

동북아협력 강화가 자동차 및 타이어산업에 미치는 영향

한중일 3국간 경제협력이 강화되고 있다. 우리나라는 그 동안 칠레, 아세안 EFTA, 미국과 EU 등 원거리에 있는 국가와 자유무역협정(FTA) 체결을 위한 협상을 벌여 왔다. 이 과정에서 아직도 FTA에 대한 찬반 논란이 끊이지 않고 있지만 04년 이후 중단되었던 한일 FTA협상을 재개할 것인가에 대한 검토가 이루어지고 있다. 또한 한중 FTA의 타당성과 추진 시기에 대해서도 검토되어야 한다는 견해가 대두되고 있다. 한중일간의 FTA 협상이 본격화될 경우 우리나라는 본격적인 시장개방과 함께 동북아협력의 새로운 시대를 맞이할 전망이다. 본 고에서는 최근 한중일 자동차산업의 동향 및 협력현황을 살펴 보고 동북아 3국간 새로운 협력시대의 전개와 그 시사점을 도출해 보기로 한다.

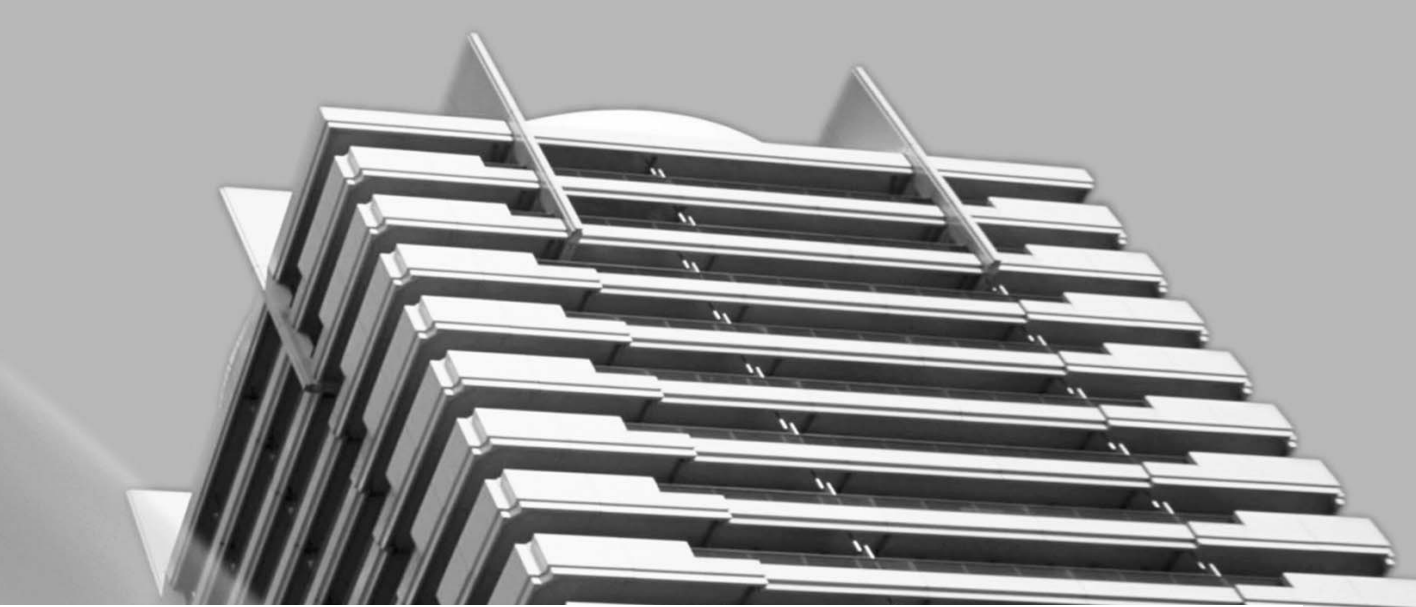
1. 동북아 자동차산업의 동향

21세기 세계 자동차산업의 중심이 동북아로 이전되었다는 점은 주지의 사실이다. 한중일 생산능력만 2,800만대에 달하고 있고 지역 수요가 1,700만대를 넘어섰으며, 수출도 800만대를 상회하고 있기 때문이다. 일본 자동차산업은 이미 세계 최고 수준이라는 평가를 받고 있고 중국은 세계 최고의 성장세를 유지하면서 글로벌 플레이어로 급성장하고 있다. 우리 자동차업체도 세계 5위 자동차생산국의 위치를 유지하면서 세계화와 경쟁력 강화에 박차를 가하고 있다.

(1) 중국자동차산업의 현황 및 전망

중국은 금년에 자동차 생산과 판매가 각각 1,000만대를 넘어설 예정이다.

세계적인 성장둔화와 긴축정책으로 최근 판매가 둔화되고 있으나 판매 1,000만대는 무난히 달성할 예정이다. Arthur D. Little은 중국내 승용차 판매가 08년 610만대, 09년 700만대, 10년 790만대에 달할 것으로 예상하고 있다. 중국의 승용차 수요 증가율은 점차 둔화되어 11년 10.1%, 12년에는 10.0%에 달하여 각각 870만대와 957만대의 수요가 예상된다. J.D.Power는 중국의 자동차 수요가 15년까지 연평균 100만대씩



증가하여 1,700만대에 육박할 것으로 전망하고 있다. 또한 CSM Worldwide는 중국의 인구 1,000명당 자동차 보유대수는 현재 50대에서 2030년에는 250대로 늘어날 것으로 예상하고 있다. 이와 같이 중국의 자동차 수요 증가세가 당분간 두자리 수를 유지할 것이라는 전망이 지배적이다.

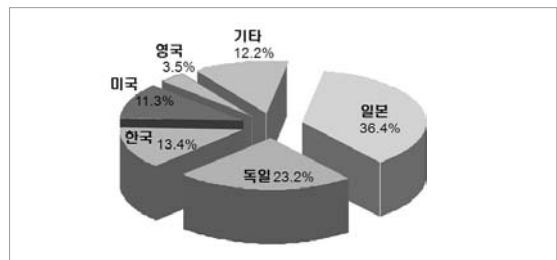
중국의 자동차 수요는 소형의 저가 차종이 주류를 이루고 있으나, 점차 대형화와 고급화가 이루어지고 있다. 인당 소득이 증가하면서 그 동안 판매가 급증하였던 1,400cc 미만의 소형차 수요가 둔화되고 있는 반면 중대형 자동차의 수요는 꾸준히 증가하고 있다. J.D. Power는 2014년 중국의 고급차 판매가 배증한 50만 8,000대에 달할 것으로 전망하고 있다. 더불어 중국내 픽업 트럭 수요와 수입차 수요도 꾸준히 증가할 예정이다.

07년 중국의 자동차 및 부품 수입은 238억 달러를 기록하였으며, 우리나라(25.4억 달러)는 일본(988.3억 달러), 독일(72.2억 달러) 다음의 3위의 수입국 자리를 차지하였다. 07년 중국의 수입차 수요는 물량 기준으로 전년비 37.3% 증가한 31만 4,000대를 기록하였다.

이와 같이 중국의 자동차 수요가 꾸준히 증가하고 있

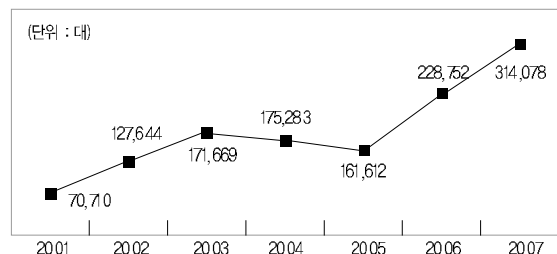
는 가운데 중국 정부는 자국 자동차산업의 육성에 박차를 가하는 한편 외국인 투자기업에 대한 우대조치를 축소해 나가고 있으며, 노동, 환경, 토지 등에 대한 규제를 강화하고 있다.

〈그림-1〉 주요국별 중국 자동차 수입시장 점유율



☞ 자료 : 전계서

〈그림-2〉 중국의 자동차 수입 추이



☞ 자료 : 전계서

(2) 일본 자동차산업의 현황

일본 자동차업계는 지난 100여년간 세계 자동차시장을 지배해 온 미국으로부터 자동차 빅 3의 자리를 물려받았다. 소위 세계 자동차산업의 신 빅 3인 도요타, 혼다와 닛산의 세계 시장 판매가 호조를 보이고 있으며, 특히 도요타는 세계 최대이자 최고의 자동차업체로서의 위상을 강화하고 있다.

일본의 자동차생산은 최근 내수부진에도 불구하고 수출이 증가하면서 다시 활기를 띠고 있다. 이에 따라 완성차와 부품업체의 일본내 투자와 고용도 증가하고 있다. 일본은 세계 3위의 자동차시장을 보유하고 있으나 자동차 수입은 28만대 전후에서 안정적으로 이루어지고 있다. 최근 일본의 자동차 수입은 내수 부진으로 감소하였는데, 06년에는 27만 8,726대가 판매되어 사상 최고치를 기록하였던 95년의 40만 4,695대보다 크게 감소하였다. 이같은 일본의 내수 감소는 고령화와 젊은 층의 자동차 구매에 대한 관심 저하 및 자동차의 내구성이 향상되었기 때문이다.

일본 자동차업체들은 그 동안 국내보다는 해외직접투자를 확대해 왔다. 그 결과 해외생산이 국내생산을 추월하였으며, 국내외에 1,000만대 이상의 생산능력을 보유하고 있다. 이러한 일본 자동차업체의 생산구조는 환율변동에 대한 영향을 최소화하면서 일본자동차의 세계시장 판매를 증대하는 요인으로 작용하고 있다.

최근 국내업체들의 해외시장에서의 판매가 세계적인 판매 둔화에도 불구하고 증가세를 유지하고 있지만 주요시장에서 일본 자동차업체와의 시장 점유율 격차가 줄어들기 보다는 확대되고 있다. 또한 중국과 인도 등 신흥개도국시장에서 국내 자동차업체의 판매가 호조를 보이면서 우리의 수출 증대에 기여하였으나 이들 시장에 선진업체들이 본격적으로 진출할 움직임을 보이고 있어 동 시장에서의 경쟁 역시 심화될 전망이다.

<표-2> 선진국 시장에서의 원산지별 자동차 판매 현황 (단위: 대, %)

지역	원산지	02년		08년	
		판매대	점유율	판매대	점유율
서유럽	한국	392,799	2.7	128,947	2.9
	일본	1,650,984	11.5	642,794	14.4
미국	한국	633,861	3.8	232,898	4.8
	일본	4,647,669	27.6	1,855,709	38.5
	유럽	1,169,119	6.9	412,314	8.5

☞ 자료 : ACEA 및 Wall Street Journal
 주 : 서유럽은 1~3월, 미국은 1~4월 기준

(3) 한중일 자동차산업의 경쟁력 비교

중국업체의 추격이 빠른 속도로 이루어지고 있으나, 아직까지 한중 자동차업체간의 경쟁력 격차는 크다. 한중자동차산업의 경쟁력 비교는 다양한 자료를 통해 소개된 바 있다. 따라서 본고에서는 한일 자동차업체간의 경쟁력을 재조명해 보기로 한다.

04년 이후 한일 자동차산업의 국제경쟁력은 지속적인

<표-1> 일본 자동차산업 현황

(단위: 만대)

구분	03년				07년			
	생산	내수	수출	수입	생산	내수	수출	수입
총계	1,029	583	476	27.7	1,160	534	654	28
승용	848	446	408	27.3	994	440	581	-
트럭	175	135	63	0.4	154	93.8	62	-
버스	6.1	2.1	4.6	-	11.3	1.6	12.2	-

☞ 자료 : 일본자동차공업협회, 『일본의 자동차공업 2007』, 07년 7월

로 강화되고 있다. 특히 국내 자동차업체의 초기 품질은 일본자동차업체를 능가하고 있다. 그러나 실질적인 품질경쟁력을 대변해 주는 내구성면에서는 아직도 뒤떨어지고 있다. 근래 일본 엔화의 강세속에 원화 가치가 절하되어 국내 자동차업체의 대일 수출경쟁력 우위가 강화되고 있다. 그러나 아직까지 미국과 유럽시장에서는 그 효과가 잘 나타나지 않고 있다.

한일 자동차업체의 경쟁력을 소위 소프트 경쟁력이라 할 수 있는 브랜드, 연구개발 및 특허 출원 생산성 측면에서 비교해 볼 때 아직까지 국내 자동차업체의 경쟁력이 일본업체와 상당한 격차를 보이고 있음을 알 수 있다. 현대자동차의 브랜드 가치가 상승하고 있으나 일본의 도요타와 혼다와 큰 격차를 보이고 있다.

연구개발 투자의 경우 일본은 부품업체들의 투자 규모가 증가하고 있고, 이에 따른 특허 출원 수도 증가하고 있다. 그러나 국내 완성차업체의 연구개발 투자는 증

가하고 있으나 특허출원은 부진한 편이다. 특히 부품업체의 연구개발투자와 특허 출원은 일본업체에 크게 못미치고 있다.

최근 일본 도요타의 특허출원 건수가 부진한 이유는 경쟁력의 저하라기 보다는 기술보호주의의 결과라고 평가하여야 한다. 도요타는 GM과의 경쟁력 격차를 확대하기 위해서는 미국내 특허 출원을 자제하고 있다. 근래 원자재가격 급등으로 인해 자동차업체들의 비용절감 노력이 강화되고 있으며, 특히 생산성향상 노력이 배가되고 있다. 그러나 아직까지 국내 자동차업체의 생산성 수준은 일본업체에 크게 못미치고 있다.

〈표-3〉 양국 주요 업체간 생산성 비교

	현대	기아	도요타	혼다
생산대수	64.2	54.4	100	89.2
매출액	39.5	35.0	100	87.4
영업이익	24.5	16.6	100	38.6

☞ 자료 : 현대자동차

주 : 도요타 = 100, 1인당 기준

〈표-4〉 한·일 주요 업체의 연구개발 투자 추이

단위 : 백만 파운드

순위	업체	06년	02년	00년	순위	업체	06년	02년	00년
4	도요타	3,485	3,085	2,362	17	아이신	408	354	278
6	혼다	2,189	2,068	1,748	27	후지중공업	196	287	210
9	닛산	1,919	1,372	1,249	25	아마하	330	256	237
14	민소	1,099	972	838	33	도요타산업	134	157	126
12	현대	796	686	420	35	칼소닉	123	108	-
19	마쓰다	411	497	398	43	코이토	87	100	-
22	브리지스톤	372	357	320					

☞ 자료 : 영국 통상산업부, R&D Scoreboard, 각년호

2. 한중일 자동차산업의 교역 및 투자 현황

(1) 한중 자동차협력 현황

우리나라의 대중 완성차 수출이 꾸준히 증가하고 있는 반면 큰 폭으로 증가하였던 우리나라의 대중 부품수출은

06년부터 둔화되다가 최근에는 감소세로 반전되었다. 중국에 투자 진출한 국내 완성차업체나 대형 부품업체들이 현지 조립용으로 우리나라로부터 수입하던 부품을 현지화, 즉 중국에 진출한 국내 부품업체나 중국업체들로부터 조달하고 있기 때문이다.

한편 중국으로부터의 승용차 수입은 소규모에 달하고

있으나, 2002년 이후 중국산 부품의 수입이 증가하면서 중국은 우리의 제 3위 부품 수입대상국으로 부상하였다.

국내 기업의 대중국 직접투자 현황을 살펴 보면 금년 3월 말까지 자동차 및 트레일러 업체의 대중 직접투자 건수는 1,790 건에 달하고 있다. 등록된 국내 자동차부품업체의 40% 정도가 중국에 투자진출한 것이다. 국

내 자동차부품업체들이 중국 정부의 규제와 비용상승 및 위안화 절상 등으로 중국내 경영환경이 악화되자 투자를 축소하거나 철수 또는 제 3국으로 생산기지를 이전하면서 투자가 둔화되고 있다.

한편 우리의 대중 타이어 수출은 현지생산으로 인해 저조한 실적을 보이고 있으나, 수입은 가파른 상승세를 시현하고 있다.

〈표-5〉 對중국 자동차 및 자동차부품 수출 현황

(단위: 천 달러, %)

품 목	8703		8704		8705		8706		8708	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
98년	36,856	85.6	20,646	239.8	6,551	-37.1	6	-96.1	19,249	44.2
00년	48,278	108.9	2,665	-19	6,619	-19.9	1,481	79	52,472	44.1
05년	602,299	43.7	1,967	-39.1	7,598	-1	13,859	-9.8	2,583,012	58.3
06년	580,800	-3.6	1,249	-36.5	4,827	-36.5	7,058	-49.1	2,544,063	-1.5
07년	802,481	38.2	609	-51.2	5,972	23.7	1,262	-82.1	2,174,294	-14.5
08.1분기	246,587	23.9	226	3.3	227	-51.3	413	-67.3	568,394	-12.5

☞ 주 : 8703 : 승용차, 8704 : 화물자동차, 8705 : 특수용도 차량, 8706 : 엔진을 갖춘 사시, 8708 : 부분품과 부속품

〈표-6〉 對중국 자동차 및 자동차부품 수입 현황

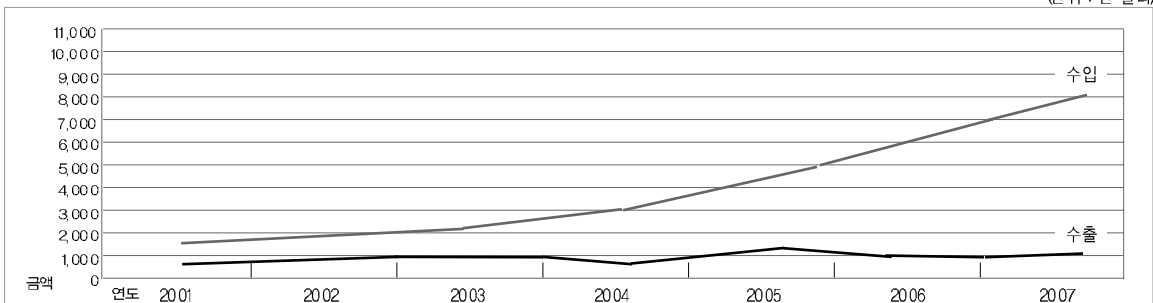
(단위: 천 달러, %)

품 목	8703		8708		품 목	8703		8708	
	금액	증가율	금액	증가율		연 도	금액	증가율	금액
98년	168	48.5	702	-71.6	06년	2,632	110.8	285,846	110.5
00년	1,605	1,310.20	23,371	719.7	07년	5,450	107.1	511,637	79
05년	1,249	31.2	135,770	182.9	08.1분기	805	-6.5	160,166	59.2

☞ 주 : 8703 : 승용차, 8708 : 부분품과 부속품

〈그림-3〉 우리나라 타이어의 대중 수출입 현황

(단위 : 만 달러)



자료 : KOTIS

〈표-7〉 한국 자동차업체 및 자동차 부품업체 대중국 투자현황

(단위: 건 천 달러)

연도	신고건수	신규법인수	신고금액	투자건수	투자금액
00년	36	23	11,006	40	4,273
05년	304	97	445,722	606	356,405
06년	307	79	509,553	608	322,966
07년	266	73	538,123	545	393,445

※ 자료: 수출입은행

(2) 한일 자동차협력 현황

우리나라의 대일 자동차 수출 및 판매는 04년 이후 급락하고 있으며, 급기야 국내 자동차업체 현지 판매법인의 철수마저 검토되고 있다. 전술한 일본의 자동차 수입통계에서도 보듯이 일본자동차시장은 세계 3위의 규모에도 불구하고 매우 폐쇄적인 구조를 가지고 있다. 완성차의 수입은 무관세로 이루어지고 있으나 일본소비자들의 높은 일본차 선호도와 복잡한 유통구조 등이 수입차의 일본내 판매를 억제하고 있다.

반면 일본차의 우리 시장 진출은 가속화되고 있다. 05년 1만대를 넘어선 우리나라의 대일 자동차 수입은 07년에는 2만대를 넘어섰으며, 금년에는 3만대에 육박할 전망이다.

이에 따라 국내수입차시장에서 차지하는 일본자동차의 비중은 점차 증가하여 금년 1~4월중에는 33.3%를 기록하였다. 반면 우리나라 자동차산업을 대표하는 현대차의 대일본 수출은 극히 부진할 뿐 만 아니라 금년 5월 일본시장 판매가 22대로 감소하였다. 이러한 판매 부진의 결과 1~5월중 일본시장에서의 판매는 전년동기 수준의 1/3에도 못미치는 170대를 기록하였다. 한편, 우리나라의 대일 타이어 수출은 지난해 증가세에서 감소로 반전되었다. 그러나 대일 수입은 증가세를 유지하여 대일 무역수지 적자가 확대되고 있다.

〈표-8〉 우리나라의 대일 자동차 수출·입

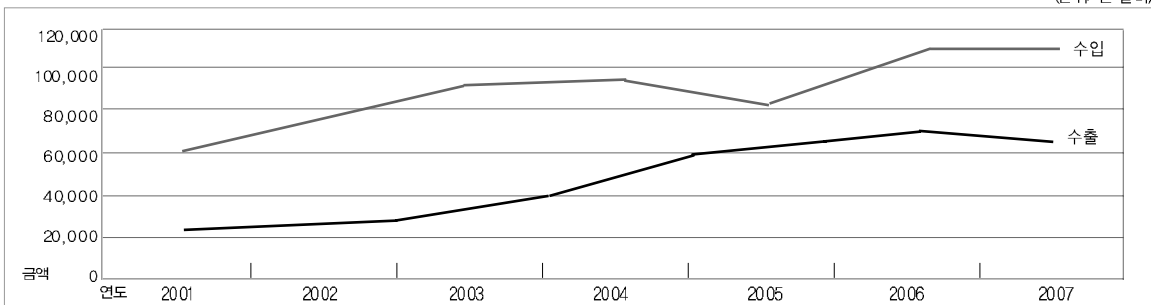
(단위: 대, 천 달러)

연도	수량	수출	수입
		금액	금액
01년	수량	1,874	3,843
	금액	36,050	73,258
03년	수량	2,188	5,250
	금액	25,261	159,776
05년	수량	4,174	10,776
	금액	41,233	307,543
06년	수량	1,000	14,701
	금액	13,857	442,201
07년	수량	723	21,575
	금액	7,042	661,953
08.1~3월	수량	62	6,538
	금액	1,053	188,908

※ 자료: 전계서

〈그림-4〉 우리나라 타이어의 대일 수출입 현황

(단위: 천 달러)



※ 자료: KOTIS

〈표-9〉 일본차의 시장점유율 추이 (단위: 대, %)

		00년	02년	06년	07.1~10
일본	렉서스	159(2.9)	2,421(14.1)	6,581(16.2)	6,113(14.1)
	기타	128(2.4)	329(1.9)	5,624(13.9)	8,124(18.6)
	소계	287(5.3)	2,750(16.1)	12,205(30.1)	14,237(32.7)
전체 수입자동차		5,399	17,118	40,530	43,492

☞ 자료 : 한국수입자동차협회 자동차등록 통계
 주 : ()안은 전체에서 차지하는 비중임

3. 새로운 국면에 진입한 동북아 협력

한중일 3국은 20세기까지만 해도 시장개방에 소극적이었으며, FTA 후진국이라는 평가를 받아왔다. 그러나 우리나라가 FTA 로드맵을 작성하여 주요 국가와의 FTA 협상을 적극 추진하자 중국과 일본도 FTA 협상에 적극 나서고 있다. 최근 중국은 우리보다도 폭넓게 FTA를 추진하고 있으며, 일본은 상대적으로 경제협력 관계가 약한 국가와 우선적으로 협상을 체결하거나 추진하고 있다. 이러한 가운데 동북아 3국간 FTA를 포함한 포괄적인 경제협력방안이 모색되고 있어 타이어 산업과 자동차산업도 새로운 기회와 도전에 직면할 예정이다.

〈표-10〉 한국과 중국의 완성차산업 관세율 비교

관세율	한국		중국	
	세목수	비중(%)	세목수	비중(%)
20% 이상	0	0.0	74	60.7
10~20%미만	44	43.1	31	26.2
5~10%미만	54	52.9	13	10.7
0~5%미만	0	0.0	3	2.5
0%	4	3.9	0	0.0
전체	102	100.0	121	100.0
평균관세율	8.3		19.1	

☞ 자료 : 한국 관세청, 중국 해관총서

(1) 중국의 관세 구조 및 FTA 추진현황

우리나라 완성차산업의 평균 관세율은 8.3%, 중국은 19.1%로 양국간 관세율 격차는 상당히 큰 편이다. 완성차와는 달리 자동차부품산업의 경우 한국과 중국간의 단순평균 관세율은 격차가 적은 편으로 우리나라의 평균관세율은 7.6%, 중국 평균관세율은 9.2%에 달하고 있다.

중국이 협상을 추진하고 있거나 체결한 국가 및 경제블럭중에서 자동차산업의 규모가 비교적 큰 지역으로는 아세안을 들 수 있다. 이를 통해 중국의 자동차분야에서의 FTA 협상 전략을 살펴보면, 중국은 중-아세안 FTA에서 완성차는 대부분 민감품목으로 분류하였으며, 특히 몇몇 품목들은 초민감품목으로 분류하였다. 아세안 국가들은 주로 상용차와 자동차부품을 초민감품목으로 분류하였으며 승용차는 일반품목으로 분류하고 있다. 결국 중국은 대부분의 자동차산업내 품목들을 FTA로 인한 개방에서 보호하여 정책적으로 육성하려는 모습을 보이고 있다.

(2) 한일 FTA 재개 가능성

04년 11월에 중단되었던 한일FTA 협상을 재개할 것인가에 대한 양국간 논의가 재개될 가능성이 높다. 03년 11월부터 시작된 한일 FTA 협상은 6차례의 회담을 진행했으나 이견이 노정되면서 중단된 상태다. 그동안 일본은 미국과 EU 등 자국의 주요 경쟁국과 한국이 FTA를 체결할 경우 불이익을 받을 것을 우려해 한일 FTA 협상의 재개를 강력히 희망해왔다. 그러나 우리 정부는 일본의 비관세 장벽 철폐와 실질적인 산업협력 강화 방안 등 일본의 확실한 개선 의지가 표출되어야만 협상의 재개가 가능하다는 입장을 견지해 왔다. 그러나 최근 한일 양국간에 협상 재개 필요성에 대한 공

갑대가 형성되면서 한일 양국간의 경제협력을 강화하기 위한 차원에서 협상을 재개할 가능성이 높다고 볼 수 있다.

4. 시사점

동북아지역이 세계 자동차산업의 중심지로 부상하고 있는 점은 주지의 사실이다. 동북아 3국 모두 자동차산업을 주력산업으로 육성해 오고 있거나 육성하고 있기 때문이다.

3국중 가장 먼저 국제화를 추진한 일본자동차업체를 따라 잡기 위해 한국 자동차업체는 기술의 자립화와 함께 주요시장에서 일본자동차업체와 경쟁을 벌이고 있다. 후발 주자로서 우리 자동차업체보다도 더 빠른 성장세를 구가하고 있는 중국 자동차업체들 역시 일본과 한국 자동차업체를 따라 잡기 위해 모든 수단을 총동원하고 있다. 이러한 가운데 3국간 경쟁협력 강화방안이 논의되고 있으며, FTA 체결을 위한 협상도 조심스럽게 검토되고 있다.

전술한 한일 FTA 협상이 중단된 이유는 국내 제조업체들의 피해 가능성에서 찾을 수 있다. 특히 자동차산업은 한일 FTA 협상이 시작된 이후 일본 자동차의 한국내 판매는 급증한 반면 한국산 자동차의 일본내 판매는 큰 폭으로 감소하였다. 또한 부품산업에서의 대일 적자도 개선될 조짐을 보이지 않고 있다. 일부 학자들은 협상이 중단된 후 한국자동차업체의 품질경쟁력이 일본을 따라잡았다는 점에서 이제는 협상을 체결해도 부정적인 영향이 없을 것이라고 주장하고 있다. 또한 최근 신흥개도국시장에서 국내업체의 양호한 판매 실적도 이러한 주장을 뒷받침해 주는 근거가 되고 있다. 그러나 원화가치 하락 등 외부 요인에 의한 상대적인

경쟁력 강화는 오랜 기간 지속될 수 없다. 지난 20여년 동안 일본업체들은 엔화강세를 극복하면서 경쟁력을 키워왔기 때문이다. 따라서 국내 자동차업체들의 근원적인 경쟁력 강화가 필요한 시점이다.

또한, 신흥개도국시장에서 국내 완성차업체들이 일본업체에 비해 양호한 실적을 거두고 있다고 해서 우리 자동차산업의 종합경쟁력이 일본자동차산업에 대해 우위를 보이고 있다고 오판해서는 안된다.

한편 중국과의 FTA는 자동차 주요 생산국과의 FTA로도 평가가 가능하다. 대부분의 선진 자동차업체들이 중국내 생산을 실시하고 있어 중국과의 FTA는 주요 자동차 생산국과의 FTA라고도 볼 수 있기 때문이다. 중국에 진출한 선진국 완성차나 부품업체들이 중국내 판매가 부진할 경우 지리적으로 인접한 우리나라에 대한 수출을 증대할 가능성도 배제할 수 없다. 그동안 한중일 3국은 동북아 FTA의 경제적 효과에 대해 공동 연구를 추진해 왔으나 아직까지 결과가 공표되지 않았으며, 현재까지의 국내 연구결과 한일, 한중FTA를 통해 우리나라가 얻을 경제적인 이득이 많지 않을 것으로 평가¹⁾되고 있다.

동북아 3국간 FTA와 관련해서 중국은 한중 FTA에 우선을, 일본은 한일 FTA를 선호할 가능성이 높다. 한중일 3국간 FTA를 포함한 경제협력관계강화는 피할 수 없는 과제다. 3국간 보완적인 기능을 효율적으로 연계할 경우 3국 모두 세계 경제에서 차지하는 위상을 제고할 수 있을 것이다. 그러나 자동차산업은 3국간 산업구조가 유사하여 동반성장보다는 우위가 판가름 날 가능성도 배제할 수 없다.

따라서 우리자동차업체의 국제경쟁력을 단기적인 판매실적으로 평가하기 보다는 장기적인 차원에서 강화할 수 있는 방안이 시급히 마련되어야 한다. **☐**

1) KIEP의 연구결과