

대구 · 경북지역 자동차 2차 부품기업의 FTA활용효과*

김희호

경북대학교 경제통상학부 교수

조주은

경북대학교 사회학과 교수

FTA Effects of Secondary Auto-Part Venders in the Daegu Kyungpook Area

Heeho Kim^a, Joo-Eun Cho^b

^aSchool of Economics and Int'l Trade, Kyungpook National University, South Korea

^bDepartment of Sociology, Kyungpook National University, South Korea

Received 13 May 2019, Revised 23 June 2019, Accepted 24 June 2019

Abstract

This study examines the utilization effect of FTA on the sales and profit of the secondary auto-part suppliers in two aspects: 1) firm-level survey on the utilization of FTA and 2) statistical inference on the FTA effects on their sales and profit. We use the GLS statistical technique, panel and survey data of 130 secondary auto-part suppliers in the Daegu and Kyungpook area in 2007-2016. The evidence shows that the secondary auto-part suppliers struggle to prepare documents for the FTA certificates of origin due to their small firm size, although they utilize the FTA at the relatively high rate of 92 percent. Statistical evidence shows that an increase in the export of the first vender significantly affects the sale of the secondary auto-part vendors, but not their profit. The low profit and high managing cost of utilizing the FTA deteriorate the utilization effect of the FTA of the secondary auto-part vendors, which is a key factor in a global supply chain and for the competitiveness of the automobile industry. Government policies are required for the secondary auto-part suppliers to utilize the FTA more effectively and share the benefits of tariff reduction with first auto-part vendors under FTA transaction.

Keywords: Automobile industry, Auto-part Secondary Vendors, FTA Origin Verification, Korea-U.S FTA, Utilization Effect of FTA

JEL Classifications: F0, F1, F6

* We like to thank two anonymous referees for their helpful comments, and Yeon-Hye Choi in FTA Graduate School of Kyungpook National University for providing her survey data associated with thesis. This research was supported by Kyungpook National University Research Fund, 2019.

^a First Author, E-mail: kimhh@knu.ac.kr

^b Corresponding Author, E-mail: june@knu.ac.kr

© 2019 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

I. 서론

최근 한국 자동차 관련 산업의 수출비중은 전체 수출액 가운데 18.5%로서 조선과 통신기기와 더불어 3대 수출 품목이다. 특히, 자동차 부품산업은 대구경북 지역에서 생산과 고용 유발효과가 커서 지역의 생산과 고용에서 차지하는 비중이 크다. 2012년 한-미 FTA협정 이후 한국의 대미 자동차 수출은 꾸준히 증가하여, 협정이전 89억 달러에서 관세가 완전 철폐된 2016년에 178억달러로 증가하였다. 자동차 수출과 더불어 한국 자동차 부품의 수출도 협정이전 46억 달러에서 2016년 57억 달러로 25% 증가하였다. (관세청 통계자료, 2017). 한국 완성차 업체의 생산방식은 적기공급방식(Just-In-Time)으로, 수요에 따라 자동차를 적기에 공급하는 방식이다. 따라서 자동차 부품기업은 부품의 적기 공급을 위해 완성차 생산 공장의 인근에 부품생산 공장을 설립하거나, 한국과 해외에서 동일한 부품을 생산하여 해외 완성차 공장으로 수출한다. 자동차 산업은 완성차, 1차 부품, 2차 부품으로 구분되며, 자동차 완성차 업체는 자동차 소요 부품명세서(BOM: Bill of Material)를 구성하고 있는 부품을 자동차 1차 부품기업으로 부터 공급을 받고, 1차 부품기업은 소요품목의 일부를 자체 생산하고, 나머지 부품을 자동차 2차 부품기업으로 부터 공급받는다. 일반적으로 자동차 2차부품의 수출방법은 1차 부품기업의 생산 제품에 조립되어 수출하거나, 1차 부품기업을 통해서 2차 부품기업의 제품을 가공 없이 그대로 수출하는 Knock-Down부품(이하, KD부품) 수출방법이 있다.

자동차 2차 부품기업은 직접 수출하지 않기 때문에 FTA원산지검증관리가 필요 없는 것처럼 보이지만, 1차 부품기업의 제품이 수출될 때 원산지증명서 발행을 위해 제품의 구성부품에 대해 원산지확인서를 제출하여야 한다. 또한, 1차 부품기업에 의해 2차 부품기업의 KD품목이 수출되는 경우 원산지검증의 직접적인 대상이 되며, FTA원산지관리에 따르는 직접비용이 발생한다. 2차 부품기업의 FTA원산지 관리문제는 FTA관세 인하혜택은 제품을 직접 수출하는 1차 부품기업에게만 귀속되지만, 원산지관리비

용은 2차 부품기업에게도 발생한다는 점이다. 하지만, 자동차 2차 부품기업의 경우, 자동차 부품이 1차 부품기업을 통해 간접적으로 수출되기 때문에 FTA원산지 관리의 직접 검증대상이 아니므로 그 경제적 효과에 대한 연구를 거의 찾아보기 힘들다. FTA협정이 자동차 산업에 미치는 효과에 대한 기존연구는 다음 세 방향으로 진행되었다. 첫째, FTA협정이 자동차 산업의 무역과 경제에 미치는 파급효과분석(e.g., 권영민, 신대철, 2015; 김화, 최해범, 2011; 박정준, 강민규, 2018; 여택동, 정군우, 2015; 이승택, 김성국, 2015; 이종원, 2010; 정병우, 2014; 심재희, 2017; 최남석, 2018), 둘째, FTA협정이 자동차 부품의 경쟁력과 무역에 미치는 효과(e.g., 이철, 이광재, 2008; 변재웅, 2011; 조서량 외, 2014; 남재량 외, 2014), 셋째, FTA협정에서 자동차 산업의 원산지 결정기준에 대한 분석(e.g., 김관우, 조찬혁, 2014; 김규림, 나희량, 2018; 조성장, 조찬혁, 2016) 등이다.

본 연구의 목적은 최초로 FTA협정이 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업에 미치는 효과를 실증적으로 살펴보고자 한다. 본 연구는 2차 부품기업의 FTA활용 효과를 첫째, 자동차 2차 부품기업의 FTA활용도에 대한 설문조사, 둘째, FTA협정이 자동차 2차 부품기업의 매출과 이익에 미치는 효과에 대한 통계추정을 통해 살펴보고자 한다. 본 연구의 실증분석에서 먼저, HS코드 기준 자동차 부품을 생산하고 있는 대구경북 지역 소재 130개의 자동차 2차 부품 기업을 대상으로 FTA활용에 대한 설문조사를 하였다. 둘째, 자동차 2차 부품기업의 FTA활용효과를 파악하기 위해서 2007년~2016년 동안 자동차 2차 부품기업 가운데 직접 수출부품(Knock-Down; KD)을 공급하는 40개 자동차 부품기업의 미시적 자료와 GLS (Generalized Least Square)추정기법을 사용하여 FTA협정이 지역 자동차 2차 부품기업의 매출과 이익에 미치는 경제적 효과를 살펴보았다. 본 연구의 의미는 FTA협정의 효과분석에서 소외되었던 2차 부품기업의 FTA활용효과를 살펴보고, 2차 부품기업의 FTA활용효과를 제고하는 정책적 근거를 제시하고자 한다.

본 연구의 II장은 한-미, 한-EU FTA 협정문

Table 1. FTA concession rate of Auto-parts

classification	Korea-U.S.		Korea-EU	
	Korea	U.S.	Korea	EU
HS 870899	프레임 등			
HS 870829	차체 부품			
HS 851220	전조등 및 브레이크등			즉시 철폐
HS 851290	와이퍼			즉시 철폐
HS 870892	소음기	즉시 철폐	즉시 철폐	즉시 철폐
HS 870830	제동장치	즉시 철폐	즉시 철폐	즉시 철폐
HS 870893	클러치			
HS 870850	차축			
HS 851150	제너레이터			4년 균등철폐
HS 870840	기어박스			즉시철폐
HS 870894	스티어링 칼럼			즉시철폐

source : Customs Office, FTA Utilization site, <http://www.customs.go.kr/kcshome/site/index.do?layoutSiteId=ftaportalkor> 2019.5.1. visit.

의 원산지 규정에서 나타난 자동차 부품의 관세 양허율 및 원산지 결정기준을 확인해보고, 최근 자동차 부품의 교역량 변동 추이를 살펴 보았다. III장은 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도를 직접 설문조사를 통해서 살펴보았다. IV장은 FTA협정 이후 자동차 부품의 수출 증가가 대구경북 지역 2차 부품기업의 매출, 이익과 고용에 미치는 효과를 실증적으로 검증하였다. 마지막 장에서 연구의 요약과 정책방안이 제시 된다.

II. 자동차 부품산업의 FTA 양허안과 수출입 현황

1. 자동차 부품의 범위와 FTA협정 양허안

여기에서는 자동차 부품의 범위와 그에 대한 FTA협정 양허안을 살펴보고자 한다. <Table 1>은 자동차 부품의 범위와 한-미 FTA와 한-EU FTA 관세 양허율을 동시에 비교하고 있다.

2012년 3월 1일 발효된 한-미 FTA의 관세 양허안은 모든 공산품에 대해 양측 모두 5년 이내 대부분 관세를 철폐하는 높은 수준의 양허를 통해 수출을 확대하고자 하였다.¹⁾ 자동차 산업에 대한 FTA협정에서 미국은 현행 관세 2.5%를 FTA발효 4년 후 한꺼번에 철폐하고, 한국은 현행 관세 8%를 발효 즉시 4%로 인하, 4년 후 완전하게 철폐하기로 하였다. 전기자동차의 경우 미국은 현행 관세 2.5%를 4년 동안 균등하게 철폐하고, 한국은 현행 관세 8%를 발효 즉시 4%로 인하, 나머지 4%를 4년 동안 균등하게 철폐하기로 하였다. 화물자동차의 경우 미국은 현행 2.5% 관세를 7년간 유지 후 2년 동안 균등 철폐하고, 한국은 현행 10% 관세를 즉시 철폐하였다.(관세청, FTA 활용 사이트, 2019). HS 코드 6자리 분류기준에서 851150으로 분류되는 제너레이터가 4 단계에 걸쳐 균등하게 철폐되어 그 이후부터는 무관세가 적용되며, 그 외 자동차 부품은 한-미 FTA협정에서 즉시 철폐되어 양국 자동차 부품의 수출은 즉각적인 관세

1) 한-미 FTA 양허안은 5년 이내 한국이 96%, 미국이 94.9%를 인하하는 것을 골자로 한다.

Table 2. Criteria of decision for the FTA Origin of Auto-parts according to HS Codes

classification		Korea-U.S. FTA**	Korea-EU FTA***	
HS 870899	프레임 등	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50	
HS 870829	차체 부품	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50	
HS 851220	전조등, 브레이크등	CTSH (8512.10~8512.20제외)	CTH or MC50	
HS 851290	와이퍼	CTH	CTH or MC50	
HS 870892	소음기	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50	
자동차 부품	HS 870830	제동장치	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50
	HS 870893	클러치	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50
	HS 870850	차축	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50
	HS 851150	제너레이터	CTSH	CTH or MC50
	HS 870840	기어박스	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50
	HS 870894	스티어링 칼럼	CTSH or BD55 or BU35 or NC35	CTH or MC50

*source: Customs Office, FTA Utilization site,

<http://www.customs.go.kr/kcshome/site/index.do?layoutSiteId=ftaportalkor> 2019.5.1. visit

**CC기준, CTH(Change of Tariff Heading)기준, CTSH(Change of Tariff Sub Heading)기준은 해당 물품의 원산지를 결정할 때 가장 많이 적용하는 세번변경기준을 말한다. 세번변경기준 가운데 CC기준은 HS코드 2단위 세번변경기준을 말하며, CTH(Change of Tariff Heading)은 HS코드 4단위 세번변경기준, CTSH(Change of Tariff Sub Heading)은 HS코드 6단위 세번변경기준을 말한다.

***BD(공제법: Build-down Method), BU(집적법: Build-Up Method), NC(순원가법: Net Cost Method), MC(MC법: iMport Contents Method)기준은 원산지결정의 부가가치 결정기준을 나타낸다.

인하 효과가 나타날 수 있다.

〈Table 2〉은 한-미, 한-EU FTA협정에서 HS 코드별 자동차 부품의 원산지 결정기준을 나타내고 있다. 한-미 FTA 원산지 결정기준에서 완전생산기준 이외의 실질적 변형기준으로서 미국과 한국에서 최종 생산과정을 거친 물품에 대해 원산지를 인정하되, 구체적인 판정기준으로서 품목의 특성에 따라 세번변경기준, 부가가치기준 또는 공정기준 등을 적용한다. 부가가치기준은 역내 부가가치를 계산하는 방법으로 수입 원료를 사용하여 제품을 생산하는 경우 가공과정에서 수입 원료를 일정수준 이하(예: 공장도 가격기준의 45%)로 사용해야 역내

원산지로 인정하도록 하였다. 원산지 판정에 필요한 부가가치기준을 계산할 때 사용하는 공식으로서 자동차 및 자동차 부품 생산기업은 공제법(Build-Down), 집적법(Build-Up), 순원가법(Net-Cost) 가운데 한 가지를 선택적으로 사용할 수 있다.²⁾

한-미 FTA협정에서 원산지 검증방식은 별도

2) BD(공제법: Build-down Method), BU(집적법: Build-Up Method), NC(순원가법: Net Cost Method), MC(MC법: iMport Contents Method)기준은 원산지 결정에서 부가가치 결정기준을 나타내며, 원산지에서 발생한 부가가치 비율이 일정 비율 이상일 것을 요구하는 기준이다.

Table 3. Trades of Auto-parts between Korea and U.S. [unit: USD1,000]

HS codes		2011	2012	2013	2014	2015	2016
8511.50	export	13,289	24,196	16,988	16,577	14,854	14,193
	import	8,382	8,518	4,823	1,519	4,316	2,837
8512.20	export	67,450	99,038	155,898	220,162	201,893	195,511
	import	11,220	13,546	28,563	13,683	6,295	15,095
8512.90	export	120,177	93,160	118,565	136,446	146,346	147,907
	import	5,759	1,854	885	524	2,264	5,368
8708.29	export	389,066	694,196	770,194	906,760	834,675	835,695
	import	12,162	16,275	18,743	26,578	49,301	60,876
8708.30	export	409,369	411,385	386,239	376,826	293,269	282,871
	import	25,954	32,839	27,444	30,345	33,502	28,955
8708.40	export	561,745	811,402	1,054,471	835,350	836,866	571,273
	import	45,612	45,222	37,229	38,302	38,874	38,539
8708.50	export	61,359	108,909	129,505	208,523	219,438	249,045
	import	67,713	54,268	35,459	36,425	18,164	10,754
8708.92	export	82,696	98,650	99,832	108,207	82,103	79,630
	import	2,331	1,066	1,435	2,122	3,509	4,935
8708.93	export	39,276	31,518	37,611	43,988	41,115	97,914
	import	438	3,798	15,100	13,425	14,103	16,676
8708.94	export	174,018	225,287	357,138	306,583	246,868	337,587
	import	10,159	13,204	10,969	16,348	16,083	28,106
8708.99	export	2,691,711	2,494,375	2,465,133	2,837,442	3,025,339	2,973,788
	import	141,533	106,505	115,371	101,818	68,252	76,761
Total	export	4,610,156	5,092,116	5,591,574	5,996,864	5,942,766	5,785,414
	import	331,263	297,095	296,021	281,089	254,663	288,902

source: Customs Office FTA Utilization site, <https://unipass.customs.go.kr:38030/ets/> 2017. 12. 10 visit

양식을 규정하지 않고 필수항목에 대해 수입자, 수출자, 생산자가 모두 발행하여 원산지를 증명할 수 있도록 하는 자율증명방식을 채택하였다. 한국기업은 미국으로 수출할 때 한국 관세청의 원산지 증명서 권고서식을 활용하고 있으나, 미국기업은 원산지 증명서의 양식이 규정되지 않아서 협정 초기에 한국 수입자로부터 한국 권고서식에 따라 작성 후 한국기업으로 발송하는 경우가 빈번했다. 한-미 FTA협정은 다른 FTA협정과 달리 동일한 품목을 반복적으로 수출하는 경우 원산지 증명의 효율성이 제고하기 위해서 원산지 증명서의 1년 포괄기간

허용과 수출자의 직접 원산지 증명서 발행을 허용하고 있다. 하지만, 이로 인해 원산지 검증 실패위험은 정부 공식 기관의 원산지 증명서 발급만을 허용한 다른 FTA협정보다 높다. 한-미 FTA에서 순원가법의 효과에 대해 김관우, 조찬혁(2014), 원산지 교차누적효과에 대해 김규림, 나희량(2018), 산업별 원산지 결정기준과 결정요인에 대해 조성장, 조찬혁(2016) 참조하기 바란다.

2. 자동차 부품의 수출입 현황

HS코드 기준 자동차 분류기호는 8701호[트랙터], 8702호[운전자 포함 10인 이상 수송용 자동차], 8703호[주로 사람을 수송할 수 있도록 설계된 승용자동차와 그 밖의 차량(8702호 제외)과 스테이션 왜건(station wagon)과 경주용 자동차 포함], 8704호[화물자동차] 등이 있다. HS 코드 완성차 분류에 따라 2011년 기준 한-미 자동차 교역 현황을 보면 대 미국 완성차 수출액 89억 달러(51만3천대)과 완성차 수입액 3.6억 달러(1만3천대)이었으며, 미국 내 한국 자동차의 시장 점유율이 10%이었다. 한국의 대미 자동차 수출은 2011년 수출 89억 달러에서 한-미 FTA협정으로 관세가 완전 철폐된 2016년 160억 달러로서, 80% 증가하였으며, 미국 자동차 수입은 2016년 17억 달러로서 2011년 기준 400% 증가되었다. (자료: 관세청, FTA활용사이트, 2017). 자동차 부품산업은 OEM(Original Equipment Manufacturing, 주문자 생산 방식) 방식으로 완성차 업체에 의해 생산 주문됨에 따라 자동차 부품기업은 완성차 업체에 수직적으로 전속되는 특징이 있다.

(Table 3)은 한-미 FTA에서 HS코드 기준 자동차 부품의 수출입 현황을 분석하였다. 자동차 부품의 수출은 완성차의 수출에 따른 A/S(after service) 부품수출과 미국 현지 완성차 공장으로 직접 수출되는 수출품목으로 구분될 수 있다. 자동차 부품 중 제너레이터로 분류되는 8511.50의 경우 2011년 수출이 0.13억불이었으나, 2016년 0.14억불로 수출이 약간 증가하였으나, 제너레이터 수입은 2011년 0.08억불에서 2016년 0.03억불로 감소하였다. HS 코드 8708.50으로 분류되는 차축의 경우 수출은 2011년 0.61억불, 2016년 2.49억불로 1.3배 증가하였으나, 수입의 경우 2011년 0.67억불에서 2016년 0.10억불로 감소되었다. 자동차 프레임 등 기타 자동차 부품인 HS 코드 8708.99의 수출은 2011년 26억불에서 2016년 29억불로 증가, 수입은 2011년 1.4억불에서 2016년 0.7억불로 감소하였다. 한국 자동차 부품의 총 수출은 2011년 46억 달러에서 2016년 57억 달러로 24% 증가하였다.

Ⅲ. 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용률에 대한 설문조사

자동차 2차 부품기업은 직접 수출보다는 1차 부품기업에게 제품을 공급하고, 1차 부품기업의 제품이 수출될 때 제품의 구성 부품에 대한 원산지확인서를 제출하여야 한다. 또한, 1차 부품기업에 의해 2차 부품기업의 KD품목이 수출되는 경우 원산지검증의 직접적인 대상이 되기도 한다. 이장에서는 자동차 2차 부품기업의 FTA활용도를 설문조사를 통해서 살펴보고자 한다.

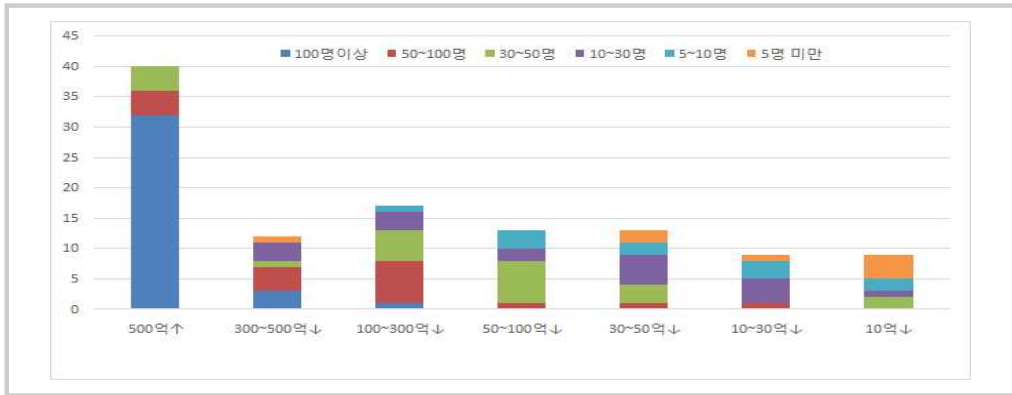
1. 자료선정

여기에서 자동차 2차 부품기업의 범위는 대구경북 지역에서 생산하고 있는 HS코드³⁾(Harmonized Commodity Description and Coding System) 기준 870899, 851220, 870830 등 자동차 부품과 그를 구성하는 요소를 생산하는 모든 부품 생산자를 자동차 2차 부품생산자로 정의한다. 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 FTA활용률 조사를 위해서 HS코드기준 대구경북 지역 소재 130여개의 자동차 2차 부품 기업에 대해 직접 설문조사를 하였다. 설문조사는 2017년 9월 8일~10월 8일 동안 대구경북 지역 130개 자동차 2차 부품기업의 원산지관리자에게 surveymonky.com 사이트를 통해 e-mail로 배포하여 최종 113개사로부터 설문조사 응답을 받았다. 2차 부품기업의 원산지관리자는 그 기업의 매출규모에 따라 사원에서 부장까지 직급이 다양하게 분포되어 있다.

먼저, 2차 부품기업의 매출규모에 따라 FTA 활용률과 원산지검증 경험이 서로 달라지는지를 파악하기 위해서 설문이 접수된 총 113개사를 매출액 기준으로 분류하여 각 설문 항목에 대한 답변을 분석하였다. 2차 부품기업의 매출규모는 500억 이상, 100이상 500억 미만, 10억 이상 100억 미만, 10억 미만으로 구분하였으며, 매출액 500억 이상인 기업은 113개사 가운데

3) 세계관세기구에서 제정해 1988년 1월1일부터 발효된 HS국제협약에 따라 구성됨.

Fig. 1. Sales and employee numbers of secondary auto-part vendors (Unit: persons)



Source: Survey data from 130 firms of the secondary auto-part industry in Daegu and Kyungpook area, and financial Supervisory Service, Electronic Registration System <http://dart.fss.or.kr>, Cretop <http://www.cretop.com>

40개로서 35%를 차지하고 있으며 가장 많은 비중을 보이고 있다. 100억~500억 매출규모의 기업은 29개사로서 26%를 차지하였으며, 10억~100억의 매출규모를 가진 기업은 35개 기업으로서 31%, 매출액 10억 미만기업도 9개사로서 8%를 차지하였다. 2016년 기준 대구경북 지역 2차 부품기업의 65%가 매출액 500억 미만이었으며, 평균 매출액은 277억으로 규모가 영세한 편이다.

한편, 자동차 2차 부품기업의 매출규모에 따른 종업원 수를 조사하였는데, 매출규모와 종업원 숫자에 따라 원산지 관리 전담자 지정여부가 다른지를 확인해보았다. 이는 2차 부품기업의 매출규모가 클수록 종업원 수가 증가하여 원산지관리에 대한 전담자 확보가 유리하기 때문이다. <Figure 1>은 매출규모별 2차 부품기업의 종업원 숫자 분포를 설명하고 있다. 매출액 대비 종업원 숫자는 매출액 500억 이상인 2차 부품기업의 80% 이상이 종업원 수가 100명 이상이었으며, 10%가 50~100명, 나머지 10%가 30~50명의 종업원을 고용하였다. 반대로 매출액 10억 미만인 2차 부품기업의 66% 이상이 종업원 수 10명 미만을 차지하였으며, 22%가 30~50명, 12%가 10~30명을 고용하고 있다.

한편, 매출액 100~500억인 기업의 31%가 50~100명을 고용, 21%가 30~50명, 20%가 10~30

명, 14%가 100명 이상, 나머지 14%는 10명 미만을 고용하고 있다. 매출액 10~100억인 기업의 31%가 10~30명을 고용하고 있으며, 28%가 30~50명, 22%가 5~10명, 9%는 50~100명, 나머지 10%는 5명 미만을 고용하고 있다. 2016년 기준 대구경북 자동차 2차 부품기업의 평균 매출액은 277억이었으며, 종업원 숫자는 87명이었다.

2. 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도 분석

앞에서 설명 한 것과 같이 본 연구는 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 FTA활용률 조사를 위해서 HS코드기준 대구경북 지역 소재 130여개의 자동차 2차 부품기업을 대상으로 2017년 9월 8일~10월 8일까지 한 달간 설문조사를 실시하였다. 설문은 대구경북 지역 130개 자동차 2차 부품기업의 원산지관리자에게 surveymonky.com 사이트를 통해 e-mail로 배포하였으며, 최종 113개사로부터 설문조사 응답을 받았다. 여기에서는 설문조사에 응답한 113개 2차 부품 기업의 FTA활용률에 대한 설문결과를 항목별로 정리해보았다. 설문항목은 원산지관리 전담자 유무, 원산지 관리자의 지속적 교육여부, 원산지 관리 전

담자의 변경과 업무 연속성 여부, 원산지확인서 발행여부 및 FTA활용도, 원산지 결정기준 변경 여부, 원산지검증 서류의 지속적인 보관 관리, 사후 원산지검증 경험유무, 원산지검증 자료의 작성방법 등에 관한 것이다.

1) 원산지관리 전담자 지정여부

설문조사결과에서 원산지관리 전담자 지정 여부는 2차 부품기업의 매출액에 따라 다르게 나타났으며, 보통 규모가 영세하여 원산지관리 업무만 전담하는 것보다는 원산지관리와 다른 업무와 병행해서 관리하는 비중이 매우 높게 나타나고 있다. 특히, 매출액 규모가 작아질수록 원산지관리 담당자의 존재여부는 확연하게 그 비중이 줄어들어서 자동차 2차 부품 기업의 매출액과 FTA활용률이 서로 밀접하게 연관되어 있다는 것을 알 수 있다. 예를 들어, 매출액 500억 이상인 기업의 50%가 원산지관리 전담자를 보유하고 있으나, 8%는 보유하고 없었으며, 42%는 다른 업무와 병행하고 있었다. 매출액 100억-500억 기업의 28%만이 원산지관리 전담자가 있었으며, 3% 기업은 전담자가 없었으며, 69%는 다른 업무와 겸해서 관리하고 있었다. 매출액 10억-100억 기업의 31%가 원산지 관리 전담자가 있었으며, 14%가 전담자를 보유하고 없었으며, 55%가 다른 업무와 겸해서 관리하고 있었다. 매출액 10 미만 기업의 44%에서 원산지관리 전담자가 있었으나, 33% 기업은 전담자가 없었으며, 22%는 다른 업무와 겸해서 관리하고 있었다. 결국, 자동차 2차 부품기업의 28-50%가 원산지 관리 전담자를 지정하고 있었으나, 나머지 50-72%는 원산지 관리자가 없거나, 다른 업무와 병행해서 관리하고 있었다.

2) 원산지관리 전담자의 교육 여부

원산지 담당자의 정기적인 교육여부를 통해서 원산지관리의 연속성 여부를 확인하였다. 매출액 500억 이상 기업의 70%는 지역 세관본부와 상공회의소에서 제공하는 기관 원산지관리교육을 받고 있으나, 13%는 원산지 관리교육을 전혀 받지 못하고 있으며, 나머지 17%는 자

동차 1차 부품기업의 원산지 관리교육을 받는 것으로 나타났다. 매출액 100-500억 기업의 48%가 기관에서 제공하는 원산지관리 교육을 받고 있으나, 7%는 원산지관리 교육을 받지 못하고 있으며, 나머지 44%는 자동차 1차 부품기업의 원산지 관리교육을 받는 것으로 나타났다. 매출액 10억-100억 기업의 20%는 기관 원산지관리교육을 받고 있으나, 29%는 교육을 전혀 받지 못하고 있으며, 나머지 51%는 자동차 1차 부품기업의 원산지 관리교육을 받는 것으로 나타났다. 매출액 10억 미만 기업의 33%는 기관 또는 자체 원산지관리교육을 받고 있지 못했으며, 나머지 67%는 자동차 1차부품기업의 원산지 관리교육을 받는 것으로 나타났다. 요약하면, 매출이 100억 이상인 2차 부품기업의 경우 지역 세관본부, 상공회의소 등 기관에서 제공하는 원산지 교육을 수시로 참석하고 있으나, 매출 100억 미만의 기업의 경우 주로 자동차 1차 부품기업의 원산지 교육에 의존하고 있다. 이는 종업원 숫자가 부족한 2차 기업은 기관을 통한 원산지 교육이 제공되더라도 다른 업무와의 중복으로 시간을 내어서 별도로 교육을 받기 힘들다는 것을 나타낸다.

3) 원산지 관리 전담자의 변경과 업무 연속성 여부

설문조사에서 원산지 담당자의 변경 횟수와 변경여부를 통해 원산지관리의 연속성을 확인해 보았다. 또한, 원산지담당자의 변경사유가 무엇인지를 알아보았다. 먼저, 설문 조사시점을 기준으로 최근 2년간 원산지담당자의 변경 여부에 대한 질문에 응답한 2차 부품기업의 자료에서 매출액 500억 이상인 기업의 경우 60%가 최근 2년 동안 원산지담당자의 변경이 없었다. 하지만, 1회 변경이 35%, 2회 변경이 3%, 3회 변경이 2%이었다. 매출액 100억-500억인 기업의 경우 66%가 최근 2년 동안 원산지담당자의 변경이 없었지만, 1회 변경이 24%, 2회 변경이 6%, 3회 변경이 3%이었다. 매출액 10억-100억인 기업의 경우 66%가 최근 2년 동안 원산지담당자의 변경이 없었지만, 1회 변경이 27%, 2회 변경이 7%, 3회 변경이 0%이었다. 매

출액 10억 미만인 기업의 경우 55%가 최근 2년 동안 원산지담당자의 변경이 없었지만, 1회 변경이 22%, 2회 변경이 11%, 3회 변경이 11%이었다. 요약하면, 매출액과 상관없이 자동차 2차 부품기업의 55%이상인 최근 2년 동안 원산지 담당자 변경이 없었으며 원산지 관리 전담자가 존재한 것으로 나타났다. 그러나 2차 부품기업의 22~45%이 최근 2년간 1회 이상 원산지 관리 담당자를 교체함으로써 원산지담당자 변경에 따른 업무 연속성이 없는 것으로 나타났다.

한편, 원산지관리 담당자가 변경이 되었다면 그 원인이 무엇인지에 대한 설문조사에서 매출액 500억 이상인 2차 부품기업의 25%가 원산지 관리 담당자의 변경원인으로서 담당자의 퇴사로 나타났으며, 20%가 회사 내 업무분장 조정으로 인한 변경이었다. 55%는 담당자 변경이 없었다. 또한 매출액 100억~500억 2차 부품기업의 24%가 원산지 관리 담당자의 변경원인으로서 담당자의 퇴사로 나타났으며, 17%가 회사 내 업무분장 조정으로 인한 변경이었다. 59%는 담당자 변경이 없었다. 매출액 10~100억 2차 부품기업의 26%가 원산지 관리 담당자의 변경원인으로서 담당자의 퇴사이었으며, 11%가 회사 내 업무분장 조정으로 인한 변경이었다. 63%는 담당자 변경이 없었다. 매출 10억 미만 2차 부품기업의 경우 담당자 퇴사로 인한 담당자 변경이 44%에 해당하고 있어 담당자 변경에 따른 원산지 관리의 연속성 부족으로 원산지 검증위험이 상당히 높다고 볼 수 있다.

4) 원산지확인서 발행여부 및 FTA활용도

2차 부품기업에 대한 설문조사에서 실제로 자동차 2차 부품기업의 원산지확인서 발행여부를 통해 FTA활용도를 알아보았다. 설문에 응답한 2차 부품기업 가운데 92%인 104개사가 원산지확인서를 발행하고 있으며, 8%인 9개사는 확인서를 발행하지 않고 있다. 이는 원산지확인서를 발행하고 있는 104개 협력사는 FTA를 활용하고 있음을 나타내므로 2차 협력사의 FTA 활용도가 92%이라는 것을 알 수 있다. 2017년 기준 우리나라 평균 FTA 수출 활용률은

70%, FTA수입 활용률은 74%임을 감안할 때 2차 부품기업의 FTA활용률은 매우 높은 편이다. (자료: 김희권, 김희호, 2018 참조). 이같이 2차 부품기업의 활용도가 높은 이유는 2차 부품기업의 매출과 이익이 1차 부품기업에 상당히 종속적이어서 FTA활용이익에 관계없이 1차 부품기업의 요구에 따라 FTA원산지관리 서류를 준비하기 때문이다. 2차 부품기업의 직접 원산지 확인서 발행여부는 매출액이 500억 이상인 경우 70%가 1차 부품기업과 요청하는 고객에게만 원산지확인서를 발행하고 있으며, 30%가 모든 고객에게 발행, 0%가 전혀 발행하지 않았다. 매출액 100~500억인 2차 부품기업의 79%가 1차 부품사와 요청하는 고객에게 원산지확인서를 발행하였으며, 17%가 모든 고객에게 발행, 4%가 전혀 발행하지 않았다. 매출액 10~100억인 2차 부품기업의 80%가 1차부품사와 요청하는 고객에게만 원산지확인서를 발행하고 있으며, 9%가 모든 고객에게 발행, 11%가 전혀 발행하지 않았다. 10억 미만 매출액인 2차 부품기업의 67%가 1차부품사와 요청 고객에게만 원산지확인서를 발행하고 있으며, 22%가 모든 고객에게 발행, 11%는 전혀 발행하지 않았다.

5) 원산지 결정기준 변경여부

HS코드 기준 자동차 1차 부품기업의 품목과 동일한 HS코드 부품을 생산하는지 여부에 대한 설문조사를 하였다. 이를 통해서 자동차부품에 대한 원산지결정기준(세번변경기준)이 HS코드 기준 세번변경이 발생하지 않았는지 여부와 2차 부품기업의 원산지확인서 관리여부를 확인할 수 있다. 매출액 500억 이상인 2차 부품기업의 25%가 자동차 1차 부품기업과 동일한 부품을 생산하였으나, 나머지 75%는 그 외 부품을 생산하였다. 매출액 100~500억인 2차 부품기업의 28%가 자동차 1차 부품기업과 동일한 부품을 생산하였으나, 나머지 72%는 HS코드 기준 그 외 부품을 생산하였다. 매출액 10~100억인 2차 부품기업의 43%가 1차 부품기업과 동일한 부품을 생산, 나머지 57%는 HS코드 기준 그 외 부품을 생산하였다. 매출액 10억 미만 2차 부품기업의 34%가 1차 부품기업과 동일한 부품을

생산하였으나, 나머지 66%는 HS코드 기준 그 외 부품을 생산하였다. 결국, 한-미, 한-EU FTA의 원산지 결정기준이 세번변경기준이기 때문에 자동차 1차 부품기업의 품목과 동일한 부품을 공급하는 2차 부품기업은 원산지확인서 발행이 가능하며, 원산지결정기준을 충족시킬 수 있다. 하지만, 설문에 응답한 가운데 2차 부품기업 가운데 오직 25-43%만이 1차 부품기업과 동일한 부품을 생산하고 있으며, 나머지는 기타 부품을 생산하고 있어서 1차 부품에 대한 원산지결정기준을 충족시키지 못하고 있다. 결국, 2차 부품기업이 원산지 결정기준을 충족시키기 위해서는 1차 부품기업에게 발행한 원산지확인서의 검증 대비 근거자료 확보가 중요하다는 것을 나타낸다.

6) 원산지검증 서류의 지속적인 보관 및 관리

원산지 검증을 대비하여 발행하고 있는 원산지 확인서에 대한 근거자료를 보관 및 제시할 수 있는지 여부를 설문하였다. 원산지 검증을 대비하여 근거자료는 5년간 보관되어야 하며, 원산지 검증에서 필수적으로 제출되어야 하는 자료이다. 매출액 기준 500억 이상 기업의 73%, 100-500억인 2차 부품기업의 76%, 10-100억 2차 부품기업의 60%가 원산지 근거자료 제시가 가능하였으나, 매출액 10억 미만 2차 부품기업의 경우 44%만 근거자료 제시가 가능하다는 응답을 보였다. 특히, 매출액 10억 미만인 2차 부품기업의 경우 1차 부품기업과 동일한 부품을 생산하는 비중이 오직 34%이므로 원산지 검증을 위한 서류를 지속적으로 보관 준비해야 하지만, 원산지 관리 전담자가 부족하여 연속적인 원산지관리가 어려워져 그에 대한 대응방안이 시급하다.

7) 사후 원산지검증 경험 유무

설문조사에서 원산지검증 근거자료를 제시하여 실제 원산지검증을 받은 경험이 있는 2차 부품기업의 비중을 확인하였다. 먼저, 2차 부품기업 가운데 원산지 검증을 경험한 기업의 비중이 매출액 500억 이상 기업의 경우 65%, 매

출액 100-500억 기업인 경우 38%, 매출액 10-100억 기업의 경우 34%, 10억 미만기업의 경우 검증이력이 0%로서 전혀 없는 것으로 나타났다. 2차 부품기업 가운데 원산지 검증자체를 모르는 기업의 비중도 매출액 500억 이상 기업의 경우 5%, 매출액 100-500억 기업인 경우 18%, 매출액 10-100억 기업의 경우 12%, 10억 미만기업의 경우 22%로 나타나고 있어서, 매출액 규모가 작을수록 원산지 검증자체를 모르는 비중이 증가하였다.

요약하면, 매출 10억 미만인 2차 부품기업을 제외하고 거의 모든 2차 부품기업들이 원산지 검증 경험이 있으므로 응답하였다. 반면, '원산지 검증에 대해 잘 모른다'는 응답도 매출 500억 이상부터 10억 미만 협력사까지 5%-22%의 작지 않은 비중을 보이고 있다. 이는 한-미 FTA가 발표 이후 6년, 한-EU FTA가 발표이후 7년 차에 접어든 현재 자동차 부품 2차 기업의 원산지 검증을 위한 원산지관리의 필요성과 중요성을 보여주고 있다.

8) 원산지검증 자료의 작성

원산지 검증경험이 있는 2차 부품기업 가운데 원산지검증 자료 작성방법에 대해 설문조사를 통해 알아보았다. 매출액 500억 이상인 기업의 18%가 자체 작성, 33% 관세사 작성, 22% 1차 부품기업의 도움, 27%가 원산지 검증이력이 없는 경우였다. 매출액 100-500억인 기업의 7%가 자체 작성, 24% 관세사 작성, 17% 1차 부품기업의 도움, 52%가 원산지 검증이력이 없는 경우였다. 매출액 10-100억인 기업의 6%가 자체 작성, 9% 관세사 작성, 31% 1차 부품기업의 도움, 54%가 원산지 검증이력이 없는 경우였다. 매출액 10 미만인 기업의 11%가 1차 부품기업의 도움, 89%가 원산지 검증이력이 없었으며, 자체 작성과 관세사 작성의 건은 전혀 없었다. 결국, 매출액 규모가 클수록 2차 부품기업은 자체 작성이거나, 관세사를 통해서 작성하였으며, 매출액이 낮을수록 1차 부품기업의 도움으로 작성하였다. 이는 매출규모가 큰 2차 부품기업의 원산지 전담자 및 원산지 담당자 교육에 대한 설문결과와 비례한다고 볼 수 있다.

자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도를 조사한 설문결과에서 설문에 참여한 2차 부품기업 가운데 92%가 FTA를 활용하고 있었으나, 44-73%의 2차 부품기업만 원산지 검증을 위한 증거자료 제시가 가능하다고 응답하였다. 즉, FTA활용도는 높지만, 지속적인 원산지 검증관리 능력이 부족하였다. 2차 부품기업의 높은 FTA활용도는 그 부품기업의 매출과 이익이 1차 부품기업에 종속적이어서 FTA활용이익에 관계없이 1차 부품기업의 요구에 따라 FTA원산지관리서류를 준비하기 때문이다. 그러나 2차 부품기업의 규모가 영세하여 매출액과 종업원 숫자가 작아서 담당자의 잦은 업무 변경 및 퇴사로 인해서 원산지검증 자료를 준비하는데 어려움이 있었다. 2차 부품기업의 원산지 관리 개선방안으로서 원산지 관리에 대한 무료 위탁관리와 지속적인 원산지관리 교육 등과 같은 정책적인 지원이 절실히 보인다. 그러나 원산지관리 담당자가 자동차 1차 부품기업, 또는 기관에서 진행하는 교육을 주기적으로 받고 있다는 것은 원산지의 효율적 관리를 위해서 고무적인 현상이다.

IV. 자동차 2차 부품기업의 FTA활용 효과 분석

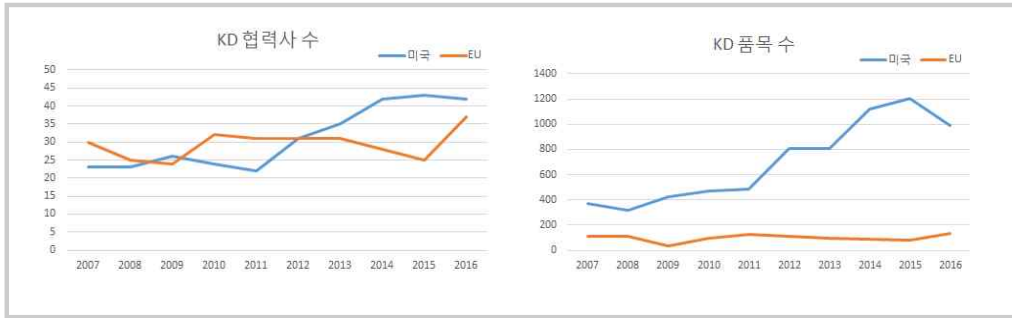
대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용률에 대한 설문조사에서 2차 부품기업의 FTA활용도는 높지만, 기업규모가 영세하여 원산지검증 자료를 연속적으로 준비하는데 많은 어려움이 있다는 것을 알 수 있다. 2차 부품기업은 FTA원산지 관리를 위해서 추가적인 인력 비용이 발생하지만, FTA관세인하 혜택은 부품을 직접 수출하는 1차 부품기업에 모두 귀속되어서 FTA활용혜택이 거의 없다. 이 장에서는 FTA협정으로 자동차 부품의 수출이 증가하면 자동차 2차 부품기업의 매출과 이익 등 FTA활용효과가 어떻게 나타나는지를 통계적으로 추정해보고자 한다.

1. KD품목 수출기준 자동차 2차 부품기업의 자료선정

FTA협정 체결이 2차 부품기업에 미치는 경제적 효과를 분석하기 위해서는 FTA협정 이후 자동차 1차부품의 수출이 증가했으며, 그로 인해 2차 부품기업의 매출, 이익과 고용이 증가했는지를 통계적으로 추정할 필요가 있다. 이를 위해서 먼저, HS코드기준 자동차 부품을 생산하는 대구 경북 지역 자동차 2차 부품기업 130개 가운데, 최근 10년 동안 (2007년-2016년) 자동차 KD부품의 생산과 수출을 지속적으로 하고 있고, 재무제표(손익계산서) 확인이 가능한 40개의 2차 부품기업을 별도로 선정하였다. 2016년 기준 KD품목을 수출하고 있는 대구 경북 지역 2차 부품기업의 평균 매출액은 277억 원, 종업원 숫자는 87명이었다. (자료: 대구 경북 지역 130개 자동차 2차 부품기업의 설문조사 자료와 금융감독원과 크레딧 전자공시 자료). 대구 경북 지역 2차 부품기업 40개사의 매출액 평균은 2007년 122억에서 2016년 277억으로 상승하였으며, 영업이익도 2007년 3억에서 2016년 13억으로 증가, 고용 종업원 수도 2007년 57명에서 2016년 87명으로 증가하였다. 하지만, 2차 협력사의 매출 및 이익 변화가 FTA체결에 따른 자동차 부품의 수출증가로 인한 것인지에 대한 실증적 검증이 필요하며, 다음 장에서 언급하기로 한다. (Figure 2)은 2007년-2016년 대구 경북 지역 KD품목을 생산한 2차 부품기업의 숫자와 KD 품목수를 나타내고 있다.

대구 경북 지역에서 KD품목을 생산한 2차 부품기업의 숫자와 KD품목숫자는 한-미 FTA가 발효되는 2011년 이후 모두 증가추세를 보이고 있다. 즉, KD품목을 공급한 2차 부품기업의 숫자는 2011년 22개 업체에서 2016년 40개로 증가하였으며, KD품목 개수도 400개에서 1200개로 증가하였다. 앞에서도 언급한 바와 같이 대구 경북 지역 2차 부품기업의 39%가 매출액 100억 미만을 나타내고 있어서 자동차 2차 부품기업들이 상당히 영세하다고 할 수 있다. 또한, 2차 부품기업의 매출액 기준 평균 중

Fig. 2. Numbers of the secondary auto-part firms and numbers of K.D. products.



Source: survey data from 130 firms of the secondary auto-part industry in Daegu and Kyungpook area, and financial data from Financial Supervisory Service, Electronic Registration System <http://dart.fss.or.kr>, Cretop <http://www.cretop.com>

업원 수는 87명이지만, 10억 미만 기업의 경우 66%가 10명 미만 종업원을 고용하며 영세하다.

2. 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 FTA활용효과 실증분석

대구경북 지역 자동차 2차 부품기업은 매출 규모가 영세하며, 그 기업의 성장이 자동차 1차 부품기업에 상당히 의존적이다. 따라서 FTA협정으로 자동차 1차 부품기업의 수출증가는 2차 부품기업의 매출과 이익에 직접적인 영향을 미치게 된다. 하지만 기존연구는 FTA협정이 자동차 산업 전체에 미치는 효과만을 분석하고 있어서 지역에서 생산과 고용 유발효과가 큰 지역 자동차 2차 부품기업의 경제적 파급효과에 대한 연구가 거의 찾기 힘들다. 본 연구는 선정된 대구 경북 지역 40개 자동차 2차 부품기업의 자료를 사용하여 FTA협정 이후 자동차 부품의 수출증가가 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 매출, 이익 및 고용 변화를 살펴보고자 한다. 특히, 2차 부품기업의 제품이 1차 부품기업의 제품에 조립되어 수출이 되는 경우 2차 부품기업의 제품이 1차 부품기업의 내수판매에 의한 것인지, 또는 직접수출로 의한 것인지를 구분하기 어렵다. 따라서 FTA협정이 2차 부품기

업에 미치는 FTA활용효과를 정확하게 분석하기 위해서는 1차 부품기업의 매출과 KD품목 수출을 따로 구분하여 이들이 2차 부품기업의 매출, 이익과 고용에 미치는 효과를 각각 추정해보고자 한다. FTA협정으로 인해 부산지역 자동차 부품산업의 고용과 경제에 미치는 효과에 대한 연구는 남재량 외(2014)을 참조하기 바란다.

본 연구의 실증분석을 위해서 추정 방정식 (1)을 사용하였다. (1)의 추정에 사용된 자료는 더미변수를 제외하고 모두 로그 변수로 전환된 값이다. 따라서 추정계수 값은 독립변수와 설명변수 간 탄력성을 나타낸다. 통계적 추정기법은 2차 부품기업의 매출, 이익, 고용 규모가 기업별로 달라서 오차의 이분산성이 크며, 그로 인해 추정결과가 편향될 수 있다. 오차의 이분산성을 수정하여 불편타당한 추정결과를 얻기 위해서 GLS추정기법을 사용하였다.

$$Y_{i,t} = \alpha + \beta_1 X_{i,t} + \beta_2 E_{i,t} + \beta_3 D_{i,t} + \beta_4 X_{i,t} D_{i,t} + \beta_5 E_{i,t} D_{i,t} + \epsilon_{i,t} \quad (1)$$

여기에서 α 는 2차 부품기업의 특성을 나타내는 상수항, $Y_{i,t}$ 는 2차 부품기업의 매출, 영업이익, 고용 변수이다. $X_{i,t}$ 는 1차 부품기업의 매출, $E_{i,t}$ 는 1차 부품기업의 KD품목 수출이

Table 4. Estimation results on the FTA Effects of the secondary auto-part firms

독립변수 \ 종속변수	Sales	Profit	Employment
$X_{i,t}$	0.871** (2.18)	0.667 (1.76)	0.234 (1.03)
$E_{i,t}$	0.490** (2.19)	0.311 (1.38)	0.165 (1.94)
D	4.023 (1.72)	2.331 (1.04)	0.671 (1.11)
$X_{i,t}D$	-0.128 (-1.44)	-0.334 (-1.42)	-0.342 (-0.98)
$E_{i,t}D$	0.258*** (3.87)	0.198** (3.22)	0.293*** (4.77)
_cons	-2.177 (-1.05)	-3.099 (-1.27)	-0.320 (-0.97)
R^2	0.3674	0.2314	0.3455
F	43.03(0.001)	32.335(0.001)	29.871(0.001)
Obs. Number	277	258	277

*In parenthesis, values are t-statistic values, *, **, *** indicate $p < 0.1$, $p < 0.05$, and $p < 0.01$ of significance levels respectively.

**data sources: Financial Supervisory Service, Electronic Registration System <http://dart.fss.or.kr>, Cretop <http://www.cretop.com>

다. $D_{i,t}$ 는 FTA 발효여부를 나타내는 더미이며 $\epsilon_{i,t}$ 는 오차항이다. 식(1)은 자동차 2차 부품기업의 매출, 영업이익, 고용을 설명하는 독립변수로서 자동차 1차 부품기업의 매출($X_{i,t}$)과 KD수출($E_{i,t}$),을 사용하였다. 한편, 1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업에 미치는 효과가 FTA발효 여부에 따라 다르게 나타나는지를 확인하기 위해서 $E_{i,t}$ 에 FTA협정여부 Dummy변수($D_{i,t}$)를 곱해서 교차효과를 검증하였다. 이때, 1차 부품기업의 KD수출이 FTA협정 발효이후 2차 부품기업에 미치는 순 효과는 $\frac{dY_{i,t}}{dE_{i,t}} = \beta_2 + \beta_5 D_{i,t}$ 이다.

한-미 FTA와 한-EU FTA협정의 효과를 구분하기 위해서 식(1)의 회귀분석에서 한-미 FTA와 한-EU FTA 협정을 지역별로 따로 구분해서 추정하였다. 한-미 FTA협정에서 자동차 부품의

KD수출이 2차 부품기업의 매출, 영업이익과 고용에 미치는 효과에 대한 추정결과는 <Table 4>에 나타나 있다. 한-EU FTA가 2차 부품기업에 미치는 경제적 효과는 통계적으로 유의적이지 못해서 추정결과의 보고를 생략하기로 한다. <Table 4>의 두 번째 칼럼은 2차 부품기업의 매출에 미치는 효과에 대한 추정결과이며, 세 번째 칼럼은 2차 부품기업의 이익에 미치는 효과, 네 번째 칼럼은 고용에 미치는 효과에 대한 추정결과를 각각 보여준다. 추정결과 표에서 주요 숫자는 추정된 회귀계수이며, 추정계수 밑 괄호 안의 값은 t 통계량 값이다. 추정결과에서 모형의 설명력을 나타내는 R^2 가 0.23-0.36 로서 자동차 1차 부품기업의 수출변수가 2차 부품기업의 매출, 이익과 고용을 잘 설명하고 있다는 것을 알 수 있다. 모형의 적합도를 나타내는 F-통계값도 1% 유의수준에서 유의적이어서 추정모형이 적합하다는 것을 보여준다. F-통계량 옆의 괄호 안의 값은 p-통계

값이다.

추정결과에서 자동차 1차 부품기업의 매출이 2차 부품기업의 매출에 미치는 회귀계수는 0.871으로서 양(+)의 효과이며 5% 유의수준에서 통계적으로 유의적이었다. 이는 1차 부품기업의 매출이 1% 증가하면, 2차 부품기업의 매출을 0.87% 증가시킨다는 것을 의미한다. 이처럼 높은 회귀계수 탄력성은 2차 부품기업의 매출이 1차 부품기업의 매출에 상당히 의존적이기 때문이다. 또한, 1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업의 매출에 미치는 회귀계수도 0.49으로서 양(+)의 효과이며 통계적으로 유의적이었다. 이는 1차 부품기업의 KD수출이 1% 증가하면 2차 부품기업의 매출을 0.49% 증가시킨 것으로 나타났다. 흥미로운 점은 2차 부품기업의 매출은 1차 부품기업의 KD수출보다는 전체 매출에 대해 보다 탄력적으로 반응한다는 점이다.

한편, 1차 부품기업의 수출과 2차 부품기업의 매출 간 상관관계가 한-미 FTA발효 전후에서 서로 다른지를 교차효과를 사용해서 확인해보았다. 추정결과에서 1차 부품기업의 KD수출과 2차 부품기업의 매출 간 관계는 그 교차효과가 양(+)의 효과이며, 통계적으로 유의적이었다. 이는 한-미 FTA협정 이후 1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업의 매출을 크게 증가시킨 것으로 나타났다. 참고적으로 1차 부품기업의 매출과 FTA협정의 교차효과는 통계적으로 비유의적이었다. 이는 한-미 FTA협정여부가 1차 부품기업과 2차 부품기업의 상호 매출관계에 크게 영향을 미치고 있지 않다는 것을 의미한다.

1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업의 이익과 고용에 미치는 직접적인 효과는 그 회귀계수가 모두 양(+)의 효과를 보이고 있으나, 통계적으로 유의적이지 않았다. 따라서 2차 부품기업의 이익과 고용은 1차 부품기업의 수출보다는 다른 경제변수와 기업 경영활동에 영향을 받는다는 것을 알 수 있다. 이 같은 결과는 FTA협정으로 2차 부품기업의 매출은 증가하지만 이익의 변화가 없다는 것을 말해준다. 한편, 1차 부품기업에 종속적인 2차 부품기업의 FTA 활용도는 상당히 높아서 FTA원산지 관리 비용은 크게 증가할 것으로 보인다. 따라서 한-미

FTA협정으로 2차 부품기업의 FTA 원산지 관리 비용은 증가하지만, 이익의 변화가 없어서 FTA 활용혜택이 크지 않다는 것을 의미한다. 하지만, 한-미 FTA 발효 이후 1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업의 이익과 고용에 미치는 교차효과는 통계적으로 유의적이었으며, 양(+)의 효과를 보이고 있다. 즉, FTA협정 이후 1차 부품기업의 KD수출이 2차 부품기업의 매출 뿐 아니라 이익과 고용에 미치는 효과도 유의적으로 전환하였다는 것을 알 수 있다. 결국, 한-미 FTA협정 체결 이전과 이후 1차 부품기업의 KD수출과 2차 부품기업의 이익과 고용 간 교차효과는 서로 다르다는 것을 알 수 있다. 식 (1)에서 1차 부품기업의 KD수출이 FTA 발효 이후 2차 부품기업에 미치는 순 효과는 $\frac{dY_{i,t}}{dE_{i,t}} = \beta_2 + \beta_5 D_{i,t}$ 이다. 이 공식과 <Table

4)의 추정결과를 이용하면, 한-미 FTA 협정 이후 1차 부품기업의 KD수출변화가 2차 부품기업에 미치는 순 경제효과를 구할 수 있다. 즉, 2차 부품기업의 이익과 고용 순 효과는 0.509, 0.458이었다.

자동차 2차 부품기업의 FTA활용효과에 대한 GLS추정결과에서 자동차 1차 부품기업의 수출 증가는 2차 부품기업의 매출을 증가시키지만, 이익과 고용에는 유의적인 효과가 없었다. 이는 FTA협정으로 2차 부품기업의 매출은 증가하지만, 이익의 변화가 없고, FTA 관리비용증가로 이익구조는 오히려 악화한다고 볼 수 있다. 즉, 2차 부품기업의 FTA 활용도는 상당히 높지만, FTA로 인한 활용이익이 작다는 것을 알 수 있다. 따라서 대구경북 지역의 고용 및 매출을 지속적으로 유발하고, 건전한 자동차 산업의 공급사슬체계(SCM)을 발전시키고, 산업 경쟁력을 강화하기 위해서는 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도를 지속적으로 유지하는 것이 필요하다. 이를 위해 자동차 2차 부품기업에게 FTA활용 이익을 분배하는 제도의 도입이 필요하다. 예를 들어서, 1차 부품기업의 FTA관세인하 혜택을 2차 부품기업에게도 공평하게 분배하는 FTA관세인하 인센티브 제도가 필요하다. 관세인하 인센티브제도는 2차 부품기업

이 1차 부품기업에게 KD직접 수출품목을 공급할 때 받게 되는 구매확인서를 근거로 FTA관세 인하의 일정 부분을 환급해주는 방법이 적절할 것으로 보인다.

V. 연구의 요약과 정책적 방안

자동차 2차 부품산업은 FTA에서 직접 수출 대상이 아니며 기업규모도 작아서 지역 생산과 고용 유발효과가 높은데도 불구하고, 그에 대한 연구가 부족하다. 본 연구는 최초로 대구경북 지역 자동차 2차 부품기업의 FTA활용 효과를 첫째, 자동차 2차 부품 기업의 FTA활용도 설문조사, 둘째, FTA협정이 자동차 2차 부품기업의 매출과 이익에 미치는 효과에 대한 통계적 추정을 통해 살펴보고자 한다. 이를 위해 본 연구는 첫째, 대구경북 지역에서 HS코드 기준 자동차 부품을 생산하고 있는 130여개의 자동차 2차 부품 기업에 대해 직접 설문조사를 하였다. 둘째, 자동차 2차 부품기업의 FTA경제적 효과를 파악하기 위해서 2007년~2016년 동안 자동차 2차 부품기업 가운데 직접 KD수출부품을 공급하는 40개 자동차 부품기업의 미시적 자료와 GLS (Generalized Least Square)추정기법을 사용하여 한-미 FTA협정이 지역 자동차 2차 부품기업의 매출과 이익에 미치는 경제적 효과를 살펴보았다.

먼저, 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도에 대한 설문결과에서 설문에 참여한 2차 부품기업 가운데 92%가 FTA를 활용하고 있었으나, 2차 부품기업의 44-73%만이 원산지 검증을 위한 증거자료 제시가 가능하다고 응답하였다. 즉, FTA활용도는 높지만, 지속적인 원산지 검증관리 능력이 부족하였다. 이 같이 높은 FTA활용도는 2차 부품기업의 매출과 이익이 1차 부품기업에 상당히 종속적이어서 FTA활용이익에 관계없이 1차 부품기업의 요구에 따라 FTA원산지관리서류를 준비하기 때문으로 보인다. 그러나 2차 부품기업의 규모가 영세하여 담당자의 잦은 업무 변경 및 퇴사로 인해서 원산지증명관리에 어려움이 있었다. 본 설문조사에서

원산지 담당자의 변경원인으로는 담당자의 퇴사가 가장 큰 이유로 나타났다. 둘째, 2차 부품기업의 FTA경제적 효과에 대한 통계 추정결과에서 FTA협정 이후 자동차 부품의 수출이 증가하면 자동차 2차 부품기업의 매출은 통계적으로 유의적인 양(+)의 효과를 보이지만, 이익은 유의적이지 않았다. 즉, FTA협정으로 대구경북 지역 2차 부품 기업의 매출은 증가하였지만 이익은 변하지 않았으며, 오히려 원산지 관리비용 증가로 이익구조가 악화되는 결과를 가져왔다.

따라서 대구 경북지역에서 지역 고용 및 생산을 지속적으로 유발하고, 건전한 자동차 산업의 공급사슬체계(SCM)을 발전시키기 위해서는 자동차 2차 부품기업의 FTA 활용도를 지속적으로 유지하는 것이 필요하다. 하지만, 2차 부품기업의 FTA원산지관리 문제는 기업규모가 영세하여, FTA원산지 증명 업무를 지속적으로 전담할 인력이 부족하며, FTA활용률은 높지만 FTA활용이익이 낮다는 점이다. 따라서 자동차 2차 부품기업의 지속적인 FTA활용을 위한 유인 정책으로서 자동차 2차 부품기업에게 1차 부품기업의 FTA관세 인하혜택을 분배하는 제도의 도입을 고려할 수 있다. 관세인하 인센티브 제도는 2차 부품기업이 1차 부품기업에게 KD직접 수출품목을 공급할 때 받는 구매확인서를 근거로 FTA관세인하의 일정 부분을 환급해주는 방법을 고려할 수 있다. 또한, 지역 경제에 파급효과가 큰 중소 2차 부품기업의 FTA 활용률 제고를 위해서 지자체와 정부차원에서 원산지관리에 대한 무료위탁관리와 원산지관리교육 등 지속적인 정책지원이 필요하다.

본 연구의 한계는 검증대상인 2차 부품기업의 FTA활용효과를 대구경북 지역에 소재하고 있는 자동차 2차 부품기업에 국한하여 분석하고 있다는 점이다. 하지만, 자동차 2차 부품기업의 경우, 지역별로 기업규모와 생산제품의 특성이 서로 달라서 지역별 생산 및 고용 파급효과도 다를 것으로 보인다. 따라서 자동차 2차 부품기업의 FTA경제적 파급효과를 효과적으로 분석하기 위해서는 지역의 범위를 넓혀서, 서로 다른 지역별 효과를 비교할 필요가 있으며, 이를 미래 연구과제로 남겨두고자 한다.

References

- Byun, Jae-Woong(2011), “The Effects of Korea-EU FTA on the Auto-part Industry in Daegu”, *Korea Trade Review* 36(1), 349-372.
- Chamber of Commerce in Daegu (2011), Alternative Strategy of Local Industries for Maximum Utilization of FTA, *Research Report* 2011.
- Cheong, Byung-Woon (2014), “A Study on the Effects of Korea’s FTA Strategy on the Automobile Industries in Korea and Japan”, *International Commerce & Law Review* 61, 303-325.
- Cho, Seo-Ryang, W. Hwang, and J. Park (2014), “An Empirical Study on the Competitiveness Structure of the Korean Automobile Industry”, *Journal of Customs and Trade* 15(3), 195-216.
- Cho, Seong-Jang, and C. Cho (2016), “The Determinations of FTA Origins across Industry and Its Relative Importance”, *Journal of Customs and Trade* 17(1), 93-108.
- Choi, Hwa, and H. Choi (2011), “The Effects of Korea-China FTA on the Chinese Automobile Industry, its Alternative Policies and Governmental Cooperation”, *Journal of Customs and Trade* 12(2), 133-153.
- Choi, Nam-Seok (2018), “The Effects of the U.S. Trade Policy Pressure on the Korea Automobile Industry: on the Amplification of Trade Protectionist Trend”, *Korea Trade Review* 43(5), 25-45.
- Cretop <http://www.cretop.com>
- Customs Office, Utilization of FTA <http://www.customs.go.kr/kcshome/ftaportal>
- Customs Office in Daegu and Kyungpook (2012), Common Council Report on the Automobile Industry of the Public and Private Sectors to Utilize the FTA Agreement, *Research Report*.
- Financial Supervisory Service, Electronic Registration System <http://dart.fss.or.kr>
- Kim, Gyu-Rim, and Hee-Ryang Na (2018), “Analysis of FTA Origin Cross-Accumulation Effects: on imports of Auto-parts under Korea-Canada FTA”, *Korea Trade Review* 43(1), 109-130.
- Kim, Hee-Kwon, and Heeho Kim (2018), “A Study on the Optimal Cut-off Level of Simple Tax Rate in Korea : Cases of Traveler’s Customs Clearance”, *Korea Trade Review* 43(6), 215-238.
- Kim, Kwan-Woo, and Chan-Hyuk Cho (2014), “Analysis of Net Cost Method and Its Application to Korea Automobile Industry under Korea-U.S. FTA”, *Journal of Customs and Trade* 15(4), 81-98.
- Korea Automobile Association <http://www.kama.or.kr>
- Kwon, Young-Min and Dae-Cheol Shin (2015), “Inter-industry Trade of U.S. under NAFTA”, *Korea Trade Review* 40(5), 25-49.
- Lee, Jong-Won (2010), “A Policy Implication of the Korea-EU FTA to the Korean Automobile Industry”, *European Review* 28(1), 281-303.
- Lee, Cheol, and K. Lee (2008), “A Study on the Relationship between the Competitiveness of the Auto-part Industry and Export”, *Korea Trade Review* 33(4), 47-72.
- Lee, Seung-Taek, and S. Kim (2015), “The Effects of Korea-China FTA on Trade of Automobile Industry in China”, *International Commerce and Information Review* 17(1), 265-285.
- Nam, Jae-Ryang, B. Kim, and M. Song (2014), “Analysis on Employment of Manufacture Industries: on the Auto-part Industry”, *Labor Review*, 63-76.
- Park, Jeong-Joon, and Min-Gyu Kang (2018), “A Case Study of the U.S. Unilateral Trade Policy : on the Automobile Industry”, *Korea Trade Review* 43(3), 47-74.

- Shim, Jae-Hee (2017), “Analysis of Comparative Advantage of Export Industries, and Inter-Industry Trade Before and After Korea-U.S. FTA”, *International Commerce and Information Review* 19(4), 175-197.
- Yeo, Taek-Dong, and Goon-Wu Cheong (2015), “The Effects of Korea-China FTA on Major Industries in Daegu and Kyungpook Area”, *International Commerce and Information Review* 17(1), 309-337.