

한국 운송서비스 무역의 對EU시장 국제경쟁력 비교분석

고 휘 석*

목 차

- | | |
|--------------------------------|----------------------------|
| I. 서론 | IV. MSER-ESDR을 통한 국제경쟁력 분석 |
| II. EU 시장내 운송서비스 교역 현황 | V. 요약 및 정책적 시사점 |
| III. MS, RCA, ESI를 통한 국제경쟁력 분석 | |

〔 논문 요약 〕

최근 세계경제에서 서비스산업과 무역의 중요성이 지속적으로 확대되어 가고 있다. 특히 운송서비스분야는 여행서비스와 더불어 전통적으로 가장 중요한 서비스무역 분야이며, 우리나라가 유일하게 경쟁력을 확보하고 있는 분야이다. 그러나 최근 들어 해운·항공등 운송서비스 수지 흑자구조가 흔들리고 있다는 우려가 나오고 있는 가운데 중국 역시 서비스무역의 확대를 국가 중점 전략으로 수립하고 있어 한·중 양국 시장은 물론 국제시장에서의 경쟁은 불가피한 상황으로 여겨진다.

이에 본 연구에서는 OECD의 서비스무역 통계자료를 기초로 하여 한·EU FTA 체결을 계기로 시장 확대가 기대되는 EU시장내에서 우리나라와 경쟁관계에 있는 중국, 일본, 미국, 싱가포르 5개국의 운송서비스 무역 국제경쟁력 변화를 관련 지수를 통하여 동태적으로 분석하였다. 그 결과 한국의 EU 운송서비스 시장에 대한 국제경쟁력은 하락추세이며, 이는 해상운송 점유율의 하락과 중국의 시장점유율 상승에 가장 큰 영향이 있는 것으로 추론된다. 반면 항공운송서비스는 시장점유율을 점차 확대하면서 한국 운송서비스의 경쟁력을 지탱하고 있는 주요인으로 분석되었다.

주제어 : 운송서비스, 국제경쟁력, 유럽연합, MSER-ESDR

* 조선대학교 경상대학 무역학과 박사과정

I. 서 론

최근 세계경제에서 서비스산업과 무역의 중요성이 지속적으로 확대되어 가고 있다. 글로벌 경쟁의 심화로 인하여 다른 나라와의 경쟁이 불가피해지는 환경 속에서 자국시장 활성화를 통한 서비스산업의 경쟁력 확보는 해당 산업의 발전뿐만 아니라 다른 산업의 발전에도 매우 중요한 영향을 미치고 있다. 서비스산업이 세계 각국의 고용 및 생산구조에 차지하는 비중은 지속적으로 증가하여 세계 GDP 중 60% 이상을 서비스산업이 차지하고 있으며, 주요 선진국 고용의 절반 이상이 서비스산업에서 창출되는 것으로 보고되고 있다.¹⁾

특히 운송서비스분야는 여행서비스와 더불어 전통적으로 가장 중요한 서비스무역 분야이다. 또한 운송서비스는 여러 서비스무역 분야에서 우리나라가 유일하게 경쟁력을 확보하고 있는 분야이다. 그러나 최근 들어 해운·항공등 운송서비스 수지 흑자구조가 흔들리고 있다는 우려가 나오고 있는 가운데 중국 역시 서비스무역의 확대를 국가 중점 전략으로 수립하고 있어 한·중 양국 시장은 물론 국제시장에서의 경쟁은 불가피한 상황으로 여겨진다.

그러나 현재 운송서비스 무역의 국제경쟁력에 관한 국내 연구는 통계자료 입수의 어려움과 비교역재라는 잘못된 인식에 기인하여 활발히 진행되고 있지 않은 상황이다. 이에 본 연구에서는 OECD의 서비스무역 통계자료를 기초로 하여 한·EU FTA 체결을 계기로 시장 확대가 기대되는 EU시장내에서 우리나라와 경쟁관계에 있는 중국, 일본, 미국, 싱가포르 5개국의 운송서비스 무역 국제경쟁력 변화를 관련 지수를 통하여 동태적으로 분석해보고, 이를 토대로 하여 한국 운송서비스 무역의 국제경쟁력 강화를 위한 정책적 시사점을 모색해 보고자 한다.

본 논문은 먼저 제2장에서는 우리나라 운송서비스 교역 현황과 EU 시장내 운송서비스 교역 현황을 살펴보고, 제3장에서는 국제경쟁력 분석을 위해 일반적으로 사용되는 시장점유율, 현시비교우위(RCA)지수, 수출유사성지수(ESI)를 활용하여 5개국의 국제경쟁력을 비교분석한다. 제4장에서는 일반적인 국제경쟁력 관련 지수들의 문제점을 보완하기 위하여 관련국가간의 과거 경쟁력과 경쟁관계의 변화를 결합하여 수출경쟁력의 현재와 미래를 설명하고자 하는 MSER-ESDR에 의한 경쟁력 비교를 시도하여 보고자 한다. 마지막 5장은 본 연구결과의 요약 및 정책적 시사점으로 구성되었다.

1) 박문수·이경희, “국가 간 서비스 무역패턴 -자국시장 및 요소부존 효과를 중심으로-”, 「ISSUE PAPER 2010-254」, 2010, p.3.

II. EU 시장내 운송서비스 교역 현황

1. 우리나라 운송서비스 교역 현황

우리나라 운송서비스산업은 지정학적 특성과 대외지향적 성장전략에 따라 빠른 성장을 이룩하였다. 특히 우리나라의 경우 서비스무역의 여러 분야 중 운송서비스 부문은 국제적으로 경쟁력을 가지고 있는 유일한 분야이다.²⁾

2010년 기준으로 우리나라의 서비스교역 전체 규모는 1,767억달러 규모로 이중 서비스수입(income)은 827억달러규모이며, 서비스지급(debit)은 939억달러로 11억2천달러 규모의 적자구조를 보이고 있다. 반면 운송서비스는 우리나라 전체 서비스교역의 약 37.8%를 차지하면서 운송수입 380억 달러, 운송지급 288억달러 규모로 우리나라 서비스 수지가 특허권 등 사용료 지급 증가로 적자폭이 계속 증가하고 있는 가운데에도 9,252백만달러의 흑자구조를 유지하였다.

〈표 1〉 우리나라의 운송서비스 교역 현황

(단위 : 백만달러)

구 분	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
서비스수입	10,240.0	31,540.1	49,744.8	56,842.3	72,994.8	90,634.8	73,580.4	82,719.4
서비스지급	10,341.3	33,576.6	59,696.4	70,174.1	84,962.1	96,368.9	80,220.9	93,948.7
서비스수지	-101.3	-2,036.5	-9,951.6	-13,331.8	-11,967.3	-5,734.1	-6,640.5	-11,229.3
운송수입	3,179.1	13,687.3	23,876.9	25,807.0	33,556.0	44,767.8	28,693.2	38,043.6
운송지급	3,998.1	11,048.4	20,144.0	23,132.8	29,075.5	36,769.8	23,450.9	28,791.2
운송수지	-819.0	2,638.9	3,732.9	2,674.2	4,480.5	7,998.0	5,242.3	9,252.4

자료 : 한국은행 경제통계시스템(www.ecos.bok.or.kr).

2. EU 시장내 운송서비스 교역 현황

EU 27개국의 2008년 기준 운송서비스 수출규모는 4,034.1억달러규모로 이중 74.3%인 2,999.2억 달러가 OECD회원국내에서 이루어지고 있다. 국가별로는 미국에 대한 수출규모가 475.1억달러로 EU 27개국 전체 수출액의 약 11.8%를 차지하면서 1위를 차지하고 있으며, 스위스, 중국, 러시아 등의 국가를 주요 수출대상국으로 하고 있다.³⁾

2) 서동균·최문혁, “한국 운송서비스무역의 국제경쟁력과 비교우위 결정요인: 화물운송, 여객수송, 기타 운수를 중심으로”, 「한국항만경제학회지」 제14권, 한국항만경제학회, 1998, p.601.

3) 2011년 6월 현재 OECD 서비스무역통계의 최근자료는 2008년말 기준임.

〈동북아연구〉

또한 EU시장의 전체 운송서비스 전체 수입규모는 611.6억달러이며, 국가별로는 역시 미국이 1위로서 2,925달러로 약 11.8%를 차지하고 있으며, 수출과 마찬가지로 스위스, 중국, 러시아 일본 등의 국가를 주요 수입대상국으로 하고 있다.

〈표 2〉 EU 27개국의 운송서비스 교역 현황 (단위 : 백만달러)

구 분	2005		2006		2007		2008	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
세계	260138	247445	290194	273843	351230	322755	403410	361165
미국	38840	24839	41214	25450	43257	25955	47517	29298
스위스	8596	6965	9569	8267	13789	10022	18378	11103
중국	5270	5355	6559	7586	9261	9445	11956	11078
러시아	4111	5662	4388	6427	5547	7351	7203	9221
일본	6305	5562	6643	6290	7072	7069	7698	8333
싱가포르	3032	2691	3559	3469	4549	4594	5865	5958
노르웨이	3935	4616	4539	4418	5647	4871	5795	5444
터키	1891	3267	2160	3954	2613	4985	2765	4962
홍콩	4003	3412	3743	3403	5143	4337	5780	4949
한국	2772	2394	3566	3077	4501	3392	5222	3478

자료 : OECD Statistics on International Trade in Services: Volume II - Detailed Tables by Partner Country, 2011.

한편 우리나라 운송서비스 산업의 對EU 수출규모는 지속적으로 증가추세에 있으며 2008년 기준으로는 약 34억7천만달러를 기록하였다. 그러나 EU전체 시장에서 차지하는 비중은 약 1%수준에 머물고 있는 수준이며, 국가별 순위로는 10위를 차지하고 있다. 수입은 2008년 기준으로 52억2천만달러를 기록하고 있으며 점유율은 1.3% 수준이다. EU 운송서비스 시장에 대한 수출 증가율 측면에서는 역시 중국의 성장세가 주목되는데 2005년 대비 성장률이 106.9%에 달하고 있다. 반면 한국의 對EU 수출증가율은 25.5%이며, 규모면에서도 중국의 31.4% 수준을 나타내고 있다.

Ⅲ. MS, RCA, ESI를 통한 국제경쟁력 분석

본 장에서는 국제경쟁력 분석에 일반적으로 사용되는 시장점유율(Market Share), 현시 비교우위(RCA)지수, 수출유사성지수(Export Similarity Index)의 변화를 통해 한국, 중국, 미국, 일본, 싱가포르 5개국의 EU시장내 국제경쟁력 변화 추이를 분석하고자 한다. 분

석에 사용된 데이터는 OECD의 서비스무역 통계를 이용하였으며, 분석기간은 입수 가능한 최근 기간인 2004년부터 2008년까지의 5년간 데이터이다.⁴⁾

1. 시장점유율(Market Share)

특정 수출시장에서 각국의 경쟁력을 비교하기 위하여 가장 널리 쓰이는 쉬운 지표로서는 그 시장 전체의 수입액에서 각 수출국이 차지하는 비중을 타내는 시장점유율(Market Share)을 들 수 있다.⁵⁾ 이를 수식으로 표시하면 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$MS_{ij}^k = \frac{M_{ij}^k}{M_j^k} \times 100\% \quad (\text{수식 1})$$

여기서,

MS_{ij}^k = k상품에 대한 i국의 j시장에서의 시장점유율

M_{ij}^k = i국의 j국시장에 대한 k상품의 총수출

M_j^k = j국의 k상품의 총수입

다음 <표 3>은 이상과 같은 정의를 바탕으로 한국, 일본, 중국, 미국, 싱가포르 5개국의 5년간 EU시장 운송서비스시장 점유율을 분석한 결과이다. 먼저 한국의 전체 운송서비스 시장 점유율은 2004년 1.01%에서 2006년 1.12%까지 상승하였으나 2008년에는 0.96%로 2004년 대비 4.95% 하락하는 추세를 보이고 있다. 세부 산업별로는 해상운송이 2004년 1.73%에서 1.37%로 20.8%이상 하락하였으며 철도운송과 도로운송 역시 시장점유율이 하락하는 추세를 보이고 있다. 반면 항공운송은 42.6%, 기타 운송은 41.0% 상승하였다.

같은 기간 동안 중국의 EU시장 전체 운송서비스시장 점유율은 1.91%에서 3.07%로 60%이상 급상승하였으며, 세부 산업별로도 해상운송이 3.09%에서 4.68%(51.4% 상승)로, 항공운송이 1.47%에서 2.56%(74% 상승)로 상승하여 전체 운송서비스 성장세를 주도하였으며, 철도·도로·기타운송서비스 모든 영역에서 성장세를 나타내었다.

한편 미국은 8.11%로 가장 높은 점유율을 유지하였지만 2004년 대비 -14.9%의 감소세를 보였으며, 일본은 해상운송은 다소 증가하고 항공운송은 감소하여 담보, 싱가포르는 해상운송의 성장세를 바탕으로 1.65%의 점유율을 기록하며 한국과의 격차를 더욱 넓혀갔다. 결과적으로 한국의 EU 운송서비스 시장점유율 하락은 해상운송 점유율의 하락과 중국의 시장점유율 상승에 가장 큰 영향이 있는 것으로 추론할 수 있다.

4) OECD Statistics on International Trade in Services: Volume II-Detailed Tables by Partner Country, 2011(<http://stats.oecd.org>, 검색일 : 2011년 6월 15일).

5) 권영민, 『한중일 제조업의 대미수출 경쟁력』, 한국경제연구원, 1999, p.12.

〈표 3〉 EU시장내 운송서비스 업종별 시장점유율 변화 추이

구분	Transport (Total)					Sea Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	1.01	1.91	9.53	2.32	1.21	1.73	3.09	10.50	4.85	1.84
2005	0.97	2.16	10.04	2.25	1.09	1.66	3.48	12.48	5.16	1.63
2006	1.12	2.77	9.29	2.30	1.27	1.87	4.52	11.26	5.13	2.04
2007	1.05	2.93	8.04	2.19	1.42	1.60	4.65	10.38	5.34	2.45
2008	0.96	3.07	8.11	2.31	1.65	1.37	4.68	10.10	5.14	2.82
구분	Air Transport					Rail Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	0.61	1.47	13.83	1.70	1.25	0.22	0.31	2.34	0.39	0.04
2005	0.62	1.67	13.33	1.68	1.16	0.16	0.34	1.21	0.48	0.05
2006	0.83	2.29	12.68	1.55	1.23	0.10	0.34	2.87	0.18	0.05
2007	0.80	2.47	11.20	1.40	1.27	0.07	0.56	2.53	0.24	0.04
2008	0.87	2.56	11.20	1.47	1.42	0.09	0.78	2.72	0.23	0.04
구분	Road Transport					Other Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	0.24	0.59	1.58	0.56	0.09	0.39	0.66	3.11	0.83	0.23
2005	0.23	0.85	1.34	0.55	0.10	0.38	0.85	2.94	0.78	0.24
2006	0.27	0.99	1.67	0.51	0.15	0.45	0.98	3.26	0.75	0.29
2007	0.18	1.19	1.65	0.45	0.16	0.63	1.27	2.26	0.71	0.32
2008	0.16	1.35	2.63	0.47	0.15	0.55	1.58	2.91	0.70	0.45

2. 현시비교우위(RCA)지수

시장점유율의 단순비교는 경제규모가 상이한 국가간의 비교우위 비교에 적절하지 않다. 이러한 한계를 극복하여 국별 지방점유율과 품목별 시장점유율을 동시에 감안함으로써 경제규모가 상이한 국가 간에도 경쟁력의 비교가 가능하도록 볼라스(Vollrath, 1991)⁶⁾가 고안한 지수가 현시비교우위(RCA; Revealed Comparative Advantage)지수이다. 즉, 특정 제품을 어느 국가가 다른 국가보다 상대적으로 높은 비율로 수출하고 있다면 이는 수출경쟁력이 있기 때문이라는 가정에 근거하고 있는 것이다.⁷⁾ 그러나 볼라스의 RCA지수는 수입액에 상관없이 수출액만을 기준으로 비교우위를 계산한다는 약점이 있

6) Vollrath, T., "A theoretical evaluation of alternative trade intensity measures of revealed comparative advantages", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 1991, p.130.

7) 성극제, "우리나라 제품의 수출경쟁력 추이에 관한 연구", 「아태연구」 제5집, 경희대학교 아태지역연구원, 1998, p.138.

다. 만약, 특정국가의 특정 산업의 무역량이 다른 국가들에 비해 상대적으로 많다면, 수입량에 관계없이 RCA지수가 상승하여 비교우위가 높은 것으로 나타난다. 즉, 특정 국가의 수출량과 수입량이 동시에 증가할 경우 해당 품목의 비교우위가 높아진다. 따라서 본 연구에서는 이러한 단점을 보완하기 위하여 페르토와 허바드(Ferto and Hubbard, 2003)⁸⁾의 현시비교우위지수는 수출량뿐만 아니라 수입량도 고려한 것으로 다음과 같이 계산된다.

k산업의 현시비교우위지수(교역) = RXA - RMA (수식 2)

$$RXA = \frac{EX_{hi}^k}{EX_{hi}^K} / \frac{EX_{hw}^k}{EX_{hw}^K} \quad RXA = \frac{IM_{hi}^k}{IM_{hi}^K} / \frac{IM_{hw}^k}{IM_{hw}^K}$$

여기서,

- EX_{hi}^k = i국의 h시장에 대한 k상품의 총수출
- EX_{hi}^K = i국의 h시장에 대한 K품목의 총수출
- EX_{hw}^k = EU의 시장에 대한 k상품의 총수출
- EX_{hw}^K = EU의 시장에 대한 K품목의 총수출
- IM_{hi}^k = i국의 h시장에 대한 k상품의 총수입
- IM_{hi}^K = i국의 h시장에 대한 K품목의 총수입
- IM_{hw}^k = EU의 시장에 대한 k상품의 총수입
- IM_{hw}^K = EU의 시장에 대한 K품목의 총수입

즉, 블라스의 현시비교우위지수는 페르토와 허바드의 RXA와 동일하다. 또한, RMA는 특정 산업의 상대적 수입비중의 크기로 생각할 수 있다. 블라스의 RCA지수(RXA)에서는 지수가 1보다 큰 업종이 비교우위가 있는 업종이고 1보다 작은 업종이 비교열위가 있는 업종인 반면, 페르토와 허바드의 RCA지수에서는 지수가 0보다 큰 업종들이 비교우위가 있는 업종으로 해석한다.

8) Ferto, I. and L.J. Hubbard, "Revealed Comparative Advantage and Competitiveness in Hungarian Agri-Food Sectors", *World Economy*, Vol. 26, No. 2, 2003.

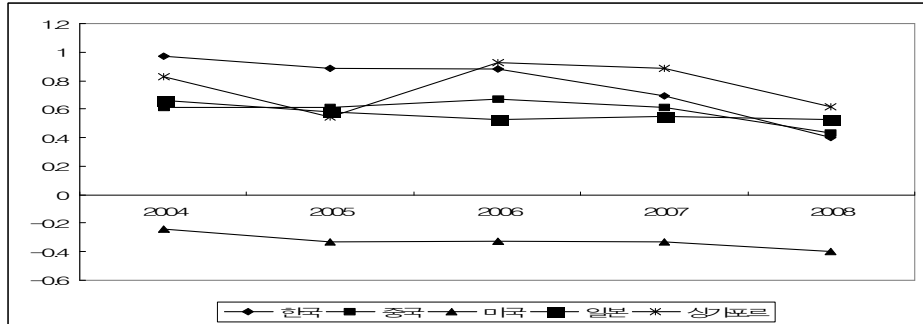
<표 4> EU시장내 운송서비스 업종별 RCA지수 변화 추이

구분	Transport (Total)					Sea Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	0.97	0.61	-0.24	0.66	0.83	-0.20	-0.17	-1.05	0.30	-0.48
2005	0.89	0.61	-0.33	0.58	0.54	-0.27	-0.19	-1.11	0.24	-0.56
2006	0.88	0.67	-0.32	0.53	0.92	-0.42	-0.34	-1.13	0.28	-0.55
2007	0.69	0.61	-0.33	0.55	0.89	-0.76	-0.59	-1.17	0.15	-0.58
2008	0.40	0.43	-0.40	0.53	0.62	-0.86	-0.65	-1.25	0.01	-0.70
구분	Air Transport					Rail Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	-0.19	-0.13	-0.71	-0.75	0.34	0.08	0.08	-0.20	0.05	0.02
2005	-0.14	-0.20	-0.69	-0.71	0.41	0.03	0.10	-0.20	0.08	0.01
2006	-0.01	-0.02	-0.74	-0.79	0.39	0.03	0.08	-0.13	0.03	0.02
2007	0.13	0.10	-0.76	-0.77	0.34	-0.05	0.17	-0.11	0.01	0.00
2008	0.30	0.06	-0.73	-0.61	0.39	-0.02	0.25	-0.10	0.02	0.00
구분	Road Transport					Other Transport				
	한국	중국	미국	일본	싱가포르	한국	중국	미국	일본	싱가포르
2004	0.21	0.21	-0.03	0.15	-0.02	0.37	0.26	0.01	0.28	0.14
2005	0.20	0.32	-0.01	0.17	-0.05	0.38	0.33	0.03	0.28	0.14
2006	0.23	0.30	0.01	0.16	-0.06	0.41	0.29	0.05	0.25	0.11
2007	0.15	0.41	0.02	0.17	-0.03	0.69	0.46	0.06	0.30	0.14
2008	0.14	0.46	0.06	0.17	0.00	0.65	0.59	0.12	0.29	0.25

상기 <표 4>는 이상과 같은 정의를 바탕으로 한국, 일본, 중국, 미국, 싱가포르 5개국의 5년간 EU시장내 운송서비스 업종별 페르토와 허바드의 RCA지수를 분석한 결과이다. 먼저 한국 전체 운송서비스는 비교우위가 있는 것으로 분석되었으나, 2004년 0.97에서 2008년에는 0.40으로 경쟁력이 점차 하락하여 중국에 상대적으로 비교우위를 넘겨주고 있는 것으로 분석되었다.⁹⁾ 세부 산업별로는 해상운송의 RCA지수가 -0.86으로 비교열위가 점차 심화되고 있으며, 항공운송은 2007년 0.13, 2008년 0.30으로 점차 비교우위를 확보하고 있는 것으로 분석되었다. 국가별로는 다음 <그림 1>과 같이 비교우위를 가지고 있는 국가는 싱가포르(0.62), 일본(0.53), 중국(0.43), 한국(0.40)순으로 나타났으며, 미국은 비교열위(-0.40)에 있는 것으로 분석되었다.

9) 그러나 전 세계를 대상으로 한 우리나라 운송서비스의 RCA지수가 2000년 0.672에서 2007년 1.087까지 상승하였다는 측면에서 보면 EU시장내 운송서비스 경쟁력 약화는 그 근본적 원인을 파악할 필요가 있는 것으로 판단된다(조현승·박문수·이경희·김천곤, "서비스산업 무역구조 및 무역결정요인 분석", 「연구보고서」 제550호, 산업연구원, 2009, p.57. 참조).

〈그림 1〉 EU시장내 국가별 RCA지수 변화 추이(2004-2008)



3. 수출유사성지수(Export Similarity Index)

시장점유율은 사후적으로 나타난 결과를 보고 각국 상품의 경쟁력 변화를 알아보는 지표이다. 그렇기 때문에 어떤 품목에서는 시장점유율의 역전 등으로 경쟁력의 변화가 뚜렷이 보이기도 하지만 어떤 품목에서는 경쟁력의 변화를 확실하게 알 수 없으며 다만 그 추이를 보고 경쟁관계가 심화된다는 지의 추정을 해볼 수밖에 없다.¹⁰⁾

따라서 국가간 수출상품의 경쟁관계를 나타내는 지수로서는 수출유사성지수(Export Similarity Index)가 자주 쓰이고 있다. 수출유사성지수란 국가간 수출상품구조가 어느 정도 비슷한 가를 나타내어주는 지수로서 다음과 같이 정의된다.¹¹⁾

$$ESI_{hij}^k = \sum_{k=1}^n \min \left(\frac{M_{ih}^k}{M_{ih}^K}, \frac{M_{jh}^k}{M_{jh}^K} \right) \quad (\text{수식 3})$$

여기서,

M_{ih}^k = h시장의 i국으로부터의 상품 k의 수입

M_{ih}^K = h시장의 i국으로부터의 상품그룹 K의 총수입

M_{jh}^k = h시장의 j국으로부터의 상품 k의 수입

M_{jh}^K = h시장의 j국으로부터의 상품그룹 K의 총수입

이는 어떤 수출시장에 대한 비교 대상이 되는 국가의 특정 상품그룹에 속한 각 품목의 비율 중 작은 값을 택하여 이들을 합한 값으로 비교국가(지역) 간에 수출유사성지수가 1에 가까우면 수출상품구조가 비슷하다는 것을 나타낸다. 즉, 이러한 경우, 이들 국가의 수출 상품은 서로 경합관계에 있음을 뜻하게 되고 반대로 수출유사성지수가 0에 가까워지면 두 나라간의 수출상품구조는 다르며 따라서 그 품목에서의 경합관계는 크지 않음을 의미

10) 권영민, 前掲書, p.18.

11) J. M. Finger & M. E. Kreinin, "A Measures of Export Similarity and Its Potential Uses" Economic Journal, 1979.

하게 된다. 다음 〈표 5〉는 이상과 같은 정의를 바탕으로 한국, 일본, 중국, 미국, 싱가포르 5개국의 5년간 EU시장내 운송서비스 업종별 ESI지수 변화추이를 분석한 결과이다.

1) 한국과 중국의 수출유사성지수

〈표 5〉의 분석결과를 보면, 한국과 중국의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출 유사성지수는 2004년 0.47과 2005년 0.46을 기록한 이후 약간씩 증가하여 2006, 2007년에는 0.49, 2008년에는 0.50까지 수치가 증가하였다. 이와 같이 한국과 중국 사이에 EU 운송서비스시장에서 수출유사성지수가 높아졌다는 것은 그만큼 양국 수출상품간의 경쟁관계가 심화되어가고 있다는 것을 의미하며, 5개국의 상호비교에서도 가장 높은 경쟁관계를 나타내고 있다. 품목별로는 해상운송은 2004년 0.66에서 2007년 0.58, 2008년 0.55로 다소 감소하였으나 여전히 높은 경쟁관계이며, 항공운송의 경우에는 2004년 0.19에서 2008년 0.25로 경쟁관계가 심화되고 있는 추세이다.

2) 한국과 일본의 수출유사성지수

한·일간의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출유사성지수는 2004년 0.40에서 2005년 0.37로 감소한 이후 2008년 다시 0.39까지 수치가 증가하였다. 이는 한국과 싱가포르 간 0.47에 이어 세 번째로 경쟁관계가 높다는 것을 의미한다. 품목별 분석에서도 해상운송은 2004년 0.70의 매우 높은 경쟁관계에서 2008년 0.55로 다소 감소하였으며, 항공운송은 2004년부터 0.19 수준을 유지하고 있다.

〈표 5〉 EU시장내 5개국의 운송서비스 업종별 ESI지수 분석

구분	Transport (Total)								
	한중	한일	한미	한싱	중일	중미	중싱	미일	미싱
2004	0.47	0.40	0.16	0.44	0.40	0.16	0.44	0.16	0.16
2005	0.46	0.37	0.17	0.39	0.37	0.17	0.39	0.17	0.17
2006	0.49	0.37	0.16	0.45	0.37	0.16	0.45	0.16	0.16
2007	0.49	0.37	0.15	0.47	0.37	0.15	0.47	0.15	0.15
2008	0.50	0.39	0.15	0.47	0.39	0.15	0.47	0.15	0.15
구분	Sea Transport								
	한중	한일	한미	한싱	중일	중미	중싱	미일	미싱
2004	0.66	0.70	0.45	0.62	0.66	0.45	0.62	0.45	0.45
2005	0.64	0.69	0.50	0.60	0.64	0.50	0.60	0.50	0.50
2006	0.64	0.65	0.48	0.63	0.64	0.48	0.63	0.48	0.48
2007	0.58	0.58	0.50	0.58	0.61	0.50	0.61	0.50	0.50
2008	0.55	0.55	0.48	0.55	0.59	0.48	0.59	0.48	0.48
구분	Air Transport								
	한중	한일	한미	한싱	중일	중미	중싱	미일	미싱
2004	0.19	0.19	0.19	0.19	0.23	0.24	0.24	0.23	0.33
2005	0.20	0.20	0.20	0.20	0.24	0.24	0.24	0.24	0.34
2006	0.23	0.21	0.23	0.23	0.21	0.25	0.25	0.21	0.30
2007	0.23	0.19	0.23	0.23	0.19	0.25	0.25	0.19	0.27
2008	0.25	0.19	0.27	0.25	0.19	0.25	0.25	0.19	0.25

3) 한국과 미국의 수출유사성지수

한·미간의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출유사성지수는 2004년 0.16에서 2008년은 0.15로 나타나 양국간 뚜렷한 경쟁관계가 성립되고 있지 않은 것으로 분석되었다. 그러나 품목별 분석에서는 해상운송의 경우 2004년 0.45에서 2008년 0.48로 경쟁관계가 다소 심화되었으며, 항공운송도 2004년 0.19에서 0.25로 다소 높아지고 있는 추세로 나타났다.

4) 한국과 싱가포르의 수출유사성지수

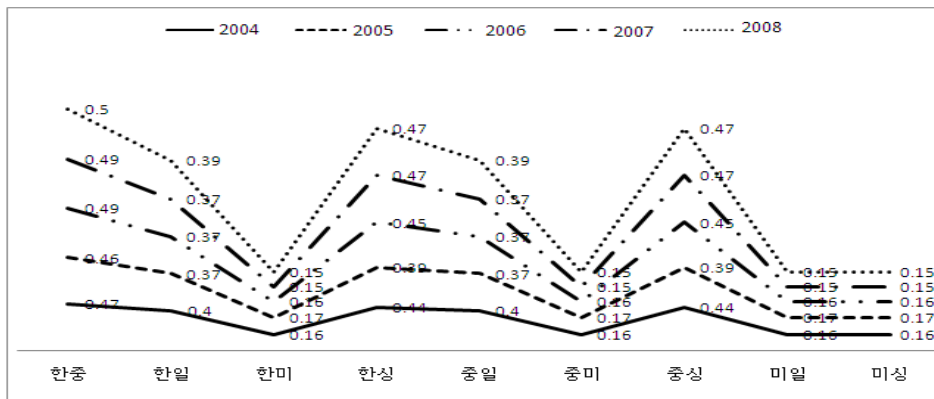
한·싱간의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출유사성지수는 2004년 0.44에서 2008년 0.47로 높아지고 있다. 이와 같이 한국과 싱가포르 사이에 EU 운송서비스시장에서 수출유사성지수가 높아졌다는 것은 그만큼 양국 수출상품간의 경쟁관계가 심화되어가고 있다는 것을 의미한다. 품목별로는 해상운송은 2004년 0.62에서 2008년 0.55로 다소 감소하였으나 여전히 높은 경쟁관계에 놓여 있으며, 항공운송의 경우에는 2004년 0.19에서 2008년 0.25로 경쟁관계가 심화되고 있는 추세이다.

5) 기타 국가간의 수출유사성지수

2008년 기준으로 EU시장에서의 전체 운송서비스 경쟁관계가 가장 심한 국가는 한·중간이며, 해상운송분야는 중·일 및 중·싱이 0.59로 가장 높은 수치를 나타내었다. 또한 항공운송분야는 한·미가 0.27로 가장 높은 경쟁관계를 보였으며, 한·중, 한·싱, 중·미, 중·싱, 미·싱이 모두 0.25를 나타내었다. 그러나 그 추이를 살펴보면 미·싱간의 경쟁관계는 감소하는 추세이며 그 외의 국가쌍은 모두 경쟁관계가 심화되고 있는 추세로 분석되었다.

이외에 철도, 도로, 기타운송 분야에서의 경쟁관계는 분석 대상 5개국 모두가 0.1이하의 값을 나타내 주력품목이 아니라는 추론이 가능하였으며, 지면 관계 상 분석결과는 제외하였다. 다음 〈그림 2〉는 전체 운송서비스의 ESI지수 변화 추이를 도식으로 표현한 것이다. 결과적으로 한·중, 한·싱과 중·싱간의 경쟁관계가 상대적으로 심화되고 있음을 알 수 있다.

〈그림 2〉 EU시장내 전체 운송서비스 ESI지수 변화 추이



IV. MSER-ESDR을 통한 국제경쟁력 분석

1. 시장점유율 및 수출유사성지수의 한계

시장점유율은 특정시장에서 각국 상품의 수출규모를 절대치 수준에서 비교하고 있기 때문에 국가간의 경쟁력을 나타내기에는 미흡함이 있다. 물론 국가의 경제규모도 경쟁력의 중요한 요소이지만, GDP와 총 수출규모에서 큰 차이가 있는 5개 국가들의 운송서비스 산업 국제경쟁력을 시장점유율로 단순히 비교할 수는 없다.

또한, 이상에서 언급한 경제의 규모 등을 고려하였다고 해도 다른 문제가 남는다. 예를 들어, 어떤 기간에 특정품목에 대한 A국의 시장점유율이 5%에서 15%로 증가했고 B국은 20%에서 30%로 증가했다고 하자. 이 경우, A국의 시장점유율은 300% 증가한 것이고 B국의 시장점유율은 50% 증가한 것에 불과하다. 그렇다면 하더라도 A국의 경쟁력이 B국에 비해 높아졌다고 할 수는 없다. 왜냐하면, B국은 A국에 비해 아직도 2배나 높은 시장점유율을 보이고 있기 때문이다. 물론, 5%에 지나지 않던 A국의 시장점유율이 3배나 증가한 사실에서 그 품목에 대한 A국의 기술수준이 향상된 사실 등을 유추할 수 있다.

이와 같은 단점을 보완하기 위하여 본 연구에서는 페르토와 허바드의 RCA지수와 수출상품의 구조를 비교하는 수출유사성지수를 통해 경쟁국간의 상품경합정도가 어떻게 변하고 있는지를 알아보고자 하였다. 그러나 수출유사성지수의 변화만으로는 경쟁정도의 변화를 알 수가 없다. 예를 들면 어느 특정품목에 두 가지 상품(L과 H)만이 있다고 가정하자. 그리고 처음에 A국은 저부가가치 상품인 L과 고부가가치 상품 H를 각각 50% 씩 수출하였으며 B국은 상품 H 만을 수출하였다고 하자. A국과 B국 모두 상품 H 만을 수출하게 되었다면 양국간의 수출유사성지수는 1.0으로 증가하게 된다. 그러나 A국이 상품 H의 수출증가 없이 다른 경쟁국인 C에 대해 상품 L의 시장을 내어주어 상품 H만을 수출하게 되고 이 결과 수출유사성지수가 증가하게 된 경우라면 A국과 B국의 경쟁정도는 변화가 없다고 이야기 할 수 있다. 이와 같이 국가간의 수출유사성지수 변화만을 가지고는 경쟁관계의 변화를 정확히 알 수 없는 것이다.¹²⁾

2. 시장점유확장비율(MSER) 및 수출유사성심화비율(ESDR)

본 장에서는 일반적인 국제경쟁력 관련 지수들의 문제점을 보완하기 위하여 관련국가간의 과거 경쟁력과 경쟁관계의 변화를 결합하여 수출경쟁력의 현재와 미래를 설명하고자 하는 MSER-ESDR에 의한 경쟁력 비교를 시도하여 보고자 한다.

12) RCA지수와 ESI의 한계는 이영선, 『우리나라 수출상품의 비교우위 분석과 전망』, 국제경제연구원, 1980; 권영민, 前掲書, p.26 참조.

각각 기준연도에 대한 시장점유율의 비율과 수출유사성지수의 비율을 나타내는 시장점유확장비율(Market Share Expansion Ratio)과 수출유사성심화비율(Export Similarity Deepening Ratio)은 다음과 같이 정의된다.

$$MSER_{hij}^k(y) = \frac{MS_{hi}^k(y)/MS_{hi}^k(y)}{MS_{hi}^k(y_0)/MS_{hi}^k(y_0)} \quad (\text{수식 4})$$

$$ESDR_{hij}^k(y) = \frac{ESI_{hij}^k(y)}{ESI_{hij}^k(y_0)} \quad (\text{수식 5})$$

여기서,

y_0 = 기준 연도

y = 비교 연도

$MS_{hi}^k(y)$ = y 년도 i 국 k 품목의 h 시장점유율

$ESI_{hij}^k(y)$ = y 년도 i 국과 j 국 k 품목의 h 시장 수출유사성지수

여기서 MSER은 두 국가간 시장점유율의 비를 기준연도의 비로 나눈 비율로서 한 국가의 시장점유율이 다른 국가의 시장점유율에 비해 얼마나 빠르게 성장하는가를 나타내고 있다. 한 국가의 MSER이 1을 넘으면 해당기간 동안 그 국가의 시장점유율이 상대국보다 크게 증가했거나 작게 감소한 것을 의미한다. 반대로 MSER이 1이하이면 상대국에 비해 시장점유율이 작게 증가하거나 크게 감소한 것을 의미한다.

또한 ESDR도 두 국가간의 수출유사성지수의 변화를 기준연도의 수출유사성지수로 나눈 비율로서 ESDR이 1이상이면 해당기간 동안 두 국가의 수출상품 구조가 유사해졌음을 의미하며 ESDR이 1이하이면 해당기간 동안 두 국가의 수출상품 구조가 상이해졌음을 의미한다.

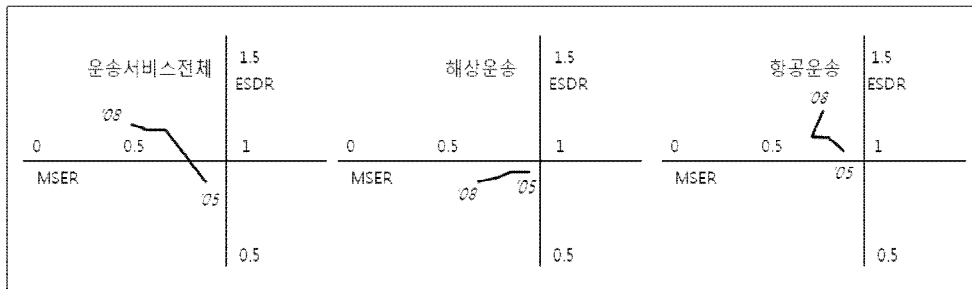
3. EU시장내 MSER-ESDR 경쟁력 분석

MSER-ESDR 분석은 지금까지 본 연구의 분석에서 사용된 OECD 서비스무역 통계를 이용한 계산결과를 토대로 이루어 졌으며, 분석을 위한 기준연도는 동 통계의 시작연도인 2004년을 택하였다. 따라서 여기에서 계산된 MSER과 ESDR의 값은 2004년과 비교한 수치이다. 다음 <표 6>은 한·중·미·일·싱 5개국간의 MSER지수와 ESDR지수를 전체운송서비스, 해상운송 및 항공운송별로 분석한 결과이다.

1) 한·중간의 MSER-ESDR 분석

한·중간의 전체운송서비스에 대한 MSER-ESDR 분석결과를 살펴보면 다음 <그림 3>과 같이 2005년 0.85-0.98에서 2008년 0.59-1.06으로 3사분면(quadrant)에서 2사분면으로 반시계 방향으로 이동하고 있음을 알 수 있다.

<그림 3> 한·중간의 MSER-ESDR 분석

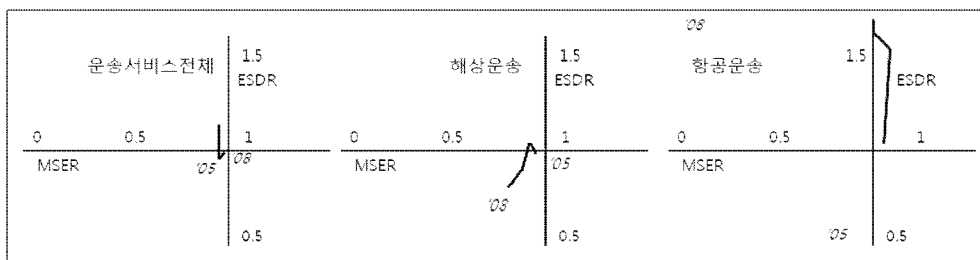


즉, 한국은 EU 전체운송서비스시장에서 중국에 비해 시장점유율은 하락하고 수출구조가 유사해지면서 지속적으로 경쟁력을 상실하는 과정을 뚜렷하게 나타내고 있다. 품목별로는 해상운송의 경우 좌표가 3사분면으로 좌하향하고 있는데 이는 한국과 중국의 수출구조는 상이해지면서 중국의 시장점유율이 더 크게 증가하는 경우이다. 따라서 EU시장내 한국의 해상운송 경쟁력이 중국에 대해 경쟁력이 지속적으로 약화되고 있는 상황이라 할 수 있다. 항공운송의 경우는 한국의 시장점유율이 감소하다가 다소 회복하였으나 양국간 경쟁구조는 심화되는 추세이며, 한국이 2007년 이후 경쟁력을 다소 회복하고 있는 것으로 분석된다.

2) 한·일간의 MSER-ESDR 분석

한·일간의 전체운송서비스에 대한 MSER-ESDR 분석결과를 살펴보면 다음 <그림 4>와 같이 2005년 0.99-0.93에서 2006년 1.12-0.93으로 시장점유율이 다소 증가하다가 2008년 0.95-0.98로 다시 시장점유율은 감소하고 경쟁구조는 다시 유사해진 것으로 나타났으며, 전체적으로는 큰 변화는 없으나 일본에 비해 경쟁력이 다소 약한 것으로 분석되었다.

<그림 4> 한·일간의 MSER-ESDR 분석

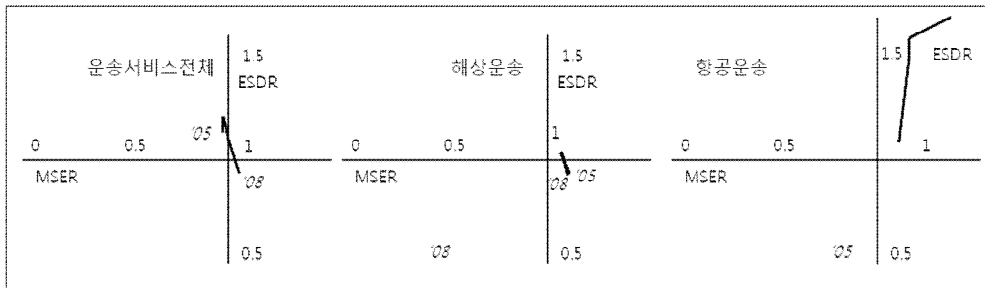


품목별로는 해상운송의 경우 2007년부터 좌표가 2사분면에서 3사분면으로 좌하향하고 있음을 알 수 있다. 즉, 한국의 해상운송이 EU 운송서비스시장에서 일본에 비해 시장점유율은 하락하면서 지속적으로 경쟁력이 하락하고 있음을 의미한다. 항공운송의 경우는 한국의 시장점유율이 증가하고 있으며, 양국간 경쟁구조는 상이한 것으로 분석되며, 한국이 2006년 이후 항공운송서비스의 경쟁력을 회복하는 모습을 보이다가 2008년 들어 다시 감소한 것으로 분석된다.

3) 한·미간의 MSER-ESDR 분석

한·미간의 전체운송서비스에 대한 MSER-ESDR 분석결과를 살펴보면 다음 〈그림 5〉와 같이 2005년 0.91-1.06에서 2008년 1.12-0.94로 시장점유율은 증가하고 경쟁구조는 다소 상이해진 것으로 나타났다. 전체적으로는 미국에 비해 경쟁력을 확보하고 있는 상태에서 수출구조는 상이해지고 시장점유율은 확대되고 있는 것으로 분석되었다.

〈그림 5〉 한·미간의 MSER-ESDR 분석



품목별로는 해상운송의 경우 2005년부터 좌표가 4사분면에서 1사분면으로 좌상향하다가 2007년 들어 다시 4사분면으로 회귀하고 있음을 알 수 있다. 즉, 한국의 해상운송이 EU 운송서비스시장에서 미국에 비해 경쟁력을 심화시키고 있으나 그 정도는 미약한 것으로 분석된다. 항공운송의 경우는 한국이 경쟁력을 회복하면서 1사분면으로 뚜렷이 좌상향하고 있는 추세를 보이고 있다. 이는 한국의 미국에 비하여 시장점유율을 빠른 속도로 증가하고 있으며, 양국간 경쟁구조가 유사해지면서 경쟁관계로 이행되고 있음을 의미한다.

V. 요약 및 정책적 시사점

우리나라 운송서비스 산업의 對EU 수출규모는 지속적으로 증가추세에 있으며 2008년 기준으로는 약 34억7천만달러를 기록하였다. 그러나 EU전체 시장에서 차지하는 비중은 약 1%수준이며, 국가별 순위로도 10위권에 머물고 있는 현실이다.

〈동북아연구〉

이에 본 연구의 EU 운송서비스시장의 수출확대를 위한 정책수립을 위한 기초적 자료로서 한국, 중국, 일본, 미국, 싱가포르 5개국의 2004년부터 2008년까지의 국제경쟁력 변화 추이를 다양한 국제경쟁력 관련 지수를 통하여 분석하였다. 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

한국의 對EU시장 운송서비스 시장점유율은 2004년 1.01%에서 2006년 1.12%까지 상승하였으나 2008년에는 0.96%로 2004년 대비 4.95% 하락하는 추세를 보이고 있다. 세부 산업별로는 해상운송이 2004년 대비 20.8%이상 하락하고 있다. 반면 항공운송은 42.6%로 상승추세를 보이고 있다. 한편 같은 기간 동안 중국의 EU시장 전체 운송서비스시장 점유율은 60%이상 급상승하였으며, 세부 산업별로도 해상운송이 51.4%, 항공운송이 74%로 각각 상승하여 전체 운송서비스 성장세를 주도하였다.

또한 페르토와 허바드(Ferto and Hubbard, 2003)의 현시비교우위지수로 국제경쟁력을 분석한 결과에서도 2004년 0.97에서 2008년에는 0.40으로 경쟁력이 점차 하락하여 중국에 상대적으로 비교우위를 넘겨주고 있는 것으로 분석되었다. 세부 산업별로는 해상운송의 RCA지수가 -0.86으로 비교열위가 점차 심화되고 있다. 반면 항공운송은 2007년 0.13, 2008년 0.30으로 점차 비교우위를 확보하고 있는 것으로 분석되었다.

수출유사성지수(Export Similarity Index)에 대한 분석에서는 한국과 중국의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출유사성지수는 2004년 0.47에서 2008년에는 0.50까지 수치가 증가하였다. 이와 같이 한국과 중국 사이에 EU 운송서비스시장에서 수출유사성지수가 높아졌다는 것은 그만큼 양국 수출상품간의 경쟁관계가 심화되어가고 있다는 것을 의미하며, 5개국의 상호비교에서도 가장 높은 경쟁관계를 나타내고 있다.

한·일간의 전체운송서비스에 대한 EU시장에서의 수출유사성지수는 2004년 0.40에서 2008년 0.39로 큰 변화가 관찰되지는 않고 있다. 한·미간의 수출유사성지수는 2004년 0.16에서 2008년은 0.15로 나타나 양국간 뚜렷한 경쟁관계가 성립되고 있지 않은 것으로 분석되었다. 그러나 품목별 분석에서는 해상운송의 경우 2004년 0.45에서 2008년 0.48로 경쟁관계가 다소 심화되었으며, 항공운송도 2004년 0.19에서 0.25로 다소 높아지고 있는 추세로 나타났다.

그러나 선행연구의 결과에 따르면 이러한 일반적인 국제경쟁력지수는 해석상에 많은 문제점이 발생하는 것으로 알려지고 있다. 이에 본 연구에서는 일반적인 국제경쟁력 관련 지수들의 문제점을 보완하기 위하여 MSER-ESDR에 의한 경쟁력 비교를 시도하였다. 분석결과, 한국은 EU 전체운송서비스시장에서 중국에 비해 시장점유율은 하락하고 수출구조가 유사해지면서 지속적으로 경쟁력을 상실하는 과정을 뚜렷하게 나타내었다. 특히 해상운송의 경우 좌표가 3사분면으로 좌하향하고 있는데 이는 EU시장내 한국의 해상운송 경쟁력이 중국에 대해 경쟁력이 지속적으로 악화되고 있는 상황이라 할 수 있다.

한·일간의 전체운송서비스에 대한 MSER-ESDR 분석결과는 전체적으로는 큰 변화는 없으나 일본에 비해 경쟁력이 다소 약한 것으로 분석되었다. 한·미간에는 시장점유율은 증가하고 경쟁구조는 다소 상이해진 것으로 나타났다. 즉, 미국에 비해 경쟁력을 확보하고 있는 상태에서 시장점유율이 확대되고 있는 것으로 분석되었다.

분석결과를 최종하면 한국의 EU 운송서비스 시장에 대한 국제경쟁력은 하락추세이며, 이는 해상운송 점유율의 하락과 중국의 시장점유율 상승에 가장 큰 영향이 있는 것으로 추론된다. 반면 항공운송서비스는 시장점유율을 점차 확대하면서 한국 운송서비스의 경쟁력을 지탱하고 있는 주요인으로 분석되었다.

이러한 분석결과를 토대로 정책적 시사점을 도출하면 다음과 같이 요약할 수 있다. 첫째, 실질적인 운송서비스 산업경쟁력 강화를 위한 공항, 항만 등 물류인프라 고도화를 위한 정책적 투자확대와 물류기업의 투자활성화를 저해하는 제도의 획기적 개선이 요구된다. 또한 물류기업 스스로도 글로벌 물류기업으로 발전하기 위한 공격적 투자 및 해외진출 노력과 더불어 M&A를 통한 경쟁력 향상이 필요하다.

둘째, 동북아의 물류중심화의 실효성 제고를 위한 전략적 사고를 확립하고 해상운송의 거점인 주요 항만을 국제물류기지화, 첨단 산업기지화하여야 한다. 셋째, 우리나라 항공운송서비스의 수출확대 전략 수립이다. 항공산업은 범세계화와 함께 급속히 발전하는 서비스업 중 하나이다. 국제간 교류가 확대되면서 항공물류의 성장뿐만 아니라 여객운송분야도 꾸준히 증가하고 있다. 항공분야의 여객운송은 고객들의 서비스만족도와 항공사에 대한 공항서비스에 의해 좌우된다 할 수 있다. 따라서 세계 주요 항공사와의 연계 강화와 신규 노선의 지속적 발굴이 요구된다.¹³⁾ 마지막으로 EU시장 확대와 관련하여 가장 실질적인 방안은 한·EU FTA 체결에 따른 시장확대의 기회를 최대한 활용하는 것이다. FTA체결을 통한 운송서비스 수출확대는 기본적으로 우리 수출기업의 對EU시장 수출확대를 통한 물동량의 증가에 기반을 두고 있다. 따라서 우리 수출기업들의 한·EU FTA 비즈니스 모델의 개발과 또한 물류계획의 연계를 위한 전 산업별 협업시스템 구축이 절실히 요구된다 할 것이다.

13) 유장희, 『서비스 분야의 수출산업화 전략』, 한국경제연구원, 2009, pp.202-214.

《참고문헌》

- 권영민, 『한중일 제조업의 대미수출 경쟁력』, 한국경제연구원, 1999.
- 박문수·이경희, “국가 간 서비스 무역패턴 -자국시장 및 요소부존 효과를 중심으로-”, 「ISSUE PAPER 2010-254」, 2010.
- 서동균·최문혁, “한국 운송서비스무역의 국제경쟁력과 비교우위 결정요인: 화물운송, 여객수송, 기타운수를 중심으로”, 「한국항만경제학회지」 제14권, 한국항만경제학회, 1998.
- 성극제, “우리나라 제품의 수출경쟁력 추이에 관한 연구”, 「아태연구」 제5집, 경희대학교 아태지역연구원, 1998.
- 유장희, 『서비스 분야의 수출산업화 전략』, 한국경제연구원, 2009.
- 이영선, 『우리나라 수출상품의 비교우위 분석과 전망』, 국제경제연구원, 1980.
- 조현승·박문수·이경희·김천곤, “서비스산업 무역구조 및 무역결정요인 분석”, 「연구보고서」 제 550호, 산업연구원, 2009.
- 한국은행 경제통계시스템(www.ecos.bok.or.kr).
- Ferto, I. and L.J. Hubbard, “Revealed Comparative Advantage and Competitiveness in Hungarian Agri-Food Sectors”, World Economy, Vol. 26, No. 2, 2003.
- J. M. Finger & M. E. Kreinin, “A Measures of Export Similarity and Its Potential Uses” Economic Journal, 1979.
- OECD Statistics on International Trade in Services: Volume II - Detailed Tables by Partner Country, 2011.
- Vollrath, T., “A theoretical evaluation of alternative trade intensity measures of revealed comparative advantages”, Weltwirtschaftliches Archiv, 1991.

《Abstract》

The International Competitiveness Analysis of Korea Transportation Services in the EU Market

Ko, Huee-Seok

Recently in the world economy, the importance of service industries and trade are going constantly expanding. Transportation sector, especially with the travel sector, is traditionally becoming the most important trade in services, and Korea is the one of the countries where are competitive in those fields.

However, according to a recent survey, South Korean trade balance of the aviation and shipping industries became deficit coming to a crisis in the trade services. In the mean time, Chinese government is mainly establishing the strategies for expanding global market including the aviation and shipping industries, so it is inevitable for these two countries to compete each other as well as in the global trade market.

Based on OECD statistics on trade in services, EU FTA on the occasion of signing the EU market is expected to expand the market and competing within the country, China, Japan, USA, Singapore, five in the transportation trade in services related to changes in international competitiveness indices were analyzed through the dynamics. As a result, South Korea for the international competitiveness of the market trend in EU transportation services is falling with the share of maritime transportation market on the rise of China as having the greatest impact can be inferred Air transport services, while increasing market share while expanding and sustaining the competitiveness of South Korea transportation services were analyzed in the main Inn.

Key Words : Transportation Service, International Competitiveness, EU, MSER-ESDR

투고일 : 2011.6.28 / 심사일 : 2011.7.10 / 심사완료일 : 2011.8.28