

11-04 (통권 제 474호)

2011. 2. 1

‘잠재성장률 2%p 제고’를 위한

VIP REPORT



■ 물류산업의 미래를 담보로 한 우체국택배의 성장



現代經濟研究院
HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 주원, 임상수, 장후석
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 연지동 1-7
Tel (02)2072-6232 Fax (02)2072-6249
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-2072-6232)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 물류산업의 미래를 담보로 한 우체국택배의 성장

Executive Summary i

1. 택배산업의 성장 1

2. 우체국택배가 고갈시키는 물류산업의 성장잠재력 3

3. 시사점 10

■ HRI 경제 지표 13

■ 택배산업의 성장

택배산업은 1992년에 등장하여 물류산업의 한 축으로 정착하였다. 20년도 안 되는 짧은 기간에 물량은 13조 2,400만 개로 264배 그리고 매출액은 3조 1,800억 원으로 15배 성장하였다. 업체 수는 1992년 9개로 시작하여 2009년 현재 19개로 증가하였고 종사자는 모두 3만 5천 명으로 전체 화물운송업종사자의 12%를 차지하고 있다. 2010년부터 2014년까지 매년 평균적으로 최소한 5%이상씩 성장하여 전체시장규모가 4조여 원에 이를 것으로 전망된다

■ 우체국택배가 고갈시키는 물류산업의 성장잠재력

(택배산업의 위기) 성장여력이 충분함에도 현재 택배산업은 위기에 처해있다고 할 수 있다. 첫째, 택배산업은 상대적으로 좋지 않은 경영실적을 기록하고 있다. 2009년 택배가 포함된 '화물자동차운송업, 기타 도로화물 운송업 그리고 소화물전문 운송업' 분야의 매출액 영업이익률은 3.46%에 불과하였다. 둘째, 택배업 종사자들의 근로환경이 열악한 것으로 나타났다. 평균적으로 택배화물의 70%이상을 고용된 사원이 아닌 독립된 지입차주가 취급하고 있다. 이들의 하루 화물 취급량은 적정량보다 30~40개 더 많은 약 180개정도 집계되고 있다. 셋째, 국민들의 택배서비스 이용 확대에 따라 택배민원이 급증하고 있다. 택배서비스 이용증가와 함께 화물분실, 훼손, 지연 등의 배달사고 또한 크게 늘어났다.

(가격인하전쟁과 우체국택배) 택배산업이 어려움을 겪는 원인으로 2003년 이후 계속 하락하고 있는 택배단가를 들 수 있다. 이런 하락세는 1997년 이후 제도적인 진입장벽이 사라지고 난후 다수의 신규사업자들이 등장한데 힘입은 바 크다. 특히 세금으로 완성된 3,500개(주요 민간택배기업들의 물류거점은 모두 합해서 194개)가 넘는 전국의 우체국 망을 배경으로 등장한 우체국택배가 이에 적지 않게 기여하였다. 택배단가는 2003년 상자 당 3,280원에 서부터 떨어지기 시작하여 2009년 2,524원을 기록하였고 2010년에는 2,500원에 이른 것으로 추정되고 있다. 후발주자로서 우체국은 시장지배력 증대를 위해 2000년 4,140원에서 2001년 3,053원으로 1,000원 이상 단가를 하락시킴으로써 가격전쟁을 촉발시킨 가장 큰 책임이 있다

(공정한 경쟁 확립과 성장잠재력 확충은 철저히 외면) 공공서비스로서 우편에 제공되는 정책적 그리고 법률적 보호 장치를 활용하여 우체국택배는 민간업체들이 따라올 수 없는 압도적인 경쟁력을 보유함으로써 택배단가를 정상가격인 3,000원보다 크게 낮은 2,500원 수준으로 끌어내릴 수 있었다. 곧, 우체국택배로 인해서 택배가 준(準)공공서비스화 했다고 말할 수 있다. 그러나 이는 우체국택배가 시장에서 공정한 경쟁의 확립을 방해함으로써 가능한 것이었고 그 결과 택배산업 전체가 어려워지고 한국 물류산업의 성장 잠재력이 고갈되는 더 큰 손실로 연결되었다고 말할 수 있다. 또한 국제적으로는 세계적인 택배업체들로부터 ISD (Investor-state Dispute)에 따른 불공정관행과 관련된 불필요한 무역 분쟁이 제기될 수 있는 빌미를 우체국택배가 제공하고 있다고 할 수 있다.

■ 시사점

첫째, 원칙적으로 불공정한 우체국의 택배사업을 민영화해야 한다. **둘째,** 우체국이 택배서비스를 계속 제공하려고 할 경우 저가공세는 자유무역정신에 입각해서라도 반드시 철회해야 한다. **셋째,** 국민들의 필수서비스화 된 택배의 적정한 서비스가격 산정을 위한 택시나 버스터럼 민간, 정부 그리고 소비자가 참여하는 조정기구구성을 고려해야 한다. **넷째,** 택배업체들은 높아지는 소비자들의 요구에 부응하여 서비스를 개선해야 한다. **다섯째,** 택배산업 전체적으로 택배민원센터 공동운영과 택배서비스 평가와 공시제도 도입을 고려해야 한다.

1. 택배산업의 성장

○ 1992년 등장 이래 급속하게 성장하여 물류산업의 한 축으로 정착

- 20년도 안 되는 기간 동안 물량은 264배, 매출액은 159배 성장

- 물량으로 1992년 5백만 개에서 2010년 추정 13조 2,400만 개로 약 264배 증가
- 매출액으로 2백억 원에서 3조 1,800억 원(추정)으로 159배 증가

< 한국 택배산업의 성장 >

연도	매출액 (백억 원)	물량 (백만 개)	물량증감률 (%)	비고
1992	2	5	-	민간택배업체 출현, 한진택배 사업 개시
1993	7	18	260.0	대한통운택배 사업개시
1994	17	42	133.3	현대택배 사업개시
1995	35	88	109.5	TV 홈쇼핑 개국
1996	52	130	47.7	
1997	66	165	26.9	택배사업 허가제 폐지(자유화)
1998	83	185	12.1	IMF 외환위기
1999	87	200	8.1	우체국, 택배사업 개시
2000	91	251	25.1	
2001	96	300	19.5	택배시장 진입활성화로 인한 업체 간 경쟁심화
2002	111	347	15.7	
2003	135	386	11.2	
2004	157	432	11.9	화물동차 증차 제한 조치 시행
2005	170	560	29.6	
2006	190	720	28.6	철도소화물 사업 폐지
2007	223	880	22.2	
2008	258	1,041	18.3	
2009	290	1,204	15.7	
2010(E)	318	1,324	10.0	

자료: 「택배산업의 경쟁력 제고를 위한 정책제언」, 전경련, 2010년 11월.

주: 2010년은 추정치

- 업체수와 종사자도 크게 증가

- 관련 업체 수는 1992년 9개에서 2004년 26개까지 이르렀고 2009년 현재는 약간 감소하여 19개
- 종사자는 2009년 현재 약 3만 5천 명(운전자 약 3만 1천 4백 명)으로 전체 화물운송산업 종사자 33만 명의 12%를 차지

○ 앞으로도 성장세를 이어갈 것으로 기대

- 2014년 4조여 원으로 전체시장규모가 커질 것으로 전망

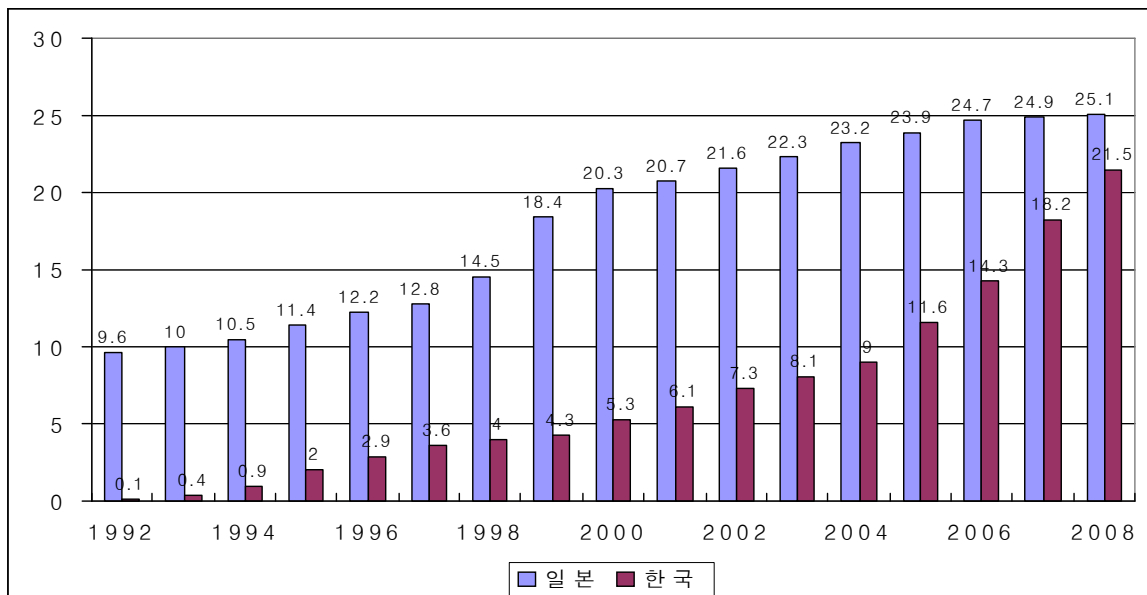
- 2010년부터 2014년까지 매년 평균적으로 최소한 5%이상씩 성장 예상

- 수요측면에서 성장의 여지가 아직 충분한 것으로 파악

- 2008년 1인당 택배이용회수를 보면 일본이 25.1박스 그리고 한국이 21.5박스로 한국이 아직 3.6박스 정도 뒤떨어져 수요측면에서 성장여력

< 일본 및 한국의 1인당 택배이용 건수 비교 >

(단위: 박스)



자료: 안영옥(2009), 우체국의 실버택배사업 도입에 관한 소고, 우정정보 78, 가을: 25-41.

2. 우체국택배가 고갈시키는 물류산업의 성장잠재력

○ 택배산업은 경영실적, 근로환경 그리고 고객만족도에서 열악한 환경에 처함

- 영업이익률에서 택배산업은 전체산업뿐만 아니라 서비스업 전체와 비교해도 상대적으로 뒤떨어짐

- 2009년 택배가 포함된 '화물자동차운송업, 기타 도로화물 운송업 그리고 소화물전문 운송업 부문'의 매출액 영업이익률은 3.46%
- 같은 기간 서비스업 전체는 4.03%, 제조업 전체는 5.18% 그리고 산업전체는 6.15% 기록

< 산업별 매출액 영업이익률 추이 >

(단위: %)

구분	2007	2008	2009
화물자동차운송업, 기타 도로화물 운송업, 소화물 전문 운송업	3.04	2.45	3.46
서비스업 전체	4.64	4.54	4.03
제조업 전체	5.43	5.00	5.18
전 산업	5.87	5.89	6.15

자료: 「2009년 기업경영분석」, 한국은행, 2010년 7월.

- 택배화물의 70%이상을 사원이 아닌 독립된 지입차주가 취급하고 있으며 이들은 높은 노동 강도에 시달림

- 2009년의 경우 최저 64.9%에서 최고 86.7%까지 운행 중인 택배화물차들이 회사소유가 아닌 개인사업자들인 지입차주 소유

< 2009년 현재 택배화물차주의 지입여부 >

(단위: %)

	1/4	2/4	3/4	4/4	평균
지입차주	64.9	86.7	70.6	74.8	74.25
지입차주 아님	35.1	13.3	29.4	25.2	25.75

자료: 「택배산업 선진화방안 공청회 자료집」, 국토해양부, 2010년 3월 12일.

- 이들의 하루 화물 취급량은 적정 취급량보다 30~40개가 더 많은 약 180개
- 2009년 4분기 택배차량운자들의 하루 평균근로시간(운행시간+운행 외 업무시간)은 12시간으로 용달화물자동차의 약 10.4시간보다 길은 것으로 집계

< 택배화물차주들의 근로여건 >

	분기	1일 평균 운행시간	1일 평균 운행 외 업무시간	1일 평균 근로시간
2008	3/4	8.8	2.3	11.1
	4/4	9.1	2.7	11.8
2009	1/4	8.5	2.6	11.1
	2/4	8.5	3.1	11.6
	3/4	8.7	3.0	11.7
	4/4	8.9	3.1	12.0

자료: 「택배산업 선진화방안 공청회 자료집」, 국토해양부, 2010년 3월 12일.

- 국민들의 택배이용 확대에 따라 택배민원이 급증

- 택배서비스 이용증가는 시장 확대를 가져왔지만 이와 함께 화물 분실, 훼손, 지연 등의 배달사고 또한 증가시킴
- C사의 경우 2007년 1만 8천 건에서 2008년 4만 4천 건 이상으로 배달사고가 160%이상 증가한 것으로 보고

< 보고된 택배 배달사고 건수 >

(단위: 건)

	2007	2008	2009
D사	28,544	37,731	39,792
C사	18,315	44,013	49,212

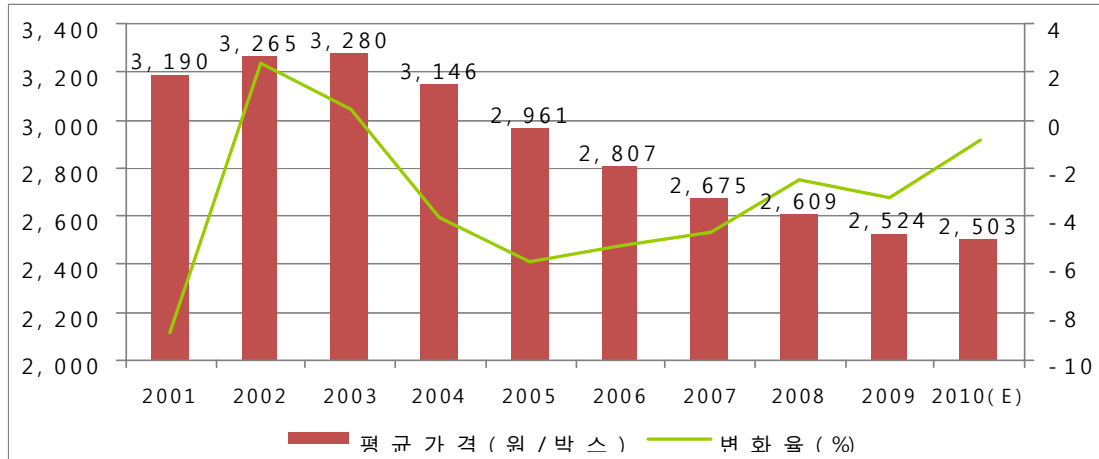
자료: 「택배산업 선진화방안 공청회 자료집」, 국토해양부, 2010년 3월 12일.

○ 택배단가 하락이 택배영업환경을 악화시킨 가장 큰 원인이고 이에 전국 우편서비스망을 활용해 시장에 진입한 우체국택배가 적지 않은 역할

- 2003년 이후 택배단가는 계속 떨어짐

- 택배단가는 2003년 상자 당 3,280원에서부터 떨어지기 시작하여 2009년 2,524원을 기록하였고 2010년에는 2,503원에 이를 것으로 추정

< 택배단가 추이와 변화율, 한국 >



자료: "한눈에 보는 대한민국 산업지도 (택배)," 한국경제매거진, 2010년 8월 30일.
 주: 2010년은 추정치.

- 1997년 이후 제도적인 진입장벽이 거의 사라짐으로써 다수의 신규사업자들이 나타났고 특히, 우체국택배는 전국 우체국 망을 배경으로 등장

< 2009년 현재 전국의 우체국 >

(단위: 개)

종류	규모
4급	118
5급	129
6,7급	1,707
군우국	25
별정국	765
출장소	89
취급국	818
합계	3,651

자료: 「2009 우정사업본부 연차보고서」, 우정사업본부, 2009.

- 1997년 규제완화조치가 폐지되면서 운송업 허가를 받은 자는 특별한 요건 없이도 택배사업에 진출할 수 있게 됨
- 1999년 우정사업본부가 국민들의 세금으로 만들어진 전국에 산재해있는 3,500개가 넘는 우체국에서 택배서비스를 부가적으로 제공하면서 택배업을 개시

- 2011년 현재 주요 민간 택배사업자들은 전국에 걸쳐 스스로 개척한 약 194개의 물류거점을 운영하고 있는데 이는 우체국 택배서비스망의 5.3%에 불과

< 택배산업의 국내 물류거점 규모 >

(단위: 개)

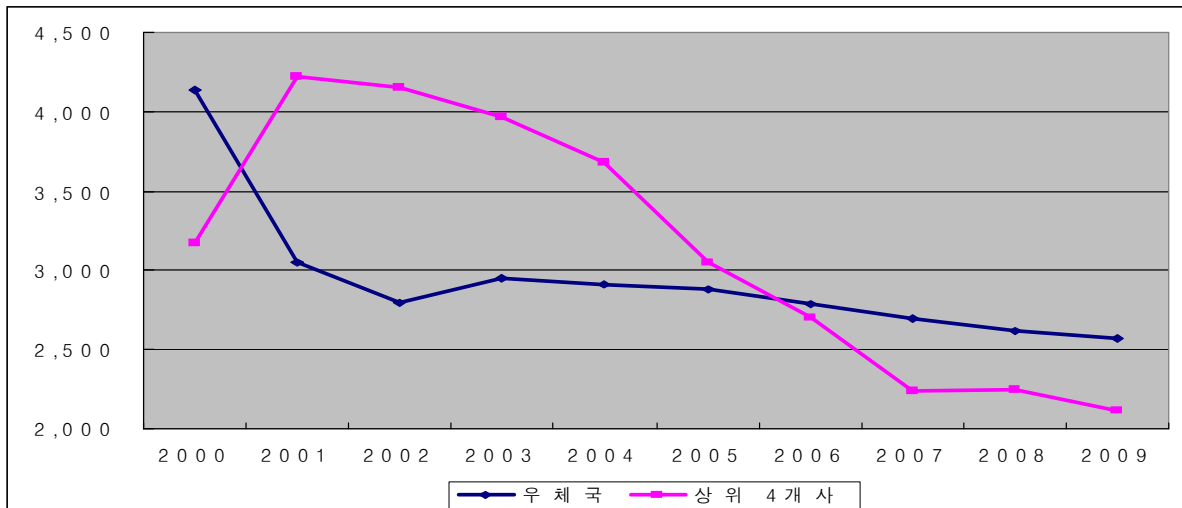
택배회사	종류	규모
대한통운	지사와 지점	38
현대택배	지점	22
한진	물류터미널	60
CJ택배	물류센터	74
합계		194

자료: 각 기업의 인터넷홈페이지.

- 신규사업자 특히, 우체국의 시장지배력 증대를 위한 택배단가 인하전략이 전체 시장의 택배비 인하경쟁을 촉발

< 우체국택배와 상위 4개 사 택배운임추이 비교 >

(단위: 원/상자)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
우체국	4,140	3,053	2,794	2,946	2,909	2,882	2,789	2,697	2,617	2,569
상위 4대 택배회사	3,170	4,223	4,152	3,968	3,683	3,052	2,699	2,237	2,249	2,117

자료: 「택배산업의 경쟁력 제고를 위한 정책제언」, 전경련, 2010년 11월.

주: 상위4개 사는 대한통운, 한진, CJ GLS 그리고 현대로지엠을 의미.

- 우체국을 제외한 나머지 상위 4개사의 택배단가는 2000년 3,170원에서 2001년 4,223원으로 인상되었으나 우체국은 같은 기간 4,140원에서 3,053원으로 하락
- 상위 4개사는 2002년 4,152원으로 어쩔 수 없이 인하하게 되고 우체국은 단가를 2,794원으로 더 끌어내림
- 택배단가 인하를 주도하여 우체국택배는 후발주자임에도 2000년에서 2009년까지의 기간 동안 물량은 40배 이상, 매출액은 25배 이상 증가

< 우체국 택배의 성장 추이 >

(단위: 백만 상자, 억 원)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
물량	2.7	12.7	22.1	25.6	35.0	49.5	68.4	83.3	99.4	111.0
매출액	112.1	388.0	618.3	754.6	1,018.6	1,429.4	1,910.6	2,247.5	2,601.3	2,852.9

자료: 「택배산업의 경쟁력 제고를 위한 정책제언」, 전경련, 2010년 11월.

- 우체국택배는 택배산업에서의 공정한 경쟁 확립과 성장잠재력 확충을 희생시키면서 제도적으로 마련된 경쟁력을 바탕으로 공공성만을 견지
- 우체국택배는 공공서비스로서 우편에 제공되는 정책적 그리고 법률적 보호장치를 독점적으로 이용하여 민간업체들에 비해 압도적인 경쟁력을 유지함으로써 공정한 경쟁 확립을 저해
 - 2004년 이후 민간 택배업체들에 대한 화물차 증차를 법률로 금지하고 있지만 우체국택배에 대해서는 우편법과 특례규정을 적용하여 허용
 - 민간 택배업체들은 스스로 택배화물터미널을 설치하고 있지만 우체국택배는 정부의 지원으로 전국 25개의 집중국을 설치
 - 우체국택배는 임금이 들지 않는 공익근무요원의 도움을 받을 수 있지만 민간 택배업체들은 노동에 대해 시장가격 지불
 - 우체국택배의 배달차량들은 우편법에 의거해 통행 및 주정차시 편의를 제공받을 수 있지만 민간 택배업체들은 법적 근거 없는 지자체의 협조에 의존

< 우체국택배와 민간택배회사 간 불공정 경쟁구조 >

구분	우체국택배	민간택배회사
화물차 증차	· 「우편법」과 관용차량규정의 특례 적용으로 화물차 증차 허용 - '05년 ~ '09년간 약 2,700대 증차	· 「화물자동차운수사업법」을 적용하여 화물차 증차 금지 - '04년 이후 증차 불가능
택배터미널설치에 대한 정부 지원	· 정부의 자금지원으로 전국 23개 우편 집중국 설치 - '02년부터 정부예산 약 1조 천 억 원 소요	· 정부 지원 없음 - 자체재정으로 택배화물 터미널 설치
공익근무요원 활용	· 우편물 구분 등을 위해 공익근무요원 일부 활용(우편법 제12조)	· 활용 불가능
운송원 통행권 보장	· 우편 운송원의 통행권을 법적으로 보장(우편법 제5조) -우체국 택배차량은 통행 및 주정차 시 우편법에 따른 편의를 제공받음	· 일부 지자체에서 허용권역과 시간대를 설정하여 일시 주정차 허용 중

자료: 「택배산업의 경쟁력 제고를 위한 정책제언」, 전경련, 2010년 11월.

- 그러나 우체국택배는 단가 하락을 주도함으로써 택배를 일종의 준(準)공공 서비스로 만들어 국민들에게 이득을 가져다주는 순(順)기능을 하기도 함
 - 택배업계에서는 이익을 낼 수 있는 적절한 평균단가를 3,000원으로 추정¹⁾하고 있으며 이는 우체국택배가 없었을 경우의 정상가격으로 간주 가능
 - 2010년 평균 택배단가는 이보다 500원정도가 낮은 2,053원으로 5천만 국민 한 사람당 년 간 25박스를 이용한다고 할 때 우체국택배로 인하여 모두 6,250억 원의 이득이 발생
 - 우체국택배가 현재의 저 택배단가 정책을 계속 유지한다고 할 경우 장기적으로 모두 16조 2,337억 원(2011년 1월 28일 현재 3년 만기 국고채금리 3.85% 적용)²⁾이 국민들에게 귀속

1) “올해 택배시장 10% 이상 성장 전망.” 이투데이, 2010년 1월 8일.

2) 6,250억 원/0.0385=16조 2,337억 원.

- 하지만 우체국택배가 저 택배단가기조를 유지할 경우 택배업 종사자들의 일자리 상실과 물류산업의 성장잠재력 고갈이라는 더 큰 국가적 비용 결과
 - 우체국택배의 저 택배단가공세로 민간 택배업체들이 사라질 경우 종사자 35,000명의 일자리 상실을 의미
 - 2009년 근로자 평균 연봉 2,530만원³⁾을 적용하면 8,855억 원의 경제적 손실이 발생함을 의미하며 장기적으로 약 23조 원⁴⁾의 소득창출기회가 소멸
 - 또한 택배기업들의 활동이 정지될 경우 주요 기업들이 세계적인 경쟁력을 갖춘 물류기업으로 성장할 수 있는 기회가 원천 봉쇄됨을 의미하며 그 만큼 우리나라 서비스산업의 성장잠재력 위축
- 또한 FTA협정을 통해 자유무역을 천명한 우리나라 우체국의 택배영업은 세계적 물류기업들로부터 '투자자·국가 간 소송제도(Investor-state Dispute)'에 따른 불공정 관행 관련 제소의 빌미제공
 - UPS는 1994년부터 독일우체국(Deutsche Post)이 민간보다 낮은 가격으로 소포 배달서비스를 제공함으로써 우편배달을 통해 얻은 수익을 상업적인 소포배달 서비스를 위해 사용하였다고 EC(European Commission)에 불만을 제기하였고 2002년 UPS가 승소
 - 2000년 UPS는 유엔국제상거래위원회(UNCITRAL)에 캐나다우체국(Canada Post)의 자회사인 소포배달업체가 모회사의 우편제도를 이용하는 것이 특혜고 이로 인해 자유로운 경쟁이 이루어지지 않는다고 소송을 제기하였지만 2007년 캐나다우체국의 승리로 끝남
 - 캐나다포스트는 저가공세를 편 독일우체국과 달리 우체국이 갖고 있는 전국 네트워크만을 이용했기 때문에 UPS에 승소했지만 이런 판례가 일반적으로 적용될 수 있다고 말하기 힘들며 제도의 이용을 금전적 지원으로 해석할 여지는 언제나 열려 있어 우체국택배가 무역 분쟁의 단초를 제공할 수도 있음

3) “작년 근로자 평균 연봉 2천 530만 원,” 연합뉴스. 2010년 12월 21일.

4) 8,855억 원/0.0385=23조 원.

3. 시사점

첫째, 원칙적으로 불공정한 우체국의 택배사업은 민영화되어야 함

- 우체국택배의 등장과 현재의 운영은 국민들의 세금으로 만들어놓은 시설을 독점하면서 정책적 그리고 법률적 끈, 제도적인 특혜를 받은 결과
- 우체국은 국민들에게 제공하는 보편적이고 필수적인 서비스에 전념하고 민간 기업들이 개척한 택배서비스는 민간에 넘기는 것이 타당

둘째, 우체국이 택배서비스를 계속 제공하려고 할 경우 저가공세는 자유무역질서에 입각해서도 반드시 철회해야 함

- UPS가 독일우체국에 대한 소송에서 승리할 수 있었던 배경에는 독일우체국의 저가 택배서비스 제공이 중요한 이유였다는 점을 인식해야
- 캐나다포스트처럼 가격이 아닌 전국 방방곡곡에 걸쳐 전개되어있는 네트워크에 바탕을 두고 경쟁력을 개발하기 위해 더 노력해야

셋째, 이미 국민들의 필수서비스화 된 택배의 적정한 서비스가격 산정을 위해 민간, 정부 그리고 소비자가 참여하는 가격조정기구 필요

- 공공재인 우편서비스 제공을 가장 중요한 설립근거로 하는 우체국이 택배사업에 진출했다는 것은 택배서비스의 공적인 성격을 보여주는 다시없는 증거
- 버스요금이나 택시요금처럼 적정한 택배이용료를 결정하는데 있어 민간업체, 정부 그리고 소비자들이 만족할 수 있는 적정한 수준을 찾는 제도적인 노력이 요구됨

넷째, 택배업체들은 소비자들의 불만족을 줄이는 방향으로 서비스를 개선해야

- 최근 택배요금의 하락폭이 둔화되고 있는 것은 가격인하 경쟁이 거의 마무리 단계에 접어들었음을 뜻하며 이는 서비스경쟁의 본격화 가능성을 시사
- 2010년 9월 29일 하나로택배의 폐업통보는 택배업이 처한 위기상황을 대변하지만 다른 한 편으로 기존 기업들의 시장 확장 기회를 의미함

다섯째, 산업전체적으로 택배민원센터 공동운영과 택배서비스 평가와 공시제도 도입을 고려

- 개별 택배회사에서 해결되지 않는 중대민원을 접수받아 해결함으로써 택배산업 전체에 대한 소비자들의 만족도를 높임
- 택배업체간 서비스경쟁을 유도하기 한국소비자원 등의 협조를 얻어 택배서비스를 평가하고 이를 공시하는 방안 검토 **HRI**

예상한 연구위원 (02-2072-6232, syeahk@hri.co.kr)

HRI 經濟 指標

主要 經濟 指標 推移와 展望

主要 經濟 指標 推移와 展望

구 분	2008	2009 ^P			2010 ^P				2011 ^E		
		3/4	4/4	연간	1/4	2/4	3/4	연간 ^E			
국 민 계 정	경제성장률 (%)	2.3	1.0	6.0	0.2	8.1	7.2	4.4	5.9	4.3	
	민간소비 (%)	1.3	0.7	5.8	0.2	6.3	3.7	3.3	4.2	3.8	
	건설투자 (%)	-2.8	4.4	5.0	4.4	2.3	-2.9	-2.3	0.2	1.5	
	설비투자 (%)	-1.0	-7.0	13.3	-9.1	29.9	30.2	24.3	20.0	8.5	
대 외 거 래	경상수지 (억 \$)	-58	104	106	427	13	103	121	300	197	
	통 관 기 준	무역수지 (억 \$)	-133	102	124	426	30	145	116	400	297
		수출 (억 \$)	4,220	948	1,040	3,635	1,011	1,203	1,173	4,516	5,003
		증감률 (%)	(13.6)	(-17.6)	(11.7)	(-13.9)	(35.8)	(33.1)	(23.7)	(24.2)	(10.8)
		수입 (억 \$)	4,353	848	929	3,231	981	1,058	1,507	4,114	4,707
증감률 (%)	(22.0)	(-31.0)	(1.4)	(-25.8)	(37.4)	(43.0)	(24.5)	(27.3)	(14.4)		
소비자물가 상승률 (%)	4.7	2.0	2.4	2.8	2.7	2.6	2.9	2.9	3.0		
실업률 (%)	3.2	3.6	3.3	3.6	4.7	3.5	3.5	3.8	3.5		
국제유가 (평균, Dubai, \$/배럴)	94	68	75	62	76	78	74	78.8	88.7		
원달러 환율 (평균, 원)	1,103	1,239	1,168	1,276	1,143	1,165	1,184	1,159	1,090		

주: P(Preliminary)는 잠정실적치, E(Expectation)는 전망치.