양국 간 교역 및 경제교류 확대에 큰 역할을 하였다.

하지만 일본, 아세안(ASEAN: Association of South East Asian Nations) 등 인도가 체결한 FTA 조약에 비해 양허 수준이 낮아 활용률이 떨어진다

는 지적이 잇달았고, 이에 양국은 2016년 6월부터 CEPA 개정을 위한 협상을 진행하고 있다. 2018년 7월 양국 정상은 CEPA의 조기 성과 도출을 위해 협력할 것을 합의하였다.

〈Table 3〉 한-인도 CEPA 협정 발효 현황

협정명	발효일자	발효내용	비고
무역협정 체결 및 발효	1974.08.01	무역협력	연월기준
문화협정 체결 및 발효	1974.08.01	문화협력	연월기준
과학기술협정 체결	1976.03.01	과학기술협력	연월기준. 동년 8월 발효
이중과세 방지협정 체결	1985.07.01	이중과세 방지	연월기준. 1986.8 발효
항공협정 체결 및 발효	1992.03.01	항공협력 및 정기 민항노선 허가	연월기준
관광협력협정 체결	1993.09.01	관광협력	연월기준. 동년 10월 발효
투자보장협정 체결	1996.02.01	투자보장	연월기준. 동년 5월 발효
형사사법공조조약 및 범죄인 인도조약 체결	2004.10.01	형사사법공조 및 범비인인도 협력	연월기준. 2005.6 발효
외교관 및 관용여권 사증면제 협정	2005.08.01	외교관 및 관용여권 사용면제협력	연월기준. 동년 10월 발효
한-인도 방산군수협력 양해각서 서명	2005.09.01	한-인도 방산군수협력	연월기준
세관협력협정	2006.02.01	세관협력	연월기준. 동년 4월 발효
해적방지 및 수색구조를 위한 협력 양해각서 서명 및 발효	2006.02.01	해적방지 및 수색구조 협력	연월기준
과학기술협정(개정)체결	2006.02.01	과학기술협력	연월기준. 2010.1 발효
포괄적 경제동반자 협정(CEPA) 체결	2009.08.01	FTA 협약	연월기준, 2010.1 발효
수형자 이송조약 체결	2010.01.01	수형자 이송협력	연월기준. 동년 6월 발효
국방협력 및 국방기술 협력 양해각서 서명	2010.09.01	국방협력 및 국방기술 협력	연월기준
사회보장협정 체결	2010.10.01	사회보장협정	연월기준. 2011.11 발효
원자력의 평화적 이용에 관한 협정 체결	2011.07.01	원자력의 평화적 이용 협력	연월기준. 동년 10월 발효

협정명	발효일자	발효내용	비고
사증절차간소화 협정 체결 및 발효	2012.03.01	사증절차간소화	연월기준
군사비밀정보의 보호에 관한 협정 체결	2014.01.01	군사비밀정보의 보호 협력	연월기준. 동년 10월 발효
이중과세 방지협정(개정) 체결	2015.05.01	이중과세 방지협정(개정)	연월기준. 2016.9 발효
시청각 공동제작협력 협정 체결	2015.05.01	시청각 공동제작협력	연월기준. 동년 9월 발효
항공협정 개정	2015.11.01	항공협정 개정	연월기준
군함건조 협력 양해각서 서명	2017.04.01	군함건조 협력	연월기준
대외경제협력기금 차관에 관한 협정체결 및 발효	2017.06.01	대외경제협력기금 차관 공여 가능	연월기준

출처 : 주인도 한국대사관.

한-인도 CEPA 발효(2010년 1월)에도 불구하고 한국 수출이 인도 수입에 차지하는 비중은 4%대에 머물고 있다. 인도의 대한민국 수입 비중은 (금 및 원유 수입 제외) ('05) 4.4% → ('10) 4.4% → ('15) 4.6% → ('18) 4.5%이다.



주: SAFTA는 남아시아(인도, 파키스탄, 스리랑카, 방글라데시, 네팔, 부탄, 몰디브)국가간 협정한 FTA임

〈Fig. 12〉 한국의 對인도 수출 추이

출처 : 한국무역협회 (2019).

2018년 7월 인도를 방문한 문재인 대통령은 모디 총리와의 정상회담을 통해 한-인도 양국의 경제, 사회, 문화 교류를 강조하였으며, 이를 실현할 정책방안으로 3P 플러스 협력을 제시하였다. 3P 플러스 협력은 한국 정부의 신 남방정책 슬로건인 사람(People), 번영(Prosperity), 평화(Peace)에 미래를 더한 것으로, 양국 간 교류 활성화를 통한 상호 이해 증진, 상생 번역을 위한 경제협력 강화, 4차 산업혁명 공동 대응을 강조하였다.

경제적인 측면에서 보면, 2018년 7월 인도를 방문한 문재인 대통령은 정상회담 후 개최된 공동성명을 통해 현재 200억 달러 수준인 양국 간 교역액을 2030년까지 500억 달러 수준으로 확대하기로 합의하였다고 밝혔다. 아울러 한-인도 3P 플러스 협력을 슬로건으로 내세우며, 경제 분야에서 구체적으로 제조업 협력 강화, 인프라 구축 협력 강화, 미래 기술 협력 확대, 교역 기간 강화의 네 가지 액션플랜을 제시하였다.

CEPA라는 큰 기대감을 가지고 협정을 체결하였으나, 아직까지는 실질적으로 협정의 효과가 크다고 볼 수 없다고 판단된다.

CEPA의 협정 효과 미흡의 요인으로 인도의 수입 규제와 제도, 복잡한 통관 절차, 구비 서류와 각종 인증 관련 서류의 발급 어려움 등이 있다. 또한 관세, 부가세, 사회복지세의 수입 통관 관세가 비싸 인도 내 경쟁력이 없는 것 또한 인도 수입 시장의 물량이 늘어나지 못한 이유로 볼 수 있다.

2.3.3 한·인도 CEPA 목적

포괄적경제동반자협정(CEPA: Comprehensive Economic Partnership Agreement)으로 인해 양국 간의 교역 및 투자가 더욱 확대될 것이다. 2009년 9월 16일 대외경제정책연구원(KIEP, Korea Institute for International Economic

Policy)에 따르면 한국-인도 포괄적경제동반자협정 주요 경제적 효과로 실질 국내총생산(GDP, Gross Domestic Product)이 10년간 0.2%(약 8억 달러, 약 1조 원) 증가하고, 10년간 39억 달러의 생산 증대 효과가 있다고 말하고 있다.

이러한 경제적이 효과 외에도 인도와의 외교 관계도 강화할 수 있으며, 이러한 외교 관계는 앞으로 글로벌 강대국으로 나아가는데 뒷받침이 될 것이다.

한-인도 CEPA의 분야별 내용과 기대 효과에 대해 살펴보면 다음과 같다.

첫째로 상품 분야를 살펴보자. 한-인도 CEPA 관세 철폐 관련하여서, 인도의 한국 수출품에 대한 85%의 관세 철폐 및 감축을 약속하였다. 관세 철폐 및 감축은 무역에 있어 곧 경쟁력이다. 관세가 비용에 영향을 미치므로, 관세가 높을수록 우리나라의 인도 시장에서의 경쟁력은 떨어질 것이다. 반대로 관세 철폐나 감축으로 경쟁력 있는 단가를 제공한다면, 값싸고 질 좋은 상품을 인도 시장에 제공할 수 있기 때문에 인도 내에서의 경쟁력은 높아질 것이다.

둘째로 서비스 분야이다. 한-인도 CEPA는 서비스 분야에 있어 농업과 비농산물, 서비스, 지적 재산권 등을 포함하고 있다. 다양한 부분에 대한 무역 자유화를 추구하며 개발도상국 경제개발 지원에도 초점을 맞추고 있다. 협상 분야는 사업서비스, 운송서비스, 금융 서비스 등이 있다. 이러한 서비스 분야의 협정은 고부가가치의 이익이 기대된다.

셋째로 인도는 투자 분야에 있어 1차 산업인 농업, 어업, 광업 등을 제외한 제조업 전반에 걸쳐 한국 자본 투자를 허용하고 있다. 인도는 넓은 영토를 가지고 있기 때문에 투자할 곳이 많다고 볼 수 있다. 다듬지 않은 보석이라 할수 있다. 우리나라가 조금만 투자한다면 투자 대비 많은 수익

을 보장할 수 있을 것이다.

이외에도 한국이 인도와 CEPA를 체결한 이유는 다음과 같다.

첫째, BRICS 의 한 국가로써, 인도의 소비 시장이 매력적이다. 한정된 판매 소비 시장을 떠나 좀 더 넓은 소비 시장으로 나아가는 시발점이 된다. 인도라는 나라는 중국 다음의 세계 인구 2위의 규모로 앞으로 잠재적 시장으로서 큰 역할을 할 것이다.

둘째, 값싼 노동력이다. 우리나라가 국내 인건비 상승으로 해외로 진출하게 되고, 중국에 많은 공장들이 이주를 하게 된다. 그리고 중국의 인건비가 상승하게 되자 베트남으로 공장을 옮기게 된다. 지금은 베트남도 인건비가 초기 자본 투입 시보다 많이 상승하였으며 여러 글로벌 기업들의 유치 경쟁도 치열하다. 아시아에서 마지막 남은 곳은 인도이다. 값싼 노동력으로 한국 기업이 더 많이 진출을 하게 될 것이고 한국과의 교역도 늘어날 것이다. 인도는 무한한 소비 인구뿐 아니라 값싼 노동력 즉 우리나라의 생산력에 경쟁력을 가져다주는 역할을 한다.

2.4 국제물류주선업 지원정책 관련 선행 연구

국제물류주선업 지원정책 관련 선행 연구 관련하여, 국내에서 연구된 선행 연구에 대해 살펴보면 다음과 같다.

금리우대, 물류기반 시설 보조금, 세금 후불 지불, 운영자금 지원은 비용 지원에 포함된다. 최혁준(2016)은 해외투자 자금 조달 및 금리우대를 언급했고⁴⁾, 박용안,고현정,이언경(2006)은 물류기반 시설 투자 운영에 따른 지원이 필요하다고 이야기했다.⁵⁾ 손승표(2016)는 해외 진출 시 정부 보조금

4) 최혁준(2016), “한국물류기업의 중국서부지역 진출 전략”, 「통상정보연구」, 제18권, 제3호, pp.131~151.

지원 강화를 언급했다.⁶⁾

시설 현대화, 물류 단지 조성, 환적 센터 개선, 운송 네트워크 개발은 인프라 지원에 포함된다. 박호신(2011)은 공동물류센터를 이용한 해외 진출 지원을 이야기했으며⁷⁾, 조충제,이준규,송영철(2009)는 한국 기업 전용공단 조기 완공을 언급했다.⁸⁾

정보 공유, 인력양성, 통번역 서비스, 전문기관 활용은 업무지원에 포함된다. 명노현(2018)은 물류기업 애로 사항으로 정보부족과 전문 인력 확보 부족을 이야기했으며 필요성을 언급했다.⁹⁾ 박호신(2011)은 해외 기관 활동의 활성화를 언급 했다.⁵⁾

표준화, 서류 간소화, 세관 코드 표준화, 전산화는 통관지원에 포함된다. 박호신(2011)은 각 나라마다 다른 통관 서식의 통일화를 언급했고¹⁰⁾, 정재승·정윤세(2013)는 과도한 통관 서류로 인한 시관과 비용을 이유로 간소화를 이야기했다.¹¹⁾ 조의운(2019)는 세관 코드의 불규칙성으로 표준화를 언급했다.¹²⁾

5) 박용안, 고현정, 이언경(2006), “우리 항만 물류기업의 인도시장 진출방안”, 「수시연구」, 제6권, 제31호, pp.1~260.

6) 손승표(2016), “FTA를 활용한 서비스무역 경쟁력 제고 방안 연구: 물류산업을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제18권, 제2호, pp.151~167.

7) 박호신(2011), “FTA(자유무역협정)를 활용한 물류활성화 방안에 관한 연구”, 「관세학회지」, 제12권, 제4호, pp.299~318.

8) 조충제, 이준규, 송영철(2009), “한·인도 CEPA의 주요 내용과 경제적 효과”, 「대외경제정책연구원 홈페이지」

9) 명노현(2018), “물류기업 해외진출 지원정책 개선방안 연구, 「해양수산부」.

10) 박호신(2011), “FTA(자유무역협정)를 활용한 물류활성화 방안에 관한 연구”, 「관세학회지」, 제12권, 제4호, pp.299~318.

11) 정재승, 정윤세(2013), “무역기업의 FTA 활용 애로사항 및 지원방안에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제15권, 제4호, pp.171~192.

12) 조의운(2019), “품목별 대인도 수출경쟁력 및 수출에로요인 분석”, 「한국무역협회 홈페이지」,

〈Table 4〉 국제물류주선 사업자의 지원 정책 참고 목록

하위요인	기존문헌
금리우대	· 최혁준(2016)
물류기반시설 보조금	· 박용안,고현정,이언경(2006)
세금 후불 지불	· 전문가 인터뷰
운영자금 지원	· 손승표(2016)
시설현대화	· 박호신(2011)
물류단지조성	· 조충재,이준규,송영철(2009)
환적센터 개선	· 전문가 인터뷰
운송 네트워크 개발	· 전문가 인터뷰
정보공유	· 명노현(2018)
인력양성	· 명노현(2018)
통번역서비스	· 전문가 인터뷰
전문기관활용	· 박호신(2011)
표준화	· 박호신(2011)
서류 간소화	· 정재승,정윤세(2013)
세관코드 표준화	· 조의운(2019)
전산화	· 전문가 인터뷰

제 3 장 한·인도 교역 현황

3.1 한·인도 교역 금액 및 교역량

한·인도 교역 교역량을 살펴보면 수출 건수, 수출금액, 수입건수, 수입 금액, 무역수지가 급격하게 늘어나는 현상은 없고, 조금씩 늘어나고 있는 것으로 보인다. CEPA의 영향이 아직까지는 교역량에 크게 미치지 못하고 있다.

인도 수출입 관련해서 실적 대외무역 수출 건수를 살펴보면 2010년 159,786건에서 2018년 222,459건으로 증가하였으나 이는 8년을 기준으로 봤을 때 소폭 상승했음을 알 수 있다. 수입건수의 경우 2010년 54,773건에서 2018년 103,801건으로 2배 가까이 증가하였으나 그 상승폭은 크지 않다. 수출금액은 2010년 11,434,596천 불에서 2018년 15,606,221천 불이 나 2010년부터 중반까지 금액 증가 폭이 작았으나 2017년 이후 증가폭이 상승하였다. 수입 금액은 2010년 5,674,456천 불에서 2018년 5,884,707천 불로 증가했다. 2010년 초반에는 상승하다가 중반부터는 하락하기 시작했다. 2018년에 CEPA 초기 수치를 회복했다.

전체적으로 수출 건수와 금액을 살펴보면 CEPA 발효 시에 증가 추세를 보이다가 이후 하향 곡선을 보이고 있다. 이후 2000년대 중반 이후 조금씩 상승세를 보이고 있지만 그 상승폭은 크지 않다. 이렇듯 인도가 큰 시장임에도 불구하고 기대치만큼 무역 물동량과 무역 교역액이 따라오지 못함을 보여주고 있다. 그동안의 수출입 무역에 있어 지금까지의 문제점과 한계를 살펴보고 향후의 수출입 개선 방향을 잡는 것이 필요할 것으로 보인다.

<Table 5> 국가별수출입 실적

통계기준 : 수리일, 조회구분 : 2010~2018, 국가 : 인도

단위:천 불(USD 1,000)

기 간	수출건수	수출금액	수입건수	수입금액	무역수지
2010	159,786	11,434,596	54,773	5,674,456	5,760,140
2011	161,816	12,654,078	57,730	7,893,573	4,760,505
2012	158,150	11,922,037	61,500	6,920,826	5,001,210
2013	173,590	11,375,792	67,615	6,180,172	5,195,620
2014	186,337	12,782,490	76,900	5,274,668	7,507,822
2015	196,926	12,029,587	85,253	4,240,565	7,789,021
2016	202,990	11,596,286	87,498	4,189,284	7,407,002
2017	210,528	15,055,543	94,620	4,947,847	10,107,696
2018	222,459	15,606,221	103,801	5,884,707	9,721,513
총 계	1,729,428	118,470,861	717,425	52,417,389	66,053,472

출처 : 관세청, 수출입통계 (2019).

지금은 인도와 CEPA 활용의 필요성이 더욱더 필요한 시기이다. 그 이유에 대해서는 기존의 큰손이었던 중국의 시장 분위기를 살펴보면 알 수가 있다.

중국은 기존에 세계 시장의 제조업 공장으로 군림해 왔다. 하지만 지금은 중국 제조 2025을 내세우며 기존의 양적 시장에서 질적 시장으로 분위기를 변화하고 있다. 이는 중국 제조업의 고부가 산업으로의 변화이다.

중국은 현재 3차 산업에 중점을 두고 있으며, 3차 산업 생산은 2017년 전년대비 11.4% 증가, GDP 중 51.6%를 차지했다.

이와 같이 3차 산업 생산의 증가로 저부가 가치 산업보다는 고부가 가치 산업으로 변화하게 되고, 저부가 가치를 추구하는 산업은 중국에서 생존이 어려운 상황이 되었다. 중국보다 임금수준 및 임금 상승률이 낮은 국

가로 이전되는 움직임이 일어나고 있다.

제조 산업의 경쟁 요소인 값싼 임금, 풍부한 노동력, 저렴한 임대료를 고려했을 때, 이 요소들에 적합한 국가로 인도가 거론되고 있다. 우리나라 대기업인 삼성이나 현대가 중국에서 공장 철수를 점차적으로 진행하고 있고 인도에 새로운 공장들을 짓고 있다.

세계 제조업의 글로벌 공급망 이동은 최근 인도를 중심으로 일어나고 있다. 국가 간의 중간재 교역에서 인도 수입 비중이 증가함과 동시에 국가 간 최종재 교역에서도 인도산의 최종재 수출 비중이 증가 중이다.

인도가 소비와 투자의 중심으로 새롭게 부상함에 따라 한국 기업들이 인도 시장으로 진출을 하고 있다.

특히 인도 진출의 선두 주자인 한국의 대표 기업인 삼성전자, 현대차, LG전자 등을 중심으로 첸나이, 뉴델리, 푸네 등의 지역에서 클러스터를 이루고 있다.

인도 진출은 선택이 아닌 필수이기 때문에 인도에 이미 진출해 있거나 진출 준비 중인 우리나라 제조 기업들은 인도 정착을 목표로 중·장기적인 계획을 세우고 있다. 장기적으로 조달 비용을 절감하고 인도 수입 규제에 따른 리스크를 줄이기 위해서는 우리 기업의 현지화는 필수가 되고 있다.

〈Table 6〉 인도에 대한 한국기업 진출 현황

분야	기업	기업수
전기·전자	삼성전자, LG전자 외	35
건설·중공업	두산중공업, 쌍용건설, 포스코 GS 건설 외	31
자동차·기계	현대자동차, 현대모비스외	30
무역·물류·운송	관토스, 대우인터내셔널, 인슈입, 삼성물산 외	22
금융	신한은행, 기업은행, 수출은행 외	10
화학	LG화학, 한화 케미칼 외	9
도소매	효성, GS홈쇼핑, 누가 메디칼 외	15
기타	한전, KDS, 연합뉴스, 제일기획외	32

출처: KOTRA 뉴델리 무역관 (2017).

대부분 기업들이 인도 현지에 제조 공장이나 기업 법인을 세워 경영을 하고 있고 대기업의 경우 2차 물류 회사가 물류를 전담하고 있다. 자체 물류 회사를 보유하지 못한 기업들은 선박의 부킹이나 컨테이너 수배, 통관, 트럭운송, 철도 운송 등 물류 업무 및 프로세스에 대해서는 잘 알지 못하는 상황이다. 알고 있더라도 인도 국가의 법 제도, 인프라, 국민성 등의 특수한 상황들이 물류를 이해하기 더 어렵게 만든다. 물류를 함에 있어 변수가 많다고 볼 수 있다.

하여 시간, 공간상의 제약을 피하고자, 기업의 물류 부문을 전문으로 담당하는 국제물류주선업이라는 업체가 동시에 인도로 진출하게 되고, 현지에서 이루어지는 물류 프로세스 전반을 책임지고 수행하고 있다. 국제물류주선 사업자의 입장에서의 동반 진출은 고객인 기업과 좀 더 긴밀한 관계를 형성할 수 있고 신뢰감 또한 증가하며 글로벌로 진출할 수 있는 계기가 된다.

〈Table 7〉 현지 진출 한국 물류기업 리스트

진출기업 리스트
CJ다솔로지스틱스, 하나로TNS, KMTC인디아, 한솔로지스틱스, 범한관토스, 롯데글로벌로지스틱스, 현대글로벌비스, 조이로지스틱스, KGL, JDL, LOM, 포맨, 대륙해운항공외

출처: 한국수출입은행 (2019).

3.2 한·인도 CEPA 적용 현황

한·인도 CEPA가 2010년에 발효가 된다. CEPA 발효 이후에 인도 무역 통계를 살펴보면 아래와 표와 같다.

〈Table 8〉 인도무역통계_수출입 총괄

(단위:백만불)

년도	수출액	증감률	수입액	증감률
2019 (1~2월)	52,988	5.9%	77,327	-1.2%
2018	323,027	9.2%	507,571	14.5%
2017	295,775	10.9%	443,486	24.4%
2016	266,643	-16.5%	356,623	-6.2%
2015	319,307	0.4%	380,170	-19.8%
2014	318,063	2.8%	473,936	7.4%
2013	309,369	16.4%	441,380	-13.0%
2012	265,866	55.7%	507,514	35.7%

출처: 한국무역협회, 인도무역통계(2019).

우리나라의 주요 수출 품목은 자동차 부품, 철강, 화학, 무선통신기기 등으로 산업용 부품 및 기자재, 화학원료가 주를 이루고 있다. 삼성전자, LG전자, 현대자동차 등 전기전자, 자동차 분야 대기업이 인도에 진출해 있는 상황으로 현지 생산을 위한 부품, 중간재의 수출 비중이 높다. 2015년 4G 통신망 도입 이후 폭발 적으로 증가하고 있는 현지 스마트폰 수요로 인하여 무선통신기기가 자동차 부품을 제치고 주력 품목으로 떠올랐으나, 2017년 중반 수입관세 인상과 현지 생산 확대에 인하여 크게 감소하고 있다.

2017년 금은 세공품의 수출액이 일시적으로 크게 증가하였는데, 이는 인도가 2017년 1월부터 통합 간접세를 도입하면서 금은 세공품의 간접세율이 대폭 하락함에 따라 인도와 FTA를 체결한 국가를 중심으로 금과 금세공품에 대한 수입 수요가 일시적으로 급증함에 따른 것이다.

〈Table 9〉 對인도 주요 수출품목

(단위: 억 달러, %)

순위	품목명	2017년		2018년(1-5월)	
		금액	증감률	금액	증감률
1	총계	150.5	29.8	62.2	4.3
2	철강판	17.5	35.6	9.0	36.8
3	합성수지	11.0	22.9	5.9	28.9
4	반도체	6.2	57.2	4.4	55.2
5	자동차부품	9.6	1.0	3.9	5.8
6	기타 석유화학	4.7	26.9	2.7	21.2

출처: 한국무역협회 (2018).

수입은 2011년 79억 달러로 최대치를 달성한 이래, 세계경제의 침체 등으로 2017년 49.4억 달러에 그쳤다. 기초 원자재에 집중돼 있는 상황이나

장기적으로 비철금속, 화학제품 중심의 산업재와 소비재 수입이 확대될 것으로 전망된다.

〈Table 10〉 對인도 주요 수입품목 (단위: 억 달러, %)

순위	품목명	2017년		2018년(1-5월)	
		금액	증가률	금액	증가률
	총계	49.4	18.1	22.5	7.4
1	총계	8.5	68.1	4.1	24.8
2	알루미늄	10.4	6.7	3.6	-26.4
3	석유제품	2.7	50.5	1.3	11.6
4	합금철선철	2.3	12.3	1.2	20.1
5	정밀화학원료	1.5	-10.2	0.8	50.5
6	식물성 물질				

출처: 한국무역협회 (2018).

2018년 기준으로 CEPA 활용률을 살펴보면, CEPA 활용률은 수출 70.9%, 수입 57.3%이다. 이는 우리나라가 체결한 전체 FTA 활용률(수출 73.5%, 수입 75.2%)을 봤을 때 낮은 수치이다.

인도 CEPA의 경우 원산지증명서의 적용 기준을 충족하기 어렵고, 실제적으로 관세 인하폭도 크지 않다. 이러한 영향들이 CEPA 활용률을 떨어뜨리는 요인으로 판단된다.

〈Table 11〉 2018 한-인도 CEPA 수출 활용률

협정구분	산업별(MTI 1)	2018년 (누적)
인도	농림수산물	30.60%
	광산물	77.90%
	화학공업제품	69.10%
	플라스틱고무 및 가죽제품	70.40%
	섬유류	54.40%
	생활용품	79.90%
	철강금속제품	76.30%
	기계류	69.10%
	전자전기제품	55.00%
	잡제품	44.10%
	합계	70.90%

출처: 관세청 (2019).

〈Table 12〉 2018 한-인도 CEPA 수입 활용률

협정구분	산업별(MTI 1)	2018년 (누적)
인도	농림수산물	84.60%
	광산물	5.80%
	화학공업제품	69.50%
	플라스틱고무 및 가죽제품	92.20%
	섬유류	89.50%
	생활용품	64.50%
	철강금속제품	80.10%
	기계류	51.30%
	전자전기제품	68.10%
	잡제품	86.10%
합계	57.30%	

출처: 관세청 (2019).

인도 CEPA의 경우 원산지증명서의 적용 기준을 충족하기 어렵고, 실제적으로 관세 인하폭도 크지 않다. 이러한 영향들이 CEPA 활용률을 떨어뜨리는 요인으로 판단된다.

우리나라에서도 최근 이러한 활용률 저조에 따라 인도에 관세사를 파견하여 현지의 통관 시 애로 사항에 대해 해결하려고 계획 중이다. 한-인도 간 원산지 관련 인터페이스 시스템 구축이 필요하다.

제 4 장 국제물류주선 사업자의 지원정책 우선순위

4.1 AHP 기법 개념

본 연구에서는 국제물류주선 사업자의 한-인도 CEPA 지원정책 중에서 필요한 여러 가지 지원 요인들을 도출하고 그 도출된 요인들의 우선순위를 분석해보고자 한다.

따라서 분석을 위해 설문조사를 시행하고 계층적 의사 결정 방법인 계층적 분석 기법(AHP: Analytic Hierarchy Program) 활용하고자 한다.

AHP 기법은 정부의 정책이나 산업분야 대한 의사 결정을 하는데 사용되는 방법론이며, AHP 기법을 통한 많은 연구가 여러 분야에서 이루어지고 있다.

유은희, 박홍규(2019)의 연구에서는 중소기업의 경쟁력 강화 요인에 관한 연구에 AHP 분석 기법을 활용하여 항만 인프라, 정책, 운영 관리, 비용 등의 4가지 측면에서 우선순위 요인을 연구하였다.¹³⁾

장익근, 김병근(2018)은 계층분석 기법(AHP)을 이용한 수출 다변화의 결정요인과 경쟁우위 전략 채택에 관한 연구를 자동차 부품 기업 사례로 연구하였다. 자동차 부품 기업이 수출 다변화 전략을 수입함에 있어서 고려할 영향 요인과 전략의 중요도와 우선순위를 분석하였다.¹⁴⁾

13) 유은희, 박홍규(2019), “AHP 기법을 활용한 중소기업의 경쟁력 강화 요인에 관한 연구: 대산항과 평택·당진항의 비교분석을 중심으로”, 「경영경제연구」, 제41권, 제1호, pp.155~183.

14) 장익근, 김병근(2018), “계층분석기법(AHP)을 이용한 수출다변화의 결정요인과 경쟁우위 전략 채택에 관한 연구: 자동차부품 기업 사례”, 「한국산학기술학회논문지」, 제19권, 제9호, pp.435~445.

김건위, 현승현(2018)의 연구에서는 지방정부의 제4차 산업혁명 대응전략에 대한 정책 우선순위 분석에 AHP 및 만족도 중요도 분석기법(IPA: Importance-Performance Analysis)을 활용하였다.¹⁵⁾

김공양, 김영, 신재원(2016)은 AHP 기법을 이용한 도시재생사업의 우선순위 평가를 창원(마산)시를 중심으로 연구하였다.¹⁶⁾

<Table 13> AHP 기법 연구 관련 선행 연구

연구자	연도	분석기법	연구 주제
유은희, 박홍규	2019	AHP	AHP 기법을 활용한 중소항만의 경쟁력 강화 요인에 관한 연구
장익근, 김병근	2018	AHP	계층분석기법(AHP)을 이용한 수출 다변화의 결정요인과 경쟁우위 전략 채택에 관한 연구
김건위, 현승현	2018	AHP, IPA	지방정부의 제4차 산업혁명 대응전략에 대한 정책 우선순위 분석
김공양, 김영, 신재원	2016	AHP	AHP기법을 이용한 도시재생사업의 우선순위 평가

AHP 분석은 의사 결정에 있어 우선순위를 도출하는 연구 방법으로 국내 연구에서 지속적으로 활용되고 있다. 본 연구에서 국제물류주산업 사업자의 지원정책 우선순위에 대해서 AHP 방법론을 이용하여 요인에 대한 중요도 및 우선순위를 도출한 것으로 적절한 연구 방법이라고 판단 된다.

-
- 15) 김건위, 현승현(2018), “지방정부의 제4차 산업혁명 대응전략에 대한 정책 우선순위 분석: AHP 및 IPA 분석기법을 활용하여”, 「한국지방자치학회보」, 제30권, 제4호, pp.57~84.
- 16) 김공양, 김영, 신재원(2016), “AHP기법을 이용한 도시재생사업의 우선순위 평가: 창원(마산)시를 중심으로”, 「주거환경통권」, 제14권, 제4호, pp.37~49.

4.2 국제물류주선 사업자의 CEPA 지원정책 우선순위 분석

4.2.1 CEPA 지원정책 우선순위 AHP분석 모형

선행 연구 및 전문가 의견에 의하면 국제물류주선 사업자의 CEPA 해외 진출에 대한 애로요인과 이를 해결하기 위해 요구되는 사항들은 해외 투자 자금 조달, 금리우대, 물류기반 시설 투자 운영, 정부 보조금, 공동물류 센터, 한국 기업 전용공단, 정보 부족, 전문 인력 확보 부족, 해외 기관 활동 활성화, 과도한 통관 서류, 세관 코드의 불규칙성 등이 제시되었다.

이들 요인을 관련 요인끼리 묶어서 제시하면 금리우대, 물류기반 시설 보조금, 세금후불 지불, 운영자금 지원, 시설 현대화, 물류 단지 조성, 환적 센터 개선, 운송 네트워크 개발, 정보 공유, 인력양성, 통번역 서비스, 전문기관 활용, 표준화, 서류 간소화, 세관 코드 표준화, 전산화의 16개 요인으로 정리되었다. 이를 분야별로 분류하면 비용 지원, 인프라 지원, 업무지원, 통관지원의 4개 요인으로 도출된다.

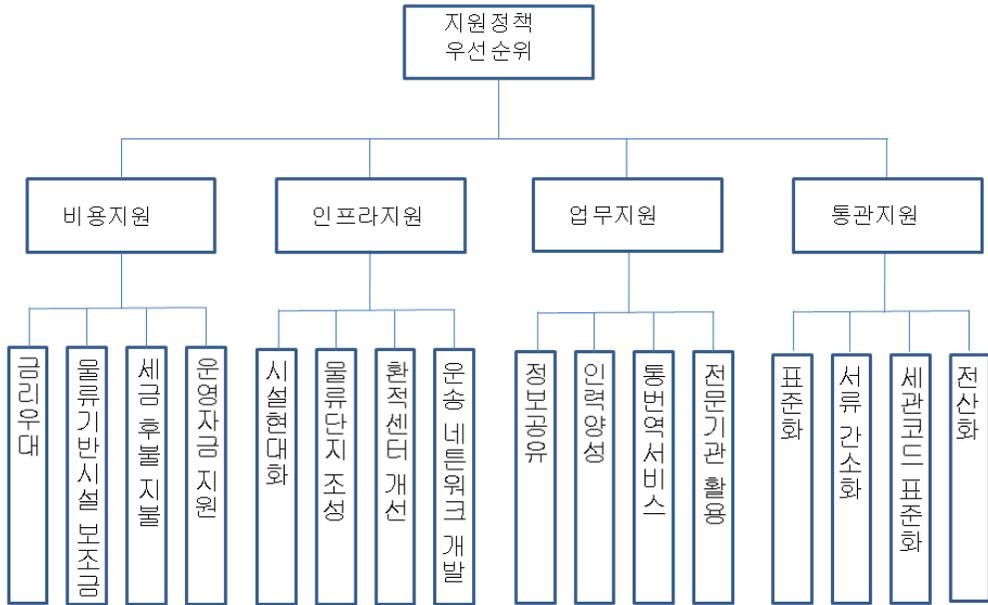
〈Table 14〉 상위요인, 하위요인 도출

상위 요인	하위요인	세부내용
비용 지원	금리우대	- 금융 대출시 우대금리 적용
	물류기반시설 보조금	- 물류기반시설 및 공동물류센터 투자 보조금 지원
	세금 후불 지불	- DDP 조건의 경우 정부가 보증한 기업에 한해 관부가세 후 지불 혜택
	운영자금 지원	- 해외 자회사 설립 및 운영자금 지원
인프라 지원	시설현대화	- 운송수단별 터미널 현대화
	물류단지조성	- 해외에 한국 물류단지 및 공동물류센터 조성
	환적센터 개선	- 환적센터 정비 및 시설 확대
	운송네트워크 개발	- 제한되고 한정적인 운송경로의 개발 및 확대
업무 지원	정보공유	- 국가 간 통합 물류네트워크 구축 및 법률정보 공유
	인력양성	- 물류 전문 인력 양성 및 우수인력 확보
	통번역서비스	- 업무에 필요한 통역 및 번역 서비스 지원
	전문기관활용	- 전문 지원기관 설립 및 KOTRA 지원방안 확대
통관 지원	표준화	- 통관서식 표준화
	서류 간소화	- 원산지 증명서 증명 서류 간소화
	세관코드 표 준화	- HS CODE 표준화
	전산화	- 전자교환시스템 도입을 통한 정보전달업무의 전산화

출처 : 국제물류주선 사업자의 지원 정책 참고 목록 바탕으로 수정 정리

이에 따른 국제물류주선사업자의 CEPA 지원정책은 1계층 요인으로 비용 지원, 인프라 지원, 업무지원, 통관지원 분류되고 이에 따른 세부 요인

인 2계층 요인은 금리우대, 물류기반 시설 보조금, 세금 후불 지불, 운영 자금 지원, 시설 현대화, 물류 단지 조성, 환적 센터 개선, 운송 네트워크 개발, 정보 공유, 인력양성, 통번역 서비스, 전문기관 활용, 표준화, 서류 간소화, 세관 코드 표준화, 전산화의 16개 요인으로 정리될 수 있겠다.



〈Fig. 13〉 지원정책 우선순위

4.2.2 설문조사 및 응답자의 특성

본 연구를 위해 2019년 5월 13일부터 2019년 6월 16일까지 약 한 달가량에 걸쳐 설문조사를 실시하였으며, 회수된 설문지를 바탕으로 분석을 하였다.

설문지 회수전에 대한 응답자의 신뢰도를 검증하기 위해 일관성 비율 (CR: Consistency Ratio) 값을 사용하였다. 일관성 비율(CR)은 그 값이 작

을수록 판단에 대한 일관성이 크다고 본다.

특히 일관성 비율(CR)이 0.1보다 작을 경우 응답자가 상당히 일관성이 있는 것으로 판단되며, 반면에 일관성 비율(CR) 값이 0.1 이상이 경우에는 응답자의 신뢰성을 확보할 수 없어 다시 설문조사를 실시할 것을 권장하고 있다. 일관성에 대한 편차는 일관성 지수(CI: Consistency Index)로 나타낸다.

국제물류주산업 종사자를 대상으로 회수된 61부의 설문 가운데 불성실 응답 22부를 제외한 39부의 설문을 분석에 활용하였다.

종합적인 CR 값이 0.071이 나왔고, 비용 지원이 0.045, 인프라 지원이 0.038, 업무지원이 0.038, 통관지원이 0.063으로 CR 값이 나왔다. 따라서 본 연구에서는 일관성 비율(CR)에 대한 분석 결과, 문항들의 일관성 비율(CR)이 모두 0.01~0.09 사이의 값이 도출 설문지를 연구에 사용하였다.

<Table 15> 일관성 비율(CR), 일관성 지수(CI)

구 분	종합	비용지원	인프라지원	업무지원	통관지원
일관성 비율(CR)	0.071	0.045	0.038	0.038	0.063
일관성 지수(CI)	0.064	0.041	0.034	0.034	0.057

설문에 참여한 응답자의 특성을 살펴보면 다음과 같다.

직책에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면, 대리가 12, 과장이 8, 사원이 7의 순인 것으로 나타났다. 한·인도 간 수출입 업무를 함에 있어 업무 이해도가 높고, 현업에서 중심적인 역할을 하고 있는 대리가 30.8%로 응답자 중 가장 높은 순위이다.

〈Table 16〉 직책

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
사원	7	17.9	17.9	17.9
주임	4	10.3	10.3	28.2
대리	12	30.8	30.8	59.0
과장	8	20.5	20.5	79.5
차장	2	5.1	5.1	84.6
부장	3	7.7	7.7	92.3
임원	2	5.1	5.1	97.4
사장	1	2.6	2.6	100.0
합계	39	100.0	100.0	

근무경력에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면, 6년 이상 10년 미만이 12, 10년 이상이 12, 3년 이상 6년 미만이 9, 3년 미만이 6 순이다. 해당 물류 분야에서 6년 이상, 10년 이상의 경우 업무 경험과 이해도가 높다고 판단할 수 있다.

〈Table 17〉 근무 경력

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
3년 미만	6	15.4	15.4	15.4
3~6년 미만	9	23.1	23.1	38.5
6~10년 미만	12	30.8	30.8	69.2
10년 이상	12	30.8	30.8	100.0
합계	39	100.0	100.0	

자본금에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면 20억 미만이 빈도가 22로 가장 높다. 그다음으로는 20억 이상 40억 미만이 12이다. 60억 이상의 경우 응답 기업 3이다. 20억 미만이 56.4%이다.

〈Table 18〉 자본금(억 원)

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
20억 미만	22	56.4	56.4	56.4
20억 이상 40억 미만	12	30.8	30.8	87.2
40억 이상 60억 미만	2	5.1	5.1	92.3
60억 이상	3	7.7	7.7	100.0
합계	39	100.0	100.0	

매출액에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면 1,000억 이상 18, 200억 이상 1,000억 미만이 8, 50억 이상 100억 미만이 4, 50억 미만이 4 순이다. 50억 이상 100억 미만 3 순이다. 1,000억 이상이 전체 46.2%이다.

〈Table 19〉 매출액(억 원)

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
50억 미만	4	10.3	10.3	10.3
50억 이상 100억 미만	4	10.3	10.3	20.5
100억 이상 150억 미만	2	5.1	5.1	25.6
150억 이상 200억 미만	3	7.7	7.7	33.3
200억 이상 1,000억 미만	8	20.5	20.5	53.8
1,000억 이상	18	46.2	46.2	100.0
합계	39	100.0	100.0	

종업원 수에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면 60명 이상 23, 20명 미만 8, 20명 이상 40명 미만 5 순이다.

〈Table 20〉 종업원

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
20명 미만	8	20.5	20.5	20.5
20명 이상 40명 미만	5	12.8	12.8	33.3
40명 이상 60명 미만	3	7.7	7.7	41.0
60명 이상	23	59.0	59.0	100.0
합계	39	100.0	100.0	

주요 진출 국가에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면 중국 21, 유럽 15, 북미 11, 기타 아세안 국가 11 순이다. 주요 진출 국가 빈도수는 중복 허용한 응답 결과이다.

중국은 저임금, 풍부한 노동력을 보유하고 있는 동시에 거대한 소비 시장으로 이미 많은 기업들이 진출해 있다. 동시에 국제물류주선 사업자도 많이 진출해 있는 국가이다.

유럽과 북미의 경우에는 소비시장의 규모가 크고 고부가제품의 수익률도 높아 우리나라 대기업이 진출한 곳이다. 특히 동유럽의 경우에는 저렴한 인건비와 유럽으로의 교두보 역할로 인해 삼성, LG 등 대기업이 진행해 있다.

〈Table 21〉 주요 진출 국가

인도	북미	남미	유럽	중국	기타 아세안국가	기타
10	11	9	15	21	11	-

진출 예정 국가에 따른 설문지 응답자의 특성을 보면 기타 아세안 국가 13, 북미 5 순이다. 진출 예정 국가 빈도수는 중복 허용한 응답 결과이다.

기타 아세안 국가의 경우 미얀마, 방글라데시, 라오스 등 아직 진출하지 못한 국가가 많다. 한국계 포워딩이 진출한 경우가 거의 없으며 파트너십으로 운영을 하고 있다. 잠재적 시장으로 봤을 때 기회의 땅이라고 판단된다.

<Table 22> 진출 예정 국가

인도	북미	남미	유럽	중국	기타 아세안국가	기타
3	5	4	3	4	13	1

4.2.3 CEPA 지원정책 우선순위 분석 결과

회수된 설문지를 연구한 결과 비용 지원, 인프라 지원, 업무지원, 그리고 통관지원으로 구성된 대분류에 대한 상대적 중요도를 살펴보면 다음과 같다.

우선 비용 지원의 분석 결과는 0.470로 상대적 중요도가 가장 높은 것으로 나타났다. 기업의 운영에 있어 이윤창출이 가장 중요하고 이윤창출을 위해서는 여러 가지 방법인 있겠지만 비용적인 지원이 이루어진다면 국제 물류주선사업자에는 든든한 지원이 될 것이다. 또한 비용 지원은 몸으로 바로 체감 가능한 부분이 있게 때문에 상대적 중요도가 가장 높게 나온 것으로 판단된다.

인프라 지원은 상대적 중요도가 0.264로, 전체 요인 가운데 2순위인 것으로 나타났다. 이는 인프라가 갖춰져 있지 않으면 물류의 업무 효율성이 떨어지고 추가 비용도 소요된다. 인프라 지원이 뒷받침되면 물류의 핵심

인 빠르고 정확한 그리고 경쟁력 있는 서비스를 제공할 수 있는 측면에서 상대적 중요도가 2순위인 것으로 판단된다.

업무 지원은 상대적 중요도가 0.167로, 전체 요인 가운데 3순위인 것으로 나타났다. 글로벌 운영에 있어 정보력과 전문기관의 활용이 중요하며, 인재 양성을 통한 글로벌 인재 확보가 중요하다고 판단된다.

통관지원은 상대적 중요도가 0.100로, 전체 요인 가운데 4순위이다. 물류에 있어 외부적으로 드러나는 중요 요소 외에 통관지원은 내부적으로 세관과의 문제를 해결해 나가는 과정이다. 인도의 경우 수입 통관에 많은 문제점을 노출하고 있고, 한·인도 CEPA 협정 아래에서도 이행되지 않는 경우가 많다. 현재에는 일부 후진국을 제외하고는 전산화된 통관 시스템을 사용하고 있다. 또한 시간이 지나면서 개선이 되고 있는 상황으로 봤을 때 중요도가 낮게 나온 것으로 판단된다.

〈Table 23〉 대분류에 따른 상대적 중요도

대분류	소분류	상대적 중요도
비용지원	금리우대	0.470
	보조금	
	세금 후불 지불	
	운영자금 지원	
인프라지원	시설현대화	0.264
	물류단지조성	
	환적센터 개선	
	운송 네트워크 개발	

대분류	소분류	상대적 중요도
업무지원	정보공유	0.167
	인력양성	
	통번역서비스	
	전문기관 활용	
통관지원	표준화	0.100
	서류 간소화	
	세관코드 표준화	
	전산화	



〈Fig. 14〉 대분류 상대적 중요도

비용 지원 하위 요인들 중 중요도 분석을 해보면 아래와 같다. 금리우대, 보조금, 세금 후불 지불, 그리고 운영자금으로 구성된 비용 지원에 대한 요인의 분석 결과 금리우대가 0.398로 나타나 가장 우선순위가 높은 것을 알 수 있다. 금리우대는 금융 대출 시 우대금리를 적용할 수 있는 지원방안이다. 물류기업들의 입장에서 보면 해외 진출 시 사무실, 물류창고를 임대하거나 매매 혹은 건설을 해야 된다. 이때 많은 비용이 발생하며 일부 자금에 대해 금융 대출을 받게 된다. 우대금리 적용은 대출받는 기업의 입장에서는 매우 중요하다. 우리나라의 경우 대출금리에 민감한 반응을

보이는 것도 이와 유사하다고 본다. 따라서 금리우대가 가장 높은 우선순위를 나타낸 것으로 판단된다.

보조금이 2순위로 도출되었는데, 자금력이 충분하지 못하면 현지 적응 기간이 짧을 수밖에 없고, 현지 적응에 실패할 확률이 높다. 이러한 불확실한 자금력을 뒷받침해 줄 보조금의 중요성 크다고 판단된다.

<Table 24> 소분류 비용지원 상대적 중요도

소분류	요인	상대적중요도
비용지원	금리우대	0.398
	보조금	0.305
	세금 후불 지불	0.147
	운영자금 지원	0.15



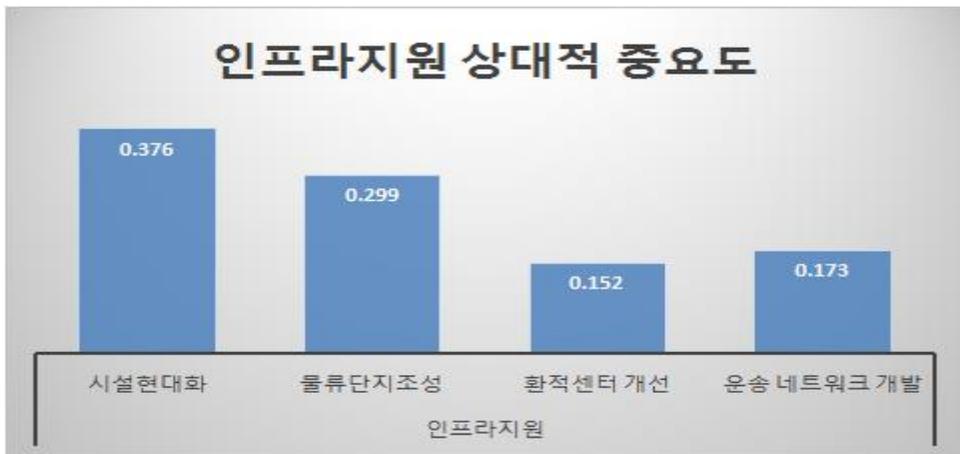
<Fig. 15> 비용지원 상대적 중요도

인프라 지원 하위 요인들 중 중요도 분석을 해보면 아래와 같다. 시설 현대화, 물류 단지 조성, 환적 센터 개선, 그리고 운송 네트워크 개발로 구성된 인프라 지원에 대한 요인의 분석 결과 시설 현대화가 0.376로 나

타나 가장 우선순위가 높은 것으로 나타났다. 인프라 지원 중에서 시설 현대화가 먼저 이루어지고 그에 맞는 환적 센터 개선, 운송 네트워크, 물류 단지 조성 순으로 우선순위가 도출된 것으로 판단된다.

<Table 25> 소분류 인프라지원 상대적 중요도

소분류	요인	상대적중요도
인프라지원	시설현대화	0.376
	물류단지조성	0.299
	환적센터 개선	0.152
	운송 네트워크 개발	0.173



<Fig. 16> 인프라지원 상대적 중요도

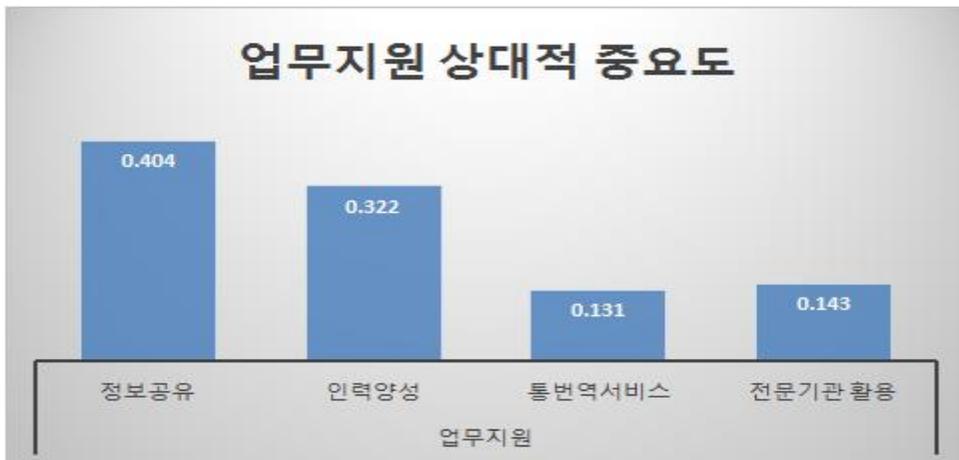
업무지원 하위 요인들 중 중요도 분석을 해보면 아래와 같다. 정보 공유, 인력양성, 통번역 서비스, 전문기관 활용으로 구성된 업무지원에 대한 요인의 분석 결과 정보 공유가 0.404로 나타나 가장 우선순위가 높은 것으로 나타났다. 해외에서 정보는 매우 중요한 역할을 한다. 인도와 같은 경우에는 사소하게 보면 주마다 공휴일이 다르고, 세관, 은행, 기업 휴무일

이 제각기이다. 미리 파악하지 못하면 물류배송에 차질을 빚고 한다. 또한 인도 정세에 민감한 사항들에 대해서는 정보 공유가 더욱 필요하다. 예로 2018년 한국인의 금 밀수가 문제가 되어, 한국발 인도 수입 화물에 대해서는 컨테이너 검사가 빈번하게 일어났다.

인력양성이 0.32로 2순이다. 새로운 국가로의 진출을 위해서는 전문가가 필요하다. 전문가의 수요를 위해서는 인력 양성은 꼭 필요한 부분이라고 판단된다.

〈Table 26〉 소분류 업무지원 상대적 중요도

소분류	요인	상대적중요도
업무지원	정보공유	0.404
	인력양성	0.322
	통번역서비스	0.131
	전문기관 활용	0.143



〈Fig. 17〉 업무지원 상대적 중요도

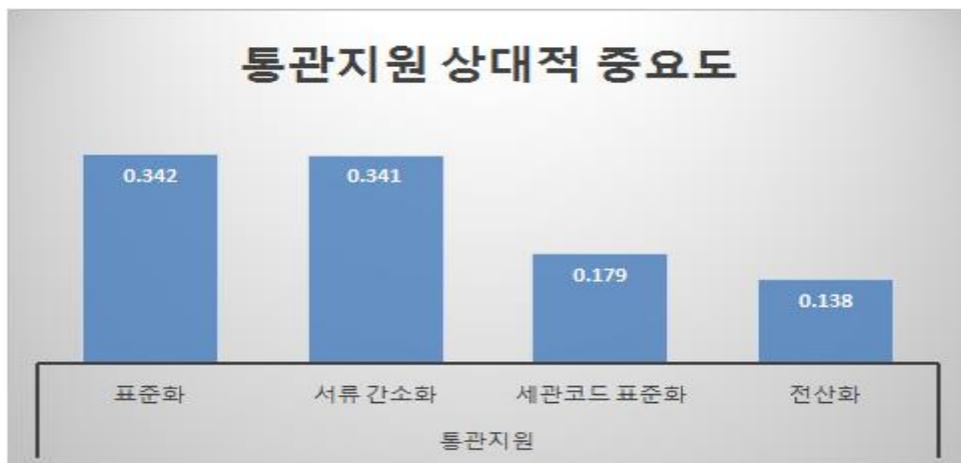
통관지원 하위 요인들 중 중요도 분석을 해보면 아래와 같다. 표준화, 서

류 간소화, 세관 코드 표준화, 전산화로 구성된 통관지원에 대한 요인의 분석 결과 표준화가 0.342로 나타나 가장 우선순위가 높은 것으로 나타났다. 국가마다 세관 절차와 서류의 표준화가 다르다. 특히 인도는 세관 절차에 OOC(Out Of Charge)라는 불필요한 절차가 있다. 통관이 완료되더라도 OOC에서 보완 요청이 오면 화물 출고를 할 수가 없다. 서류 표준화 뿐 아니라 프로세스 표준화도 필요하다고 본다.

요즘은 간소화가 유행이다. 간소화가 곧 신속한 통관이라는 말이다. 국가마다 요청하는 서류는 다르지만 서류의 간소화가 지원 되면 업무 시간이 많이 단축될 것으로 판단된다.

<Table 27> 소분류 통관지원 상대적 중요도

소분류	요인	상대적중요도
통관지원	표준화	0.342
	서류 간소화	0.341
	세관코드 표준화	0.179
	전산화	0.138



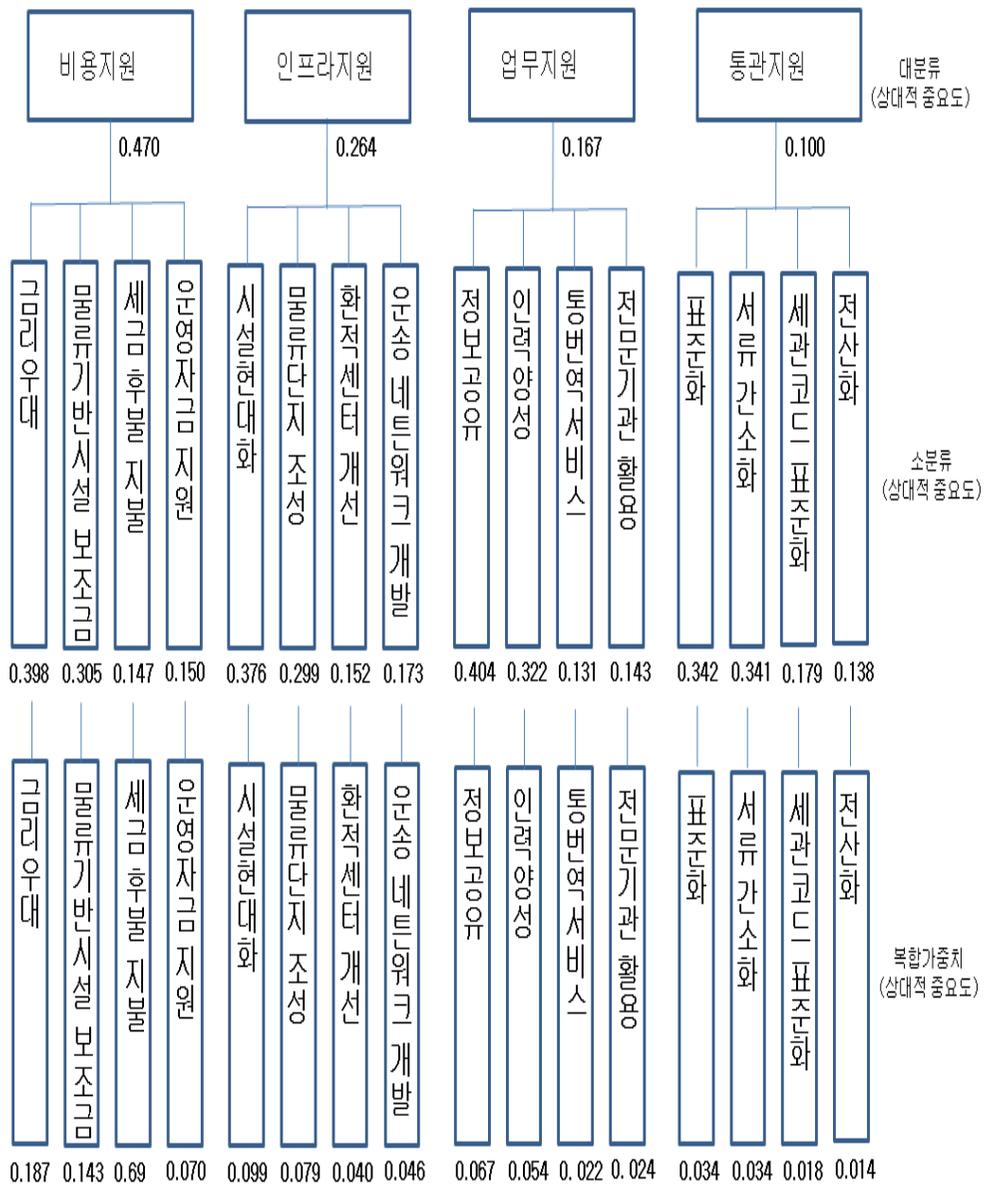
<Fig. 18> 통관지원 상대적 중요도

국제물류주선 사업자의 우선순위 정책의 전체 항목에 대한 순위 분석 결과를 알아보고자 한다.

복합 가중치로 평가한 우선순위는 금리우대(0.187), 보조금(0.143), 시설 현대화(0.099), 물류 단지 조성(0.079) 등의 순으로 나타났다.

시설 현대화와 물류 단지 조성을 제외한 나머지 1순위, 2순위 항목은 모두 비용 지원에 포함된 세부항목이라는 사실을 알 수 있다. 앞서 언급한 마찬가지로 기업의 운영은 비용에 대한 부담이 중요할 수밖에 없다. 특히 국제물류주선업의 경우 가격이 경쟁력이라고 할 정도로 운임에 목숨을 걸고 있다. 국제물류주선 사업자들의 과도한 경쟁력이 불러온 결과라 볼 수 있으며, 실제적으로도 화주의 입장에서는 서비스 측면보다는 눈으로 확인할 수 있는 가격에 따라 국제물류주선 사업자를 선택하는 경우가 대부분이다.

전문기관 활용(0.024)과 통번역 서비스(0.022)는 업무지원과 관련된 것으로 우선순위는 각각 13위, 14위 순으로 나타났다. 또한 세관 코드 표준화(0.018)와 전산화(0.014)는 각각 15위, 16위인 것으로 나타났으며 통관지원에 포함된 세부항목이다. 이러한 결과가 나타난 이유는 인도나 남미 등의 일부 지역을 제외하고는 세관 시스템이 많이 발달해 있다. 전산화, 시스템화되고 있다. 세관 코드 표준이 과세를 결정하는 중요한 요인이 되지만 실제로 체감을 많이 못 하고 있는 것으로 판단된다. 전산화가 16위로 지원 요인 중에 가장 낮은 순위이다. 통관지원상 전산화도 이미 많이 이루어져 있는 상황이라 현재 불편함을 많이 느끼지 못하고 있는 것으로 판단된다.



〈Fig. 19〉 AHP분석 우선순위 결과

제 5 장 결론

5.1 연구결과 요약 및 시사점

한-인도 CEPA 협정 이후에 양국 간 무역 수출입 활동이 계속해서 일어나고 있다. 2010년 CEPA가 정식적으로 발효가 되어 10년 가까이 시간이 흐르고 있다. 양국 간의 무역 수치는 지속적으로 상승은 하고 있으나 무역 정체와 소폭 상승의 모습을 보이고 있다. 세계 인구 2위의 거대하고도 매력적인 인도 시장을 상대로 무역이 좀처럼 늘어나지 않는 이유가 어디에 있는지 찾고자 한다. CEPA의 지원 정책 효과 미비, 관계 기관, 단체의 지원이나 관심 부족, 기업 자체의 생존력 결핍이 이유가 될 수 있다. 이러한 여러 가지 요인들이 그 이유가 될 수 있고, 이러한 상황을 극복하기 위해 정부와 관계 기관의 지원이 필요하고 기업 또한 자체 생존력을 위해 지속적으로 노력해야 된다고 본다.

인도와 무역을 하기에 어려운 점이 많은 것이 사실이다. 본 저자는 국제물류주선 사업자로서 인도 현지에서 근무해본 결과, 인도의 물류 환경, 법, 제도가 너무나 열악하다는 것을 경험했다. 인도의 국민성 또한 어려움에 한몫을 더하고 있다. 인도와의 CEPA 정책하에 추가 및 보완되어야 할 지원정책과 기타 관계 기관의 지원 정책을 연구함으로써 국제물류주선 사업자의 경쟁력을 도모하고자 한다. 현재 진행 중이거나 필요한 지원 정책에 대해 국제물류주선 사업자가 인식하고 있는 중요도 및 우선순위 파악을 위해 AHP 분석을 시행하였다.

대분류 상위 요인의 우선 순위가 비용 지원, 인프라 지원, 업무지원, 통관지원 순으로의 AHP 분석 결과가 나왔다. 대분류 상위 요인 중 비용 지원에 대한 개선 및 지원이 1순위로 도출 되었다.

전체 요인 가운데 금리우대(1위), 보조금(2위), 시설 현대화(3위), 물류 단지 조성(4위), 운영 자금 지원(5위) 순으로 우선순위 상위 5개 요인이 도출되었다. 상위 5개 요인에 대한 우선적인 지원이 필요한 것으로 판단된다.

특히 상위 5개 지원 요인 중에 3개의 요인이 비용 지원에 속한다. 현업에 사업을 수행 중인 국제물류주선 사업자의 입자에서는 비용 지원이 중요한 요소임을 알 수 있다. 따라서 비용 지원에 대한 계획과 체계적인 지원이 우선 시행이 되어야 될 것이다.

〈Table 29〉 대분류, 소분류에 대한 상대적 중요도 및 복합가중치

대분류 (상대적 중요도)		소분류	상대적 중요도	복합가중치
비용지원	0.47	금리우대	0.398	0.187
		보조금	0.305	0.143
		세금 후불 지불	0.147	0.069
		운영자금 지원	0.15	0.07
인프라 지원	0.264	시설현대화	0.376	0.099
		물류단지조성	0.299	0.079
		환적센터 개선	0.152	0.04
		운송 네트워크 개발	0.173	0.046
업무지원	0.167	정보공유	0.404	0.067
		인력양성	0.322	0.054
		통번역서비스	0.131	0.022
		전문기관 활용	0.143	0.024
통관지원	0.1	표준화	0.342	0.034
		서류 간소화	0.341	0.034
		세관코드 표준화	0.179	0.018
		정보화	0.138	0.014

앞에도 언급했듯이 정부와 관련 기관, 단체의 관심과 지원이 필요할 뿐 아니라 기업들의 자체 강구안의 노력도 필요하다. 정부, 관계 기관, 단체, 민간 기업이 이러한 지원 우선순위에 대해 해결 의지를 보일 때 한-인도 간의 무역에 있어 국제물류주선 사업자의 경쟁력이 제고될 수 있을 것이다. 그리도 또 하나 중요한 것은 이러한 지원이 일회성에 그치는 것이 아니라 지속적이고 일관되게 진행되어야 한다.

2019년 4월 11일부터 5월 19일까지 진행된 인도의 17대 하원 총선에서 BJP 인도국민당(BJP: Bharatiya Janata Party)가 압승을 거두어 나렌드라

모디 총리의 재집권이 확정되었다.

이번 인도 총선에서 BJP의 압승은 인도의 성장과 발전 가능성을 보여준 모디 총리의 정책적 리더십에 대한 인도 국민의 선택을 의미하며, 종교·카스트 등 과거 정치적 이념이 중시되었던 인도 사회의 변화로 해석된다.

모디 2기 신정부의 경제정책에는 모디노믹스(Modinomics) 1기 정책의 핵심인 외국인의 투자를 통한 인프라 확충과 제조업 육성, 이들 통한 일자리 창출이 핵심인 만큼, 이러한 모디노믹스 정책이 더욱 지속 및 구체화된 산업정책이 제시될 것으로 보이며, 무역정책에 있어 통관 절차 간소화 등 무역 환경 개선정책을 추진하는 한편, 제조업 육성을 위한 수입 대체 정책이 지속될 것으로 보인다.

인도의 높아진 수입 대체 정책에 대비한 한·인도 무역구제 협력 회의 상설, 한·인도 자유무역협정(CEPA) 개정을 통한 양허율 제고 등 정책적 대응이 요구되며, 인도 시장 진출 및 사업 확대를 위해서는 현지 투자 확대 등을 통한 전략적 접근이 요구되며, 진출 준비 기업을 위한 전문 투자자문 서비스 등의 구체적 지원정책 강화가 필요하다.

5.2 연구한계 및 향후 연구방향

인도의 CEPA의 지원 정책에 대해 AHP 분석을 통해 우선순위를 도출하였다. AHP 기법을 통해 분석을 하였지만 전문가 분석에 한계가 있었고 이렇게 도출된 지원 정책이 인도와의 교역량, 교역 금액에 영향을 미치는 지에 대해서는 한계점을 가지고 있다.

정부의 지원 정책 아래에, 관계 기관·단체의 지원이 뒷받침되고 국제물류주선 사업자의 자체적인 경쟁력 제고도 필요하다. 경쟁력 제고를 위해 AHP 분석을 통해 도출된 우선순위에서 기업이 감당해야 부분을 연구하

고 노력해야 한다.

마지막으로 최근에는 기업들이 시장에서의 경쟁력을 강화하기 위해 M&A을 많이 하고 있다. 국제물류주선 사업자도 글로벌 경쟁력을 갖추기 위해 해외 파트너 발굴에 노력해야 한다. 기업 자체의 역량을 키우는 것도 중요하지만 파트너 발굴 및 전략적 제휴를 통해 글로벌 시장으로 진출하는 방법도 글로벌 시장에서 생존할 수 있는 방법 중에 하나이다. 현지의 파트너를 통하면 신규 진출 시보다 위험 요인을 줄일 수 있기 때문이다. 현장에서 업무를 수행하는 기업의 입장에서 계속적으로 문제를 제기하고 개선하는 노력이 필요하다고 본다.

참고 문헌

김건위, 현승현(2018), “지방정부의 제4차 산업혁명 대응전략에 대한 정책 우선순위 분석: AHP 및 IPA 분석기법을 활용하여”, 「한국지방자치학 회보」, 제30권, 제4호, pp.57~84.

김공양, 김영, 신재원(2016), “AHP기법을 이용한 도시재생사업의 우선순 위 평가: 창원(마산)시를 중심으로”, 「주거환경통권」, 제14권, 제4호, pp.37~49.

명노현(2018), “물류기업 해외진출 지원정책 개선방안 연구, 「해양수산부 홈페이지」

박용안, 고현정, 이언경(2006), “우리 항만 물류기업의 인도시장 진출방 안”, 「수시연구」, 제6권, 제31호, pp.1~260.

박호신(2011), “FTA(자유무역협정)를 활용한 물류활성화 방안에 관한 연 구”, 「관세학회지」, 제12권, 제4호, pp.299~318.

손기윤,(2011), “한-인도 CEPA무역규제규정의 WTO 협정과 비교분석”, 「법학연구」, 제19집, 제4호, pp.267~288.

손승표(2016), “FTA를 활용한 서비스무역 경쟁력 제고 방안 연구: 물류산 업을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제18권, 제2호, pp.151~167.

유은희, 박홍규(2019), “AHP 기법을 활용한 중소항만의 경쟁력 강화 요인 에 관한 연구: 대산항과 평택·당진항의 비교분석을 중심으로”, 「경영

경제연구」, 제41권, 제1호, pp.155~183.

이기준, 송희영(2011), “Freight Forwarder의 역할과 물류경쟁력 강화를 위한 국제인프라 확충방안”, 「관세학회지」, 제12권, 제1호, pp.429~458.

장익근, 김병근(2018), “계층분석기법(AHP)을 이용한 수출다변화의 결정요인과 경쟁우위 전략 채택에 관한 연구: 자동차부품 기업 사례”, 「한국산학기술학회논문지」, 제19권, 제9호, pp.435~445.

정제승, 정윤세(2013), “무역기업의 FTA 활용 애로사항 및 지원방안에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제15권, 제4호, pp.171~192.

조의운(2019), “인도 수출 힘들어하는 우리 기업들”, 「한국무역협회 홈페이지」

조의운(2019), “품목별 대인도 수출경쟁력 및 수출애로요인 분석”, 「한국무역협회 홈페이지」

조충제, 이준규, 송영철(2009), “한·인도 CEPA의 주요 내용과 경제적 효과”, 「대외경제정책연구원 홈페이지」

최혁준(2016), “한국물류기업의 중국서부지역 진출 전략”, 「통상정보연구」, 제18권, 제3호, pp.131~151.

한국무역협회(<http://www.kita.net>)

산업일보(www.kidd.co.kr)

한국수출입은행(<https://www.koreaexim.go.kr>)

KIEP 대외경제정책연구원(<http://www.kiep.go.kr/index.do>)

▣ 지원방안

[보기 1] 국제물류주선 사업자의 해외진출을 위한 지원 정책 우선순위 분석
요인 구조

1단계 요인	2단계 요인	2단계 요인별 세부내용
비용지원	금리우대	- 금융 대출 시 우대금리 적용
	물류기반시설 보조금	- 물류기반시설 및 공동물류센터 투자 보조금 지원
	세금 후불 지불	- DDP 조건의 경우 정부가 보증한 기업에 한해 관부가세 후 지불 혜택
	운영자금 지원	- 해외 자회사 설립 및 운영자금 지원
인프라지원	시설현대화	- 운송수단별 터미널 현대화
	물류단지조성	- 해외에 한국 물류단지 및 공동물류센터 조성
	환적센터 개선	- 환적센터 정비 및 시설 확대
	운송 네트워크 개발	- 제한되고 한정적인 운송경로의 개발 및 확대
업무지원	정보공유	- 국가 간 통합 물류네트워크 구축 및 법률 정보 공유
	인력양성	- 물류 전문 인력 양성 및 우수인력 확보
	통번역서비스	- 업무에 필요한 통역 및 번역 서비스 지원
	전문기관 활용	- 전문 지원기관 설립 및 KOTRA 지원방안 확대
통관지원	표준화	- 통관서식 표준화
	서류 간소화	- 원산지 증명서 증명 서류 간소화
	세관코드 표준화	- HS CODE 표준화
	전산화	- 전자교환시스템 도입을 통한 정보전달업무의 전산화

▣ 다음 항목은 귀사에서 판단하고 있는 국제물류주선 사업자의 해외진출 관련 지원 정책에 대한 중요도 평가 문항입니다. 앞서 언급된 [보기 1]를 참고하시어 각 요인 간의 상대적인 중요도를 평가하여 주십시오.

1. 비용지원에 대한 상대적인 중요도

항목	상대적 중요도														항목
	매우 중요 ←						같음	→ 매우 중요							
	⑦	⑥	⑤	④	③	②		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	
비용지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	인프라지원
비용지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	업무지원
비용지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	통관지원

2. 인프라지원에 대한 상대적인 중요도

항목	상대적 중요도											항목		
	매우 중요 ←						같음	→ 매우 중요						
	⑦	⑥	⑤	④	③	②		①	②	③	④		⑤	⑥
인프라지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	업무지원
인프라지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	통관지원

3. 업무지원에 대한 상대적인 중요도

항목	상대적 중요도											항목		
	매우 중요 ←						같음	→ 매우 중요						
	⑦	⑥	⑤	④	③	②		①	②	③	④		⑤	⑥
업무지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	통관지원

▣ 다음은 앞서 각 지원 사항별 세부 요인들의 중요도 평가입니다. 상대적인 중요도를 평가하여 주십시오.

1. 비용지원의 세부요인 (해당사항에 "√"표시)

항목	상대적 중요도											항목		
	매우 중요 ←						같음	→ 매우 중요						
	⑦	⑥	⑤	④	③	②		①	②	③	④		⑤	⑥
금리우대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	보조금
금리우대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	세금 후불 지불
금리우대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	운영자금 지원
물류기반시설	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	세금 후불 지불
물류기반시설	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	운영자금 지원
세금 후불 지불	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	운영자금 지원

2. 인프라지원의 세부요인 (해당사항에 "√"표시)

항목	상대적 중요도							항목
	매우 중요 ←		같음	→ 매우 중요				
	⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ②	①	② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦					
시설현대화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	물류단지조성				
시설현대화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	환적센터 개선				
시설현대화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	운송네트워크 개발				
물류단지조성	() () () () () ()	()	() () () () () ()	환적센터 개선				
물류단지조성	() () () () () ()	()	() () () () () ()	운송네트워크 개발				
환적센터 개선	() () () () () ()	()	() () () () () ()	운송네트워크 개발				

3. 업무지원의 세부요인 (해당사항에 "√"표시)

항목	상대적 중요도							항목
	매우 중요 ←		같음	→ 매우 중요				
	⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ②	①	② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦					
정보공유	() () () () () ()	()	() () () () () ()	인력양성				
정보공유	() () () () () ()	()	() () () () () ()	통번역서비스				
정보공유	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전문기관 활용				
인력양성	() () () () () ()	()	() () () () () ()	통번역서비스				
인력양성	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전문기관 활용				
통번역서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전문기관 활용				

4. 통관지원의 세부요인 (해당사항에 "√"표시)

항목	상대적 중요도							항목
	매우 중요 ←		같음	→ 매우 중요				
	⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ②	①	② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦					
표준화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	서류 간소화				
표준화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	세관코드 표준화				
표준화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전산화				
서류 간소화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	세관코드 표준화				
서류 간소화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전산화				
세관코드 표준화	() () () () () ()	()	() () () () () ()	전산화				

▣ 인도 물류시장 진출에 대한 애로사항 우선순위(1, 2, 3순위를 숫자로 기재하여 주시기 바랍니다.)

요인	우선순위
금리우대	
물류기반시설 보조금	
세금 후불 지불	
운영자금 지원	
시설현대화	
물류단지조성	
환적센터 개선	
운송 네트워크 개발	
정보공유	
인력양성	
통번역서비스	
전문기관 활용	
표준화	
서류 간소화	
세관코드 표준화	
전산화	

- 설문에 응해 주셔서 대단히 감사합니다 -

감사의 글

2년 전 이맘때쯤 원서를 내고 면접을 본 것 같은데, 시간이 참 빨리 지나가는 것 같습니다. 2년이라는 시간이 흘러 논문을 마무리하는 이 시점에 오니 “인내는 쓰고 열매는 달다”라는 말이 순간 머릿속을 스쳐 지나갑니다.

직장 생활과 학업의 병행이 쉽지는 않았지만, 2년이라는 시간 동안 함께 동고동락한 25기 동기들에게 감사하다고 전하고 싶습니다. 25기 동기들이 있어 끝까지 학업을 마칠 수 있었습니다.

대학원 학업을 위해 많이 배려해주신 하나로TNS 김경용 이사님과 대학원 선배로써, 직장 선배로써 많은 도움을 준 6기 김정대 부장님, 18기 이상주 수석부장님, 24기 이택규 대리께 감사합니다.

졸업의 마지막 관문인 학위논문 준비에 진심 어린 조언을 해주신 신창훈 지도 교수님과 저의 부족한 실력을 위해 고군분투해 주신 양한나 박사님, 그리고 융통모형 실험실 이광운 후배에게도 감사함을 전합니다.

마지막으로 대학원 학업과 인도 출장으로 가정에 소홀했지만 묵묵히 육아를 감당하고 기도해준 사랑하는 아내 이수정과 귀엽고 깜찍한 우리 두 딸 민서, 민아 늘 감사하고 사랑합니다.