

무역외수지 동향 분석과 개선 방안

김영찬 · 한국은행 조사제1부 국제수지와 조사역

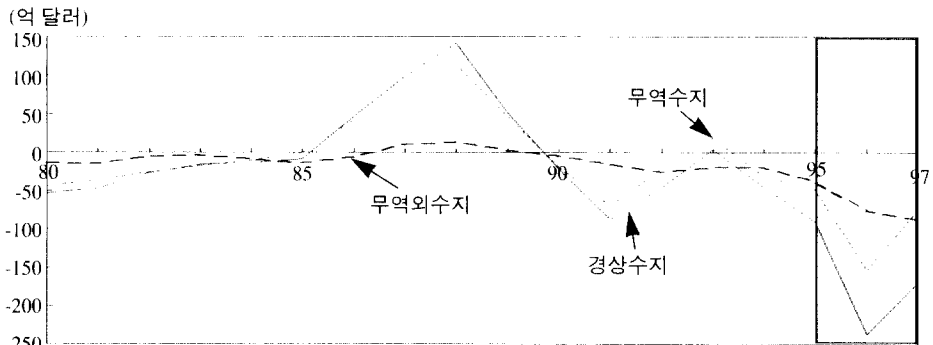
개황

우리나라의 무역외수지는 80년대 후반 한때 10억 달러 내외의 흑자를 기록하기도 하였으나, 1990년 이후 적자로 되돌아서 그 폭이 계속 확대되고 있다. 특히, 지난해에는 적자 규모가 76.4억 달러로 1995년(36.4억 달러)에 비해 배증하였으며, 금년 1~5월 중에도 36.1억 달러(전년 동기 31.9억 달러)를 기록하여 확대세가 이어지고 있다. 이러한 추세는 하반기에도 계속되어 연간 적자가 90억 달러에 육박할 것으로 전망되고 있다. 이와는 달리 무역수

지는 하반기중 대폭 개선되어 연간으로 75억 달러 내외로 지난해의 절반 수준으로 축소될 것으로 예상됨에 따라, 무역외수지 적자가 금년 경상수지 적자 예상액(170억 달러)의 절반을 넘어설 것으로 보인다. 무역외수지 적자가 경상수지 적자의 주요인으로 대두되고 있는 것이다.

따라서 이제는 무역외수지 적자에 대한 경각심을 높이고 이를 줄일 수 있는 방안을 강구하는 것이 시급하다고 생각된다. 본고는 이러한 관점에서 90년대를 중심으로 우리나라 무역외수지의 동향을 살펴보고 개선 방안을 모색해보았다.

〈그림 1〉 우리나라의 무역·무역외수지와 경상수지 추이



주: 1997년은 전망치.

항목별 동향

무역외수지는 주로 외국과의 서비스 및 소득 거래 수지 차를 나타내며, 상품 거래 수지 차인 무역수지, 개인 송금 및 정부 원조 등을 기록하는 이전수지와 함께 국제수지표 상의 경상수지를 구성하는 주요 항목이다. 이러한 무역외수지는 다시 서비스 및 소득 거래 내역에 따라 운임 및 보험수지, 기타 운수수지, 여행수지, 투자수익수지 및 기타 서비스수지로 나뉘어진다.

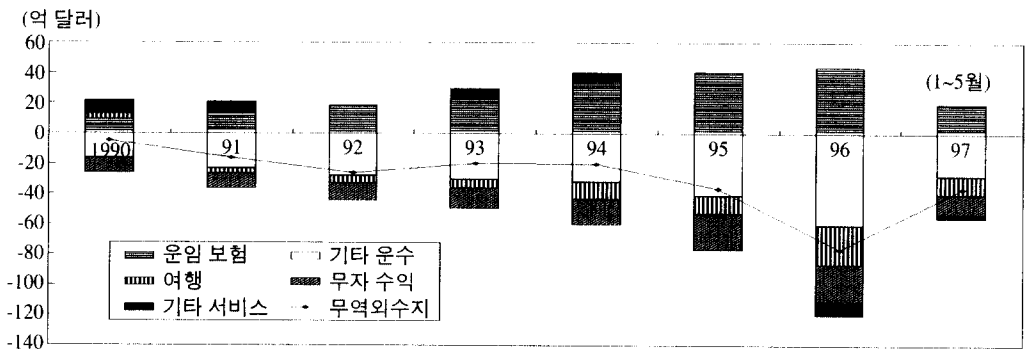
90년대 이후 각 항목별 움직임을 개관해보면 운임 및 보험수지는 흑자가 확대되고 있으나 기타 운수수지, 투자수익수지는 적자가 늘어나고 있으며, 여행수지 및 기타 서비스수지는 각각 1991년과 1995년에 적자로 반전되어 그 폭이 커지고 있다. 즉, 무역외수지의 적자 폭 확대는 유일한 흑자

항목인 운임 및 보험수지의 흑자폭 확대보다 나머지 항목들의 적자 규모가 더욱 크게 늘어나고 있는 데 기인한다고 할 수 있다.

1) 운임 및 보험수지

운임 및 보험수지에는 수출입에 수반하여 발생하는 화물 운임 및 보험료의 수입과 지급이 계상되며 1979년 이후 흑자 기조가 정착되어 흑자 폭이 매년 확대되고 있다. 이 가운데 운임수지 흑자가 同흑자의 거의 대부분을 차지하고 있으며, 보험수지는 매년 소액의 흑·적자가 교차되고 있다. 운임수지의 흑자 확대는 운임 수입의 증대에 기인하며 해운 부문의 운임 수입이 同수입의 대부분(1996년 85.7%)을 점하고 있다.

〈그림 2〉 항목별 무역외수지 동향



자료: 한국은행, 「국제수지」.

해운 운임 수입에는 국적선 및 용선에 의한 우리나라 수출 화물 운송 대가와 3국간 수출입 화물 운송 대가가 포함되는데, 최근의 운임 수입 증대는 동남아 개도국과 미국·유럽과의 교역을 중심으로 한 3국간 수송 물량의 급증에 주로 기인하였다. 이에 따라 해운 운임 수입 가운데 3국간 운임 수입의 비중이 1990년의 65.1%에서

1996년에는 75.2%로 상승하였다.

그리고 수출 화물 물동량도 3국간 수송 물량에는 못미치지만 10% 내외의 비교적 높은 증가를 보였다. 그러나 국적선 외항선복량이 낮은 증가에 머물러 수출 화물의 국적선 적취율은 1990년의 35.7%에서 1996년에는 20%선으로 크게 낮아졌다. 다만, 용선에 의한 수송 비중이 높아져¹⁾ 전

〈표 1〉 운임·보험수지 및 관련 지표 동향

(단위: 억 달러)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		1997
							1~5월	연간	1~5월
운임 및 보험수지	9.2	13.2	17.6	23.9	34.2	40.5	17.3	43.9	19.7
수입	22.8	28.5	30.9	37.5	50.6	63.6	27.7	68.9	30.0
운임	21.6	27.1	30.2	36.8	49.8	62.8	27.3	67.9	29.7
지급	13.6	15.3	13.3	13.5	16.4	23.2	10.4	25.0	10.3
운임	12.9	14.2	12.4	12.7	15.6	22.6	9.9	24.1	9.9
수출 물동량(백만 톤)	47.5 (-6.7)	52.4 (10.3)	62.9 (20.0)	71.2 (13.2)	76.1 (6.9)	88.4 (16.2)	22.9 ¹⁾ (8.5)	98.9 (11.9)	27.1 ¹⁾ (18.3)
국적선 적취율(%)	35.7	32.3	24.5	23.8	23.1	20.5	19.3	19.6	20.3
용선 적취율(%)	9.5	10.1	9.1	14.2	16.2	19.8	24.1	20.2	24.0
국적선사의 3국간 수송 물량(백만 톤)	31.6 (11.9)	42.8 (35.4)	65.3 (52.6)	78.9 (20.7)	110.7 (40.5)	115.5 (4.3)	37.5 ¹⁾ (46.5)	167.1 (44.7)	43.6 ¹⁾ (16.3)
운임 상승률(%) ²⁾	-7.1	2.8	-11.2	6.2	0.7	18.7	-16.8	-18.8	-4.9
국적선 외항선복량 ³⁾ (백만 G/T)	9.1	8.9	9.0	8.9	9.7	10.5	11.1	11.5	11.9
총선박 운임 수입중 3국간 운임 수입 비율(%)	65.1	68.7	68.1	71.0	75.3	75.2	73.1 ¹⁾	75.2	77.0 ¹⁾

자료: 해양수산부, 「해운 항만 통계 연보」; 해운산업연구원, 「해양 한국」; 한국선주협회, 「해사 통계 자료」.

주: 1) 1~3월.

2) MRI(Maritime Research Institute) 건화물선 종합운임지수.

3) 기말 기준임.

4) () 내는 전년 동기 대비 증가율(%)임.

1) 용선에 의한 화물 운송은 운임 수입을 증가시키나 용선료 지급의 증가로 기타 운수수지의 악화를 가져오게 됨.

반적으로 국적선사에 의한 수출 화물 적취율은 40%선을 유지하였다.

한편, 1996년중 운임보험수지의 흑자 규모는 43.9억 달러로 그간의 높은 증가세와는 달리 전년에 비해 3.4억 달러 늘어나는 데 그쳤다. 이는 화물 수송량이 높은 증가세를 지속했으나 세계 해운 선복량 과잉으로 국제 화물 운임 단가가 큰 폭으로 떨어졌기 때문이다. 금년 중에도 이러한 추세가 이어져 1~5월중 흑자 규모는 지난해 같은 기간에 비해 2.6억 달러 늘어나는 데 그쳤다.

2) 기타 운수수지

선박, 항공기 등 운송 수단의 운항·항만 경비와 용선료, 여객 운임 등을 계상하는 기타 운수수지는 매년 적자가 확대되고 있다. 이는 국적 항공기 대수 및 취항 항로의 증가로 여객 운임이 흑자를 지속하고 용선료와 대선료의 수지 차도 연간 7억 달러 내외의 적자 수준을 유지하고 있음에도 불구하고, 우리나라 선박의 수송량 증가, 해외 항로의 지속적인 확장 등으로 운항

항만 경비의 적자가 확대되고 있는 데 따른 것이다.

특히, 지난해에는 기타 운수수지 적자 폭이 1995년의 41.0억 달러에서 60.7억 달러로 크게 확대되었다. 이는 그동안 늘어나던 여객 운임 흑자가 출국자 수의 증가와 입국자 수의 감소로 줄어든 데다, 운항·항만경비수지도 국제 유가 상승에 따른 연료비 상승과 항만 적체 심화²⁾에 따른 외국선사의 취항 기피 등으로 적자 폭이 크게 늘어났기 때문이다. 그리고 금년 1~5월 중에도 기타 운수수지 적자는 1/4분기까지 이어진 국제 고유가 등으로 전년 동기에 비해 4억 달러가 확대되었다.

3) 여행수지

여행수지에는 여행자가 관광, 유학, 업무 등을 목적으로 해외에 체류하는 기간중 재화 및 서비스를 구입하기 위하여 지출한 경비가 계상된다. 우리나라의 여행수지는 1989년 해외 여행이 자유화되면서 1991년 적자로 반전된 후 적자 폭이 계속 확대되고 있다. 특히, 1996년에는 여행수지 적자

2) 우리나라 항만의 시설 확보율(화물 처리량/하역 능력)은 1993년의 80.1%에서 1996년에는 65.4%로 하락하였으며, 부산항의 체선은 같은 기간 4.9%에서 8.4%로 악화되었다가 금년 6월에는 6.1%로 개선됨. 한편, 부산항 등 국내 주요 항만의 서비스 수준은 세계 주요 13 개 항만 가운데 최하위권에 머물고 있는 것으로 조사된 바 있음(박창호(1997. 6.18), 「항만 물류의 효율화 방안」, 잔경련 세미나 발표 자료).

〈표 2〉 기타 운수수지 동향

(단위: 억 달러)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		1997
							1~5월 ¹⁾	연간	1~5월 ¹⁾
수지	-16.7	-23.1	-27.9	-30.5	-31.8	-41.0	-24.1	-60.7	-28.0
운항·항만 경비	-12.1	-11.8	-16.5	-20.6	-20.6	-27.2	-8.2	-38.1	-9.8
대선·용선료	-3.1	-6.8	-7.1	-7.9	-9.8	-7.5	-4.8	-6.0	-4.5
여객 운임	5.0	4.4	5.2	7.9	8.7	9.1	0.9	6.6	1.3
수입	15.4	17.3	20.1	24.6	31.2	43.0	12.6	30.8	13.9
운항 및 항만 경비	3.7	5.4	7.0	9.1	11.9	16.0	2.7	10.8	4.1
대선료	2.2	2.4	2.5	3.1	3.5	7.4	0.7	4.0	0.7
여객 운임	8.5	9.3	9.9	11.8	13.2	15.2	2.8	14.7	3.7
지급	32.1	40.5	48.0	55.0	63.0	84.0	36.8	91.5	41.9
운항 및 항만 경비	15.8	17.2	23.5	29.7	32.5	43.2	10.9	49.0	13.9
용선료	5.3	9.2	9.6	11.1	13.3	14.9	5.5	10.0	5.2
여객 운임	3.5	4.9	4.7	3.9	4.5	6.1	1.9	8.0	2.4
국제선 항공기(대) ²⁾	86	94	108	116	130	144	-	150	-
항만 시설 확보율(%) ³⁾	80.0	-	-	80.1	72.5	67.8	-	65.4	-
항만 체선율(부산항, %) ⁴⁾	4.1	12.5	4.1	3.7	4.9	8.8	-	8.4	6.1
국제 유가 상승률(%) ⁵⁾	31.6	-16.7	-3.2	-11.9	-7.2	7.8	9.3	20.6	5.7
									(10.2)

자료: 한국은행, 「국제수지」, 「외환 수급 통계」; 건설교통부, 「건설교통부 통계 연보」; 해양수산부.

주: 1) 세부 내역은 1~3월, 외환 수급 기준. 2) 기말 기준, 1990년은 1988년 수치임.

3) 화물 처리량/하역 능력.

4) 전체 입항선 가운데 12 시간 이상 항만 대기 선박 수의 비율.

5) Brent유가, 현물 기준. () 내는 1/4분기중.

가 26.0억 달러로 1995년의 11.9억 달러에 비해 배증하였다. 이처럼 여행수지 적자가 확대되고 있는 것은 출국자 수가 입국자 수보다 훨씬 높은 증가율을 보이고 있는 데다, 출국자 1인당 여행 경비가 입국자보다 높은 수준을 지속하고 있기 때문이다.

해외 여행 출국자 수는 1990~96년중 연평균 21.2%가 증가하여 1996년에는 465만 명³⁾에 달하였다. 반면, 같은 기간 입국자 수의 증가율은 연평균 4.4%에 불과하였으며 특히 지난해에는 1995년보다 오히려 감소하여 368만 명에 머물렀다. 1인당 평균 여행 경비는 1996년의 경우 우

3) 이는 총인구 대비 10.2%로 1989년 2.9%에 비해 3 배 이상 높아진 수준임. 한편, 일본의 1996년 출국자 수 비율은 13.4%였으며, 1인당GNP 1만 달러 달성시(1984년) 대비율은 3.9%였음.

〈표 3〉 여행수지 및 관련 지표 동향

(단위: 억 달러)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		1997
							1~5월	연간	1~5월
여행수지	3.9	-3.6	-5.2	-5.7	-11.7	-11.9	-9.2	-26.0	-12.2
순수 여행	-	-	1.1	2.4	-2.5	-2.8	-5.0	-15.1	-7.5
유학·연수	-	-	-6.3	-8.1	-9.2	-9.1	-4.1	-11.1	-4.7
수입	31.6	28.6	26.9	29.6	33.4	51.5	20.3	48.8	18.1
지급	27.7	32.1	32.1	35.3	45.1	63.4	29.5	74.8	30.4
입국자 수(만 명)	296 (8.5)	320 (8.1)	323 (0.9)	333 (4.1)	358 (7.5)	375 (4.8)	147 (-0.4)	368 (-1.8)	156 (6.1)
출국자 수(만 명)	156 (28.7)	186 (19.2)	204 (9.7)	242 (18.6)	315 (30.2)	382 (21.2)	182 (23.5)	465 (21.8)	190 (4.4)
관광 목적 비중(%)	37.8	35.1	35.4	35.0	40.9	46.4	50.3	50.2	50.2
1인당 여행 경비(달러)									
입국자	1,068	894	833	888	933	1,372	1,381	1,325	1,167
출국자	1,776	1,726	1,574	1,459	1,432	1,611	1,600	1,609	1,660

자료: 한국은행, 「국제수지」; 한국관광공사, 「한국 관광 통계」.

주: () 내는 전년 동기 대비 증가율(%)임.

리나라 해외 여행자가 1,609 달러로 외국인 입국자의 1,325 달러를 크게 상회하였다.

한편, 여행수지 적자의 내역을 보면 1995년까지는 '유학·연수수지'가 여행수지 적자의 대부분을 차지하였으나, 1996년부터는 이를 제외한 순수 여행수지 적자가 전체 여행수지의 적자 확대를 주도한 것으로 나타났다. 이는 출국 목적별로 볼 때 관광 목적 출국자의 비중이 1990년의 37.8%에서 1996년에는 50.2%로 확대된 데서도 확인할 수 있다.

금년 1~5월중 여행수지 적자는 12.2

억 달러로 전년 동기(9.2억 달러)보다 확대되었다. 이는 해외 여행 출국자 수의 신장세가 둔화되고 1인당 경비가 소폭 감소하여 여행 경비 지급이 대체로 전년 수준을 유지했으나, 여행 수입이 입국자 수의 증가 반전에도 불구하고 달러화 강세 등에 따른 입국자 1인당 여행 경비 감소로 줄어들었기 때문이다.

4) 투자수익수지

투자수익수지에는 예치금, 외화 증권, 차관 등 대외 금융 자산 및 부채와 관련된

(표 4) 투자수익수지 및 관련 지표 동향

(단위: 억달러)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		1997
							1~5월	연간	1~5월
투자수익수지	-9.5	-10.0	-11.4	-13.3	-16.7	-24.0	-10.0	-25.5	-13.1
수입	24.5	25.9	25.5	20.1	21.2	30.0	12.7	32.0	15.0
지급	34.0	35.9	37.0	33.4	37.9	54.0	22.7	57.0	28.1
총대외 채무(A) ¹⁾	317.0	391.4	428.2	438.7	568.5	784.4	-	1,047.0	-
총대외 자산(B) ²⁾	268.5	271.9	317.2	360.0	465.4	613.8	-	699.7	-
순대외 채무(A-B) ³⁾	48.5	119.5	111.0	78.7	103.1	170.6	-	347.2	-
국제 금리 ⁴⁾	7.56	4.25	3.44	3.38	6.50	5.63	5.39	5.56	5.68

주: 1) 기말 기준. 2) 유로 달러(런던), 3 개월. 4) 3 개월.

이자와 직접 투자에 따른 배당금 등이 계상된다. 우리나라는 그간의 경상수지 적자 누적으로 외채가 대외 자산을 초과하여 투자수익수지가 적자를 지속하고 있다.

투자수익수지 적자 규모는 1995년 경상수지 적자 확대와 함께 크게 늘어났으나, 1996년에는 경상수지 적자의 대폭 확대에도 불구하고 전년(24.0억 달러)보다 소폭 늘어난 25.5억 달러에 머물렀다. 이는 전환사채 등 저금리 주식 연계 채권이나 주식예탁증서를 통한 자본 조달이 늘어나고, 국제 금리도 전년에 비해 다소 낮은 수준을 보여 대외 이자 지급이 소폭 늘어나는 데 그쳤기 때문이다. 그러나 금년 1~5월 중에는 국제 금리 상승, 대기업 부도 발생 여파에 따른 차입 금리 상승 등으로 대외 이자 지급액이 크게 늘어나 적자 폭이 전년 동기(10.0억 달러)보다 확대된

13.1억 달러를 기록하였다.

5) 기타 서비스수지

기타 서비스수지에는 기술 용역 대가, 대리점 수수료, 광고 선전비, 지사 경비, 해외 건설 수입 등이 계상되는데, 70년대 후반과 80년대 전반에는 해외 건설 수입, 80년대말 이후에는 대리점 수수료 수입 등을 중심으로 줄곧 흑자를 기록해왔다. 그러나 최근에는 기타 서비스 경비 지급이 크게 늘어나면서 1995년 400만 달러 적자로 반전되었으며, 1996년에는 적자 폭이 8.6억 달러로 급속히 확대되었다. 이처럼 동지급 규모가 확대된 것은 국내 산업 구조의 고도화, 선진국의 지적재산권 보호 강화 등으로 기술 용역 대가(로열티)의 지급이 증가하고, 국내 기업의 해외 생산 및

〈표 5〉 기타 서비스수지 및 관련 지표 동향

(단위: 억 달러)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		1997
							1~5월 ^{b)}	연간	1~5월 ^{b)}
기타 서비스수지	8.6	7.6	0.8	5.9	6.1	-0.04	-5.9	-8.6	-2.5
수입	48.4	55.0	56.7	70.7	89.1	110.5	48.9	124.2	53.5
대리점 수수료	12.6	16.5	18.0	18.4	19.5	21.0	4.8	20.5	5.0
정부 거래	9.0	7.7	6.5	8.9	10.0	11.4	1.4	12.3	2.3
해외 건설	3.5	3.1	2.0	4.1	7.6	5.2	0.6	4.7	1.0
지급	39.8	47.5	55.9	64.9	83.0	110.5	54.9	132.8	56.0
기술 용역 대가	13.6	15.8	16.3	14.1	17.2	23.8	8.6	24.3	6.6
지사 경비	4.2	6.8	7.4	8.8	12.9	13.6	2.6	11.1	2.8
대리점 수수료	5.6	6.5	7.3	6.3	7.1	7.5	1.7	7.4	1.7
광고 선전비	1.4	2.2	2.0	2.0	1.8	3.1	1.9	4.5	1.8

주: 1) 세부 내역은 1~3월중, 외환 수급 기준.

영업 활동 확충으로 해외 지사 경비, 광고 선전비 등의 지급이 늘어났기 때문이다.

그러나 금년 1~5월 중에는 경기 부진에 따른 기술 용역 대가 지급 축소 등으로 적자 규모가 전년 동기의 5.9억 달러에서 2.5억 달러로 크게 축소되었다.

개선 방안

이상 살펴본 바와 같이, 무역외수지는 관광, 해운, 금융 등 서비스 산업의 경쟁력, 대외 부채 규모 등과 직결되어 있어 이를 단기기간 내에 개선시키기는 어렵다. 즉, 여행은 관광·교육 산업의 경쟁력, 운수·보험 및 기타 운수수지의 적자는 해운·항

만, 보험 등 관련 서비스 산업의 경쟁력, 투자수익수지는 경상수지 적자 누적에 따른 외채, 기타 서비스수지는 기술 수준, 건설 산업 경쟁력 등을 반영하고 있기 때문이다. 무역외수지는 이러한 특성때문에 적자나 흑자가 확대되면 기조화되는 경향을 보이고 있다. 실제로 외국의 경험을 보면, 일본, 대만, 독일, 캐나다, 멕시코 등은 60년대 이래 여행수지, 투자수익수지 등을 중심으로 무역외수지 적자 기조를 지속하고 있음을 알 수 있다.⁴⁾

따라서 무역외수지를 개선하기 위해서는 단기적으로는 이미 실시된 자유화 조치에 역행하지 않는 범위 내에서, 외환 지급 관련 사후 관리를 강화하여 불요불급한 무

4) 한국은행(1996. 7), "주요국의 경상수지 구조 변화", 「조사통계월보」 참조.

〈표 6〉 주요국의 무역외수지¹⁾(1995년 기준)

(단위: 억 달러)

	한국	일본	대만	독일	캐나다	멕시코
무역외수지	-76.4	-130.8	-58.6	-461.3	-306.6	-117.1
여행	-26.0	-335.2	-51.7	-345.0	-21.7	30.1
투자 수익	-25.0	450.8	43.0	19.2	-222.9	-132.7
운수·보험 ²⁾	-16.8	-136.0	-26.1	-67.7	-22.7	-20.8
무역수지	-153.1	1,320.7	135.4	661.2	223.4	70.9
경상수지	-237.2	1,112.5	48.2	-209.8	-86.9	-6.5

주: 1) 이전수지 제외, 한국은 1996년 기준임. 2) 운임·보험 및 기타 운수.

역외 지급을 줄여나가되, 보다 근본적으로는 중장기적인 관점에서 관광, 교육, 해운·항만, 디자인·기술 등에서 경쟁력을 제고해나가야 할 것이다. 서비스 산업의 경쟁력을 당장 끌어올린다거나 이미 실시된 무역외 지급 자유화 조치를 재규제하는 것은 현실적으로 어려우므로, 부문별로 체계적인 계획을 수립하고 이를 차질없이 추진하겠다는 자세가 필요하다.

먼저 여행수지 적자를 줄이는 방법은 기본적으로는 국내에 외국인 관광객을 많이 유치해서 지금보다 많은 돈을 쓰게 하는 한편, 외국으로 여행하는 사람의 수를 가급적 줄이고 외국에서 쓰는 돈을 적게 하는 것이다. 값싸고 쾌적한 여행 서비스를 제공할 수 있도록 관광 산업을 적극 육성해나가야 할 것이며, 이를 위해 필요하다면 행정 규제 완화, 금융·세계 상의 지원이 이루어져야 할 것이다. 단기적으로는

기왕에 부과하기 시작한 출국세제도를 실효성있게 정착시켜 국내 관광 산업 진흥을 위해 제대로 쓰여지도록 해야 할 것이다. 그리고 이미 자유화된 해외 여행을 제약한다거나 해외 여행 경비 한도를 축소하는 등의 조치는 현실적으로 그 시행이 어렵겠지만, 해외에서의 과소비 억제를 위해 여행 경비 한도나 해외 신용카드 사용 한도 준수 여부에 관한 사후 관리를 철저히 하고, 고가 사치품의 국내 반입에 대한 세관 검사를 엄격히 하는 등의 조치가 필요하다. 아울러 여행수지 적자의 큰 요인이 되고 있는 유학·연수 비용의 축소를 위해서는 국내 교육 여건을 개선함과 함께 외국 교육 기관의 국내 진출을 확대 허용하는 방안도 강구해야 할 것이다.


운수 관련 수지 면에서 운임 수입 증대 및 용선료 지급 축소 등을 위해 외항 선박량을 확충할 필요가 있으며, 이를 위해서

는 국적 취득 조건부 나용船(BBC/HP) 자금의 지원 확대⁵⁾ 등을 고려할 수 있을 것이다. 아울러 수송 물량의 증가 등에 따른 운항 경비의 지급 증대는 불가피하므로, 항만 경비 및 선박 정비 등 부대 서비스의 수입을 늘림으로써 기타 운수수지 적자를 줄이는 방안을 강구해야 할 것이다. 이를 위해서는 현재 추진 중인 공항·항만 신설 작업을 차질없이 추진하여 하역 능력을 확충하고 항만 관리의 효율성을 제고함으로써 외국선의 기항·환적 물량 유치를 확대해나가야 할 것이다. 최근 세계 운항 패턴은 지역 중심항에 초대형 선박이 기항하고 여타 항구에는 중대형 선박이 환적·운항하는 추세를 보이고 있는 점에 비추어, 일본의 고베나 대만의 카오슝항 등과 경쟁에서 이길 수 있는 동북아 중심항을 확보하기 위해서는 항만 시설 확충 및 시설 운용의 효율성 증대가 매우 중요한 과제라 하겠다.

투자수익수지는 우리나라가 순채무국인한 적자 지속은 어쩔 수 없는 일이라 하겠다. 그러나 무역수지·무역외수지 적자 축소로 외채 증가 규모를 줄이는 노력과 함께, 자금 도입 측면에서 DR, BW 등 비

외채성 자금 조달을 확대하여 同적자를 다소나마 줄이는 방안을 적극 모색해야 할 것이다.

그리고 기타 서비스수지의 개선은 기술·디자인 수준의 향상을 통해 로열티 지급 축소가 근본적인 해결책이 되겠으나, 이에겐 장기간이 소요될 것인 만큼 불요불급한 무분별한 단순 상표의 도입이나 과다 경비가 소요되는 외국인 초청 대규모 연례·체육 행사 등을 자제하도록 유도해야 할 것이다.

최근의 무역외수지 적자 확대가 기조화될 경우, 앞으로 우리나라의 경상수지 개선 및 외채 감축은 어려워질 가능성이 있다. 이제부터라도 무역외수지 개선 기반을 적극적·지속적으로 구축해나가야 할 필요성이 있다. 

5) 同자금 한도는 1996년 18억 달러에서 금년에는 37.5억 달러로 확대 배정되었음. 그러나 이러한 선박 건조 자금 도입의 확대는 외채를 증가시켜 투자수익수지를 악화시키는 trade-off 효과를 유발할 수 있다는 데 유의할 필요가 있음.