16-15호 2016.4.27

현안과 과제

서비스 수출 장기 침체의 원인과 시사점

- 서비스 수출 13개월 연속 감소

현대경제연구원

■ 본 보고서 내용은 연구원의 공식의견이 아닌 연구자의 견해임을 밝혀두며, 보고서 인용시에는 반드시 출처를 명기해 주시기 바랍니다

Executive Summary

<요 약>

■ 개요

한국은 서비스 수출이 13개월 연속 감소하며 경쟁국과 달리 상품 수출보다 서비스 수출이 더 부진한 상황이다. 최근 상품과 서비스 수출이 동반 부진한 가운데 서비스수지가 2015년 역대 최대 적자를 기록했으며, 2016년에도 이와 같은 추세가 지속되고 있다. 어려운 대외 여건으로 상품 수출은 한국 뿐만 아니라 미국, 일본, 독일, 중국 등 주요 경쟁국 모두 부진하지만, 상품 수출보다 서비스 수출이 더 크게 감소한 국가는 5개국 중 한국이 유일하다. 그러나 경상수지의 큰 폭의 흑자에 가려져 서비스 수출 부진이 간과되고 있어 원인 및 대책을 살펴보았다.

■ 서비스 수출 감소의 원인

2015년 서비스 수출 감소의 원인을 크게 경기적 요인과 구조적 요인으로 구분해보았다.

(경기적 요인) ① **(중동 경기 부진으로 건설 수출 불황)** 서비스 수출의 약 14%를 차지하는 건설 수출이 2015년에는 -30.3% 감소했다. 국제 유가가 하락하면서 중동 지역 성장이 둔화된 것이 건설 수출 감소의 주요인으로 판단된다. 2011~13년 배럴당 100달러를 상회하던 국제 유가가 2016년 3~40달러대까지 하락하면서 중동지역의 경제 성장률도 5%대에서 2%대로 하락했고, 이에 따라 한국의 건설 수출도 2013년부터 둔화되고 있다.

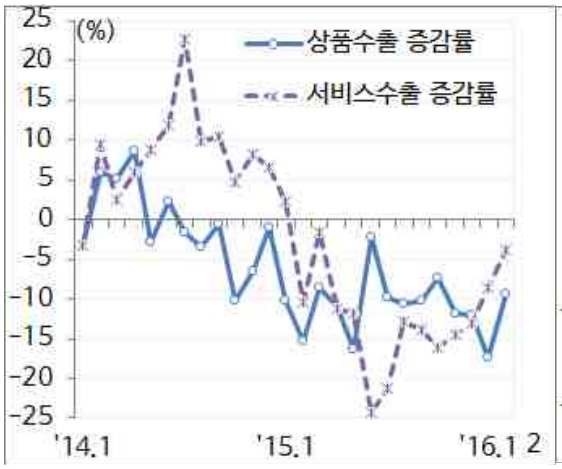
② **(메르스 발생으로 관광 수출 감소)** 서비스 수출의 약 15%를 차지하는 여행 수출은 2015년 -14.3% 감소했다. 이는 2015년 발생한 메르스로 인해 외국인 관광객이 전년대비 -6.8% 감소했기 때문이다. 특히, 메르스 발생 시기가 연중 가장 많은 관광객들이 방한하는 여름 휴가철을 앞둔 시기여서 외국인 관광객 수 및 여행 수출 감소에 더 크게 작용한 것으로 판단된다.

③ **(세계 교역 둔화로 운송 수출 침체)** 서비스 수출의 약 33%를 차지하는 운송 수출은 2015년 -14.7% 감소했다. 2015년 운송 수출의 세부 항목별 기여도를 산출한 결과, 화물 수출 -10.6%p, 여객 수출 -2.7%p, 기타 -1.4%p로 화물 수출 부진이 운송 수출의 약 72%를 설명했다. 즉, 세계 수출 물량 증가율이 2014년 3.2%에서 2015년 2.3%로 둔화되는 등 세계 교역 부진이 운송 수출 감소에 반영된 것으로 판단된다.

(구조적 요인) ① **(수출 상위 업종에 대한 높은 의존도)** 한국은 운송, 건설, 여행 등 서비스 수출 상위 3대 업종에 대한 의존도가 미국, 독일, 일본보다 높다. 그런데 해당 업종들이 2015년에 동반 부진하면서 수출 기여도 합계가 -12.5%p를 기록해 2015년 서비스 수출 -12.7% 감소의 대부분을 설명했다.

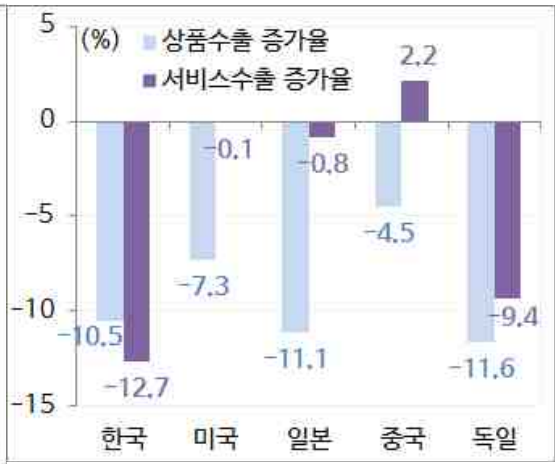
② **(고부가가치 서비스업의 낮은 경쟁력)** 보험, 금융, 통신·컴퓨터·정보, 지식재산권사용료, 기타사업 서비스 등 5대 고부가가치업종의 수출 비중은 2015년 한국이 32.0%로 독일 58.2%, 미국 56.8%, 일본 52.7%대비 낮았다. 또한 낮은 경쟁력으로 고부가가치업종이 막대한 적자를 기록하며 서비스수지도 만성적인 적자 구조를 보이고 있다.

< 상품 및 서비스 수출 추이 >



자료 : 한국은행.
주 : 국제수지 기준.

< 국가별 상품 및 서비스 수출 증감률(`15) >



자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).
주 : 1) 달러 기준.
2) 국제수지 기준.

■ 시사점

서비스업의 만성 적자 구조를 개선하고 경상수지의 건전성을 강화하기 위해 **첫째,** 서비스업의 수출 산업화를 적극 지원하여 한국의 새로운 수출 동력으로 활용해야 한다. **둘째,** 저부가가치 업종 중심의 서비스 수출 구조에서 벗어나 고부가가치 업종 중심으로 고도화해야 한다. **셋째,** 서비스 수출의 안정성을 위해 특정 업종에 집중된 수출 의존도를 낮춰야 한다. **넷째,** 최근 수출이 급감한 건설과 운송 등 수출 상위 업종에 대한 마케팅 지원 등 단기적인 대응책이 요구된다.

1. 개요

○ (현황) 한국은 서비스 수출이 13개월 연속 감소하며 상품과 서비스 수출이 동반 부진한 상황이고, 서비스수지는 2015년 역대 최대 적자를 기록

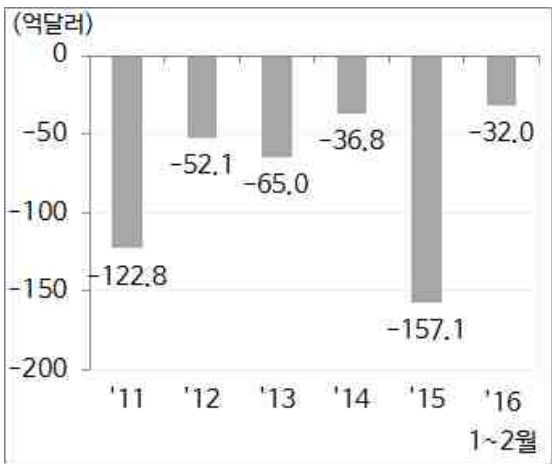
- 2015년 상품 수출과 서비스 수출이 동반 부진
  - 2015년 국제수지상 상품 수출[1]은 -10.5%, 서비스 수출은 -12.7% 감소
  - 2016년 1~2월에도 전년동기대비 상품 수출 -13.5%, 서비스 수출 -6.3%로 감소세를 지속하며 상품과 서비스 모두 수출이 부진한 상황

- 상품수지와 달리 서비스수지는 2015년 역대 최대 적자를 기록했으며, 2016년에도 적자 추세가 지속되어 이미 2014년 연간 수준에 근접
  - 2015년 상품수지는 수출 부진에도 불구하고 원자재 가격 하락 여파로 수입이 더 크게 감소하면서 흑자폭이 역대 최대인 1,203억 달러를 기록
  - 그러나 2015년 서비스 부문은 수출 -12.7%, 수입 -1.9%로 수출과 수입 모두 감소한 가운데 수출 부문이 더 크게 감소하면서 약 157억 달러의 역대 최대 서비스수지 적자를 기록
  - 서비스수지 적자는 2016년 1~2월에도 약 -32.0억 달러로 2014년 연간 수지 -36.7억 달러에 근접하는 등 적자 추세를 지속하고 있는 상황

< 상품 및 서비스 수출 증감률 >

자료 : 한국은행.
주 : 국제수지 기준.

< 서비스수지 금액 >



자료 : 한국은행.

1) 서비스 수출과의 비교를 위해 국제수지 기준 상품수출 자료를 사용하여, 관세청의 통관기준 수출과 다름.
2) 국제수지에서 서비스 수출입은 각각 '서비스 수입(=service export)'과 '서비스 지출(=service import)'이란 용어를 사용함. 이에 용어가 혼동될 우려가 있어 service export를 '서비스 수출'로 표현함.

- **어려운 대외여건으로 한국과 주요 경쟁국의 상품 수출이 감소하고 있으나, 한국은 경쟁국과 달리 상품 수출보다 서비스 수출이 더 크게 감소**
  - 국제 유가 하락, 신흥국 성장 둔화 등 어려운 대외 여건이 지속되면서 주요 경쟁국 대부분 상품 수출 부분에서는 큰 폭의 감소세를 기록
  - 그러나 상품 수출과 서비스 수출을 비교하면, 경쟁국과 달리 한국은 유일하게 상품 수출보다 서비스 수출이 더 크게 감소
  - 미국과 일본은 글로벌 수요 부진에도 불구하고 서비스 수출이 전년과 유사한 수준이며, 중국은 2.2% 증가
  - 서비스 수출 부진으로 한국의 서비스수지 적자는 전년 대비 300% 이상 증가

<국가별 상품 및 서비스 수출 증감률(`15)>

자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).
주 : 1) 달러 기준.
2) 국제수지 기준.

< 국가별 서비스수지 증감 >

(억달러)

	'14	'15	전년 대비
한국	-37	-157	적자 확대: 327%
미국	2,331	2,196	흑자 축소: 5.8%
일본	-286	-139	적자 축소: 51.6%
중국	-1,724	-1,824	적자 확대: 5.8%
독일	-470	-335	적자 축소: 28.8%

자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).
주 : 1) 달러 기준.
2) 국제수지 기준.

○ **(연구배경) 어려운 대외 여건 속에서도 주요 경쟁국들은 서비스 부문의 성장세를 지속하는 반면, 한국만 홀로 부진을 겪고 있어 그 원인 및 대책을 살펴볼 필요**

- **상품수지 및 경상수지의 큰 폭의 흑자에 가려져 서비스수지 적자 확대를 간과하고 있는 것은 아닌지 우려**
  - 상품수지 흑자 규모가 급증하며 2015년 경상수지가 사상 최초로 1,000억 달러를 돌파하고 2016년에도 이 추세를 이어갈 것으로 전망되나, 서비스 수출 부진으로 서비스수지의 적자도 역대 최대를 기록하고 있는 상황

2. 서비스 수출 감소의 원인

1) 경기적 요인

○ 저유가로 중동 경기가 부진해지면서 건설 수출 불황

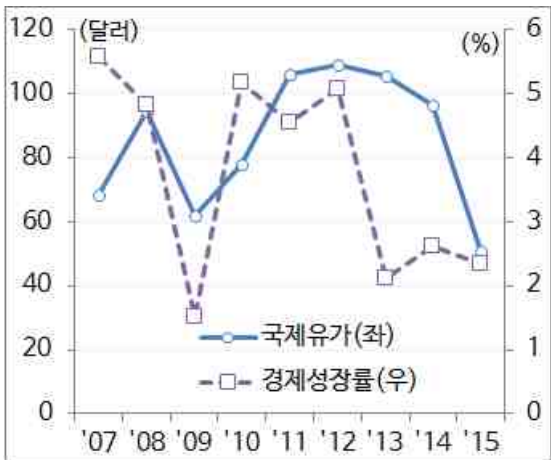
- 서비스 수출의 약 14%를 차지하는 건설 수출이 2015년 -30.3% 감소
  - · 건설 수출은 글로벌 금융위기 이후 30%에 육박하는 성장률을 기록했으나, 2013년 3.4% 증가에 그치고, 2014~15년에는 오히려 전년대비 감소
  - · 건설 수출이 큰 폭으로 하락하면서 전체 서비스 수출에서 차지하는 비중도 2013년 19.6%에서 2015년 13.8%로 하락

- 국제 유가가 하락하면서 중동 지역 성장이 둔화된 것이 건설 수출 감소의 주요인
  - · 중동 및 북아프리카 지역은 금융위기 이후 5% 내외의 경제성장률을 기록하며 2011~12년 한국의 건설수출을 견인
  - · 그러나 2013년 이후 국제유가가 하락세를 보이면서 이 지역의 경제성장률은 2%대로 하락
  - · 이에 따라 한국의 건설 수출도 2013년부터 둔화되고 2014~15년에는 2년 연속 감소

< 건설수출 비중 및 증감률 >

자료 : 한국은행.

< 국제유가 및
중동·북아프리카 지역 경제성장률 >



자료 : IMF, 한국석유공사.
주 : 두바이유 기준.

○ 메르스 발생으로 외국인 관광객 수가 줄어들면서 관광 수출 감소

- 서비스 수출의 약 15%를 차지하는 여행 수출이 2015년에는 -14.3% 감소

· 중국인 관광객의 급증으로 2009년 이후 10% 내외의 높은 성장세를 기록하던 여행 수출은 2015년에는 전년대비 -14.3% 급감

· 여행 수출이 큰 폭으로 하락하면서 전체 서비스 수출에서 차지하는 비중도 2014년 15.9%에서 2015년 15.6%로 하락

· 반면, 해외 관광객은 증가하면서 여행수지 적자폭은 2014년 -53.6억 달러에서 2015년 -96.7억 달러로 크게 확대

- 2015년 5월 여름 휴가철을 앞두고 발생한 메르스가 여행 수출을 감소시킨 주요 원인

· 2015년 외국인 관광객 수는 1~5월까지 10% 내외의 성장률을 기록했으나, 5월 말 메르스가 발생하면서 6월 -41.0%, 7월 -53.5%, 8월 -26.5% 등 급감

· 연간으로는 2013년 9.3%, 2014년 16.6% 증가하던 외국인 관광객 수가 2015년에는 -6.8% 감소

· 특히, 메르스 발생 시기가 연중 가장 많은 관광객들이 방한하는 여름 휴가철을 앞둔 시기여서 외국인 관광객 수 및 여행 수출 감소에 더 크게 작용한 것으로 판단

< 여행수출 비중 및 증감률 >

자료 : 한국은행.

< 외국인 관광객 수 및 증감률 >

자료 : 문화체육관광부.

○ 세계 경기 회복 지연 및 교역 둔화로 운송 수출 침체

- 서비스 수출의 약 33%를 차지하는 운송 수출이 2015년 -14.7% 감소

- 2015년 운송 수출은 전년대비 -14.7% 감소하며 금융위기 시기인 2009년 -35.8% 이후 가장 큰 감소폭을 기록
- 운송 수출이 서비스 수출에서 차지하는 비중은 2008년 49.2%에서 2015년 33.4%로 지속적으로 하락
- 2015년 전체 서비스 수출 -12.7% 감소 중에서 운송 수출 기여도가 -5.0%p에 달함

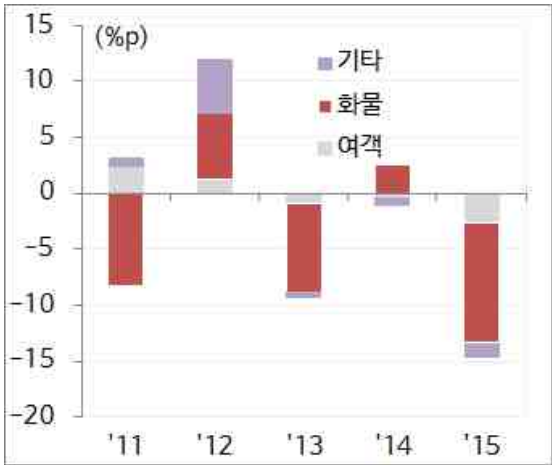
- 세계 경기 회복 지연과 교역량 둔화가 운송 수출 감소에 반영

- 운송 수출은 크게 화물 수출과 여객 수출, 기타 수출로 구분되는데, 세부 항목별 기여도가 2015년 화물 수출 -10.6%p, 여객 수출 -2.7%p, 기타 -1.4%p로 분석
- 즉, 2015년 화물과 여객, 기타 부문 모두 감소한 가운데, 화물 수출 부진이 전체 운송 수출 감소의 약 72%를 설명
- 이는 세계 수출 물량 증가율이 2014년 3.2%에서 2015년 2.3%로 둔화[2]되고 국내 항만 물동량도 2014년 4.2%에서 1.9%를 기록[3]하는 등 대외 수요가 부진하기 때문

< 운송수출 비중 및 증감률 >

자료 : 한국은행.

< 운송수출 세부 항목별 수출기여도 >



자료 : 현대경제연구원(한국은행 자료 이용).

2) IMF 2016년 4월 전망 참조.
3) 해양수산부, 전국 항만 물동량 처리 현황 참조.

2) 구조적 원인

○ 수출 상위 업종에 대한 높은 의존도로 해당 업종의 수출 실적이 전체 서비스 수출을 결정

- 한국은 수출 상위 3대 업종 의존도가 미국, 일본, 독일 등 선진국보다 높음

· 한국은 운송, 건설, 여행, 기타사업서비스의 수출 비중은 두자릿수이나, 여타 업종들의 수출 비중은 한자릿수에 불과해 일부 업종에 대한 의존도 높음

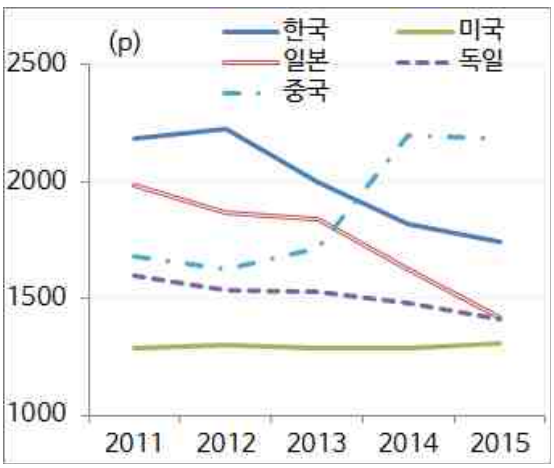
· 허쉬만-허핀달 지수(HHI)[4]를 활용해 수출 상위 3대 업종에 대한 수출의존도를 분석한 결과, 한국은 1,741p로 중국의 2,183p보다는 낮지만[5], 미국 1,309p, 독일 1,415p, 일본 1,420p보다는 높게 나타남

- 한국의 서비스 수출은 운송, 건설, 여행 등 일부 품목의 의존도가 높아 이 3개 업종의 수출이 전체 서비스 수출을 결정

· 한국의 2015년 서비스 수출이 -12.7% 감소했는데, 2015년 수출 상위 3대 업종인 운송, 기타사업서비스, 여행의 수출기여도 합계가 -8.9%p를 기록

· 특히, 2015년 급감한 운송, 건설, 여행의 수출기여도 합계는 -12.5%p로 전체 서비스 수출 감소의 대부분을 설명

< 수출 상위 3대 업종에 대한 수출의존도 >



자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).
주 : 수출의존도는 상위 3개 업종의 수출 비중의 제곱의 합으로, 국가별로 상이함.

< 한국의 상위 3개 업종 수출기여도 >

자료 : 현대경제연구원(한국은행 자료 이용).
주 : 상위 3개 업종은 연도별로 상이함.

4) 서비스업 내에서 특정 업종에 대한 의존도를 측정하기 위해 시장 내 경쟁도를 평가하는 지수인 허핀달-허쉬만 지수(Herfindahl-Hirschmann Index: HHI)를 활용함. HHI는 총수출에 대한 개별 수출 업종의 비중의 제곱을 합산하여 산출하며, HHI 값이 높을수록 특정 업종에 대한 의존도가 높음을 의미.

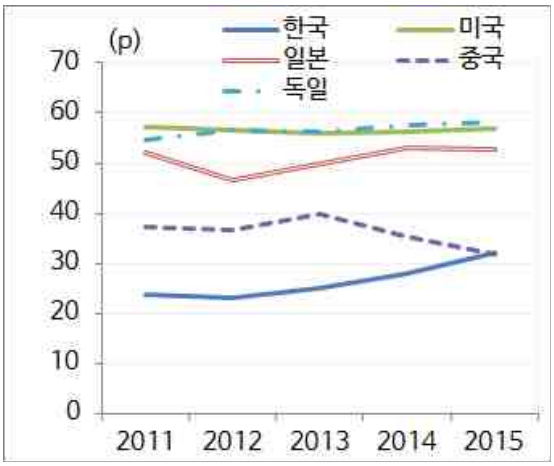
5) 중국은 2013년까지 한국보다 수출의존도가 낮았으나, 2014년 이후 여행수출이 급증하며 수출의존도도 증가.

○ 고부가가치 서비스업의 경쟁력이 낮아 서비스 수출 대부분을 저부가가치 업종에 의존하면서 서비스수지 적자가 만성화

- **한국 서비스 수출은 운송, 건설, 여행 등 저부가가치 업종 중심인 반면, 미국·일본·독일 등 선진국은 지식재산권, 금융 등 고부가가치 업종 중심**
  - 고부가가치 업종으로 보험, 금융, 통신·컴퓨터·정보, 지식재산권사용료, 기타사업 서비스의 5개 업종을, 저부가가치 업종으로 운송, 여행, 건설, 가공, 유지보수, 개인·문화·여가, 정부 서비스의 7개 업종을 분류[6)]
  - 2015년 '5개 고부가가치업종의 서비스 수출/총 서비스 수출' 비중이 한국은 약 32.0%로 독일 58.2%, 미국 56.8%, 일본 52.7%대비 낮음
  - 즉, 선진국은 고부가가치 업종이 전체 서비스 수출의 절반 이상을 차지하고 있는 반면, 한국은 운송, 건설, 여행 등 저부가가치 업종이 약 60% 이상

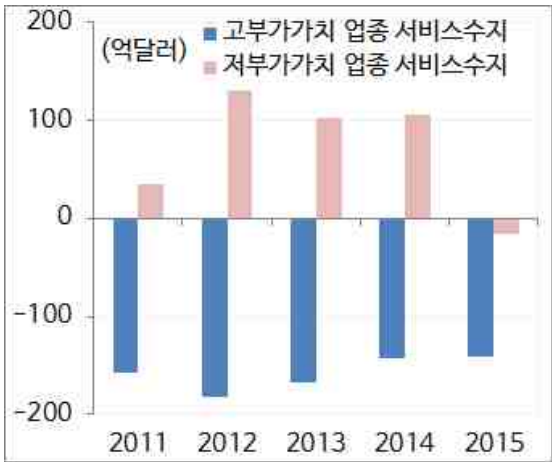
- **한국의 서비스수지는 고부가가치 업종에서 발생하는 적자를 저부가가치 업종의 흑자로 일부 상쇄하는 구조**
  - 서비스수지의 만성적인 적자 구조는 고부가가치 업종의 적자가 크기 때문
  - 그동안 서비스수지 적자의 일부를 저부가가치업종에서 상쇄하였으나, 2015년에는 건설, 운송, 여행업 부진으로 저부가가치업종도 적자로 돌아서면서 전체 적자 규모가 역대 최대를 기록

< 국가별 고부가가치 업종 서비스 수출 비중 >



자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).

< 한국의 고부가가치 업종과 저부가가치 업종의 서비스수지 >



자료 : 현대경제연구원(각국 중앙은행 자료 이용).

6) 고부가가치와 저부가가치업종의 기준은 명확한 것이 없으나, 본 보고서에서는 한국생산성본부의 '노동생산성 국제비교(2015)'자료를 기준으로 상위 5개 업종과 하위 7개 업종을 분류함.

3. 시사점

○ 고부가가치 서비스산업을 육성하고 서비스업의 경쟁력을 높여 서비스업의 만성 적자 구조를 개선하고 경상수지의 건전성을 강화해야 한다

첫째, 서비스 수지 적자를 개선하고 새로운 수출 동력으로 활용하기 위해 서비스업의 수출 산업화를 적극 지원해야 한다.

- 서비스업의 지속적인 성장을 위해서는 내수지향적 성격을 넘어 사업서비스, 컨텐츠, 의료 등 해외 진출 유망 서비스업을 중심으로 수출 지원을 확대해야 함
- 특히 제조업 대비 기업 규모가 작은 서비스업은 개별 기업 차원에서 대응하는데 한계가 있기 때문에 수출 금융 확대, 해외 마케팅 지원, 수출 교육·컨설팅 제공 등 정부 차원의 지원 체계 수립이 필요

둘째, 저부가가치 업종 중심의 서비스 수출 구조에서 벗어나 고부가가치 업종 중심으로 고도화해야 한다.

- 서비스 수지가 저부가가치 업종에서 발생하는 흑자에 의존하고 있어, 만성적으로 적자가 발생하는 금융, 지식재산권, 기타사업서비스 등 고부가가치 업종의 경쟁력을 강화할 필요
- 서비스업을 고부가가치 구조로 재편하기 위해서는 창의성과 기술력을 바탕으로 쉽게 모방이 어려운 지식기반산업의 육성이 요구되며, 이를 위해 R&D 투자 확대, 전문 인력 양성 등 맞춤형 지원 정책을 추진해야 함

셋째, 서비스 수출의 안정성을 위해 특정 업종에 집중된 수출 의존도를 낮춰야 한다.

- 한국과 달리 일부 업종에 대한 수출의존도가 낮은 미국은 안정적인 서비스 수출을 보이고 있음
- 서비스 수출의 변동을 줄이기 위해서는 금융, 보험, 통신·컴퓨터·정보, 지식재산권 등 여타 업종들의 수출 경쟁력을 제고시켜 건설, 운송, 여행 등 수출 상위 품목에 대한 의존도를 낮추어야 함

넷째, 최근 수출이 급감한 건설과 운송 등 수출 상위 업종에 대한 마케팅 지원 등 단기적인 대응책이 요구된다.

- 해당 업종은 높은 대외 경쟁력[7]으로 서비스수지 적자를 상당 부문 상쇄해 왔으나, 중동 경기 둔화, 상품 수출 부진 등 외부적 요인 때문에 최근 성장세가 둔화되었다는 점이 공통점
- 이란, 인도 등 경제 성장이 기대되는 유망 신흥 지역을 중심으로 수출 상담회 개최, 해외 마케팅 확대 등 단기적인 집중 지원책이 필요 HRI

백다미 선임연구원 (2072-6239, dm100@hri.co.kr)

7) 무역특화지수, 현시비교우위지수 등을 통해 본 한국의 서비스 업종별 경쟁력에서 건설과 운송 부문은 수출 경쟁력을 확보하고 있다고 판단됨. (현대경제연구원, 'OECD 비교를 통해 본 한국의 서비스 수출 실태와 경쟁력', 경제주평, 16-10, 2016.03.11 참고)