

# 현안과 과제

- 경상수지 개선, 서비스수지도 중요하다

# 목 차

## ■ 경상수지 개선, 서비스수지도 중요하다

Executive Summary .....	i
1. 개요 .....	1
2. 코로나19 전후 서비스수지의 구조 변화 .....	2
3. 2023년 서비스수지의 향방 .....	5
4. 시사점 .....	6
<참고> 한일 간 서비스수지 비교(2022년 기준) .....	8

비상업 목적으로 본 보고서에 있는 내용을 인용 또는 전재할 경우 내용의 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있으며, 보고서 내용에 대한 문의는 아래와 같이 하여 주시기 바랍니다.

주 저 자 : 신 지 영 선임 연구원 (2072-6240, jyshin@hri.co.kr)

경 제 연 구 실 : 이 부 형 이 사 대 우 (2072-6306, leebuh@hri.co.kr)

## Executive Summary

### □ 경상수지 개선, 서비스수지도 중요하다

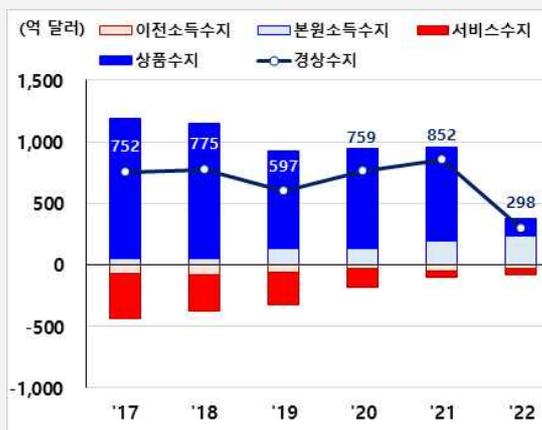
#### ■ 개요

국내 경제의 전반적인 펀더멘털(fundamental)을 나타내는 지표이자 대외건전성 평가의 주요 기준 가운데 하나인 경상수지 개선이 지연되면서 통화 및 금융 시장은 물론 실물경제에까지 부정적인 영향을 미칠 가능성이 점차 커지고 있다. 실제로 지난 2022년 경상수지는 2012년 이후 11년만에 최저치인 298억 달러를 기록했고, 2023년 들어서도 약 45억 달러의 적자를 기록함으로써 월 기준 역대 최대 적자를 보였다. 다만, 2023년에는 대규모 상품수지 흑자 실현이 어려울 것으로 보이는 가운데 서비스수지 적자가 확대되면서 전체 경상수지 악화를 유발할 가능성이 클 것으로 우려된다. 이에 본 보고서에서는 서비스수지의 구조적인 특징과 여건 변화에 대해 코로나 19 이전과 이후로 나누어 비교해 보고 향후 방향과 시사점을 제시하고자 한다.

#### ■ 코로나19 전후 서비스수지의 구조 변화

코로나19 이전(2017~2019년)과 이후(2020~2022년)로 나누어 서비스수지의 구조적 특징을 살펴보면 다음과 같다. **코로나19 이후 서비스수지의 대폭적인 개선이 경상수지 흑자 유지에 기여했다.** 그동안 대규모 경상수지 흑자를 이끌어왔던 상품수지(누적기준)가 코로나19 이전 약 3,035억 달러에서 이후 약 1,714억 달러로 대폭 축소된 반면 동기간 서비스수지(누적기준)는 약 929억 달러 적자에서 약 255억 달러 적자로 크게 개선되면서 경상수지 흑자 유지에 기여한 것으로 판단된다. 특히, 서비스수지 세부 항목 측면에서 코로나19 이전 적자를 지속하던 운송수지가 가장 큰 흑자 항목으로 전환된 가운데 여행수지 적자가 개선된 영향인 것으로 보인다.

< 연도별 경상수지 추이 >



자료 : 한국은행.

< 연도별 서비스수지 추이 >



자료 : 한국은행.

보다 구체적인 분석을 위해 각 기간별 서비스 수입과 지출 증가율 비교한 결과, 서비스 수입과 지출 구조 변화에는 각각 다음과 같은 특징이 있는 것으로 나타났다. **서비스 수입의 경우, 코로나19 이후 해상운송 수입이 크게 증가하면서 서비스 수입 증가를 견인했다.** 전체 서비스 수입 증가율은 코로나19 이전에는 평균 3.4%에 그친 반면, 코로나19 이후에는 평균 9.6%로 약 6.2%p 상승했는데 해상운송 수입을 중심으로 한 운송 수입의 기여도가 7.5%p로 나타나 전체 서비스 수입 개선이 대부분 운송 수입 개선에 의존한 것으로 나타났다. **서비스 지급의 경우, 코로나19 영향에 따른 여행 지급 감소를 중심으로 전체 서비스 지급 증가세가 둔화되었다.** 전체 서비스 지급 증가율은 코로나19 이전 평균 5.4%에서 코로나19 이후 평균 2.8%로 약 2.6%p 감소했다. 이에 동기간 여행 지급 증가율이 평균 1.6%에서 평균 -3.1%로 4.7%p 개선된 것이 가장 큰 영향을 미친 것으로 분석되었다.

서비스 수입 증가율 및 세부 항목별 기여도				서비스 지급 증가율 및 세부 항목별 기여도					
항목	기간	코로나19 이전(A)	코로나19 이후(B)	A-B (%p)	항목	기간	코로나19 이전(A)	코로나19 이후(B)	A-B (%p)
서비스 수입(%)		3.4	9.6	6.2	서비스 지급(%)		5.4	2.8	2.6
가공서비스(%p)		-0.2	0.4	0.6	가공서비스(%p)		0.4	0.0	0.4
운송수입(%p)		0.0	7.5	7.5	운송지급(%p)		0.1	2.1	-2.0
여행수입(%p)		1.4	-2.9	-4.3	여행지급(%p)		1.6	-3.1	4.7
건설수입(%p)		-0.6	-0.8	-0.2	건설지급(%p)		0.2	-0.1	0.3
기타사업(%p)		0.5	3.2	2.7	기타사업(%p)		1.8	1.6	0.2
그 외(%p)		2.3	2.2	-0.1	그 외(%p)		1.3	2.3	-1.0

자료 : 한국은행, 현대경제연구원.

주 : AB의 경우, 개선은 양(+), 악화는 음(-).

자료 : 한국은행, 현대경제연구원.

주 : AB의 경우, 개선은 양(+), 악화는 음(-).

### ■ 2023년 서비스수지의 향방

코로나19 이후(2020~2022년) 서비스수지의 개선은 수입 측면에서는 해상운임 상승으로 인한 수입 증가와 지급 측면에서는 해외여행 위축으로 인한 여행 지급 축소에 의존한 바가 컸다. **다만, 2023년에는 해운 운임 하락 및 글로벌 경기 둔화로 인한 해상물동량 감소로 해상운송수지가 대폭 악화될 것으로 전망된다.** 또한, 주요국의 코로나19 봉쇄조치 종료와 회복여행 증가 등으로 내국인 해외여행객 수가 급증하면서 여행수지 역시 악화될 것으로 예상된다.

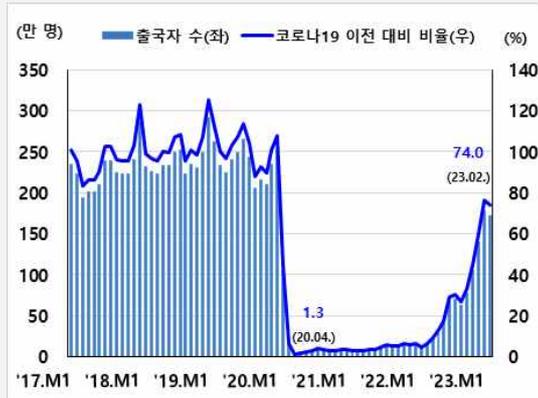
만약 이러한 우려가 현실화될 경우, 코로나19 이후 평균 14.7%까지 개선되었던 서비스수지의 경상수지 흑자 잠식률(=-서비스수지/경상수지)×100은 **코로나19 이전의 44% 수준까지 악화될 가능성도 배제할 수 없게 된다.** 결국, 서비스수지 적자는 점차 심화될 것으로 우려되는데 이는 전체 경상수지 개선에 부정적인 영향을 미칠 것이다.

< 해운운임 및 컨테이너 해상물동량 >



자료 : Bloomberg, CTS.

< 내국인 해외여행 출국자 추이 >



자료 : 한국은행, 현대경제연구원.

■ 시사점

경상수지는 국내 경제의 전반적인 펀더멘털(fundamental)을 나타내는 지표이자 대외 건전성 평가의 주요 기준으로, 추세적인 악화로 인한 우리 경제의 대외 평가 절하, 통화 및 금융 시장의 불안, 실물 경제로의 악영향 파급 등을 예방하는 것이 매우 중요하다. **첫째**, 상품수지 의존도가 높은 경상수지 흑자구조 변화를 위해 서비스수지 적자를 개선하는 한편 새로운 수출 동력으로 활용하기 위한 노력이 필요하다. **둘째**, 서비스수지 세부 항목 측면에서는 가장 큰 적자 항목인 여행수지의 개선을 위해 관광산업의 경쟁력 확보와 여행수지 구성의 안정성 확보 등이 요구된다. **셋째**, 서비스수지 흑자 항목 중 대부분을 차지한 건설과 운송의 경우는 향후 부진세가 예상됨에 따라 집중 대응책 마련을 통해 선제적으로 대응할 필요가 있다. **넷째**, 필요에 따라서는 여행수지와 지식재산권사용료수지에서 대규모 흑자를 지속하고 있는 일본을 벤치마킹하는 것도 고려해 볼 필요가 있다(8페이지 한일 간 서비스수지 비교 참조).

## 1. 개요

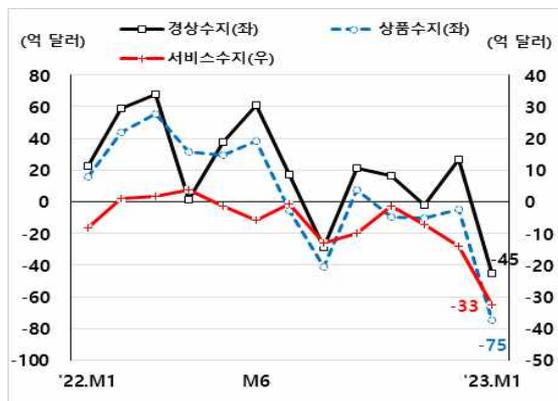
- 지난해 경상수지가 약 11년 만에 최저 수준을 기록한 가운데 코로나19 이후 경상수지의 구조적 특징이 코로나19 이전 대비 변화한 상황<sup>1)</sup>
  - 2022년 경상수지는 2012년 이후 약 11년 만에 최저치를 기록하며 크게 악화
    - 지난해 경상수지는 약 11년 만에 최저치인 298억 달러를 기록하였으며, 2023년 1월 현재 -45억 달러로 월 기준 역대 최대 적자를 지속 중인 상황
  - 특히, 최근 경상수지는 가장 큰 흑자 항목인 상품수지가 악화된 한편, 만성적 적자 항목인 서비스수지가 개선된 구조적 특징을 보임
    - 가장 큰 흑자 항목인 상품수지는 코로나19 이전 누적 3,035억 달러에서 코로나19 이후 누적 1,714억 달러로 흑자 폭이 축소
    - 서비스수지는 동기간 누적 -929억 달러에서 -255억 달러로 적자 규모가 개선되면서 경상수지 악화를 제약한 효과가 있었음
  - 한편, 2023년은 상품수지의 회복이 부진한 가운데 서비스수지 적자 확대로 인한 영향력이 우려되는 상황
    - 2023년 1월 현재 상품수지 회복이 지연되고 있으며, 서비스수지 또한 최근 3개월 연속 적자 폭이 확대되면서 경상수지 악화가 우려
  - 이에 본 보고서는 서비스수지의 구조적 특징과 여건을 코로나19 이전과 이후로 나누어 살펴보고 2023년 서비스수지의 향방과 시사점을 제시하고자 함

< 연도별 경상수지 추이 >



자료 : 한국은행.

< 월별 경상수지 부문별 추이 >



자료 : 한국은행.

1) 본 보고서에서의 코로나19 이전은 2017년~2019년, 코로나19 이후는 2020년~2022년으로 정의함.

## 2. 코로나19 이후 서비스수지의 구조 변화

- **코로나19 이후 서비스수지의 구조를 살펴보면, 코로나19 이전 적자를 지속하던 운송수지가 가장 큰 흑자 항목으로 전환된 가운데 여행수지 적자가 개선**
  - **코로나19 이전 서비스수지는 건설수지를 제외한 대부분의 항목에서 부진한 추세를 지속하였으나, 최근 운송수지가 가장 큰 흑자 항목으로 전환**
    - 2017년에서 2019년 기간 중 서비스수지 구조를 보면, 건설수지가 가장 큰 흑자 항목으로서 꾸준히 흑자를 지속하였음
    - 그러나 코로나19 이후 운송수지가 흑자 전환하면서 역대 최대규모 흑자(22년 131억 달러)를 바탕으로 누적 271억 달러 규모의 큰 흑자를 기록
  - **서비스수지 적자 항목 중에서는 만성적인 최대 적자 항목인 여행수지의 적자 규모가 코로나19 이후 크게 축소되며 서비스수지의 개선을 견인**
    - 통계 작성 이후 적자를 지속한 여행수지는 2017년에는 -183억 달러까지 적자 규모가 확대되며 서비스수지 적자에 가장 큰 요인으로 작용하였으며, 누적 기준으로 코로나19 이전 -468억 달러까지 적자 규모가 확대
    - 그러나 코로나19 이후 여행수지 적자 폭이 빠르게 축소되면서 기타사업서비스보다도 작은 규모인 -208억 달러 수준인 것으로 나타남
  - **한편, 2023년 1월 기준 운송수지가 약 1억 달러로 크게 축소된 가운데 여행수지가 -15억 달러를 기록하면서 코로나19 이전 흐름으로 전환될 가능성 확대**

< 연도별 서비스수지 추이 > < 코로나19 전·후 기간 중 서비스수지 누적 규모(억 달러) >



자료 : 한국은행.

항목	기간	코로나19 이전(A)	코로나19 이후(B)	A-B
서비스수지		-929	-255	674
가공서비스		-219	-174	45
운송수지		-97	271	368
여행수지		-468	-208	260
건설수지		244	154	-90
기타사업		-368	-269	99
그 외		-22	-29	-7

자료 : 한국은행.

주 : AB의 경우, 수지의 확대는 양(+), 축소는 음(-).

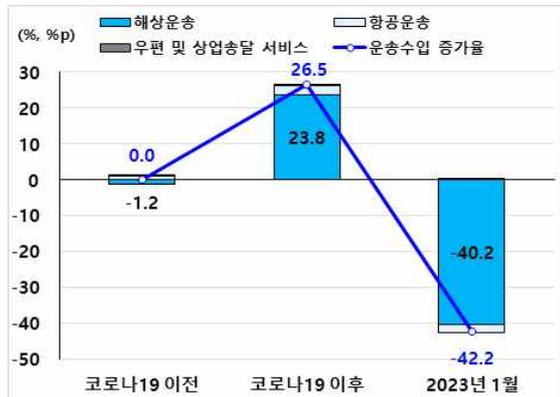
- (서비스 수입) 구체적인 분석을 위해 서비스 수입 구조를 살펴본 결과, 코로나19 이후 해상운송 수입이 크게 증가하면서 서비스 수입 증가를 견인
  - 전체 서비스 수입은 코로나19 이후 평균 9.6% 증가하며 코로나19 이전(3.4%) 대비 증가세가 크게 확대
    - 코로나19 이전 기간 중 서비스 수입은 운송 수입의 기여가 미진한 가운데 그 외 서비스를 중심으로 평균 3.4%의 증가율을 기록
    - 한편, 코로나19 이후 서비스 수입은 평균 9.6%로 증가세가 이전 대비 크게 확대되었으며, 운송 수입은 서비스 수입 항목 중 가장 큰 기여도인 7.5%p를 기록하면서 서비스 수입 증가를 견인
  - 특히, 운송 수입의 세부 항목을 분석한 결과, 해상운송 수입이 크게 증가하면서 운송 수입 및 전체 서비스 수입 증가세가 확대된 것으로 판단
    - 코로나19 이전 해상운송 수입의 전체 운송 수입 증가율에 대한 기여도는 평균 -1.2%p 수준으로 오히려 전체 운송 수입의 증가세를 제한하였음
    - 그러나 코로나19 이후 해상운송 수입이 크게 확대되면서 전체 운송 수입 증가율 26.5%의 대부분인 23.8%p를 설명하는 것으로 나타남
    - 즉, 해상운송 수입이 크게 확대되면서 운송 수입은 물론 전체 서비스 수입의 증가까지 견인한 것으로 판단됨
  - 그러나, 2023년 1월에는 해상운송 수입을 중심으로 운송(-42.2%) 및 전체 서비스 수입(-16.7%)의 감소세가 크게 확대되는 흐름이 나타나고 있음

< 서비스 수입 증가율 및 세부 항목별 기여도 >

항목	기간	코로나19 이전(A)	코로나19 이후(B)	A-B (%p)
서비스 수입(%)		3.4	9.6	6.2
가공서비스(%p)		-0.2	0.4	0.6
운송수입(%p)		0.0	7.5	7.5
여행수입(%p)		1.4	-2.9	-4.3
건설수입(%p)		-0.6	-0.8	-0.2
기타사업(%p)		0.5	3.2	2.7
그 외(%p)		2.3	2.2	-0.1

자료 : 한국은행, 현대경제연구원.  
 주 : AB의 경우, 개선은 양(+), 악화는 음(-).

> 운송 수입 증가율 및 세부 항목별 기여도 <



자료 : 한국은행, 현대경제연구원.  
 주 : 2023년 1월은 전년동기대비 기준.

- (서비스 지급) 서비스 지급 구조 또한 코로나19 이후 변화하였는데, 여행 지급이 크게 감소하면서 서비스 지급 증가세가 이전 대비 축소
  - 코로나19 이후 전체 서비스 지급 증가율은 평균 2.8%로 이전(5.4%) 대비 증가세가 절반에 가까운 수준으로 축소
    - 코로나19 이전 기간 중 서비스 지급은 기타사업과 여행 지급을 중심으로 평균 5.4%의 증가율을 기록하였음
    - 그러나 코로나19 이후 여행 지급의 서비스 지급에 대한 기여도가 -3.1%p로 크게 둔화되면서 서비스 지급 증가율 또한 평균 2.8%로 이전 대비 축소
  - 여행 지급의 세부 항목을 분석한 결과, 여행 지급에서 가장 큰 비중을 차지하는 일반여행 지급이 크게 축소되면서 전체 서비스 지급 증가를 제한
    - 코로나19 이전 일반여행 지급은 평균 6.8%p의 기여도를 기록하면서 여행 지급 증가세(6.8%)의 대부분을 설명
    - 그러나 코로나19 이후 일반여행 지급의 기여도가 -8.9%p를 기록하면서 여행지급 증가율이 -9.4%로 둔화하는데 가장 큰 영향을 미친 것으로 보임
  - 2023년 1월에는 여행 지급 증가율이 빠르게 확대되면서 서비스 지급 증가율이 재확대된 것으로 나타남
    - 여행지급은 코로나19 팬데믹으로 인한 봉쇄 조치가 강력했던 2020년 가장 크게 감소한 이후 2년 연속 증가세가 확대되는 추세<sup>2)</sup>

< 서비스 지급 증가율 및 세부 항목별 기여도 >

항목	기간	코로나19 이전(A)	코로나19 이후(B)	A-B (%p)
서비스 지급(%)		5.4	2.8	2.6
가공서비스(%p)		0.4	0.0	0.4
운송지급(%p)		0.1	2.1	-2.0
여행지급(%p)		1.6	-3.1	4.7
건설지급(%p)		0.2	-0.1	0.3
기타사업(%p)		1.8	1.6	0.2
그 외(%p)		1.3	2.3	-1.0

자료 : 한국은행, 현대경제연구원.  
 주 : A·B의 경우, 개선은 양(+), 악화는 음(-).

< 여행 지급 증가율 및 세부 항목별 기여도 >



자료 : 한국은행, 현대경제연구원.  
 주 : 2023년 1월은 전년동기대비 기준.

2) 여행지급 증가율(전년동기대비)은 '20년(-50.8%), '21년(10.8%), '22년(11.8%), '23년 1월(85%) 기록.

### 3. 2023년 서비스수지 향방

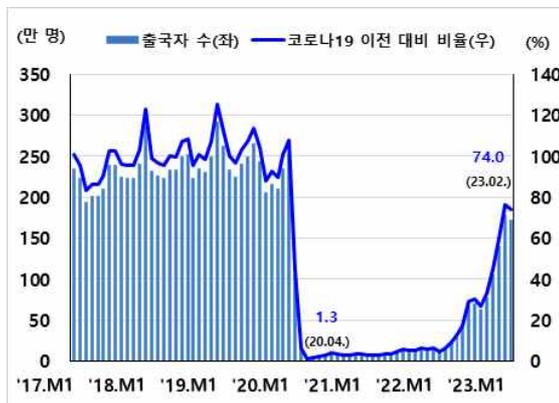
- 코로나19 이후 서비스수지의 개선은 운송 및 여행수지의 구조 변화가 반영된 결과이나, 2023년은 서비스수지 개선을 견인한 호조 요인이 사라질 전망
  - 코로나19 이후 서비스수지의 개선은 수입 측면에서 해상운임 상승으로 인한 수입 증가와 지급 측면에서 해외여행 위축으로 인한 여행 지급 축소에 기인
    - 코로나19 이전 평균 835.8p 수준이던 해운 운임이 5,046.7p(21.12.)까지 급격히 상승하면서 해상운송 수입 확대에 따른 운송수지 호조를 견인하였음
    - 또한, 지급 측면에서 월평균 약 233만 명 수준이던 내국인 출국자 수가 코로나19 이후 약 1.3% 수준인 3만 명까지 감소하면서 여행수지 적자가 개선
  - 한편, 2023년의 경우 서비스수지 개선을 견인한 호조 요인이 사라질 전망
    - 운송수지 흑자의 대부분을 차지한 해상운송수지는 최근 해운 운임 하락 및 경기침체 우려에 따른 해상물동량 감소로 지난 11월 이후 적자 전환
    - 또한, 주요국의 코로나19 봉쇄 조치가 종료되면서 내국인 해외여행객 출국자 수는 2월 현재 172만 명으로 코로나19 이전 수준의 74.0%까지 회복
  - 이에 서비스수지 적자가 점차 심화될 것으로 우려되며 경상수지 흑자 잠식률이 확대되는 등 악영향이 불가피할 전망
    - 코로나19 이후 서비스수지의 경상수지 흑자 잠식률은 평균 14.7% 수준까지 개선되었으나, 코로나19 이전 평균인 44% 수준으로 회귀할 가능성도 배제할 수 없음<sup>3)</sup>

< 해운운임 및 컨테이너 해상물동량 >



자료 : Bloomberg, CTS.

< 내국인 해외여행 출국자 추이 >



자료 : 한국은행, 현대경제연구원.

3) 서비스수지 적자의 경상수지 흑자 잠식률 = (-서비스수지/경상수지)×100을 의미함.

#### 4. 시사점

- 경상수지는 국내 경제의 전반적인 펀더멘털(fundamental)을 나타내는 지표이자 대외 건전성 평가의 주요 기준으로, 추세적인 악화로 인한 우리 경제의 대외 평가 절하, 통화 및 금융 시장의 불안, 실물 경제로의 악영향 파급 등을 예방하는 것이 매우 중요함

첫째, 상품수지 의존도가 높은 경상수지 흑자구조 변화를 위해 서비스수지 적자를 개선하고 새로운 수출 동력으로 활용하기 위한 노력이 필요하다.

- 현재 우리나라의 경상수지는 서비스수지의 만성적인 적자가 지속되는 동시에 흑자 측면에서 상품수지에만 의존하는 구조적 취약성으로 인해 상품 수출 부진에 따른 부정적 영향이 더 크게 작용하고 있는 상황
- 이에 서비스 수출의 성장을 위해 금융지원 확대, 컨설팅 제공 등 정부 차원의 지원 체계 수립이 요구되며, 특히 국내 기업들의 경쟁력이 기대되는 유망 업종 및 시장에 대한 철저한 분석과 체계적 지원이 필요할 것으로 판단됨
- 또한, 고부가가치 산업이지만 만성적인 적자가 발생하고 있는 지식재산권, 기타사업서비스 등에서의 산업 경쟁력 강화를 통해 특정 업종에 집중된 수출 의존도를 낮추고 서비스 수출 구조를 다변화하는 노력도 병행될 필요

둘째, 서비스수지 세부 항목 측면에서는 가장 큰 적자 항목인 여행수지의 개선을 위해 관광산업의 경쟁력 확보를 통한 활성화와 여행수지 구성의 안정성 확보 등이 요구된다.

- 올해 주요국의 코로나19로 인한 봉쇄 조치가 본격적으로 해제되면서 내국인 해외여행 출국자 수가 코로나19 이전 수준의 74.0%까지 회복되었으나, 외국인의 국내 여행 입국자 수는 37.4% 회복에 그친 상황

- 이에 내국인의 국내 여행 수요 개선을 위해 새로운 관광 명소 창출, 고부가가치 관광 인프라 구축을 추진할 필요가 있으며, 외국인 관광객 유치 확대를 위한 K-문화의 고급화 및 외국인 관광객 서비스 개선 등 노력도 필요함
- 한편, 여행수지 세부 항목 중 유학연수의 경우 여행수지에서 차지하는 비중은 작지만 내국인의 해외 유학 수요가 꾸준히 확대된 반면, 외국인의 국내 유학 수요는 개선이 미흡한 상황으로, 교육의 질 제고를 위한 고민도 병행될 필요

셋째, 최근 서비스수지 흑자 항목 중 대부분을 차지한 건설과 운송의 경우 2023년 부진세가 예상됨에 따라 집중 대응책 마련을 통해 선제적으로 대응할 필요가 있다.

- 2023년의 경우 글로벌 경기둔화와 그에 따른 투자 위축, 수입 수요 감소 등이 전망되며, 그에 따라 서비스수지의 적자를 상당 부분 상쇄해 온 건설 및 운송수지 악화가 불가피할 것으로 우려됨
- 실제로 2023년 3월 말 기준 해외건설 수주는 아시아, 유럽 등 주요 지역에서 감소하면서 전년 동기 대비 -7.8%의 감소세를 기록하였으며, 해상물동량 또한 감소세가 확대되면서 해상운송수지가 적자를 지속 중인 상황
- 이에 글로벌 경기침체에도 회복세가 기대되는 신흥 아시아 국가를 중심으로 한 투자 유치 지원, 업황 악화가 우려되는 컨테이너선 해운업 등에 대한 집중 대응책 등 적극적인 정책적 대응이 고려될 필요

넷째, 필요에 따라서는 여행수지와 지식재산권사용료수지에서 대규모 흑자를 지속하고 있는 일본을 벤치마킹하는 것도 고려해 볼 필요가 있다(8페이지 한일 간 서비스수지 비교 참조). **HRI**

신 지 영 선 임 연구 원 (2072-6240, jyshin@hri.co.kr)  
이 부 형 이 사 대 우 (2072-6306, leebuh@hri.co.kr)

< 참고 > 한일 간 서비스수지 비교(2022년 기준)

○ 한일 간 상품과 서비스 및 경상 수지 비교

- 2022년 기준 한국과 일본 모두 경상수지 흑자를 기록
  - 한국은 상품수지는 흑자, 서비스수지는 적자
  - 일본은 상품수지 적자 규모에 비해 상대적으로 서비스수지 적자 규모가 작음

< 한일 간 상품·서비스·경상 수지 비교(2022년 기준) >

구 분	한국	일본
상품수지(억 달러)	150.6	-1,198.2
서비스수지(억 달러)	-55.5	-425.8
경상수지(억 달러)	298.3	868.9

자료 : 한국은행, 일본 재무성, 현대경제연구원.

주 : 엔/달러 환율은 2022년 평균 환율 기준 131.7 엔/달러로 추산.

○ 한일 간 항목별 서비스수지 비교

- 흑자 품목
  - 한국은 운송수지와 건설수지 등이 대규모 흑자를 보이고 있는 반면 일본은 여행수지, 지식재산권사용료수지 등에서 대규모 흑자를 시현
- 적자 품목
  - 한국은 여행수지, 가공서비스수지, 지식재산권사용료수지, 기타사업서비스수지에서 대규모 적자를 보이고 있는 반면 일본은 운송수지, 보험서비스수지, 통신·컴퓨터·정보서비스수지, 기타사업서비스수지에서 대규모 적자가 발생

< 한일 간 항목별 서비스수지 비교(2022년 기준) >

구 분	한국	일본
서비스수지(억 달러)	-55.5	-425.8
운송수지	131.2	-68.2
여행수지	-79.3	33.1
가공서비스수지	-60.5	-33.2
건설수지	52.5	16.4
보험서비스수지	0.4	-109.0
금융서비스수지	3.1	26.2
통신, 컴퓨터, 정보서비스수지	19.9	-119.4
지식재산권사용료수지	-37.5	188.6
유지보수서비스수지	-16.2	-45.0
기타사업서비스수지	-75.9	-331.7
개인, 문화, 여가서비스수지	11.8	5.3
정부서비스수지	-5.1	11.2

자료 : 한국은행, 일본 재무성, 현대경제연구원.

주 : 엔/달러 환율은 2022년 평균 환율 기준 131.7 엔/달러로 추산.