

2026.1.20.

출장 결과 보고

「인천 중고자동차 수출산업 활성화」
국외 조사 보고

「인천 중고자동차 수출산업 활성화」 국외 조사 보고

I 출장개요

■ 출장 목적

- 「인천 중고자동차 수출산업 활성화 방안」 연구 수행과 관련하여, 선진화된 일본의 중고차 수출 산업 생태계 전반을 벤치마킹하고자 하며, 이를 통해 인천형 중고차 수출단지의 산업 구조 개선 및 관리체계 설계에 필요한 실증적 정책 근거를 확보하기 위함임.
- 이에 일본의 ① 공신력 있는 품질 사정 및 인증 제도(JAAI), ② 선진 수출기업의 야드 운영 효율화 모델(Yamagin Corp), ③ 항만 물류 최적화 및 3PL 솔루션(Sync Logistics), ④ 수출 전 검사 및 항만 원스톱 프로세스(JEVIC), ⑤ 협회 중심의 자율 관리 거버넌스(JUMVEA) 사례를 종합적으로 조사하여, 인천 중고차 수출 산업의 고부가가치화 및 효율적 관리 방안을 모색함.
 - 세부적으로는 품질 인증 기준의 표준화(JAAI)를 시작으로, 기업 주도의 야드 공간 효율화(Yamagin) 및 전문 포워딩 기반의 물류 체계(Sync Logistics)를 확인하고, 수출 전 검사 기반의 신뢰도 제고(JEVIC) 및 협회 중심의 자율 규제·산업 통계 관리 체계(JUMVEA)를 파악함.
- 이를 통해 향후 인천항·송도 일대 단지의 공정 표준화, 물류 디지털화, 신뢰 체계 구축을 위한 비교 분석 자료로 활용하고자 함.

■ 출장 기간: 2026.1.14. (수) ~ 2026.1.17. (토) [3박 4일]

■ 출장 국가 및 도시: 일본 도쿄 및 요코하마

■ 출장자: 강동준(연구위원), 윤석진(연구위원), 민규량(연구위원)

■ 담당업무:

출장자	직급	부서	업무 내용
강동준	연구위원	경제환경연구부	연구조사 총괄 및 중고자동차 산업활동 최근 동향 파악
윤석진	선임연구위원	경제환경연구부	중고자동차 활성화 및 시스템 구축 사례 조사
민규량	연구위원	경제환경연구부	물류산업과 연계한 중고 자동차 산업 활성화 사례 조사

○ 출장 일정

일 자	지 역	시 간	주 요 일 정	비고
1.14 (수)	인천 → 도쿄	8:00~14:00	인천국제공항 출발 → 나리타공항 도착 및 도쿄 이동	
		14:00~18:00	[기관방문 1] 일본자동차사정협회(JAAI) 장소: JAAI 본사 (도쿄 미나토) 내용: [제도·거버넌스] 수출 중고차 품질 인증제도 및 평가 기준 조사 국토교통성-JAAI 간 민관 역할 분담 파악	
1.15 (목)	도쿄 → 가와사키	09:00~12:00	[기관방문 2, 3] Yamagin Corp, 수출업협동조합 (JUMVEA) 장소: Yamagin 본사 (도쿄 고탄다) 내용: [기업운영·자율규제] 도심형 야드의 공간 효율화 및 경매 매입 구조 확인 협회 중심의 사기 방지 및 신뢰 구축 시스템 조사	
		14:00~17:00	[기관방문 4] Sync Logistics (중고차 전문 포워딩) 장소: 가와사키 물류센터 (가와사키항) 내용: [항만물류·3PL] 수출 물류 프로세스, 수출단지↔항만 간 물류 최적화, 야드 운영 시스템 시찰	
1.16 (금)	도쿄, 요코하마	08:30~16:00	도쿄 → 요코하마 이동 [기관방문 5] JEVIC (일본수출차량검사센터) 장소: JEVIC 요코하마 본사 및 검사 야드 내용: [검사시설·One-stop] 선적 전 검사(P.S.I) 라인 투어, 품질 관리 시스템, 방사능/ 검역 검사 프로세스 심층 시찰, 요코하마 대흑부두 내 야적장 및 선석 배치 확인 ◦요코하마 → 도쿄 이동	
1.17 (토)	인천 → 도쿄	13:00~17:00	◦나리타공항 출발 → 인천국제공항 도착	

1. JAAI (일본 자동차사정협회)

일시	2026. 1. 15.(목) 16:00 ~ 17:20 (약80분)
장소	JAAI 본사 회의실(도쿄/요코하마 인근)
면담자	야마모토 마사미, 야츠토 우메자와 (유통시스템부 이사, 실무진)

■ 기관 소개 및 위상

○ 설립 배경

- 1966년, 일본 통상산업성(현 경제산업성) 및 운수성(현 국토교통성)의 허가를 받아 설립된 일본 유일의 전국 단위 자동차 사정(査定) 전문 기술 단체임.
- 영리를 최우선으로 하는 일반 주식회사와 달리, 정부의 위탁 사무를 수행하며 공정성을 담보하는 '재단법인' 성격을 띠고 있어 업계 내에서 독보적인 중립적 지위를 확보하고 있음.

○ 운영 철학

- 인터뷰 중 이사는 "우리는 검사 수수료로 돈을 버는 것이 목적이 아니다. 제3자 검증 기관으로서 'Japan Brand(일본차의 신뢰성)'를 수호하는 최후의 보루 역할을 한다"고 강조함.
- 이는 검사 수수료를 수익 모델이 아닌, 제도를 유지하기 위한 최소한의 실비 개념으로 접근하고 있음을 시사함.

■ 주요 면담 내용

(1) 역사적 변천과 신뢰 자본(Trust Capital)의 형성

○ 수출 검사 의무화 시기 (1967~1995)

- 일본 정부는 '무역관리령'을 통해 모든 수출용 중고차에 대해 내수용 '차검(Shaken)'에 준하는 전수 검사를 법적으로 의무화함.
- 약 30년간 이어진 이 강력한 규제 시기에 "일본에서 건너온 중고차는 고장이 나지 않는다"는 글로벌 인식이 뿌리내렸으며, 이것이 현재까지 이어지는 일본 중고차의 프리미엄(가격 경쟁력)을 만든 결정적 계기가 됨.

○ 규제 완화 이후의 시장 변화 (1995~현재)

- 규제 완화 흐름에 따라 검사가 법적 의무에서 선택(바이어 요구 시)으로 변경되었음.

- 그러나 탄자니아, 스리랑카, 방글라데시, 모리셔스 등 일본차 주요 수입국 정부는 여전히 JAAI의 검사증을 통관 필수 서류로 지정하고 있음. 이는 JAAI가 지난 수십 년간 쌓아온 데이터의 정확성과 공신력이 대체 불가능한 수준임을 증명함.

(2) 검사 프로세스의 차별성: "완전성(Completeness)의 보증"

- 타 기관(JEVIC 등)과의 명확한 차이
 - JEVIC 등 민간 중심 검사 기관이 '물류의 속도'와 '대량 처리 효율'에 집중한다면, JAAI는 '원칙 준수'와 '차량 상태의 정밀한 검증'이라는 전통적 가치를 중시함.
- 부품 도난(Pilferage) 방지 및 법적 효력
 - 수출 대기 야드나 선적 과정(Ro-Ro선 내부)에서 엠블럼, 오디오, 스페어타이어 등 고가 부품이 도난당하는 사례가 빈번함.
 - JAAI의 인증서는 "검사 시점에 해당 차량의 모든 부품이 온전하게 존재했음"을 제3자가 사진과 데이터로 보증하는 문서임. 이는 도착항에서 발생할 수 있는 바이어와의 클레임 분쟁 시, 책임 소재를 규명하는 가장 강력한 법적 근거(Legal Basis)로 작용함.
- 유연한 현지화 기준 (Customized Standard)
 - 과거에는 경직된 일본 국내 기준을 고집했으나, 현재는 수입국 정부의 요구(예: 연식 7년 이하, 프레임 부식 허용 범위, 사고차 수리 후 수출 가능 여부 등)를 반영하여 국가별로 세분화된 검사 프로토콜을 운영하고 있음.

(3) 인적 자원 관리: "엄격하게 관리된 사정사(Appraiser)"

- 이원화된 전문가 양성 체계
 - 내수용 사정사 (약 13만 명): 매매상사 직원 등이 소정의 교육과 시험을 거쳐 취득하며, 주로 매입 가격 산정에 활용됨.
 - 수출용 검사원 (Inspector, 약 100명): JAAI 소속 정직원(Full-time)으로 구성됨. 이들은 단순 기술자가 아니라, 수출 업체의 청탁이나 압력을 이겨낼 수 있는 높은 수준의 직업 윤리(Ethics)를 요구받음.
- 시사점: 검사원이 건당 수수료를 받는 비정규직 구조일 경우, 더 많은 물량을 받기 위해 부실 검사를 할 유인이 생김. JAAI는 이를 정직원 체제로 원천 차단하고 있음.

(4) [전략 제언] 인천 중고차 수출단지 조성을 위한 조언

- 검사 기관 난립에 대한 경고 (Gresham's Law)
 - JAAI 측은 인천이 가장 경계해야 할 요소로 '검사 기관의 민간 난립'을 지목함.
 - 다수의 민간 검사 업체가 경쟁하게 되면, 수출 업체들은 꼼꼼하게 검사하는 곳을 기피하고 "대충 합격시켜 주는 곳(Easy Pass)"으로 물량을 몰아주는 현상이 발생함.
 - 이는 '악화가 양화를 구축'하는 결과를 낳아, 결국 저질 차량 수출로 인해 'Korea Brand' 전체가 붕괴되는 치킨 게임으로 이어질 수 있음.
 - 따라서, 공공이 지정한 '단일화된 공인 기관' 혹은 그에 준하는 '강력한 통제 기준과 감시 기구' 마련이 초기 단계에서 필수적임.
- 집적화 단지(Smart Auto Valley)의 필요성 공감
 - 현재 인천의 흩어진 야적장 환경에서는 도난 방지와 품질 통제가 사실상 불가능함.
 - 물리적으로 집적화된 단지(Cluster)를 조성하여 단일한 보안 및 검사 프로세스(Single Control Tower)를 적용한다면, 대외 신뢰도 상승은 물론 일본이 겪었던 브랜드 가치 상승효과를 인천도 누릴 수 있을 것으로 평가함.
- 전략적 가격 정책 수립 (Pricing Strategy)
 - 아프리카 등 주요 타겟 국가의 바이어 구매력(Purchasing Power)은 제한적임.
 - 검사 제도를 도입할 때 단순한 수익성 논리로 접근하면 시장의 외면을 받을 수 있음. '수출 경쟁력 유지'와 '제도 정착'이라는 정책적 목표를 달성하기 위해, 초기에는 정책적 가격 설계(보조금 또는 저렴한 수수료)가 필요함.

■ 인천형 모델 도입을 위한 정책적 시사점

- 거버넌스 (Governance): '민간 자율'에만 맡길 경우 품질 저하 경쟁이 우려되므로, 국가나 인천시나 인증하는 '공공 관리형 품질 인증제'를 도입하여 시장의 기준점을 세워야 함.
- 인적 자원 (Human Resources): 단순 정비사가 아닌, 수출 규정과 윤리 의식을 갖춘 '공인 검사원(Certified Inspector)' 양성 및 자격 관리 제도 신설 필요.
- 단계적 도입 (Roadmap): 초기에는 바이어가 원하는 차량부터 선택적으로 인증을 받게 하되, 점진적으로 한국(인천항)에서 수출되는 차량에 대해 '품질 보증 마크(Trust Mark)'를 부여하여 브랜드화하는 전략 필요.



[그림 1] JAAI 면담

2. Yamagin Corp 및 JUMVEA (일본중고차수출업협동조합) 이사장 인터뷰

일시	2026. 1. 15.(목) 10:00 ~ 11:30(약9분)
장소	Yamagin Corp. 본사(도쿄 시나가와구)
면담자	사토 히로시 (Yamagin Corp 대표이사 / JUMVEA 이사 겸임)

■ 기관 소개

○ Yamagin Corp

- 1978년 설립된 일본의 대표적인 중고차 수출 전문 기업으로, 일본 전역의 오토 옥션(USS 등) 네트워크를 통해 검증된 차량을 매입하고, 자체 온라인 플랫폼을 통해 전 세계 B2B 바이어에게 직수출하는 '디지털 기반 무재고(Stock-less)' 비즈니스 모델을 확립함.
- 요코하마 다이코쿠(Daikoku) 부두 등 핵심 항만에 물류 거점을 확보, 매입부터 선적(Ro-Ro 및 Vanning)까지 원스톱으로 처리하는 역량을 보유.
 - 소싱: 주로 오토 옥션(USS 등)을 통해 차량 매입.
 - 판매: 자사 플랫폼(Web)을 통한 B2B거래 주력 (B2C는 리스크 관리 차원에서 지양)
 - 물류: 요코하마 다이코쿠(Daikoku) 부두 등을 거점으로 'Vanning(컨테이너 적입)' 및 'Ro-Ro(자동차 전용선)' 선적 병행.

○ JUMVEA (일본중고차수출업협동조합)

- 일본 경제산업성(METI)의 인가를 받은 유일한 전국 단위 중고차 수출 사업자 단체.

- 수출업체의 권익 보호뿐만 아니라, 도난 차량 유통 방지 시스템 및 Safe Trade(에스크로) 등 산업 건전성을 지키는 자율 규제 기구로서의 역할을 수행함.

■ 주요 면담 내용

(1) 비즈니스 모델 혁신 및 리스크 관리 전략

- '흐름(Flow)' 중심의 재고 관리:
 - 사토 대표는 수출 비즈니스에서 '장기 재고 보유(Carrying Stock)'를 가장 큰 리스크로 정의함.
 - 이에 야마진은 주문(Order)에 기반하거나 회전율이 극도로 높은 인기 차종(도요타 등) 위주로 매입하여 야드 내 체류 시간을 최소화하는 전략을 구사함. 이는 인천의 고질적인 야적장 부족 문제를 해결할 중요한 시사점임.
- 책임 소재 규명을 위한 검수(Inspection) 데이터화:
 - 클레임 방지를 위해 "배에 싣기 전(Pre-loading)의 기스인지, 선적 후 발생한 파손인지"를 명확히 구분하는 것이 수익성 관리의 핵심임.
 - 이를 위해 야드 입고 시점에 차량의 내외관 상태를 정밀하게 촬영하고 데이터화하여, 분쟁 발생 시 면책 근거로 활용하고 있음.

(2) 제3자 검증(Third-party Verification)의 필수성

- 정보 비대칭 해소
 - 수출업체(Seller)가 자체적으로 "이 차 상태가 좋다"고 주장하는 것은 바이어에게 객관적 신뢰를 주지 못함.
 - 반드시 옥션(Auction)의 객관적 출품표(Auction Sheet)나 JEVIC, JAAI와 같은 독립된 제3자 기관의 검사 리포트가 첨부되어야만 지속 가능한 비즈니스가 성립됨.
- 인천시 제언
 - 인천 중고차 수출산업도 매매상이 직접 성능을 점검하는 현행 방식을 탈피해야 함. 이해관계가 없는 독립된 제3자(공공 또는 전문기관)가 차량 정보를 있는 그대로(As-is) 공개하는 시스템을 갖추야 바이어의 신뢰를 얻을 수 있음.

(3) JUMVEA Safe Trade (에스크로 결제 시스템)

- 도입 배경
 - 과거 일본에서도 대금만 받고 차량을 보내지 않는 '먹튀(Scam)' 업체들이 난립하여 국가 신뢰도가 실락한 사례가 있었음.

○ 운영 구조 (Payment Protection):

- 바이어가 차량 대금을 JUMVEA 계좌로 입금 (임시 보관)
- 수출업체가 차량 선적 후 선적 서류(B/L)를 JUMVEA에 제출 및 확인
- 서류 확인 완료 시 JUMVEA가 수출업체에 대금을 송금

○ 시사점:

- 바이어에게 "돈을 떼일 염려가 없다"는 강력한 안전장치를 제공함. 인천의 경우에도 유사한 '에스크로 결제 시스템'을 도입한다면, 영세한 인천 수출업체들도 글로벌 신뢰를 즉시 확보할 수 있음.

(4) [전략 제언] "두바이(Dubai) 모델을 벤치마킹하라"

○ 집적화(Cluster)의 힘

- 사토 대표는 인천의 롤모델로 두바이(DAZ/Ducamz) 프리존을 제시함.
- 두바이는 약 300~400개의 수출 상사를 한곳에 모아, 마치 '아파트형 공장'처럼 쇼룸과 사무실을 집적화했음. 업체당 약 100대 규모의 전용 전시 공간(Showroom)을 할당하여 바이어들이 한곳에서 쇼핑, 검사, 통관을 원스톱으로 해결함.

○ 입체적 단지 조성

- 인천의 경우도 단순한 평면 야적장이 되어서는 안 됨. 사무실, 쇼룸, 검사소, 금융(결제) 기능이 결합된 '입체적 복합 비즈니스 단지'로 조성되어야 바이어 유입 효과를 극대화할 수 있음.

○ 투명성(Transparency)이 곧 생존

- 주행거리(Meter) 조작이나 사고 은폐는 단기적인 이익을 줄지 몰라도, 결국 시장 전체를 공멸시키는 행위임.
- 업계 자정 노력에는 한계가 있으므로, 인천시 차원의 강력한 감시 기구(Watchdog)와 투명성 보장 장치가 반드시 선행되어야 함.

■ 인천형 모델 도입을 위한 정책적 시사점

- 플랫폼 기능 강화: 단순한 물리적 공간 제공을 넘어, '공동 물류 시스템(공동 야드 운영)과 '안전 결제(Escrow)' 기능을 갖춘 통합 플랫폼을 구축하여 영세 업체의 경쟁력을 보완해야 함.
- 공간 설계 혁신: 야적 중심의 1차원적 공간이 아닌, 두바이 사례와 같이 상거래(쇼룸)-물류(검사 선적)-금융(결제)이 한곳에서 이루어지는 '원스톱 클러스터' 설계를 지향해야 함.
- 제3자 인증 의무화: 판매자의 주관적 평가를 배제하고, 공신력 있는 제3기관의 성능 점검 및 등급 평가를 의무화하여 'Incheon Used Car'의 브랜드 가치를 제고해야 함.



[그림 4] Yamagin Corp. 면담

3. Sync Logistics (중고차 전문 포워딩)

일시	2026. 1. 15.(목) 15:20 ~ 16:20 (약60분)
장소	Sync Logistics 야드 및 오퍼레이션 센터 (가와사키/요코하마 항만 배후부지)
면담자	YIN JINGYU, FUUKA MATXUYAMA

■ 기업 소개 및 운영 모델

- 기업 위상: 일본 내 Top 10 규모의 중고차 수출 전문 물류기업으로, 단순한 운송 주선을 넘어 야드 운영과 컨테이너 작업을 직접 수행하는 '물류 터미널 운영사(TOC)' 역할을 겸하고 있음.
- 서비스 범위 (Turn-key Operation)
 - 화주(수출업체)가 차량을 야드까지만 가져오면, 이후 [보관 → 쇼링(적입) → 선복 예약(Booking) → CY 반입 → 선적]에 이르는 전 과정을 일괄 대행하는 원스톱 서비스를 제공함.
 - In-bound (반입):
옥션(Auction) 낙찰 후 야드까지의 내륙 운송은 수출업체(화주)가 개별적으로 수행. 포워더는 차량이 야드에 도착한 시점부터 관리를 시작함. ("옥션에서 여기로 가져오는 거는 손님한테 맡겨요... 저희 야드까지 보내는 것만")
 - Out-bound (반출):
보관(Storage) → 쇼링(Shoring/컨테이너 적입) → 부킹(Booking/선복 예약) → CY 반입 → 선적까지의 전 과정을 포워더가 일괄 대행(Turn-key).
 - 컨테이너 선적(Vanning) 위주로 작업하며, 일반 승용차뿐만 아니라 '자르고(Cut) 분해해서

(Dismantle)'나가는 부품 수출 물량도 상당함. (주로 몽골, 러시아 등)

- 거점 운영: 후쿠오카, 요코하마 등 일본 주요 항만마다 거점을 두고 있으며, 오퍼레이션 센터를 통해 서류 업무와 현장 작업을 유기적으로 연동함.

■ 주요 면담 내용

(1) 업무 영역(R&R)의 명확한 구분: In-bound vs Out-bound

- 책임의 경계
 - In-bound (반입): 경매장(USS 등)에서 낙찰받은 차량을 야드까지 운송하는 내륙 운송은 철저히 수출업체(화주)의 책임임. 포워더는 차량이 야드 게이트를 통과하는 시점부터 관리 책임을 짐.
 - Out-bound (반출): 야드 입고 이후의 모든 물류 프로세스는 포워더가 전담함.
- 시사점: 책임 소재가 불분명해 분쟁이 잦은 인천과 달리, '야드 도착'을 기점으로 위험 부담(Risk)과 비용 책임이 명확히 전환되는 구조를 갖추고 있음.

(2) 디지털 물류 플랫폼 'My Page' 시스템 (핵심 경쟁력)

- 투명성(Visibility) 확보
 - 화주(수출업체)에게 전용 웹 대시보드인 'My Page'를 제공함. 화주는 자신이 맡긴 차량이 현재 [입고 대기 - 작업 중 - 반출 완료 - 선적] 중 어떤 단계에 있는지 실시간으로 추적(Track & Trace) 가능함.
- 디지털 증빙(Digital Proof)
 - 차량 입고 시점의 상태, 컨테이너 쇼링(Vanning) 작업 중의 고박 상태, 작업 완료 후의 봉인 사진 등을 단계별로 촬영하여 시스템에 업로드함.
 - 효과: 화주가 물류 진행 상황을 묻기 위해 전화를 걸거나, 차량 상태 확인을 위해 현장을 방문할 필요가 없어짐. 이는 불필요한 커뮤니케이션 비용을 획기적으로 절감시키는 사례임.

(2) 온라인 작업 지시 및 재고 관리

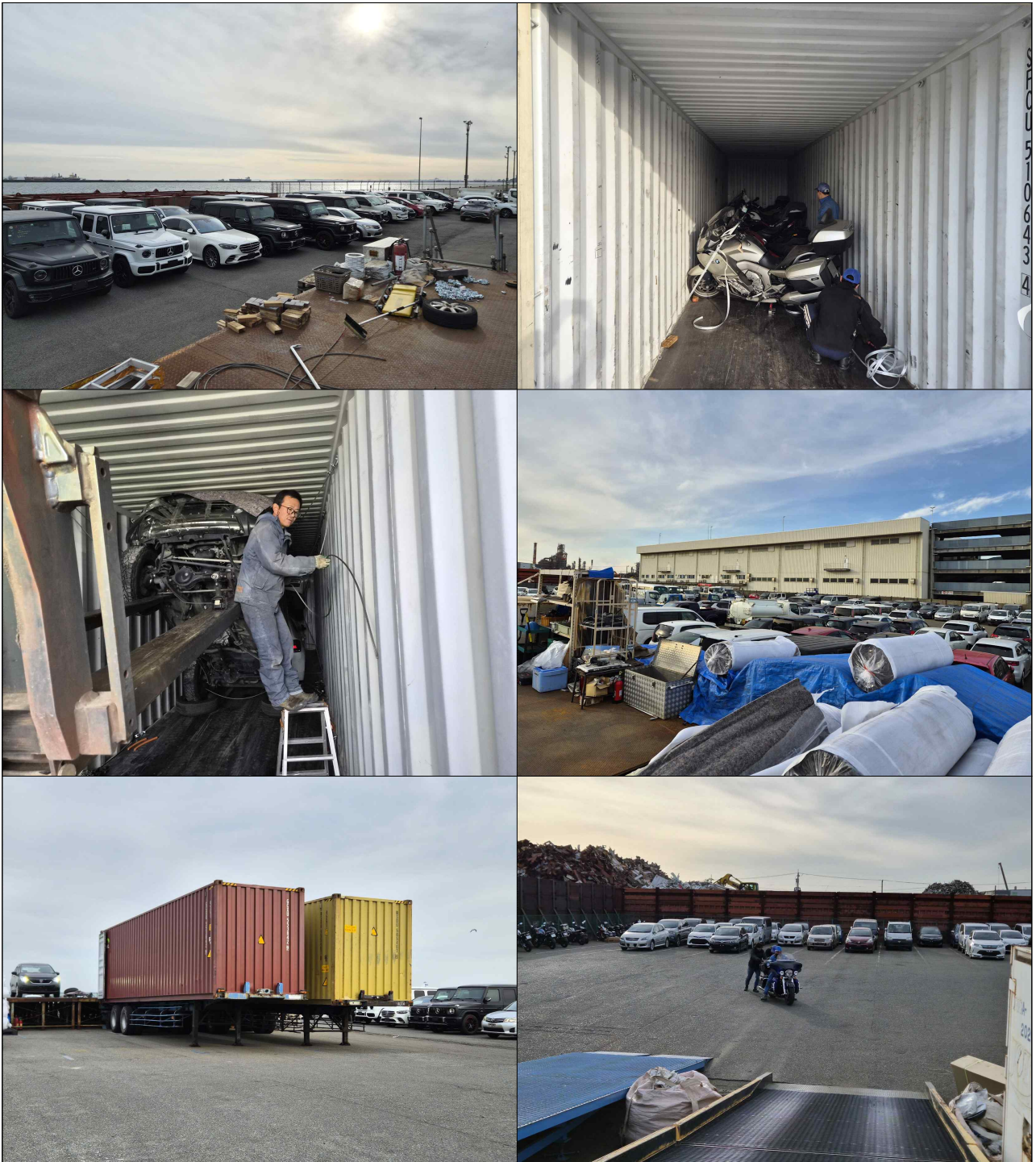
- On-demand Fulfillment
 - 화주는 시스템상에서 자신의 재고 목록을 보고, "A차량과 B차량을 묶어서 1번 컨테이너에 넣어달라"는 식의 구체적인 작업 지시(Order)를 클릭 몇 번으로 내릴 수 있음.
 - Sync Logistics는 이 지시에 따라 야드 내에서 해당 차량을 피킹(Picking)하고 최적의 적입 설계를 수행함. 이는 마치 아마존 물류센터와 같은 풀필먼트(Fulfillment) 서비스 개념을 중고차 물류에 도입한 것임.

(3) 다국적 인력 활용 및 부품 수출(KD) 전문화

- 전략적 외국인 채용
 - 현장 쇼링 및 반입 업무에는 몽골, 스리랑카 등 주요 수출 대상국 출신의 근로자가 다수 배치됨.
 - 이는 일본의 노동력 부족(Labor Shortage) 해소뿐만 아니라, 해당 국가의 언어와 문화(선호하는 적재 방식 등)를 이해하고 있어 업무 숙련도와 효율성이 매우 높음.
- KD(Knock-Down) 사업의 양성화
 - 단순 완성차뿐만 아니라, 차량을 절단(Cut)하거나 분해(Dismantle)하여 부품 형태로 수출하는 물량이 상당함(주로 러시아, 몽골, 중앙아시아 향)
 - 이를 불법적인 폐차 행위가 아니라, 고부가가치 창출을 위한 '전문적인 공정'으로 관리하고 있음.

■ 인천을 위한 시사점

- "시스템이 곧 물류 경쟁력이다" (IT Platform 구축)
 - 현황: 현재 인천의 영세 야적장은 엑셀이나 수기로 재고를 관리하며, 화주가 직접 야드를 방문해 차를 찾아야 하는 비효율이 만연함.
 - 제언: 중고차 수출단지는 개별 업체가 아닌 단지 차원의 '통합 물류 관리 시스템(ERP)'을 구축해야 함. 입주한 모든 포워더와 화주가 실시간 위치 추적, 사진 확인, 온라인 작업 지시를 수행할 수 있는 표준 플랫폼을 제공하여 디지털 전환을 이뤄야 함.
- 운영 경계(R&R)의 시스템적 확립
 - 제언: 일본 사례처럼 '내륙 운송'과 '항만 물류'의 책임 경계를 명확히 해야 함. 중고차 수출단지 게이트(Gate) 통과 시점에 RFID/AI 인식을 통해, 차량의 보관 및 관리 책임이 화주에서 물류 운영사(포워더)로 자동 이관되는 '디지털 책임 승계 시스템' 도입이 필요함.
- 부품 수출(KD) 구역의 양성화 및 관리
 - 제언: 인천 송도 인근의 무허가 컨테이너 쇼링장에서 이뤄지는 불법 해체 작업을 양성화해야 함. 중고차 수출단지 내 'KD/Dismantling Zone(해체·쇼링 전용 구역)'을 별도로 구획하고, 환경 오염 방지 시설을 갖춘 합법적인 작업 공간을 제공함으로써 산업을 투명하게 관리·육성해야 함.



[그림 7] Sync Logistics 현장견학

4. JEVIC (일본수출차량검사센터) - 현장 시찰

일시	2026. 1. 16.(금) 09:30 ~ 13:30 (약240분)
장소	JEVIC 요코하마 본사 및 대흑부두(Daikoku Pier) 검사 라인
면담자	AARON TREADAWAY, TAKASHI ASAKO

■ 기관 소개 및 위상

- P.S.I (선적 전 검사)의 글로벌 표준
 - JEVIC은 뉴질랜드를 본사로 두고 있는 기업으로 뉴질랜드, 호주, 케냐, 잠비아 등 전 세계에서 검역 및 품질 기준이 가장 까다로운 국가들의 정부 지정 검사 기관임.
- 검사의 수준
 - 단순히 "시동이 걸리는가"를 보는 기초 검사를 넘어, 하부 프레임 부식, 오일 누유, 주행거리 조작 (Odometer Fraud), 타이어 잔존율 등을 정밀 검측하여 해당 국가의 수입 기준 충족 여부를 판별함.

■ 주요 면담·시찰 내용

(1) 시각적 관리 시스템(Visual Management)

- 직관적 식별 체계 (Color Coding)
 - 수천 대가 주차된 거대한 야드에서 개별 차량의 상태를 전산 조회 없이도 파악할 수 있도록, 전면 유리에 '컬러 스티커'를 부착하여 관리함.
 - [녹색: 합격(Ready to Ship)], [적색: 불합격(수리 필요)], [황색: 보류(서류 미비 등)]
- 운영 효율성
 - 야드 관리자나 운송 기사가 멀리서도 색상만 보고 차량을 분류(Marshalling)하거나 이동시킬 수 있어, 현장 커뮤니케이션 시간을 획기적으로 단축함. 이는 IT 시스템 도입 이전에 현장의 물리적 효율성을 높이는 기초 인프라임.

(2) 물류 흐름 속에 내재화된(Embedded) 검사 동선

- 현장 실증
 - 현장 투어를 통해 앞서 분석한 이론적 모델들이 실제 물리적 공간에서 어떻게 작동하는지 '공간(Space)-공정(Process)-관리(Management)'의 관점에서 확인함.
- 공간(Space) - 유기적 결합:

- 검사소가 별도의 단절된 시설이 아님. 물류 창고(FF Yard) 내에 검사 구역이 '선(Line)' 형태로 구획되어, 수출 야드로 들어가는 길목에 자연스럽게 배치됨.
- 공정 (Process) - 끊김 없는 흐름 (Seamless Flow)
 - 마치 공장의 컨베이어 벨트처럼 각 단계가 지체 없이 연결되는 One-Stop 프로세스를 구현함.
 - [입고 → 세차(Biosecurity) → 외관/하체 검사 → 기능 검사(브레이크/속도계 등) → 데이터 전송 → 스티커 부착(판정) → 선적 대기]
- 라인의 전문화 (Specialized Lines)
 - 이동식 육안 검사에만 의존하는 것이 아니라, 제동력 측정을 위한 '브레이크 테스터(Brake Test)' 등 필수 장비가 야드 내 적절한 위치에 고정 배치되어 정밀도를 보장함.

(3) 데이터 무결성 확보

- 신뢰의 기반
 - 검사원이 태블릿 PC로 입력한 측정값과 사진 데이터는 즉시 중앙 서버로 전송됨.
 - 한 번 입력 및 확정된 데이터는 사후에 임의로 수정할 수 없도록 설계(블록체인 성격의 보안)되어 있어, 바이어가 받아보는 검사증(Certificate)의 위변조 가능성을 원천 차단함.

(5) 품질 목표: "The Gold Standard (New Zealand)"

- 최고 수준의 기준 지향
 - 현장 관계자들과의 대화에서 가장 많이 언급된 단어는 "뉴질랜드 정부 기준에 맞춰..." 였음. 이는 JEVIC의 운영 프로세스가 전 세계에서 가장 엄격한 '뉴질랜드/호주급 검역·안전 표준'에 세팅되어 있음을 의미함.
- 전략적 판단
 - 인천이 벤치마킹해야 할 품질 목표(Quality Target)는 적당한 수준이 아님. 가장 까다로운 기준을 통과할 수 있는 시스템을 갖춰야 전 세계로 뻗어나가는 'Global Hub'가 될 수 있음.

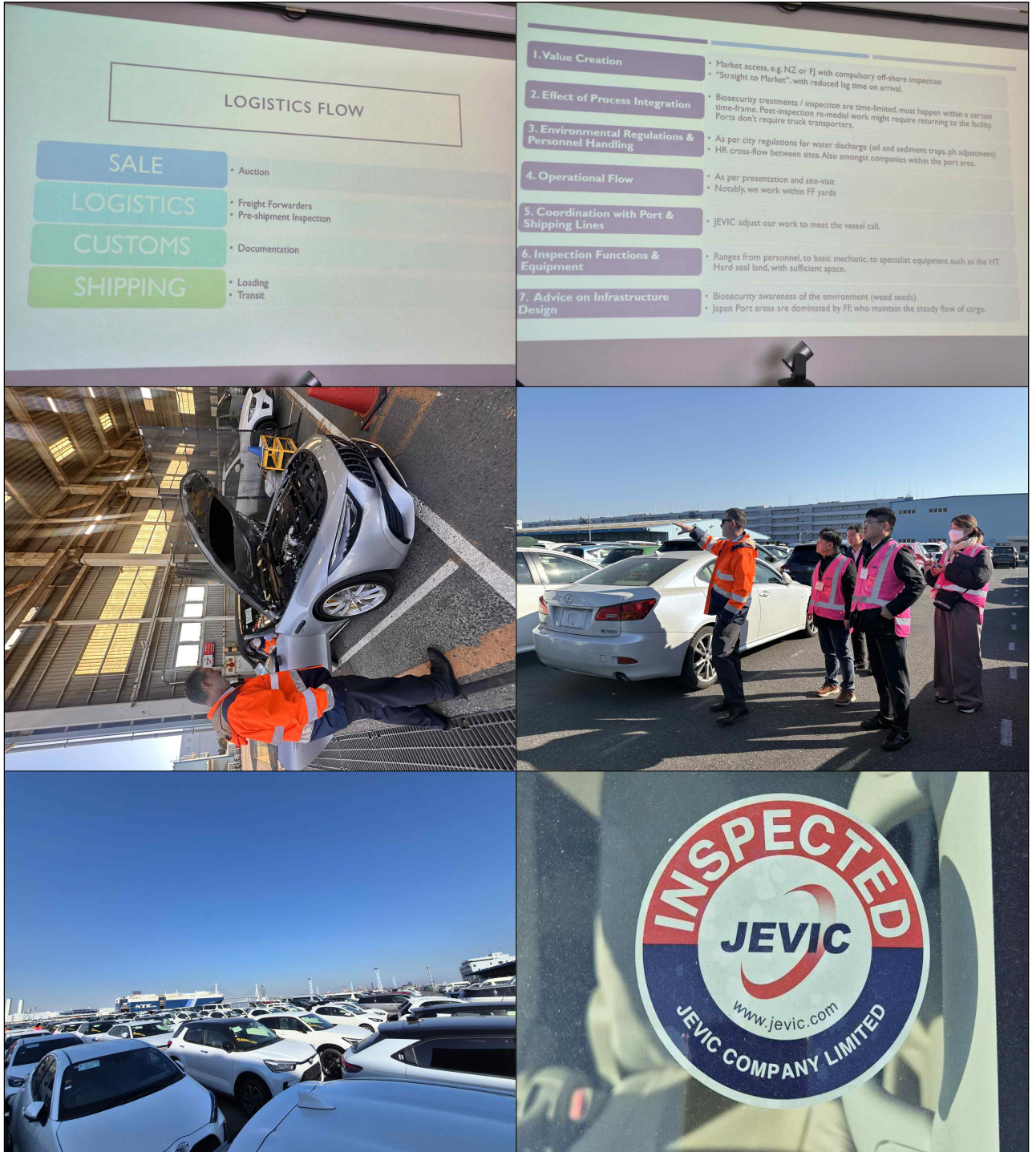
■ 시사점

- "건물이 아니라 프로세스를 설계하라" (Process Design)
 - 인천시 중고사 수출단지를 단순히 거대한 건물(하드웨어)을 짓는 부동산 개발 사업으로 접근해서는 안 됨. JEVIC처럼 "물류의 흐름 속에 검사 기능을 심어 넣는(Embed)" 치밀한 프로세스 설계가 선행되어야 함.
- 직관적 식별 시스템(Visual Tagging) 도입
 - 첨단 IT 시스템도 중요하지만, 현장 작업자가 즉각적으로 판단할 수 있는 '차량 상태 식별 태그(스티커

/RFID)' 의무화를 통해 야드 운영의 효율성을 높여야 함.

○ 글로벌 품질 표준(New Zealand Standard) 채택

- 인천의 브랜드 가치를 높이기 위해, 초기 검사 기준 수립 시 느슨한 기준이 아닌 '뉴질랜드급 표준'을 벤치마킹 모델로 삼아 '인천 인증차량(Incheon Certified)'의 프리미엄을 확보해야 함.



[그림 14] JEVIC 프레젠테이션 및 현장견학

III

종합 시사점

■ 5개 방문 기관 핵심 가치 및 인천형 모델 적용 방안 (종합)

- 일본의 선진 사례는 단일 기관의 노하우가 아닌, 각 기관이 유기적으로 결합된 '생태계(Ecosystem)'로서 작동하고 있음을 확인함. 이에 방문 기관별 핵심 가치를 분석하고, 이를 인천 중고차 수출 산업을 위한 5대 핵심 기능으로 이식하는 전략을 정리함

구분	방문 기관	핵심 가치 (Core Value)	벤치마킹 포인트 (Key Factor)	인천 적용 방안
제도 (기준)	JAAI (사정협회)	Trust & Standard (국가 브랜드/신뢰)	<ul style="list-style-type: none"> • 공공성을 띤 제3자 인증 • 엄격한 품질 기준 (Brand 보호) 	[공공 인증제 도입] <ul style="list-style-type: none"> • 인천시 지정 '공인 검사원' 제도 운영 • 수출 품질 '하한선(Minimum Standard)' 설정
거버넌스 (보호)	JUMVEA (수출조합)	Protection (거래안전/자율 규제)	<ul style="list-style-type: none"> • Safe Trade (에스크로) • 도난 방지 및 블랙리스트 공유 	[안전 결제 시스템] <ul style="list-style-type: none"> • 조합/공사 주도 '인천형 에스크로' 구축 • 사기 업체 퇴출을 위한 강력한 자정 기구
운영 (공간)	Yamagin (선도기업)	Efficiency (공간/회전을 효율화)	<ul style="list-style-type: none"> • 무재고(Stock-less) 지향 • 두바이식 입체적 클러스터 	[입체적 비즈니스 단지] <ul style="list-style-type: none"> • [쇼룸-사무실-검사]가 결합된 원스톱 단지 • 단순 야적이 아닌 '고회전 물류환적' 설계
물류 (시스템)	Sync (포워딩)	Visibility (디지털 투명성)	<ul style="list-style-type: none"> • 'My Page' (실시간 추적) • KD/쇼링 구역의 양성화 	[통합 디지털 플랫폼] <ul style="list-style-type: none"> • 차주-바이어 간 실시간 위치/상태 공유 • 합법적 해체(KD) 전용 구역 지정 및 관리
시설 (프로세스)	JEVIC (검사센터)	Speed & Flow (물류 일체형 동선)	<ul style="list-style-type: none"> • 물류 흐름 속 내재화된 검사 • 시각적 관리(Visual Tag) 	[고속 처리 프로세스] <ul style="list-style-type: none"> • 물류 이동 동선 상에 검사 라인(Line) 배치 • 직관적 식별 태그 도입으로 병목 제거

■ 인천 중고자동차 수출사업을 위한 3대 전략 방향

- 위의 5가지 요소를 통합하여, '신뢰(Trust)', '디지털(Digital)', '효율(Efficiency)'이 융합된 [인천형 하이브리드 수출 단지] 모델을 제안함

(1) [신뢰 인프라] 품질 보증 및 결제 안정성 확보 체계 구축

- 배경: 인천 수출단지의 주요 저해 요인인 품질 불확실성(허위매물)과 결제 리스크(대금 미지급 등)를 해소하기 위한 제도적 장치 필요.

○ 추진 전략 (JAAI + JUMVEA 융합)

- 공공 인증제 도입 (JAAI 모델): 민간 자율에 일임된 현재 방식을 탈피, 인천시가 인증하는 공공 성격의 검사 제도를 도입하여 수출 차량의 '품질 하한선'을 제도적으로 관리.
- 안전 결제 시스템 구축 (JUMVEA 모델): 영세 업체의 낮은 신용도를 보완하기 위해, 공공기관(IPA 등) 또는 조합이 주도하는 '에스크로(대금 예치)' 시스템을 도입하여 거래 안전성 담보.
- 기대효과: 품질 인증과 결제 보호를 통한 글로벌 바이어의 신뢰도 제고 및 'Incheon Brand' 확립.

(2) [공간 혁신] 고효율 물류 클러스터 전환 및 공정 최적화

- 배경: 인천 수출단지의 주요 저해 요인인 품질 불확실성(허위매물)과 결제 리스크(대금 미지급 등)를 해소하기 위한 제도적 장치 필요.
- [추진 전략 (Yamagin + JEVIC 융합):
 - 입체적 복합 단지 조성 (Yamagin 제안): 쇼룸(상무), 사무실, 검사장, 부품(KD) 작업장을 집적화하여 원스톱 업무 처리가 가능한 '입체적 클러스터' 설계.
 - 물류 흐름 내재화 (JEVIC 모델): 차량 반입부터 선적까지의 공정을 직렬화(In-line)하여, 별도 이동 없이 물류 동선 내에서 검사가 완료되는 '고속 처리 프로세스' 구현.

(3) [디지털 전환] 통합 물류 플랫폼 구축 및 정보 투명성 제고

- 배경: 아날로그적 업무 관행(수기, 유선)에 따른 정보 비대칭 및 데이터 관리 부재 해소 필요.
- 추진 전략 (Sync Logistics 모델)
 - 표준 플랫폼(ERP) 보급: 단지 입주 기업에 표준화된 통합 물류 관리 시스템을 제공하여, 재고 현황 및 작업 진행률(Process Status)을 데이터화.
 - 정보 가시성(Visibility) 확보: 바이어에게 실시간 위치 추적 및 검사/작업 사진 데이터를 제공하는 'My Page' 기능을 도입하여 거래 투명성 및 업무 효율성 증대.

■ 결론: 정책 제언 (Roadmap)

- 성공적인 인천 중고사 수출단지 조성을 위해서는 하드웨어 인프라 구축과 소프트웨어(제도) 설계를 병행하는 단계적 추진 전략이 요구됨
- 1단계 (기반 조성): 물류 효율화 중심의 하드웨어 구축

- JEVIC과 Yamagin의 모델을 적용, 최적화된 물류 동선과 입체적 야드 설계를 통해 물리적 경쟁력 확보 및 비용 절감 실현.
- 2단계 (시스템 고도화): 디지털 기반의 투명성 확보
 - Sync Logistics의 모델을 적용, 단지 내 모든 물류 정보를 통합 관리하는 디지털 플랫폼을 구축하여 운영 투명성 제고.
- 3단계 (가치 창출): 공공 신뢰 기반의 브랜드화
 - JAAI와 JUMVEA의 모델을 적용, 공공 인증제와 안전 결제 시스템을 정착시켜 'Incheon Used Car'를 고부가가치 글로벌 브랜드로 육성.
- 결론적으로 인천 중고차 수출단지는 일본의 '정교한 현장 운영 시스템(JEVIC/Yamagin)'에 '공적 신뢰 거버넌스(JAAI/JUMVEA)'를 결합하고, 이를 '디지털 기술(Sync)'로 연결하는 인천형 통합 모델을 지향해야 함.

사전 검토 항목

■ 해당 사항이 있는 부분에 “■” 표시 하시기 바랍니다. (※ 비고: 필요시 검토 내용 기재)

구분	사전 검토항목 점검 사항	검토 완료	해당 없음	비고
개인정보 및 민감정보 비공개 원칙	출장자 외 타인의 실명, 연락처, 직위 등은 언급하지 않았는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	방문 기관 관계자의 사진이나 명함은 사전 동의 후 사용했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	여권정보, 항공편 정보, 호텔명 등 보안 우려가 있는 정보는 생략하였는가?	<input type="checkbox"/>	■	
기관 및 정책 비판시 표현주의	방문국의 제도나 정책을 평가할 때 중립적인 표현을 사용했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	타 기관(예: 외국 지방정부)의 정책 실패 사례를 인용하며, 객관적 근거를 제시했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	인천시나 한국 정책과의 직접 비교는 신중하게 기술했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
사진 및 시각자료 사용 시	사진에 인물의 얼굴이 포함된 경우, 초상권 동의 여부를 확인했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	저작권이 있는 이미지(웹사이트 캡처 등)를 사용하지 않았고, 출처를 명시했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	너무 많은 사진을 사용해 보고서 가독성이 떨어지지 않도록 적절한 개수를 유지했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
연구 및 정책 활용성과 강조	단순 방문기 수준이 아니라, 정책 시사점이나 적용 아이디어가 포함되어 있는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	인천연구원 또는 시정 정책에의 연결 가능성을 명시했는가?	<input type="checkbox"/>	■	
	향후 활용 계획(보고서 발간, 세미나 발제 등)이 구체적으로 언급되었는가?	<input type="checkbox"/>	■	

