

지역연구회시리즈 05-05

한·일 FTA와 대기업의 직면과제

유장희 · 김은미



KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

지역연구회시리즈 05-05

한·일 FTA와 대기업의 직면과제

유장희·김은미

국문요약

다자간 신무역질서 정착으로 교역의 활성화를 통한 지속적인 성장과 국민민복을 추구하는 국가들이 늘어가고 있으며, 이러한 국가들은 자유무역협정의 체결 등을 통해 좀더 앞선 무역자유화를 달성하기 위해 노력하고 있다. FTA에 참가하는 국가들이 특성 산업의 육성, 세계시장에서의 경쟁력 제고, 원활한 자원분배 등의 많은 경제적 혜택을 누리고 있음은 주지하는 바와 같다. 이러한 국제무역환경 속에서 한국도 한·칠레 FTA를 시발점으로 여러 국가와 자유무역협정을 추진 중에 있으며, 그 중 한국과 일본간의 협정이 주요 관심사로 부각되고 있다.

한국은 지난 반세기 동안 만성적인 대일 무역적자를 경험하였으며, 특히 한국의 제조업이 자본, 기술, 부품조달, 원자재 공급 등에서 일본에 크게 뒤처져 있는 현실은 완전개방을 통한 양국간의 경쟁체제를 의미하는 FTA를 논의함에 있어 큰 우려를 불러일으키고 있다. 또한 수출의 최전방에 있는 대기업 생산제품의 대부분이 일본과 직접적으로 경쟁하고 있기 때문에 한·일 FTA 논의의 핵심에 있다고 하겠다. 특히 반도체, 이동통신 관련 제품, 자동차, 가전, 석유화학 등 일본과 치열한 경쟁을 벌이고 있는 제품들이 사실상 관세차이에서 오는 이점을 활용해왔다는 점에서 더욱 주목할 만하다.

본 연구는 이러한 FTA를 둘러싼 논란 속에서 일본과의 경쟁상품을 생산하고 있는 한국내 주요 대기업을 중심으로 그 우려의 근거를 찾아보고, 관세가 폐지될 때 우리 경쟁상품의 가격경쟁력과 시장점유에 미치는 영향을 분석하는 데 주안점을 두었다. 수요의 가격탄력성에 근거하여 관세 철폐 효과를 추정해본 결과, FTA가 실시되면 전자제품에서 우리의 대기업들은 2조 7천억 원, 섬유와 의류는 21만 6천 톤, 자동차는 22만 6천 대의 판매량 감소현상이 나타날 것으로 추정되었다. 그

러나 국내 주요 대기업들과의 인터뷰를 통해 FTA가 국내 대기업에 미칠 영향과 그에 대한 대기업들의 구조개선 등의 대응전략을 점검한 결과, 대부분의 대기업이 한·일 FTA에 대해 긴장하고 있으나 특정 산업, 특히 섬유와 의류 산업의 경우 충격이 그리 크지 않을 것이라는 반론도 제기되었다. 그리고 기술개발과 신제품 생산에서 앞서가고 있는 대기업 산하의 기업에서는 FTA가 오히려 한국에 유리하다는 반응도 발견할 수 있었다. 이와 같은 긍정적인 반응에도 불구하고 한국 대기업은 일본 대기업에 비해서 소유자배구조의 개선, 경영의 투명성, 윤리성 제고, 상생의 노사관계 정립 등의 문제에 직면하고 있으며, 이와 같은 본질적인 개선을 통한 체질 강화 없이는 일본 대기업과의 경쟁에서 살아남기 힘들 것으로 전망되었다.

한·일 FTA는 이제 세계무역질서의 개편과정에서 선택이 아닌 필수이다. 한·일간의 무역자유화를 통한 산업협력이 적극적으로 전개될 때 양국의 산업구조조정은 물론 제3의 시장을 공동으로 개척하는 데에 긍정적인 효과가 나타날 수 있다. 이러한 긍정적 측면을 극대화하고, 단기적으로 부정적인 측면을 최소화하기 위해 무역구조조정지원법(TAA)과 같은 보완책 마련이 시급하다. 지난 40여 년 동안 무역을 통해 성장해왔고 앞으로도 무역을 통하여 발전을 지속해야 하는 우리는 한·일 FTA를 전략적으로 추진하여 새로운 성장의 시대에 대비해야 할 것이다.

차 례

국문요약	3
제1장 서론	9
제2장 한·일 양국의 수출구조와 경쟁력	17
1. 한·일 양국의 수출구조	17
2. 주요 산업의 수출과 경쟁력 분석	19
가. 반도체 및 전자기기 산업	21
나. 섬유산업	25
다. 석유화학산업	29
라. 자동차산업	32
3. FTA 체결의 국내산업에 대한 영향	38
가. 품목별 가격탄력성 추정	39
나. 탄력성에 의한 관세인하효과 측정	44
제3장 FTA의 대기업에 대한 영향과 대응전략	48
1. 대기업 사례연구	48
가. A전자	48
나. B그룹	51
다. C주식회사	55
라. 한국자동차공업협회	58
2. 한·일 FTA에 따른 대기업의 구조 개선	62

가. 한국 대규모 기업집단의 경영특성	64
나. 일본의 기업지배구조 개혁 평가	69
제4장 한·일 FTA 이후의 산업구조조정	77
1. 협력을 통한 산업구조조정	77
2. 한국 대기업의 적응력 제고	79
3. 국제화 분야	82
4. 국제분업에 대한 인식의 전환	83
5. 제3국 공동개척 시나리오	85
제5장 결론	88
참고문헌	90
Executive Summary	92

표 차례

표 1-1. 한국의 FTA 추진 현황	11
표 1-2. 주요 업종별 한·일간 단순평균과세율	15
표 2-1. 한·일 수출상품구조(2004년)	17
표 2-2. 대일 수출입구조(2003년)	20
표 2-3. 대일 주요 품목별 수출입(2003년)	20
표 2-4. 전자산업의 기술수준 비교	22
표 2-5. 전자품목 대일 무역특화지수	24
표 2-6. 최근 한국섬유제품의 대일 무역수지 현황	26
표 2-7. 섬유제품의 한·일 비교우위지수	26
표 2-8. 한·일 FTA의 섬유부문 예상효과	28
표 2-9. 최근 한·일간 석유화학제품 수출입 추이	29
표 2-10. 세계 에틸렌 생산능력과 국별 비교(2003년)	30
표 2-11. 석유화학제품별 관세폐지 전략	31
표 2-12. 일본의 자동차 수출입 추이	33
표 2-13. 자동차 메이커들의 경쟁력 순위(2002년)	34
표 2-14. 한국 자동차산업의 생산 및 수출 추이	35
표 2-15. 일본제품에 대한 단순평균 관세율	45
표 2-16. FTA로 인한 일본제품 수요 증가	46
표 2-17. FTA로 인한 국내업계의 판매량 감소 추계(2003년)	46
표 3-1. 2004년 A전자 실적	49
표 3-2. 석유화학산업의 가격경쟁력 측면에서 일제품목과의 비교	56
표 3-3. C주식회사의 향후 경영전략	57

표 3-4. 자동차산업이 국민경제에 차지하는 비중	58
표 3-5. 한·일간 자동차의 품질과 가격 비교	60
표 3-6. 향후 한·일 자동차산업의 시장전략	61
표 3-7. 대기업집단의 소유지분구조	65
표 3-8. 우리나라의 부문별 국제경쟁력 순위	68

그림 차례

그림 3-1. 중시하는 이해관계자는 누구인가?	72
그림 3-2. 메인뱅크와 오너십의 감시기능	74
그림 4-1. 양국간 대기업·중소기업 관계	79

제1장

서론

세계무역기구(WTO)로 대변되는 세계신무역질서의 출범으로 국제사회는 관세·비관세 장벽이 없는 자유무역의 완성을 향해 한 걸음 성큼 다가섰다. 그럼에도 불구하고 농산물, 서비스, 반덤핑, 정부조달, 규제완화 등 아직도 무역의 완전자유화를 위해 풀어야 할 과제가 산적해 있으며 이러한 문제들을 WTO를 통해 다자간으로 해결해나가는 데에는 어려움이 산재해 있다. 이는 도하개발의제(DDA)의 논의과정이 여러 번 난항에 부딪혀 온 것을 보면 알 수 있다.

이러한 상황에서 무역 활성화를 통해 지속적인 성장과 국민복지를 증진시키려고 노력하는 국가들은 다자간 질서의 진전이 지체된 상황하에서라도 몇몇 국가와 무역의 완전자유화를 앞서서 달성하려는 노력을 꾸준히 경주하고 있다. 이것이 곧 자유무역협정(FTA)이다. 이것은 최혜국대우(MFN) 원칙을 통해 회원국간 비차별적 대우를 의무화하고 있는 WTO의 규범내에서도 허용되고 있는 제도이다. FTA에 가입하고 있는 국가들끼리만 관세·비관세 장벽을 철폐한다는 것은 그외의 국가들에 대해 차별대우한다는 것이 되므로 일견 FTA가 WTO 체제내에서 허용된다는 것이 모순인 것처럼 보이나 이미 GATT의 24조에서 FTA 형성은 예외로 인정해주고 있기 때문에 지금까지 세계 여러 곳에서 FTA가 만들어졌고 또 대부분 성공적으로 운영되고 있다. 현재까지 대체로 200개 이상의 크고 작은 FTA가 존재하고 있다.

FTA는 참가국들의 무역활성화 및 경제성장에 적지 않은 기여를 하고 있다. 우선 교역이 활발한 국가들과 맺은 협정이므로 기왕에 나타나고 있는 교역의 혜택을 더욱 확대시키는 효과가 있고 회원국들간의 시장통합을 통해 산업의 선택과 집중이 활발하게 전개된다. 이는 곧 한 나라의 특화산업을 자연스럽게 육성하는 효과가

있으며 세계시장에서의 경쟁력 제고가 더욱 확실하게 나타나는 것이다. FTA는 또한 자원배분을 원활하게 한다. 관세·비관세 장벽이 철폐됨으로써 상품·서비스는 물론 생산요소의 이동이 자유로워지며, 따라서 질 좋은 자원과 노동력이 국경을 넘어 자유로이 이동된다. FTA의 효과는 경제 면에서만 나타나는 것이 아니다. 서비스 교역의 자유화를 통해 문화·예술 부문에서도 활발한 교류가 나타나고, 이를 통해 회원국들간 경제외적 이해와 그 결과의 공유현상이 나타나는 것이다.

우리나라의 FTA 역사는 일천하다. 2004년 4월 1일 발효한 한·칠레 FTA가 고작이다. 일찍이 1980년대 중반 한·미 FTA가 미 무역대표부의 제의로 일단 가능성 검토를 추진한 바 있으나 한국민의 개방의식이 성숙되지 못했다는 판단에 따라 이를 중지한 바 있다. 1998년경에 정부는 FTA의 이점을 간과하고 우리나라와 FTA 체결에 관심을 표명하고 있는 중소(中小)국들과 접촉을 시도하였다. 태국, 남아프리카공화국, 터키, 칠레, 뉴질랜드, 이스라엘 등 6개국이 그 대상이었는데 여러 가지 측면에서 이 중 칠레가 가장 적합하다는 판단하에 적극적인 접촉을 시작했던 것이다.

칠레와의 FTA를 발효시킨 지 1년 이상 경과되는 사이 수출과 수입이 모두 증가되었고, 양국 소비자들의 상품 선택의 폭이 넓어졌으며, 경쟁품목의 경우 양국 모두에서 가격하락현상이 나타났다. 한·칠레 FTA의 긍정적 효과는 그동안 국내에서 FTA 체결에 반대해오던 여론을 잠재우는 데 상당한 효과를 거두고 있다는 점이다. 국내언론의 논설에서도 이제는 우리나라도 세계 주요국과 과감히 FTA를 체결해나감으로써 ‘무역강국’으로서의 기초를 더욱 다지고 범세계화(globalization)의 격랑에서 살아 남아야 한다는 주장을 내놓고 있다.¹⁾ 한국정부는 이에 고무되어 현재 동시다발적인 FTA를 진행 중에 있으며, 특히 [표 1-1]에서 보이는 바와 같이 일본과의 협상에 큰 비중을 두고 있다.

1) 『조선일보』, 『여론마당』, 2005년 4월 23일.

표 1-1. 한국의 FTA 추진 현황

구분	대상 국가(지역)	추진 현황	비고
기체결	칠레	협정 이행(2004. 4.)	현재 협정 발효 중
정부간 협상	일본	공식협상 단계	2005년 초 7차 협상(한국)
	싱가포르	공식협상 타결	2005년 중 발효 예상
	ASEAN	2004년 말 공식협상 개시 합의	2005년 초 협상 개시
	EFTA1)	2004년 말 공식협상 개시 합의	2005년 초 협상 개시
산관학 공동연구	멕시코	산관학 공동연구회	2005년 초 3차 회의(서울)
	캐나다	산관학 공동연구회	2005년 연구회 가동
	인도	산관학 공동연구회	2005년 연구회 가동
(비)공식 협의	미국	정부가 협의	2004년 중반 이후 미국 긍정적인 입장
	중국	연구기관간 공동연구	대외경제정책연구원(KIEP)과 중국 발전연구중심(DRC) 공동연구 추진(2005)
증장기 추진대상 FTA	한·중·일	현재 3국 연구기관 공동연구 진행	중국 제안(2002. 11) 공동연구기관: KIEP(한), NIRA(일), DRC(중)
	동아시아 (EAFTA)2)	EAVG3), EASG3)에서 논의	한국, EAVG, EASG에서의 논의 주도

주: 1) EFTA는 유럽자유무역지대를 의미하며, 회원국은 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인 4개국임.

2) EAFTA는 동아시아 FTA를 의미함.

3) EAVG는 동아시아비전그룹, EASG는 동아시아연구그룹을 지칭함. 이 그룹들은 ASEAN+3 정상회의에서 동아시아 경제협력방향을 모색하기 위해 각각 2000년, 2001년에 설치되었음.

한·칠레간의 FTA가 긍정적인 효과를 나타내고 있음에도 불구하고 한·일간의 FTA에 대해서는 그 논의단계에서부터 여러 가지 우려의 목소리가 나오고 있으며, 특히 한국측에서는 우려의 정도를 넘어 반대의 견해도 만만치 않다. 칠레의 경우와 비교했을 때 대비되는 점은 많다.

첫째, 칠레는 지난 피노체 정권시절부터 지난 30여 년간 이른바 시카고학파의 자유주의론에 근거를 두고 무역의 완전자유화, 정부 간섭의 배제, 재정의 건전성

유지, 비교우위에 입각한 산업특성화 등등 경제체질의 선진화를 위해 꾸준히 노력하며 자유무역의 후생효과에 대해 강한 신뢰를 쌓아온 나라다. 이에 반해 일본은 표면적으로 무역의 완전자유화를 지향하는 듯하면서도 실질적으로는 이에 반하는 제도와 관행을 그대로 유지하고 있다. 시장구조의 계열화(系列化)가 그 대표적인 예이며, 국내시장의 불완전한 자유화로 인해 매년 막대한 무역흑자를 기록하고 있는 것이 그 단적인 증거이다.

둘째는 산업구조이다. 칠레의 경우 농축임산물에서 큰 비교우위가 있는 데 비해 한국은 제조업에서 전반적인 비교우위가 있다. 또 농업부문 하나만 보더라도 한국과 계절이 정반대이므로 농산물 출하시기가 마찰적이기보다는 보완적이다. 따라서 양측의 시장개방이 단기적 충격을 유발할 가능성이 적다. 이에 반하여 일본의 경우는 한국과 산업구조가 비슷하여 FTA 발효 초기부터 시장에 대한 충격이 적지 않을 전망이다. 특히 가전제품, 자동차, 컴퓨터, 통신기기 등에서는 한·일 기업간에 이 전투구현상이 벌어질 가능성이 높다. 농산물에서도 한·일간 소비패턴이 유사하여 가격차이가 현저한 품목의 경우 양측에 적지 않은 희생능가가 나타나게 되어 있다. 물론 자유무역의 장점이 이 같은 경쟁을 통해 양국 각종 산업의 구조개편이 가속화된다는 것이겠으나, 적어도 단기적으로는 그 변화가 가져오는 충격을 흡수할 수 있는 장치가 없는 한, 양국 경제는 물론 정치·사회적 문제를 야기할 수도 있다.

셋째, 한·칠레의 경우 산업내 수직적 분업이 그렇게 활발하지 않다. 일부 제조업에서 한국의 부품이 칠레에 수출되어 칠레국내에서 완성품을 만들어내는 예는 있으나 극소수에 불과하다. 이에 반하여 한·일의 경우는 산업내 수직적 분업이 극히 복잡하고 다양하다. 자동차산업을 예로 들면, 한국산 자동차 완성품의 부가가치 중 40%에 해당하는 부분을 일본산 정밀부품이 차지하고 있다. 이 정밀부품들의 대부분이 호환성이 아니며 또 공급의 유연성이 떨어지므로 한·일간에 자동차 경쟁이 치열해질 때 일체부품 의존형인 한국의 자동차 메이커들은 충격을 받을 수밖에 없

다. 이 또한 장기적으로는 FTA가 가져올 산업구조조정의 긍정적 효과일 수도 있겠으나 단기적으로는 어떤 보완책이 마련되지 않는 한 혼란을 야기할 수 있다.

이상에서 지적한 정책의지, 제도, 구조 등의 문제가 한·칠레, 한·일의 두 경우에서 대비되므로 한·일 FTA의 추진은 한·칠레 FTA의 경우에 비해서 훨씬 더 까다롭고 어려울 것이 예상된다. 그럼에도 불구하고 관세·비관세 장벽을 철거하는 FTA는 원론적으로 관세가 비교적 높았던 국가의 산업경쟁력 제고에 도움이 된다. 한·일의 경우 관세라는 인위적 보호막이 철거됨으로써 가격경쟁력이 약한 한국기업들이 시장퇴출이나 경쟁력 제고 중 어느 하나를 선택해야만 하기 때문이다. 이는 논리적으로 명확하다. 가령 어떤 일본상품의 한국내 가격이 관세 이후 P_{jk} 라고 하고 그 상품의 일본내 가격이 P_{jj} , 그리고 한국의 수입관세가 t_k 라 할 때 식 (1-1)과 같다.

$$P_{jk} = P_{jj} + t_k \quad (1-1)$$

동일한 국산상품의 일본내 가격이 관세 이후 P_{kj} 라고 하고, 그 상품의 한국내 가격을 P_{kk} , 일본의 수입관세가 t_j 라고 할 때는 식 (1-2)와 같다.

$$P_{kj} = P_{kk} + t_j \quad (1-2)$$

그런데 FTA 발효 이전의 관세관계는 [표 1-2]에서 나타나, 있는 바와 같이 식 (1-3)과 같다.

$$t_k > t_j \quad (1-3)$$

만일 두 나라 상품의 관세부과 후 가격관계가 경쟁적 ($P_{jk} = P_{kj}$) 이었다고

가정한다면 필연적으로 식 (1-4)와 같은 현상이 FTA 발효 이후에 나타날 것이다

$$P_{kk} > P_{jj} \quad (1-4)$$

더구나 P_{kk} 안에는 일본제 부품과 재료값이 상당 부분 포함되어 있다고 볼 때 식 (1-4)의 현상을 극복하기는 힘들 것이다. 따라서 일제 경쟁상품은 한국시장에서 지배력을 확대할 것이며 한국산 상품은 일본측의 비관세장벽이 철폐된다고 하더라도 가격경쟁력 면에서 일본시장에 진입하기 어려울 것이다.

이러한 우려는 특히 한국내에서 경쟁상품을 생산하고 있는 대기업들의 경우 더욱 심각할 것이다. 그동안 반도체, 이동통신 관련 제품, 자동차, 가전제품 등은 일본제품과 치열한 경쟁을 벌이고 있으며 이는 관세의 차이 때문에 가능했던 것이다. 본 연구는 경쟁상품을 생산하고 있는 한국내 4대 대기업을 중심으로 이러한 FTA에 대한 우려가 얼마나 근거가 있는 것이며 관세가 폐지될 때 우리 경쟁상품들의 가격경쟁력이 과연 일률적으로 낮아질 것인가를 분석하고자 한다. 참고로 대표적 경쟁상품으로서 컴퓨터(8471, 8473), 반도체(8541~2), 무선통신기기(8525~6, 8529), 가전제품²⁾ 및 자동차(87) 등이 미국시장에서 한·일간 경합이 심한 상품들이므로 이들을 중심으로 대기업의 전략을 살펴보기로 한다. 또한 한·일간의 주력업종을 비교해보면 이는 주로 대규모 기업집단과 대기업들을 중심으로 한 경쟁임을 알 수 있다. 대규모 기업집단은 한국에서는 재벌, 일본에서는 계열 등 다수의 기업이 유기적으로 연계되어 기업집단을 이룬 것을 지칭하며, 이들간의 경쟁이 한·일 FTA 발효 후 가장 중요한 경쟁이 될 것이다. 따라서 본 연구는 이 대기업과 대규모 기업집단의 경쟁력을 비교하고자 한다.

2) 가전제품이란 에어컨, 냉장고, 전자레인지, 마이크 헤드폰, 음향기기, VTR, 라디오, TV 등을 포함하고 있다.

표 1-2. 주요 업종별 한·일간 단순평균과세율

(단위: %)

구분	섬유의류	화학	금속	수송기계	전기전자	일반기계	기타 제조업	평균
일본	7.0	2.5	1.0	0.01	0.2	0.0	1.3	2.2
한국	9.8	7.0	5.2	6.0	5.5	6.1	6.4	6.6

자료: 산업자원부

한·일 FTA에 대한 현실적 중요성을 반영하여 이의 경제적 효과나 산업에 미치는 영향에 관하여는 여러 선행연구가 행해져왔다. 정인교(2001)는 한·일 FTA 체결에 따라 관세가 제거될 때 각국에 미치는 영향을 연산일반균형(computable general equilibrium: CGE)모형에 의하여 경제의 여러 측면에서 보여주었다. 신현수·이원복(2003)은 산업별로 현시비교우위(RCA)지수를 사용하여 한·중·일의 산업별 현시비교우위지수를 계산하여 제시하고 있어서 이 국가들간 FTA의 산업별 정책적 의미를 제시해주는 셈이다.

보다 최근의 연구를 보면, 이홍배·정성춘·이시다 마사루(2004)는 한·일 FTA의 체결이 전기전자 및 기계부품산업에 미치는 영향에 대해 국제산업연관표에 의한 시뮬레이션분석을 통해 연구하고 있다. 아울러 한·일 양국의 기업들을 대상으로 한·일 FTA에 대한 양국 기업의 관심도, 양국의 수출 및 수입, 투자 및 기술, 기업 경영 등에 미치는 영향을 중심으로 설문조사를 시행하고, 결과를 정리·제시하였다. Ahn *et al.*(2005)은 한·일 FTA 문제를 주제별로, 그리고 한·일 양국의 견해를 비교하여 제시하고 있다. 즉 정치경제학적 측면, 한·일 FTA가 주목해야 할 세부사항 등 경제적 평가, 농수산업 및 서비스산업에 미치는 영향, 비관세장벽과 환율변동의 문제와 같이 다양한 주제에 대한 양국 학자들의 견해를 대비하여 보여주고 있다. 예를 들어 Ahn *et al.*(2005)의 논문 중 Kimura(2005)는 서비스무역문제에 대해 중력 모형(gravity model)을 이용하여 분석하고 있으며, Kim(2005)은 한·일 FTA 관련

비관세장벽문제를 다루고 있다.

위와 같은 여러 선행연구는 한·일 FTA의 전반적, 혹은 특정 주요 산업을 중심으로 FTA의 효과들을 잘 살펴보고 있으나, 우리나라 경제성과의 많은 부분을 차지하는 대기업에 한·일 FTA가 미치는 영향과 대기업들의 대응방안에 대한 연구는 거의 없는 상황이다. 따라서 본 연구는 한·일 FTA 체결시 대기업에 미치는 영향과 대응에 대해 분석한다는 점에서 선행연구들과 다른 특징을 보인다고 할 수 있다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 우선 제2장은 한국과 일본, 양국의 수출구조를 산업별로 살펴본 후 주요 산업의 수출구조와 경쟁력을 점검한다. 아울러 한·일 FTA 체결이 우리나라의 주요 산업에 미칠 영향에 대해 살펴 본다. 제3장은 한·일 FTA의 체결이 우리나라의 대기업들에 미칠 영향과 그에 대한 대기업들의 구조개선 등 대응전략을 점검한다. 제4장은 한·일 FTA 체결에 따른 산업구조조정과제를 제시한다. 마지막으로 제5장은 본 연구결과를 요약하고 결론을 제시한다.

제 2 장

한·일 양국의 수출구조와 경쟁력

1. 한·일 양국의 수출구조

한·일 양국은 세계 여러 곳에서 제조업부문의 수출품목을 중심으로 경합을 벌이고 있다. 물론 일본제품이 고가품부문에선 단연 우세를 보이고 있으나 중간수준의 각종 제조업품목에서는 한·일간 치열한 접전을 벌이고 있다. 2004년도 양국의 수출구조를 보면 [표 2-1]과 같다. 일본의 경우 전자·전기, 수송기계, 일반기계, 화학제품, 정밀기계, 섬유외류 순으로 수출물량이 큰데 비해서, 한국의 경우 전기·전자, 수송기계, 화학제품, 철강금속, 일반기계, 섬유외류의 순을 나타내고 있다. 즉 일본은 일반기계가 아직도 중요한 위치를 차지하고 있는 데 비해 한국은 섬유외류 수출이 아직은 적지 않은 비중을 차지하고 있다.

표 2-1. 한·일 수출상품구조(2004년)

(단위: %)

한 국			일 본		
순 위	품 목	수출점유율	순 위	품 목	수출점유율
1	전기·전자	36.2	1	전기·전자	25.7
2	수송기계	18.9	2	수송기계	23.3
3	화학제품	9.5	3	일반기계	16.8
4	철강금속	8.7	4	화학제품	9.5
5	일반기계	8.4	5	정밀기계	6.2
6	섬유외류	6.2	6	섬유류	1.5

자료: 한국, KOTIS 무역통계, 2005로부터 정리한 결과임.

이러한 수출구조는 지난 20여년 동안 양국의 비교우위에 꾸준한 변화가 있었던 결과다. 즉 한국의 경우 1980년대 이후 대기업을 중심으로 전자공업 및 중화학공업에 대한 집중적인 투자와 이 분야에서의 기술진보정책이 효과를 나타내기 시작한 반면 노·사문제가 어려워지고 임금의 급격한 상승이 노동집약적인 산업의 후퇴를 가져와 대부분 경공업제품(신발류, 의류, 완구류, 타이어 등)의 비교우위가 하락한 데에 기인하는 것이다.

일본의 경우 1980년대 전기·전자 산업의 생산성 향상에서 큰 성공을 거두고 이어서 이 부문에서 고급제품 개발에 성공한 결과로 미국을 비롯한 유럽 선진시장을 석권하게 되었고, 또한 자동차 생산공정의 로봇화에 성공하여 생산비를 크게 절감시켰다. 일본자동차가 차지하는 비중이 미국시장에서만 26%를 넘는 수준까지 약진한 결과로 수송기계 부문 전반이 일본 총수출의 21%를 점유하는 수준까지 왔다. 1970년까지 일본수출의 주종을 이루던 섬유산업은 2000년에 와서 불과 1.8%의 비중밖에 차지하지 못했다.

이러한 양국의 수출구조 변화가 필연적으로 전기·전자 부문과 자동차 부문에서 부딪힐 수밖에 없는 결과를 초래하고 있다. 물론 수출품의 품질과 규격 면에서 양국이 겨냥하고 있는 시장에 차이가 있고 양국의 관세 높낮이에 현격한 차이가 있는 것은 사실이나 수출구조의 유사성 때문에 야기되는 양국간의 긴장관계는 FTA 발효를 전후해서 고조될 수밖에 없는 상황이다. 또한 이러한 전자·전기 부문과 자동차 부문은 한·일 모두 대기업의 주력 업종이므로 필연적으로 이는 양국 대기업간의 치열한 경쟁으로 나타날 것이다.

혹자는 한·일 FTA 추진과정에서 농산물이 민감한 항목으로 대두될 것을 우려하기도 하나 양국의 수출에서 농수산물이 차지하고 있는 비중은 한국(1.7%)이나 일본(0.5%)이나 미미한 수준이므로 FTA의 결과로 양국의 무역구조나 국제수지에 변화를 가져오는 요인은 될 수가 없다. 다만 양국 농민단체의 정서에 자극을 주어

정치·사회적인 불안을 야기할 가능성은 적지 않으며 특히 여러 품목에서 비교열위에 있는 일본의 경우 이러한 문제가 심각한 수준까지 전개될 수도 있다. 그러나 일본은 WTO의 DDA 협상 과정 시 쌀을 비롯한 주요 농산물 부문에서 이미 개방을 선택한 바 있고 국내적으로 대부분 농수산물 생산의 구조조정을 이미 끝냈거나 빠른 속도로 진행 중이므로 협상과정에서 유독 한국에 대해서만 농산물 개방을 극렬히 반대할 명분은 그리 크지 않다. 물론 일본이 싱가포르와 체결한 FTA 협정에서 농업부문을 예외로 하고 있는 전례가 있으나 우리 측이 포괄적 FTA를 협상목표로 끝까지 제시할 경우 농업부문을 포함시킬 가능성도 있다.

2. 주요 산업의 수출과 경쟁력 분석

한·일 FTA가 발효될 경우 양국간 교역이 활발해질 것은 당연한 일이나 우리나라의 대일 경쟁상품의 국내 가격경쟁력에 현저한 변화가 있으리라는 것은 앞에서 살펴본 바와 같다. 우선 우리나라의 대일 수출입 규모를 살펴보자. [표 2-2]에서 나타난 바와 같이 우리의 대일 무역역조는 한 해에 200억 달러에 육박하고 있으며 최근에 그 폭이 점점 커져가는 추세이다. 한국의 경우 1997~98년 외환위기를 거치면서 구조개혁을 거쳤다고는 하나 일본 대기업에 비해 아직 개혁을 더 진행해야 할 부분이 남아 있다. 이와 같은 개혁이 한국 대기업에서 성공적으로 이루어져야 생산하고 있는 제품들의 가격경쟁력으로 나타날 것이다. 일본기업의 개혁사례와 한국기업의 추가적 개혁방안에 대해서는 3장에서 보다 자세히 설명하였다.

[표 2-2]에서 나타난 바와 같이 무역역조현상은 중화학제품분야에서 더욱 크며, 특히 자본재 수입 면에서는 우리 산업이 일본에 크게 의존하고 있음을 볼 수 있다. 앞에서 우리의 수출구조와 일본의 수출구조가 유사함을 발견하였으나 사실상 한국

의 전기·전자 제품의 수출은 일본의 중화학 원자재와 자본재를 수입함으로써 가능하다고 해도 과언이 아니다. 이 점에서 한·일 양국의 수출입구조는 이미 수평적·수직적 양면에서 상당 부분 긴밀한 관계를 맺고 있다고 볼 수 있다.

양국의 주요 품목별 수출입 상황을 좀더 세분해서 본다면 [표 2-3]과 같다.

표 2-2. 대일 수출입구조(2003년)

(단위: 백만 달러, %)

	1차 상품	경공업	중화학	(IT 제품)*	원자재	자본재	소비재	전 체
대일 수출	1,484 (8.5)	1,803 (10.4)	13,990 (80.9)	4,779 (27.6)	6,409 (3.7)	6,816 (39.4)	4,304 (24.9)	17,276 (100)
대일 수입	573 (1.6)	2,832 (7.8)	32,909 (90.6)	8,419 (23.2)	12,676 (34.9)	20,260 (55.7)	2,680 (7.4)	36,313 (100)

주: * IT 제품은 경공업 및 중화학공업에도 이미 포함되어 있는 것임.

자료: 무역연구소(FTA 연구팀 2004. 5), 『일본·미국·중국·ASEAN과의 FTA 효과 검토』, pp. 3-4,

표 2-3. 대일 주요 품목별 수출입(2003년)

(단위: 백만 달러, %)

대일본 수출			대일본 수입		
순 위	품 목	수출액	순 위	품 목	수입액
1	반도체	3,191(27.1)	1	반도체	5,238(24.1)
2	석유제품	2,604(22.1)	2	철강관	2,359(10.8)
3	컴퓨터	855(7.3)	3	반도체 제조용 장비	1,222(5.6)
4	철강관	703(6.0)	4	전자용용기기	1,127(5.2)
5	영상기기	658(5.6)	5	플라스틱제품	1,044(4.8)
6	플라스틱제품	441(3.7)	6	자동차부품	994(4.6)
7	의류	440(3.7)	7	무선통신기기	906(4.2)
8	어류	298(2.5)	8	금속공작기계	771(3.6)
9	합성수지	272(2.3)	9	광학기기	754(3.5)
10	자동차부품	269(2.3)	10	기구부품	750(3.5)

자료: 산업자원부

한국이 일본에 수출하고 있는 4대 품목을 든다면 반도체, 석유제품, 컴퓨터, 철강판이며, 이에 비해 일본은 반도체, 철강판, 반도체 제조용 장비, 전자응용기기를 들 수 있다. 이상 수출·수입의 각각 4대 품목 중 수출·수입 양측에서 공통적인 품목은 반도체와 철강판이며 컴퓨터(수출부문)와 전자응용기기(수입부문)가 유사한 항목들이나 그 상품의 용도 면에서는 일치하지 않는다. 컴퓨터는 최종수요자가 구매할 수 있는 상태의 기기를 말하나 전자응용기기는 주로 생산자용 기기로서 최종수요자용 품목은 아니다. 반도체 제조용 장비 역시 생산자용 기자재로서 일본으로부터 수입되는 항목이며 우리의 대일수출은 미비하다.

이러한 분류법에 근거하여 본 장에서는 한·일간 주요 품목의 수급상황과 경쟁력을 비교함에 있어 반도체 및 전자기기, 섬유산업, 자동차, 석유화학산업 등 주로 네 가지 항목을 중심으로 분석해보고자 한다.

가. 반도체 및 전자기기 산업

전자산업의 거의 전반에 걸쳐 한국의 수출은 일본으로부터의 부품수입에 크게 의존하고 있기 때문에 이른바 ‘수입유발형’ 수출구조를 벗어나지 못하고 있다. 2004년 말 현재 전자산업 전반의 연간 무역적자는 30억 달러에 달하고 있으며 이 액수가 거의 부품수입에서 빚어진 결과다. 전자산업 전반의 한국의 경쟁력 수준은 [표 2-4]에 나와 있다. 한국의 경쟁력(기술) 수준을 100으로 봤을 때 경쟁국들의 수준을 계량해본 것이다.

현시비교우위(Revealed Comparative Advantage: RCA)지수³⁾를 통해 2000년

3) 현시비교우위(RCA)지수란 한나라의 특정국에 대한 어떤 품목의 수출점유율이 그 나라의 특정국에 대한 총수출 점유율에서 차지하는 비중이 무엇인가를 계산해서 얻어지는 지수이다. 이는 경제규모가 상이한 국가간에도 경쟁력을 쉽게 비교할 수 있는 이점이 있다. RCA가 1보다 크면 이 품목은 자국의 다른 품목에 비해 비교우위가 있는 것으로 해석할 수 있다.

양국간 비교우위를 전자산업 전반적으로 우선 살펴보면, 가전제품의 경우 한국 1.77, 일본 1.72이며, 전자제품의 경우 한국 2.67, 일본 2.43으로 나타나, 어떤 현저한 비교우위패턴을 찾기가 곤란하다. 한편 컴퓨터는 한국 2.11, 일본 1.08, 그리고 통신기기는 한국 2.09, 일본 1.44로서, 특히 컴퓨터의 경우 한국의 비교우위가 현저히 높다고 보인다(신현수·이원복 2003). 그러나 이러한 가전 및 전자 제품은 품목이 매우 다양하므로, 세부 품목별로 비교우위를 다시 살펴볼 필요가 있다

표 2-4. 전자산업의 기술수준 비교

	한 국	일 본	미 국	중 국
원선기술	100	130	140	70
응용기술	100	110	100	80
설계기술	100	110	105	80
제조기술	100	100	100	90
디자인	100	110	105	70
브랜드인지도	100	120	120	70

자료: 한국전자산업진흥회(2004. 7. 13), 『한·일 FTA 체결시 전자산업에 미치는 영향과 대응과제』, 세미나 논문.

품목의 종류를 나누는 방법에 따라 경쟁력지수의 크기가 달라지겠으나 일반적으로 한국은 메모리 반도체, 휴대폰 단말기, MP3P, DVDP, DVR 등 정보통신기기에서 일부 경쟁력지수가 앞서 있으며 반면에 핵심기초기술, 소재개발, 브랜드이미지, 유통 및 마케팅 등 분야에서 일본에 다소 뒤진 상태라고 판단된다. 무역특화지수를 계량해본 경쟁력은 전자분야의 경우 [표 2-5]과 같다.

[표 2-5]에서 나타난 수치들은 현행 관세제도하에서의 수출액과 수입액을 공식에 대입해서 구해진 것이므로 만일 FTA하에서 관세, 한국평균 8%, 일본평균

0.2%가 철폐될 경우 무역특화상황은 크게 달라질 수 있다. 전자제품의 경우 국내 시장에서 일본제품의 평균소비자가격은 FTA가 실시될 경우 12~13% 정도 낮아질 것이 예상된다. 무역특화지수가 상당히 낮은 제품(예: 광섬유, 전자관, 축전지, 사무계산용 기계, 센서, 의료용 기기 등)의 경우 만일 FTA가 발효된다면 국내산 제품의 가격경쟁력은 결정적인 타격을 받을 것이며, 따라서 이러한 품목의 국내시장은 일본에 내줄 수밖에 없으리라는 것을 예상하기는 어렵지 않다.

반면 FTA 이전에 우리에게 경쟁력이 있던 냉장고, 세탁기, 진공청소기, 그리고 가전용 전열기기 등은 일본에 대한 부품이나 기술 의존도가 그리 높지 않고 또 일본내에서 이러한 제품의 생산 및 공급이 그리 원활하지 못할 것을 예상(일본정부는 이러한 단순 내구소비재의 생산으로부터 일본기업이 졸업할 것을 권유하고 있음)한다면 한국이 특화해서 유리한 분야가 아닐까 판단된다.

여기서 반도체 및 전자기기 분야에서 한국기업들이 어떤 대비를 해야 할 것인가가 드러난다. 첫째, FTA로 인한 가격경쟁력 하락에 대비하여 일본기업들과 단기적으로 경쟁이 어려운 품목은 접어두고 경쟁우위에 자신 있는 품목으로 특화할 것인가에 대한 결정이다. 즉 기술력, 기초소재, 브랜드인지도 등에서 열세가 확실한 품목(광섬유, 전자관, 축전지, 의료기기, 디스플레이 등)과 이들을 이용해서 만든 물건(PDP/LCP, DVD Recorder, 홈시어터, 시스템 에어컨 등)들에 대해 원천투자(연구개발 및 시설투자)를 할 것인지 여부와 만일 원천투자가 이미 되어 있는 경우 FTA가 발효될 때까지 2~3년간 경쟁력 제고에 박차를 가할 수 있겠는가에 대한 판단을 내려야 한다. 둘째, 국산제품의 브랜드인지를 높이기 위해 어떤 홍보전략을 구사할 것이며, 이미 FTA를 체결하여 실효를 거두고 있는 국가들(예: 칠레)로부터 상품의 질과 편의성, 내재적 가치 등에 대한 객관적인 피드백을 받아 이를 일본의 최종 수요자들에게 적극 알리는 정책 등을 구상해야 할 것이다.

표 2-5. 전자품목 대일 무역특화지수

품 목 명	대일 무역특화지수		대세계 무역특화지수	
	2001년	2002년	2001년	2002년
가정용 전열기기	0.36	0.56	0.74	0.70
조명기구	-0.70	-0.68	-0.33	-0.38
냉장고	0.94	0.86	0.90	0.91
세탁기	0.97	0.82	0.93	0.90
진공청소기	0.74	0.76	0.76	0.77
TV	-0.39	-0.25	0.75	0.76
품 목 명	대일 무역특화지수		대세계 무역특화지수	
	2001년	2002년	2001년	2002년
비디오테이프녹화재생기	0.47	0.35	0.88	0.86
음향, 영상기기 부품	-0.24	-0.22	0.45	0.57
가정용 에어컨	0.32	-0.39	0.94	0.91
전선	0.13	0.13	0.31	0.22
광섬유	-0.99	-0.96	0.33	0.55
전자관	-0.82	-0.87	0.56	0.62
일차전지	0.02	-0.04	-0.08	-0.10
축전기	-0.75	0.76	-0.20	0.02
기타 사무계산용 기계	-0.84	-0.09	-0.13	-0.36
센서, 계측기기	-0.89	-0.86	-0.76	-0.75
의료용 기기	-0.63	-0.70	-0.38	-0.46
시계	-0.19	-0.29	0.02	-0.08
확성기, 음향증폭세트	0.49	0.30	0.32	0.20

주: 무역특화지수(t) = 수출액-수입액/수출액+수입액, $-1 < t < 1$, t=1일 때 자국완전특화, t=-1일 때 他國완전특화

자료: 한국전자산업진흥회(2004. 7. 13), 『한·일 FTA 체결시 전자산업에 미치는 영향과 대응과제』, 세마나논문.

이러한 전략을 최고경영자의 결단이 없으면 나오기 힘들다. 따라서 국내기업들은 회사내 기술격차를 줄이기 위한 특별대책팀을 구성하고 브랜드 이미지를 높이

기 위해 일본시장에 파고 들어가 일본 소비자들에게 직접 다가가는 마케팅 전략을 구사해야 할 것이다. 따라서 이 분야에 특별히 훈련된 인력을 대대적으로 확보할 수 있어야만 할 것이다. 해당 기업의 최고경영자가 빠른 결단을 내려야 할 또 하나의 과제다. 셋째, 우리 기업이 반드시 승산이 없는 품목을 생산해야만 한다는 이유는 없다. 따라서 일본의 우수한 제품을 공동생산하는 방안을 강구하고 제3국에 공동수출하는 전략도 FTA 체결 이전에 해결해야 한다. 이에 일본측의 신뢰할 수 있는 파트너를 확보해 놓는 것이 무엇보다도 중요하다.

나. 섬유산업

섬유제품의 세계시장 양상은 2005년에 들어와 급격히 변하고 있다. 1993년 말에 타결된 우루과이라운드협상 결과에 의거 섬유제품에 적용하던 쿼터시스템(Multi-fiber Arrangement: MFA)이 2005년 1월 1일에 폐기되었기 때문이다. 따라서 개도국들의 섬유수출이 미·일·EU 등 선진국시장을 겨냥하여 급증할 것으로 예상되며 우리나라의 대일 섬유수출도 어떤 획기적인 전략전환이 없으면 더욱 더 어려워질 것이다. 일본과의 FTA 추진에 따라서 섬유제품의 대일본 수출은 무엇보다도 큰 의미를 지니게 된다. 2003년 통계를 보면 대일 섬유류 수출은 약 3억 2천만 달러, 수입은 1억 9천만 달러를 기록하고 있으며 약 130만 달러의 무역흑자를 나타내고 있다. 일본에의 수출이 우리나라가 전 세계에 수출하는 규모의 5.3%를 차지하고 있기 때문에 결코 소홀히 생각해서는 안 될 시장이다.

일본으로부터의 수입은 우리나라 전 세계섬유 수입의 7.3%를 차지하고 있다. 앞서 언급한 전자산업과 마찬가지로 대일본 수입품목은 주로 의류제품의 원재료로 사용되고 있는 섬유사와 직물류가 주종을 이루고 있으며 특히 화섬원료, 고급직물 및 고급의류에서 상승하는 추세에 있다. 최근 한·일간 섬유제품의 무역수지 현황을 보면 [표 2-6]과 같다.

표 2-6. 최근 한국섬유제품의 대일 무역수지 현황

(단위: 백만 달러)

종 류	1990년	1995년	2000년	2002년	2003년
섬유제품	2,491	2,045	1,127	410	435
섬 유 사	-14	-26	-102	-76	-44
직 물 류	-71	-39	-2	-82	-38
섬유산업 전체	2,289	1,872	970	414	173

자료: 한국섬유산업연합회(2004. 7. 13), 『한·일 FTA 체결시 섬유산업에 미치는 영향과 대응과제』, pp. 1-4,

[표 2-6]에서 나타난 바와 같이 한·일간에는 뚜렷하게 완제품과 원자재간의 특화현상이 나타나고 있다. 즉 한국은 완제품에서 특화되어 있고 일본은 원자재 수출에 특화되어 있음을 볼 수 있다.

섬유산업의 한·일간 교역실태를 보면 양국의 국제경쟁력에 차이가 드러나고 있다. 2000년도의 RCA 지수를 이용하여 비교우위를 살펴보자면, 섬유류 전반적으로 한국은 1.98, 일본은 0.32로서, 한국에 현저한 비교우위가 보인다(신현수·이원복 2003). 이를 보다 세부적인 상품으로 살펴보기로 하자. 양국이 섬유제품을 주로 미국에 수출하고 있음을 감안하여 미국시장에서의 RCA 지수를 계산해보면 한국이 전반적으로 섬유제품에 있어 비교우위가 있음이 나타나고 있다(표 2-7 참고).

표 2-7. 섬유제품의 한·일 비교우위지수

연 도	한 국			일 본		
	섬유제품	의류	직물	섬유제품	의류	직물
1995년	1.59	1.41	3.12	0.08	0.01	0.40
2000년	1.32	1.15	3.17	0.08	0.01	0.40

자료: KOTIS 한국 무역통계; 미국 무역통계.

RCA 지수만 가지고는 한나라의 국제시장에서의 비교우위를 정확히 판단할 수

는 없다. 이 지수가 1보다 크게 나타난다는 것은 그 품목이 어느 특정기간동안 수입국에서 많이 팔렸다는 일시적 현상일 수도 있고 또 수입국의 수입쿼터제(예: MFA) 등등의 규제 때문에 수출국이 일시적으로 쿼터상 혜택을 받았기 때문일 수도 있다. 그럼에도 불구하고 한·일 양국의 경우 이미 양국 섬유업체들간에 수직적 분업이 유리하다는 것을 감지하였고, 따라서 섬유사 및 직물류에서는 일본이 특화하고 의류완제품 및 기타 섬유제품에서는 한국이 특화하는 방식을 택하고 있다. 즉 일본이 미국 등 선진권 시장에서 RCA 지수가 낮게 나오는 것은 이러한 수직적 분업에 의해 일본의 섬유업체가 한국을 비롯한 섬유완제품 수출국(주로 개도국)들에 원자재를 제공해주는 전략을 구사하고 있기 때문이다.

한국에 있어 섬유산업은 비록 1980년대 중반부터 총수출에서 차지하는 비중이 계속 하락하는 현상을 보여 최근에는 12%대로 떨어졌으나, 이는 주로 섬유산업부문의 인건비 상승률이 생산성 증가율을 크게 웃돌아 국제시장에서의 가격경쟁력이 낮아졌기 때문이며 만일 생산성 증가율이 임금 상승률을 따라잡을 수만 있다면 앞으로 비교우위를 유지할 수 있을 것이다. 이러한 관점에서 볼 때 한·일 FTA가 실시되고 이것이 섬유산업부문의 수직적 분업을 더욱 활발하게 전개시키고, 또 일본의 대한(對韓) 직접투자까지 연결된다면 한국의 섬유산업 생산성이 향상되어 한·일이 공동으로 섬유부문에서 제3의 시장을 개척할 수도 있을 것이다.

여기서 지금까지 우리나라 섬유업체에서 조사한 바 한·일 FTA의 장단기 효과와 긍정적 및 부정적 효과를 요약하면 [표 2-8]과 같다.

결론적으로 우리나라의 섬유산업은 WTO의 MFA 철폐로 인한 외부로부터의 심각한 도전에 직면해 있기 때문에 한·일 FTA가 이러한 위기를 극복하는 데 하나의 전기로 작용할 가능성이 있으며 따라서 이에 상응하는 정책적 배려가 있어야 할 것이다. 한국은 개발연대 초기로부터 섬유산업을 꾸준히 육성·성장시켜왔으며 이를 통해 세계시장개척에 있어 경험과 노하우가 적지 않게 축적되어왔다. 지금도

우리나라 총수출에서 차지하는 비중이 결코 적지 않으므로 세계시장이 자유화되어 가고 있는 이 시점에서 섬유산업의 경쟁력만은 끝까지 유지할 필요가 있다. 흔히 섬유산업을 사양산업이라고 하나 미국, 프랑스, 이탈리아 등 선진국의 경우를 보면 첨단기술과 현대적 디자인을 접목시켜 섬유산업이 GDP에서 차지하는 비중을 꾸준히 높게 유지하고 있다.

표 2-8. 한·일 FTA의 섬유부문 예상효과

	긍정적 효과	부정적 효과
단기 효과	<ol style="list-style-type: none"> 1. 현재 한국이 무역흑자이므로 관세 철폐 시 수출증대 2. 개도국의 일본시장 진출시 가격경쟁력 유지 가능 3. 한·일 섬유업체간 수직적 분업 가속화 4. 직물, 원사, 고가품 수입 증가 5. 일본의 대한 기술이전 가속화 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 섬유부문에서 국내의 기술개발투자 급감 현상 2. 화섬부문 원사, 원단의 대일 수입급증 → 무역역조 우려 3. 국내경쟁력이 부족한 업체의 도산 또는 해외이전 가능성
장기 효과	<ol style="list-style-type: none"> 1. 한·일간의 섬유부문 구조조정 가속화 2. 장기적 차원에서 공동기술개발, 신제품 개발 및 해외시장 개척 가능 3. 일본섬유업체의 대한 투자 가속화 4. 일본내 의류유통체계 개혁 촉진 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 일본을 통한 우회수입증대로 원산지 분쟁 발발 가능성 2. 일본내 비관세장벽 개선 지연시 FTA 효과는 일본측에만 유리 3. 한국내 섬유산업 구조조정시 유발되는 실업문제 심각 4. 기술격차로 인한 생산저급화의 장기화 가능성

일본과의 FTA가 체결됨으로써 그동안 추진하지 못했던 우리 섬유산업의 취약 분야가 자연스럽게 보완될 가능성이 있다. 즉 고급섬유 개발, 새로운 공법의 등장, 색상과 디자인에서의 혁신, 재래식 섬유제품의 ‘웰빙’화 등이 일본과의 협력을 통해 가능할 것으로 기대된다. 이는 단지 FTA를 통한 관세·비관세 장벽의 제거 때문이라기 보다는 FTA 때문에 조성될 한·일간의 산업통합과 비교우위 심화가 경쟁력 제고에 상승효과를 나타낼 것이며 두 나라간의 신뢰증진에 다각적인 요인으로 작용할 수 있기 때문이다.

다. 석유화학산업

한·일간의 석유화학제품 수출입 현황은 2003년 기준으로 우리나라가 수출 6억 6천만 달러, 수입 19억 9천만 달러로 약 13억 3천만 달러의 적자를 보이고 있다. 석유화학산업의 전반적인 비교우위 상황을 우선 2000년도 RCA 지수로 살펴보면, 한국 1.18, 일본 1.14로서 현저한 차이를 찾기는 어렵다(신현수·이원복 2003). 보다 세부적인 품목별로 한국의 석유화학산업을 일본과 비교해보자면 PE·PP 등 범용제품의 경쟁력은 강한 반면 엔지니어링 플라스틱, 메탄올, 이소노닐 알코올 등 특화제품분야에서는 경쟁력이 일본에 비해 크게 떨어지는 상황이다

[표 2-9]에서 1990년대 이후 우리나라의 석유화학제품에 있어 일본과의 수출입 역조 현황을 볼 수 있다. 1990년대 말에 이르러 석유화학의 범용제품 생산에 있어 우리나라가 일본보다 단위설비규모가 커 규모의 경제 효과를 누렸으므로 무역적자가 줄어든 현상도 보였으나 2000년도부터 줄곧 고급 제품 및 원료를 일본으로부터 대량 수입함으로써 다시 무역적자 폭이 늘어난 것을 볼 수 있다.

표 2-9. 최근 한·일간 석유화학제품 수출입 추이

(단위: 백만 달러)

	1990년	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2003년
대일본 수출	484	824	788	976	763	917	1,196	-960
일본의 대한 수출	1,968	3,402	3,243	3,202	2,289	2,912	3,494	2,375
한국의 무역수지	-484	-2,578	-2,455	-2,226	-1,526	-1,995	-2,298	-1,416

자료: KOTIS: 세계무역통계(DOTS) 2003년의 경우는 한국석유화학공업협회 통계임.

예를 들어 에틸렌의 경우 한국이 시설능력 면에서 세계 5위라고 하나 미국, 일

본, 사우디아라비아, 중국이 우리보다 앞서 있고 또 이들이 차지하고 있는 세계시장에서의 점유율이 우리보다 현저히 큼으로써 현 상황에서는 석유화학산업의 전망이 그리 밝지 않다고 알려져 있다 [표 2-10]에서 나타난 바와 같이 2003년 기준으로 한국이 세계 생산능력의 5.1%밖에 차지하지 못하고 있는 실정이다.

표 2-10. 세계 에틸렌 생산능력과 국별 비교(2003년)

(단위: 천 톤)

세계	1. 미국	2. 일본	3. 사우디아라비아	4. 중국	5. 한국	6. 독일
112,092	28,116 (25.1)	7,216 (6.4)	5,960 (5.3)	5,865 (5.2)	5,700 (5.1)	5,535 (4.9)

주: () 안은 세계생산능력에서의 점유율.

자료: Tecnon(2002년 판)

석유화학부문의 수출입에서 금액으로 보면 2003년 한국의 총수출액은 119억 달러로서 총수출액의 6.1%를 차지하고 있는 데 비해 수입은 58억 달러로서 일단 무역수지에서는 61억 달러의 흑자를 보이고 있기는 하다. 그러나 일본과의 무역에서는 수출 6.6억 달러, 수입은 19.9억 달러로 역시 13.3억 달러의 무역수지 적자를 보이고 있는 실정이다.

따라서 조만간 한·일 FTA가 발효된다고 가정할 때 석유화학제품의 평균관세율이 한국 7.7%, 일본 3.0%이므로 우선 가격경쟁력 면에서 국내시장이 교란될 가능성이 높다. 즉 대일 무역수지 적자가 더욱 확대될 것이다. 따라서 FTA 최종안에서 우리나라는 경쟁력우위품목과 국내 공급부족품목의 경우 관세 철폐를 수용하더라도 경쟁력열위품목을 관세 철폐 대상에서 제외하거나 최대한 그 기간을 연기하는 것을 포함시켜야 할 것이다. 한국석유산업연합회의 주장에 의하면 이러한 품목별 분류를 철저히 하는 것이 FTA의 충격을 최소화하면서 장기적으로 국내 석유화학산업의 발전을 도모하는 비결이라는 것이다(표 2-11 참고).

[표 2-11]에서 나타난 즉시 철폐 가능 품목 중 국내공급이 부족한 납사, NGL, 프로판, 크실올, 메탄올, 이소노닐알코올, 이소데실알코올 등은 우리나라 석유산업 제품을 생산하는 데 필수불가결한 원자재품목으로서 이들을 수입할 때 관세(현행 3~5.5%)를 철폐할 경우 당장 우리 제품의 수출가격이 인하될 수 있는 효과도 나타나는 것이다.

표 2-11. 석유화학제품별 관세 폐지 전략

분 류	대상품목 (HS 10단위)	비 고
즉시 철폐	에틸렌 등 236개 품목(31.9%)	· 현행 관세율 0%인 품목 · 국내공급부족품목 · 경쟁력우위품목 등
3년 유예	키실로오스 등 17개 품목(2.3%)	경쟁력 다소 우위 품목 등
5년 유예	포름산 등 266개 품목(36.0%)	경쟁력 다소 열위 품목 등
7년 유예	페놀수지 등 155개 품목(21.0%)	경쟁력열위품목 등
제외	PVC 등 65개 품목(8.8%)	· 향후에도 경쟁력 확보 곤란 품목 · 대일본 반덤핑 관세 부과 품목 · 기술도입에 따라 역수출 불가 품목 등

자료: 이정복, 『한·일 FTA 체결시 석유화학산업에 미치는 영향과 대응과제』, 한국석유산업연합회 세미나 논문, pp. 2~5.

석유화학산업도 글로벌 경쟁시대를 맞아 각국이 선택과 집중의 원칙하에 특화 전략을 구사하지 않는다면 경쟁에서 탈락할 수밖에 없는 산업이다. 따라서 한·일 FTA가 체결되는 것을 예상해서 한국도 특단의 대책을 강구하지 않으면 안 될 것이다. 시장선점이 가능하다고 판단되는 분야에서 기술개발에 박차를 가하는 동시에 FTA를 계기로 한·일 양국이 효율적인 제휴를 이룩함으로써 신제품의 공동개발은 물론 제3국 시장을 공동으로 확대해나가는 전략도 구사해야 할 것이다. 우리

나라는 특히 이미 정부에서 지정한 차세대 성장동력산업의 개발 일환으로 ‘리올레린 신소재 및 공정 개발’과 ‘신중합법에 의한 고기능고분자 소재 개발’ 사업을 적극적으로 추진하여 IT, BT, NT 등과 융합하는 신석유화학제품을 개발해야 할 것이다. 동시에 일본과는 지구온난화 방지, EU Research제도 공동도입, 플라스틱 재활용 기술 등 환경·안전 분야에서 공동노력을 경주하는 것도 고려해 봐야 할 것이다.⁴⁾

라. 자동차산업

지난 1970년대까지만 해도 세계 자동차시장에서 후발주자였던 일본은 현재 세계 최대의 생산력과 최고의 기술력을 보유한 자동차 제조국 중 단연 선두주자로 부상하였다. 자동차 생산의 종주국이라 일컫던 미국의 GM사와 Ford사가 세계 경쟁대열에서 크게 밀려 최근에는 미국 금융시장에서 두 회사의 채권이 투자 부적격인 정크본드수준으로 추락하고 있을 정도이다.

따라서 일본과 FTA 체결을 준비하고 있는 우리나라는 자동차산업의 생존과 발전을 위해 특단의 대책이 필요할 것이다. 우선 일본과 한국의 자동차 수출입 현황을 살펴보자. [표 2-12]에서 나타난 바와 같이 2003년의 총수출대수는 약 480만 대로서 1995년의 380만 대에 비해 과거 8년 동안에 100만 대가 증가하였다. 반면에 수입은 1995년에 비해 감소했거나 혹은 제자리걸음을 하고 있는 상황이다. 일본내 시장에서 수입차의 점유율은 5%에도 못미치고 있으며 1996년도에 일시적으로 40만 대를 초과한 것은 미국·일본간의 구조조정협상(Framework Talk) 직후 미국으로부터의 압력 때문에 일종의 ‘성의 표시’로 수입이 일시적인 증가세를 보였기 때문이다.

4) 이정복, 『한·일 FTA 체결시 석유화학산업에 미치는 영향과 대응과제』, 석유산업연합회 세미나논문, p. 5.

표 2-12. 일본의 자동차 수출입 추이

(단위: 천 대)

수출대상국 \ 연도	1995	2000	2001	2002	2003
아시아	616	411	351	427	524
미 국	1,228	1,669	1,607	1,842	1,594
유 럽	919	1,669	1,607	947	1,159
기 타	1,028	706	601	1,453	1,479
계	3,791	4,455	4,166	4,669	4,756
수입	388	275	275	277	278

일본 자동차산업의 또 하나의 특징은 1980년대 중반부터 시설의 해외이전, 생산·수출의 해외거점 활용 등 이른바 자동차 생산의 글로벌화가 활발해졌다는 점이다. 북미, 유럽, 그리고 중국 등지에서 현지생산을 확대하여 2005년 추산으로 해외생산총량을 1천만 대 수준으로 증대시킬 계획이다. 이러한 자동차 생산의 글로벌화는 상대적으로 국내생산의 중요성이 떨어지고 따라서 기존의 국내 자동차 생산시설이 과잉수준이 될 수 있다는 문제점을 안고 있다. 실제로 1990년대 말 닛산, 미쓰비시가 무라야마 공장과 오오에 공장을 각각 폐쇄조치한 것에서도 나타나고 있다.

1990년대에 나타난 또 다른 현상은 일본 자동차업체의 재무구조 약화이다. 일본경제의 버블붕괴에 따른 내수침체, 엔고현상에 의한 수출감소, 해외생산확대 등으로 인한 국내 신규투자 저조 등의 원인이 악재로 작용하였다. 따라서 일본업체는 타국의 경쟁사들과 자본제휴에 나설 수밖에 없었으며 결과적으로 닛산-르노, 미쓰비시-다임러크라이슬러, 마쓰다-포드, 이스즈-GM 등의 자본제휴가 이루어졌다. 실제로 도요타와 혼다를 제외한 다른 자동차업체는 외국업체들의 산하에 편입되는 결과를 낳았다.

2000년도에 들어서서 일본 자동차산업은 버블이 정리되고 환율이 안정됨에 따라 국내시장이 회복되기 시작하였고 또 세계 자동차시장의 수요증가로 인해 다시

활기를 띠게 되었다. 기술투자에도 적극성을 보여 최근에는 하이브리드 엔진을 출시하는 데 성공했고 연비뿐만이 아니라 환경보전기술에서도 세계적 수준에 올라 점차 경쟁력을 제고해나가고 있다. 참고로 각 유명 자동차 생산업체별로 세계시장에서의 경쟁력 순위를 보면 [표 2-13]과 같다. 경쟁력 기준으로 세계 5대 자동차메이커 중에서 일본의 도요타와 혼다가 들어가 있다는 것은 일본 자동차산업의 수준을 알 수 있다.

표 2-13. 자동차 메이커들의 경쟁력 순위(2002년)

순위	업체명	생산규모·효율성	환경기술·저공해	수익력	종합평가(점수)
1(3)	Toyota	5	5	5	15
2(4)	VW	5	5	4	14
3(2)	GM	5	3	5	13
4(6)	Honda	4	4	5	13
5(5)	D-Chrysler	2	5	4	11
6(1)	Ford	4	4	3	11
7(9)	Nissan	3	4	3	10
8(10)	Peugeot	3	3	3	9
9(8)	Renault	4	2	2	8
10(12)	BMW	1	3	4	8
11(13)	Suzuki	3	0	2	5
12(7)	Fiat	2	2	1	5
13(14)	후지중공업	1	1	2	4
14(16)	현대	2	0	1	3
15(11)	Mitsubishi	1	2	0	3
16(-)	Daihatsu	0	1	1	2
17(15)	Mazda	0	1	0	1

주: () 안의 숫자는 1999년의 순위임.

자료: 土屋/大鹿(2002), p. 158; 정인교(2004, 11), p. 20.

이러한 일본에 비교해볼 때 한국의 자동차산업이 국제경쟁무대에 뛰어든 것은 상대적으로 그 역사가 짧다. 그러나 1985년 현대의 엑셀승용차가 미국시장에 처음

으로 발을 들여놓은 이후 지금까지 20여년 동안 생산과 수출이 꾸준히 증가하여 국내총생산 300만 대, 총수출 150만 대를 넘고 있다. [표 2-14]에서 우리나라 자동차산업의 현황을 볼 수 있다.

표 2-14. 한국 자동차산업의 생산 및 수출 추이

(단위: 천 대)

	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년
국내생산	2,818 (0.2)	1,954 (-30.6)	2,843 (45.5)	3,115 (9.6)	2,946 (-5.4)	3,148 (6.9)
국내판매	1,513 (-8.0)	780 (-48.5)	1,273 (63.2)	1,430 (12.4)	1,451 (1.5)	1,622 (11.8)
수출	1,317 (8.8)	1,362 (3.4)	1,510 (10.8)	1,676 (11.0)	1,501 (-10.4)	1,510 (0.6)
수입	20.3 (-19.2)	3.0 (-85.3)	5.7 (90.0)	11.2 (96.5)	16.6 (48.2)	30.5 (83.7)

주: () 안의 수치는 전년대비 증가율임.

자료: 한국자동차공업협회(2003), 『2003 한국의 자동차 산업』; 정인교(2004, 11)

우리나라 자동차산업은 국민경제에서 차지하는 비중도 상당하다. 우리나라 제조업 총생산 중 11%를 차지하고 있고 총수출의 12%(233억 달러, 2003년 현재)를 차지하고 있다. 또 우리나라 전 산업 총취업자 수(2,100만 명)에서 자동차산업에 종사하는 노동력이 150만 명으로서 약 7%를 담당하고 있다. 이는 미국의 7.8%, 일본의 8%에 근접하는 수준이다.

그럼에도 불구하고 우리나라 자동차산업은 아직 역사가 짧기 때문에 국민들 인식 속에 국가경제의 근간을 이루는 주축산업이라는 생각이 자리잡지 못하고 있으며 주요 선진국들에 비해서 자본력, 기술력, 시장규모, 자원, 그리고 정부의 정책지원 등에서 열위에 있고, 심지어는 개도국인 중국에 비해서도 자원이나 시장규모 등에서 불리한 입장에 있다. 더구나 노동시장의 경직성, 노사 갈등, 그리고 급등하고

있는 임금수준 등을 고려한다면 앞으로 더욱 치열해질 국제시장경쟁 속에서 결코 유리한 입장이 아님을 알 수 있다. 특히 일본 자동차업체와의 전반적인 경쟁력 비교에서 볼 때 일본 생산성의 70% 수준에 불과하다는 것은 충격적이다.⁵⁾ 2000년도의 RCA 지수를 이용하여 양국의 비교우위양상을 보아도 한국: 1.02, 일본: 2.14로서 일본의 비교우위가 자동차산업에 나타나고 있다.

흔히 자동차 생산강국이 되기 위해 네 가지 기본환경이 구축되어 있어야 한다고 알려져 있다. 즉 안정적 내수기반, 관련 세제의 적합성, 노사관계의 안정, 그리고 생산기술의 지속적 개발 등이 그것이다. 우리나라의 경우 내수규모가 미국(1,700만 대), 일본(600만 대), 중국(440만 대), 독일(350만 대) 등에 비해 훨씬 떨어지는 130만 대에 불과하며 전 세계에서 내수수준으로 11위국에 머물러 있는 정도이다. 세제에서도 우리 정부는 특소세, 교육세, 자동차등록세, 휘발유교통세 등 12종류의 부가세가 과중하게 부과되고 있는 형편이며, 이는 미국의 단순세제(판매세, 보유세, 연료세, 소비세만 부과)에 비해 지나치게 부담스러운 제도이다.

노사관계에서도 한국의 자동차산업부문이 노사분규가 제일 빈번한 것으로 정평이 나 있을 정도이다. 가격경쟁력에 빨간불이 켜질 때 임금동결도 불사하는 일본의 노사 협력 분위기는 우리와 너무도 대조된다. 앞으로 협력적 노사관계, 임금인상의 적정화, 비정규직 문제 해결 등 당면한 과제들을 과감하게 줄여나가는 노력 없이는 자동차 생산 강국에의 꿈은 실현하기 어려울 수도 있다.

기술개발에서 최근 우리나라 주요 자동차 산업업체들의 노력이 엿보이고는 있으나 경쟁국에 비해서는 아직도 취약한 수준이다. 미국의 경우 연료전지차의 상용화를 위해 2002년부터 9년간 2조 원을 투입할 예정이고 유럽에서도 2003년부터 4년 동안 연료전지차와 하이브리드차 개발에 3조 원을 정부가 지원할 예정이다. 일

5) 이동화(2004. 7), 『한·일 FTA 체결시 자동차산업에 미치는 영향과 대응과제』, 한국자동차공업협회(세미나 발표논문).

본도 전기차, 하이브리드차, 저공해차, 저연비차에 대한 세금감면과 보조금 지급을 위해 2002년부터 3년 동안 약 7천억 원을 정부에서 투입할 예정이다.⁶⁾

한·일 FTA와 자동차산업을 전반적으로 평가해볼 때, 자동차 강국인 일본을 상대로 한 시장의 완전개방은 우리 업체에는 큰 타격이 될 것이다. 따라서 FTA가 피할 수 없는 당위의 명제라면 한국의 경우 몇 가지 자구책을 강구할 수밖에 없는 입장이다. 첫째는 관세인하로 인해 야기되는 가격경쟁력 저하라는 문제를 보완하기 위해 한·일 양국 정부와 업계가 공동출자하여 민·관 합동의 「자동차산업 협력기구」를 설치하는 것이 바람직하다. 이 기구를 통해 일본의 선진기술을 우리나라에 조기이전하는 것을 논의해볼 직하다. 단순한 기술이전은 일본과 상호간 동의 하에 추진하기는 어려울 것으로 보이며, 따라서 일본업계의 대한 직접투자나 또는 한·일간 전략적 제휴를 통해 제3시장 공동 개척방식을 논의해볼 수 있을 것이다. 이를 위해 한국은 FTA 논의단계에서부터 관세인하를 이행하는 조건으로 기술이전을 요구할 수 있을 것이며 이것이 여의치 않을 때 자동차산업을 민간부문에 포함시켜 점진적인 관세인하방식을 주장하는 방법도 있을 것이다.

둘째는 한국측에서 품목특화를 시도하여 틈새시장을 확보하는 방법이다. 사실 미국시장을 파고드는 데 성공할 수 있었던 비결은 진출 초기 저가품목·경제성 품목(고장나지 않고 실용적인 품목)에 집중하여 특정 소비자계층을 겨냥한 데 있었다.

셋째, 부품산업에 특단의 육성정책을 구가하는 것이다. 수많은 자동차부품 중 우리의 비교우위가 확실한 것을 발굴해 중소기업형으로 육성하는 것이다. 중소기업형이 유리한 이유는 다품종 소량생산, 주문생산식으로 변모되어가는 자동차업계 변화의 대세에서 적응하는 좋은 전략이기 때문이다. 이를 위해 우리가 앞서가고 있는 IT 산업의 기술력을 자동차부품에 체화시키면서 한 단계 앞선 부품의 다기능화, 특화를 위해 노력해야 한다.

6) 이동화, 전개서, pp. 7~8.

3. FTA 체결의 국내산업에 대한 영향

한·일간의 무역관계에서 지난 30년 동안 특기할 사항이 있다면 한국의 대일 무역역조 때문에 나타난 ‘수입선 다변화’ 조치라고 말할 수 있다. 이는 지나친 대일 무역적자를 줄이고 국내산업을 보호한다는 취지로 1977년부터 시행되었다. 이에 따라 한국정부는 전자·화학·철강·기계 등 주요 산업에 대해 일본의 대한 수출을 제한하였다. 이 조치가 시행된 지 22년 만인 1999년 6월 시장개방·글로벌화의 추세에 맞춰 한국정부는 이를 완전히 해제하였다.

수입선 다변화제도 철폐를 고려할 당시 국내에서는 적지 않은 혼선이 있었다. 우리의 전자·화학·철강·기계·자동차 등의 분야가 일본과 비교했을 때 절대열위에 있었고 또 국내소비자들의 일반적 인식은 우리 제품이 질적인 면에서 일본제품을 따라갈 수 없다는 것이었다. 따라서 수입선다변화제도의 철폐는 시기상조라는 주장이 만만치 않았다. 그러나 주요 선진국의 지속적인 비판과 이 조치가 WTO의 최혜국대우원칙에 정면으로 배치된다는 사실, 그리고 외환위기 이후 IMF 등의 시장개방압력 등이 주효하여 우리 정부는 이를 철폐하기에 이른다.

이 제도 철폐 이후 한국내 시장상황을 분석해본 한 보고서에 따르면 국내 가전산업의 경우, 이 제도의 철폐가 일본제품이 국내시장을 교란할 정도로 석권하는 현상으로 이어지지는 않았다.⁷⁾ 다행히도 국내기업들이 시장개방에 대비하여 적기에 신기술 개발과 제품 개선, 그리고 증자를 통한 규모의 경제 구축에 노력한 결과 국내시장을 별로 뺏기지 않으면서 오히려 對세계 수출에 괄목할 성장을 이루었다는 것이다.

국내산업이 일본과의 경쟁에서 살아남을 수 있었던 배경에는 우리의 높은 관세

7) 김정곤·박혜리(2004), 『수입선다변화제도 철폐 5년의 평가: 가전산업의 대응전략을 중심으로』, 대외경제정책연구원.

(평균 8%, 가전제품 5.5%)가 보호막 역할을 했다는 점을 간과해서는 안 된다. 따라서 한·일 FTA가 발효될 경우 관세의 보호막이 철폐됨으로써 수입선다변화 철폐의 경우와는 또 다른 양상의 국내시장 충격이 있을 것을 예상해야만 된다. 따라서 본 장에서는 산업별로 관세가 제거될 때 일본제품의 국내수요에 어떤 변화가 있을 것인가를 추정해보기로 한다. 모든 시장조건에 큰 변화가 없고 다만 관세만 인하된다는 가정하에서 일본제품의 가격하락이 가져올 국내수요 증가는 몇 가지 주요 제품의 가격탄력성을 파악함으로써 가능할 것이다.

가. 품목별 가격탄력성 추정⁸⁾

우선 본 연구에서 중점적으로 다루고 있는 전자제품, 섬유(의류), 석유화학, 자동차 등 네 가지 품목의 국내시장에서의 가격변화에 따른 수요변화를 측정하기 위해 2000~02년의 월별 자료를 이용하였다. 가격탄력성(β_1)은 식 (2-1)과 같은 회귀추정식에서 얻어진 대수계수(對數係數)로 해석하였다. 국내 수요를 D 라고 할 때

$$\ln D = \alpha + \beta_1 \ln(\text{Price}) + \beta_2 \ln(\text{Income}) + \quad (2-1)$$

주요 산업별 국내수요의 변동요인들을 완전히 파악하기 위하여는 가격과 소득 이외에 각각의 시장여건 변화를 설명할 수 있는 모든 변수를 발굴해야 할 것이나 부분상관관계(partial correlations)가 미약하거나 다중공선성(multicollinearity)이 현저한 변수를 제외한다면 식 (2-1)과 같은 간단한 관계식을 사용해도 큰 무리가 없을 것이라는 가정하에서 탄력성을 추정하였다. 또 자료를 2000~02년의 월별 시

8) 본 절에서 추정한 가격탄력성은 산업연구원(KIET)의 원내 미발표 원고 『주요 업종의 수요의 가격탄력성 추정결과』(2005. 4. 28)를 주로 참고하였다.

계열자료를 이용한 이유는 2003년 1월~2005년 1/4분기 기간 동안 국내시장이 전례 없는 소비냉각현상을 경험했던 관계로 가격과 소비간에 당연히 있어야 할 상관관계가 확실하게 잡히지 않았기 때문이다. 이 기간 동안 수요변동의 이상현상을 설명하기 위해서는 경제적 변수 이외에도 심리적 변수, 정치적 분위기, 안보상황, 남북관계 등 경제외적 변수가 동원되어야 하겠으나 이에 대한 분석은 본 연구의 영역을 넘는 것이므로 아예 이 기간의 이상현상을 자료에서 제외하는 것이 낫다는 판단을 내렸다.

본 절에서 추구하고 있는 수요의 가격탄력성 추정은 물론 모형이 제대로 설정되었다는 가정하에 도출되는 것이므로, 만약 상품의 품질 변화가 연구 대상기간 중 심각하다거나, 어떤 이유로 인해 구조변화가 모형상 발생한 경우 실제 식 (2-1)에 나타나는 변수들의 관계가 비선형(non-linear)인 경우, 그리고 시계열적 불안정성(non-stationarity)을 지니는 경우 이를 무시함에 따라 연구결과의 신뢰성이 의심될 수 있다는 방법론상의 한계를 지닌다.

1) 전자제품

수많은 전자제품 중에 분석의 편의를 위해 대표적인 품목으로 TV와 휴대폰 단말기를 선택하였다. 2000년 1월에서 2002년 12월 중 수요의 가격탄력성은 다음 추정식에서 CPI(TV의 소비자물가지수)의 계수에 해당된다. 우선 TV의 경우 식 (2-2)와 같다.

$$\ln D = 19.6 - 0.401 \ln CPI + 0.767 \ln WAGE \quad (2-2)$$

(-4.497) (1.973)

$$Adj R^2 = 0.658, \quad DW = 1.32, \quad () \text{ 안은 } t\text{값}$$

우리나라에서 디지털방송이 본격화하면서 아날로그 TV의 가격에 변동이 있어도 수요에는 그다지 큰 변동이 없었기 때문에 비탄력적(-0.401)인 결과가 도출되지 않았나라는 분석이 가능하다. 여기서 PDP TV와 LCD TV 등의 평면 TV는 고가 품이고 시장에서의 판매실적이 그리 크지 않았기 때문에 자료에서 배제하였음을 부기해둔다.

휴대폰단말기의 경우는 가격이 1% 상승시 내수는 0.6% 감소하는 것으로 나타났다. 추정식을 보면 식 (2-3)과 같다

$$\ln D = -1.982 - 0.603 \ln CPI + 1.989 \ln WAGE \quad (2-3)$$

(-1.75) (1.859)

$$Adj R^2 = 0.327, DW = 1.28, () \text{ 안은 } t\text{값}$$

식 (2-3)의 경우도 TV에서 보는 것과 같이 비탄력적(-0.603)으로 나타난 이유는 이 기간 동안 하나의 유행처럼 휴대폰 판매가 괄목할 만한 증가세를 보여 가격이 오르더라도 수요가 민감하게 감소하는 현상이 나타나지 않았기 때문이며 또한 주요 수요층인 청소년층과 젊은층이 가격보다는 기능과 디자인을 우선적으로 선호하는 성향 때문에 신제품이 출시될 때마다 가격이 높음에도 불구하고 수요가 따라와 주었다는 것을 알 수 있다.

2) 자동차

2001년 1월에서 2002년 12월까지의 국내 자동차시장은 비교적 정상적인 여건 하에 있었다고 볼 수 있다. 물론 승용차시장에서의 수요는 가격과 소득 이외의 여러 가지 다른 요인에 의해 큰 영향을 받는다는 것이 우리나라 시장 뿐만이 아니고 여러 선진국시장에서도 나타나는 현상이다. 특히 자동차는 소비자 지출 중에서 큰

부분을 차지하므로 거시경제상황, 미래소득에 대한 기대감, 국제경제 동향 등에 의해 영향을 받는다. 여기서는 앞의 가전제품의 경우와 일관성을 유지하기 위해 단순 추정식을 택하였으며 그 결과는 식 (2-4)와 같다.

$$\ln D = 11.43 - 2.14 \ln CPI + 0.659 \ln WAGE \quad (2-4)$$

(- 1.632) (1.241)

$$Adj R^2 = 0.193, DW = 1.37, () \text{ 안은 } t\text{ 값}$$

추정식의 질(質)은 그리 확실한 것은 아니다. t 값이 낮고 결정계수가 0.193에 불과하기 때문이다. 그러나 추정된 탄력성(-2.143)은 우리나라 자동차시장에서 나타나고 있는 수용 가능한 값이라고 생각되며 FTA의 국내충격을 추정할 때 이용하는 데 무리는 없다고 판단된다.

3) 섬유·의류 제품

섬유·의류 분야는 품목이 다양하므로 시장수요로서 섬유제품 및 의류의 ‘도소매 판매액지수’를 대리변수로 사용하였다. 가격변수로는 소비자물가지수(섬유·의류 부문)와 소득변수로서는 산업 월평균 임금을 대리변수로 사용하였다. 추정 결과는 식 (2-5)와 같다.

$$\ln D = 12.63 - 2.183 \ln CPI + 0.44 \ln WAGE \quad (2-5)$$

(- 1.85) (2.98)

$$Adj R^2 = 0.276, DW = 0.40, () \text{ 안은 } t\text{ 값}$$

즉 추정식 (2-5)에 의하면 의류의 내수가격이 1% 증가시 수요량은 2.183% 감

소하는 것으로 나왔다. 섬유·의류 제품이 필수품에 속하므로 탄력성이 낮게 나오는 것이 정상이나 최근 우리나라 섬유·의류 내수시장에서 의류소비가 양극화됨으로써 디자인 개발 및 기능성 섬유소재를 이용한 신제품이 출현하고 고부가가치화된 의류가 등장함으로써 대체제가 많아졌다는 것을 의미하며, 따라서 전통적 섬유·의류 품목의 가격이 조금만 상승하더라도 이의 수요는 크게 감소할 가능성이 높게 되었다.

4) 석유화학제품

석유화학 또한 다양한 제품이 존재하므로 이 산업의 대표제품이라고 볼 수 있는 합성수지를 이용하여 탄력성을 추정해보았다. 추정결과는 식 (2-6)과 같다.

$$\ln D = 8.624 - 0.615 \ln PPI + 1.508 \ln MPI \quad (2-6)$$

(-1.473) (4.319)

$$Adj R^2 = 0.49, DW = 1.57, () \text{ 안은 } t\text{ 값}$$

식 (2-6)에서 PPI는 합성수지의 생산자물가지수이며 MPI는 제조업생산지수로 소득효과를 나타내는 대표변수로 사용하였다. 추정치에 의하면 합성수지 가격이 1% 증가시 이의 내수는 0.65% 감소하는 것으로 나타났다.

탄력성 수치가 낮게 나타난 이유는 첫째 수요 측면에서 구매자의 제품다양성에 대한 욕구가 증대되고 제품의 품질이 구매자가 만족하는 수준 이상의 것이라면 가격변동에 크게 구애받지 않고 꾸준히 일정량이 소비된다는 것과 둘째 환경 및 삶의 질에 대한 인식이 높아져 소득수준 향상 등으로 제품에 대한 수요가 기존의 범용품에 대한 수요구조에서 특화제품에 대한 수요구조로 변화되고 있다는 것으로 이해된다. 또한 중간재로서의 석유화학제품을 수요하는 화학산업이 다양화되면서

공급의 활로가 넓어지고 있는 점도 내수가격변화에 수요가 비탄력적으로 반응하는 원인이라고 볼 수 있다.

나. 탄력성에 의한 관세인하효과 측정

수입관세를 t_j 라 하고 국내시장에서의 일본제품의 가격을 P_{jk} , 그리고 이 상품의 일본내 가격을 P_{jj} 라고 할 때 FTA 이전 일본제품의 국내가격은 식 (2-7)과 같다.

$$P_{jk} = P_{jj} + t_j \quad (2-7)$$

이제 한·일 FTA가 발효되었다고 가정한다면 이 제품의 한국내 가격은 식 (2-8)일 것이다.

$$P_{jj} = P_{jk} - t_j \quad (2-8)$$

다시 말하여 일본제품의 한국 국내시장가격은 t_j 만큼 감소한 것이나 다름없다. 따라서 앞에서 추정한 이 제품의 한국내 시장가격탄력성(β_1)은 식 (2-9)와 같은 관계식을 갖게 된다.

$$\beta_1 = \frac{dD}{dP_{jk}} \cdot \frac{P_{jk}}{D} = \frac{dD/D}{dP_{jk}/P_{jk}} = \frac{dD/D}{t_j/P_{jk}} \quad (2-9)$$

식 (2-2), (2-3), (2-4), (2-5) 및 (2-6)에서 얻어진 β_1 값을 가지고 dD/D , 즉 국내시장에서의 관세 폐지 이후의 수요 변화를 측정해볼 수 있다.

$$\frac{dD}{D} = \beta_1 \cdot \left(\frac{t_j}{P_{jk}} \right) \quad (2-10)$$

여기서 t_j/P_{jk} 는 삭감된 수입관세를 관세 철폐 전 국내시장가격으로 나눈 것이므로 철폐된 관세율 t_j/P_{jj} 보다는 다소 작을 것이다. 그러나 FTA를 실시하고 있는 대부분 다른 나라의 경우를 보면 철폐된 관세율이 $\chi\%$ 일 경우 실제 국내가격의 감소는 이보다 약간 큰 $(\chi + \alpha)\%$ 로 나타나고 있다. 그 이유는 FTA가 가져오는 관세 철폐의 국내가격에 대한 효과가 관세취급비용 등 부대비용도 줄여주기 때문이다. 따라서 (t_j/P_{jk}) 대신에 식 (2-10)에 t_j/P_{jj} (즉 철폐된 관세율)를 대입해서 써도 큰 무리가 없을 것이다. 식 (2-10)을 응용 가능한 식으로 바꿔보면 식 (2-11)로 변형해서 쓸 수 있다.

$$\frac{dD}{D} = \beta_1 \cdot (\text{관세율}) \quad (2-11)$$

본 연구에서 대표적으로 다루는 네 가지 품목의 기존 관세율을 본다면 [표 2-15]와 같다.

표 2-15. 일본제품에 대한 단순평균 관세율

(단위: %)

	전자제품	섬유·의류	석유화학	자동차
관세율	8.0	9.8	7.7	8.0

주: 산업별로 가중평균 관세율을 산정하면 표에서 나타난 관세율보다 낮게 나오는 경향이 있으나 가중치(관매량)가 기간에 따라 가변적이므로 단순평균관세율이 분석상 더 안정적이다.

자료: 관세청; 산업자원부.

식 (2-11)에 의거 국내시장에서 일본제품의 수요증가가 FTA 발효에 따라 산업 별로 어떻게 나타나는가를 비교정태적(comparative static)으로 계산해보는다면 [표 2-16]과 같다.

표 2-16. FTA로 인한 일본제품 수요 증가

	전자제품	섬유·의류	석유화학	자동차
(1) 수요의 가격탄력성	0.401	2.183	0.615	2.143
(2) 관세율(%)	8.0	9.8	7.7	8.0
(3) = (1) × (2) (%)	3.208	21.393	4.736	17.144

[표 2-16]에 따르면, 국내시장에서 일본제품에 대한 잠재적 수요증가가 상당히 클 수 있는 것으로 나타났다. 본 연구에서 집중적으로 다룬 네 개 품목 중에서 자동차 및 섬유·의류가 가장 큰 타격을 보는 것으로 나타났다. 물론 전자제품이나 석유화학 부문에서도 이 산업들이 특징적으로 지니고 있는 고도의 시장경쟁관계를 볼 때 3~5%의 점유율 변화가 결코 작은 것이라고 보기 어렵다. [표 2-16]에서 얻어진 결과를 이용해서 국내업계의 판매량 변화를 측정해보는다면 2003년도 판매량을 기준으로 [표 2-17]의 결과를 얻을 수 있다.

표 2-17. FTA로 인한 국내업계의 판매량 감소 추계(2003년)

	전자제품*	섬유·의류	석유화학	자동차
(1) 감소예상률	3,208	21,393	4,736	17,144
(2) 2003년도 국내 판매량**	84,728(십억 원)	1,010(천 톤)	10,170(천 톤)	1,318(천 대)
(3) 판매량 감소 예상	2,718(십억 원)	216(천 톤)	481(천 톤)	226(천 대)

주: *전자제품의 판매량은 다양한 품목을 감안, 판매액수로 표시하였음.

자료: **산업자원부(2004), 『산업별 동향』.

[표 2-17]에서와 같은 국내업계의 판매량 감소는 [표 2-17]에서보다는 물론 적게 나타날 수 있을 것이다. 예를 들어 동일 품질을 가정했을 때, 일본산 섬유·의류 제품 수출가격이 관세율인 9.8%보다 더 크게 상회하는 경우라면 FTA에 따라 관세율이 철폐되는 경우라도 우리나라의 해당 상품 수입에 영향을 주지 않게 되고, 따라서 반드시 국내 생산 및 판매 감소로 이어진다고 볼 수는 없기 때문이다. 아울러 FTA 체결에 따라 일본의 관세율이 철폐되면 현행 관세율이 비록 낮다 하더라도, 약간의 관세율 감소효과가 기대되고, 따라서 우리나라 상품의 대일 수출이 늘어난다는 점을 생각해보면, 국내업계의 생산, 판매량이 [표 2-17]에서 우려하는 정도로 크지는 않을 것이라고도 볼 수 있다.

제 3 장

FTA의 대기업에 대한 영향과 대기업의 대응전략

앞서 논의된 FTA의 영향에 대한 국내 주요 기업들의 대응책은 무엇인가? 위의 주요 산업이 우리나라의 경우 주로 대기업들에 의해 주도되기 때문에 본 연구에서는 이러한 추계치를 『현실적 시장변화』라고 가정하여 해당 기업들의 반응을 점검해보았다. 따라서 본 장에서는 반도체 및 전자기기 산업을 대표하여 A전자를, 섬유산업을 대표하여 B그룹을, 석유화학산업을 대표하여 C주식회사를, 그리고 자동차산업의 경우 우리나라 자동차 3사를 대표하는 한국자동차공업협회를 방문하여 인터뷰를 실시한 결과를 정리하였다. 다양한 문항을 제시하고 이들의 대일 FTA 전략이 과연 어느 정도 수립되어 있는가를 점검해보았다.

1. 대기업 사례연구

가. A전자⁹⁾

A전자는 2004년 한해 동안 영업이익에서 67%의 증가율을 보여 총 12조 169억 원의 이익을 냈으며, 수출은 40% 증가하여 47조 5,956억 원을 달성하였다.

디지털미디어와 생활가전 부문의 경우 내수부진 등의 이유로 적자를 기록하였다. 하지만 LCD의 경우, 원가하락으로 인한 수요증가로 전년도대비 매출은 67%, 영업이익은 111% 증가하였고, 반도체는 2004년 4/4분기 중 가격하락에도 불구하고

9) 본 사례연구는 A전자와의 인터뷰를 중심으로 정리한 것이다.

고 수요증가와 고부가제품 비중 증대, 나노 양산을 통한 원가절감으로 높은 수익률을 유지했다. 정보통신부문의 경우, 휴대폰 판매량 증가폭은 세계 최고 수준으로 적극적인 올림픽 마케팅과 북미시장 및 BRICs 지역에서의 판매증가로 세계 휴대폰시장 점유율이 13.7%로 성장하는 등 삼성전자의 2004년 한해 동안의 순이익은 총 100조 달러를 돌파하였다.

표 3-1. 2004년 A전자 실적

	2004년	전년도대비 증가율(%)
매출	57조 6,324억 원	32
영업이익	12조 169억 원	67
순익	10조 7,867억 원	81
수출	47조 5,956억 원	40

자료: A전자(2005년 1월 15일)

대일본 수출의 경우, A전자의 일본 판매법인 설립 이후 두드러지는 성과는 없지만, LCD의 경우 일본의 선두기업격인 SONY와 2004년 3월 시장 선점을 위한 TFT-LCD(Thin Film Transistor-Liquid Crystal Display) 합작사 S-LCD 설립에 대한 본 계약을 마침으로써, 본격적인 일본 진출의 교두보를 쌓았다고 볼 수 있다.

위와 같이 A전자의 해외 마케팅 및 매출은 국내기업으로서는 최고의 실적을 올리고 있고 SONY와의 합작 체결로 일본시장접근을 넓혀가고는 있지만, 전자 및 가전 분야의 선두국가인 일본과의 FTA 체결 이후 액정 TV와 디지털 캠코더 두 종목에서는 국내시장 점유율을 지키기가 만만치 않을 것으로 예상된다. 물론 다른 종목에서도 일본업체들의 도전이 만만치 않겠지만 백색 가전제품이나 반도체 부문에서는 국내시장에서 A전자가 품질과 가격 면에서 우수성을 인정받고 있고 또 사후 서비스제, 회원제 등 이미 소비자들과 긴밀한 연계관계를 형성하고 있으므로 비

교적 위협요소가 덜하다고 할 수 있겠다.

그러나 액정 TV와 디지털 캠코더의 경우 모두 일본측이 기술과 신제품 개발투자 면에서 우리나라 기업들을 앞서고 있다고 판단하고 있다. 뿐만 아니라 브랜드이미지에서도 일본제 액정 TV와 디지털 캠코더는 국내 소비자들에게 ‘우수품목’이라고 각인되어 있기 때문에 이 품목이 관세 없이 국내시장에 진입할 경우, 큰 타격을 입을 수 있다는 것이다.

특히 일제 디지털 캠코더는 현재도 국내시장을 석권하고 있으므로 만일 관세가 철폐될 때 그 수요는 거의 폭발적이지 않겠느냐는 전망을 내놓고 있다. 따라서 전자사업의 한·일간 수평적 분업이 불가피할 것이며 이 경우 우리측의 기술진보와 원가절감 측면에서 획기적인 진전이 없는 경우 캠코더는 일본 메이커들에 일임하는 것이 현명한 전략이 될 수도 있다는 것이다. 만일 한국기업도 액정 TV와 디지털 캠코더 등 대일 경쟁품목의 생산을 계속하겠다는 저가품목을 개발하여 제3의 시장을 개척하는 편이 나올 것이라는 전망이다.

경영전략적 측면에서 A전자는 모든 제품에 관해 원가절감과 품질의 차별화에 지속적인 노력을 기울이되 중장기적으로 기술력, 기초소재, 브랜드인지도 등에서 열세가 확실한 품목(예: 광섬유, 전자관, 축전지, 의료기기, 디스플레이 등)과 이들을 통해서 만든 물건(예: PDP/LCD, 캠코더 등)을 지속적으로 개발할 것인지에 관한 중대한 결단을 내려야 할 것으로 보고 있다. 다만 대일 수입의존도가 높은 생산설비, 핵심부품 등의 수입가격이 낮아질 것이므로 가격경쟁력이 제고될 것으로 기대하고 있으며, 따라서 국내시장이나 일본시장이 아닌 제3의 시장에서 시장점유율을 높여나갈 수 있는 전략을 구사하겠다는 것이다. 또한 인건비 등 경직성 경비가 많이 드는 품목일 경우 아예 한국시장에서 철수하여 중국 등 개도국으로 생산시설을 이전하는 것도 고려 중이라는 것이다.

A전자가 국내시장과 일본시장을 일본기업에 내어주고 저가품목을 개발하여 제3의

시장을 개척하는 전략을 펼친다면 당장의 경쟁은 피할 수 있겠지만 결국 저가품목의 수익률은 고품질 고가상품에 비해 떨어질 수밖에 없고, 이는 향후 평균 수익률 저하로 이어질 것이다. 기술개발의 필요성을 인식한 A전자는 대정부 건의사항으로 업계는 한·일 FTA에 대해 기본적으로 반대이나 불가피할 경우 산업피해를 최소화시키기 위해 승산이 있는 품목부터 단계적으로 관세를 양허해줄 것을 요청하고 있다.

또 하나의 대정부 건의사항으로 부품소재 기술개발정책자금 확대, 원자재 공동 구매시스템 구축, 핵심기술개발에 대한 세제 혜택, 국내 보세공장 생산품의 국내 판매시 관세 면제 등을 요구하고 있다.

전반적으로 A전자측의 한·일 FTA에 관한 전망은 그리 밝지 않은 편이며, 현 시점에서 구체적인 전략(예: 일본기업과의 전략적 제휴 추진 등)이 구축되어 있지 않은 상태이다. 과연 수년내로 일본과의 FTA 체결이 가능하겠는가 하는 반신반의의 태도를 취하고 있다.

나. B그룹¹⁰⁾

섬유제품도 그 종류가 다양하므로 종류에 따라 회사 전략이 다를 것이다. 그러나 1960년대 초부터 한국경제의 견인차 역할을 담당한 섬유산업은 국가의 핵심 기반 사업이라는 데 대한 자부심이 강하다. 무역수지 흑자 100억 달러 이상을 보이고 있는 국가 최대의 흑자산업이며 업체 수(1만 9천 개소) 및 고용(100만 명 이상) 면에서 우리나라 경제의 최대 버팀목이라는 것도 섬유기업들이 갖고 있는 자부심이다.

또한 섬유수출은 중국, 이탈리아, 독일, 미국에 이어 세계 5위를 기록하고 있으며 세계 총수출의 4.6%를 차지하고 있다. 섬유생산능력 면에서 화섬이 세계 4위, 합섬직물이 세계 1위, 면방시설은 세계 16위 등 전체적으로 세계 7위의 섬유산업

10) 본 사례연구는 전 B그룹 부회장(현 E사 사장)과의 인터뷰를 중심으로 정리한 것이다.

을 이루고 있어, 섬유가 사양산업이라는 일반의 인식과는 달리 이 업계에 종사하는 사람들의 사기와 사명감은 남다르다.

한국의 섬유산업은 WTO의 MFA 소멸로 인한 외부로부터의 심각한 도전에 직면해 있지만 주력상품을 특화하여 시장을 개척해간다면 한·일 FTA가 위기를 극복하는 데 하나의 전기로 작용할 가능성이 있다. 섬유 수출입에서의 대일 관계는 최근 조원료 및 원료 수입이 감소하고 있는 추세인 반면 원단과 봉제품의 교역에 있어 우리 기업들의 대일 수출이 활발하므로 FTA 이후에도 전망이 어둡지만은 않다는 것이 업계의 견해다.

본 연구에서 제시한 섬유·의류 부문의 국내시장 가격탄력성($\beta_1=2.183$)에 대해 업계에서는 다른 견해를 갖고 있다. 국내시장에서 국내업체끼리의 가격경쟁이 벌어질 때는 비록 작은 액수의 가격차이라도 국내 소비자들의 구매행위에 큰 영향을 미칠 수 있겠으나, 일본으로부터의 수입품은 가격탄력성이 미미할 것이라는 견해다. 첫째, 특수원사 혹은 특수화섬의 경우 특수목적으로 일본에서 수입해서 쓰는 것이므로 수량도 많지 않을 뿐 아니라 가격에 대해 비탄력적이라는 것이다. 둘째, 원단 및 봉제품도 한국에 수입되는 것은 특수 고가품에 한정되어 있기 때문에 부유층만이 구매 가능한 품목이고 따라서 가격에 비탄력적이라는 것이다. FTA로 인한 관세 철폐가 비록 9.8%라는 가격하락으로 이어져도 이 때문에 수입량이 큰 폭으로 늘어나는 일은 없을 것이라는 업계의 주장이다.

반면 우리 제품의 대일 수출은 적지 않은 변화가 예상된다. 즉 우리로부터 주로 수입해가는 원단 및 봉제의 경우, 우리는 아직도 인건비가 상대적으로 적고 노동 생산성이 일본에 못지않은 수준이므로 우리가 계속적으로 비교우위를 점할 수 있을 것이라는 판단이다. 한국으로부터의 수입품이 중급 및 중상급 제품이므로 비교적 가격탄력성이 높으며, 특히 원단관세(8%)와 봉제관세(10~13%)가 철폐될 경우 우리의 대일 수출이 현저히 늘어날 것이라는 전망이다. 우리와 경쟁관계

에 있는 중국(주로 중급제품에서)은 가까운 장래에 일본과의 FTA 체결이 어려울 것이므로 최소한 중기적으로는 일본이 중국으로부터 수입하던 중급제품의 상당 부분이 한국으로 전환될 가능성이 있다는 판단이다.

특히 B그룹의 방계회사(offspring)인 E사는 특허상품을 일본에 수출함으로써 현재 상당한 수익을 올리고 있다. 이와 같이 FTA 이후에도 중국에서는 아직 생산할 수 없는 고품질이지만 일본에서 자체 생산하기에는 비싼 특허된 상품을 집중 육성하여 틈새시장을 공략하는 전략이 필요하다. 여기서 E사의 경우를 집중적으로 분석해봄으로써 우리나라 섬유업계가 새로운 기술과 경영마인드를 갖게 될 경우 FTA 이후에도 얼마만큼 승산이 있는지를 보기로 한다.

[E사 경우]

이 회사는 Knit 원단 생산회사로서 특허상품을 일본에 수출하고 있으며 따라서 FTA로 인해 관세가 철폐되면 일본의 수입가격이 하락해 수출증가를 기대할 수 있다고 판단하고 있다. 특히 대중 소비용 특허원단을 많이 생산하고 있고 이 품목이 가격탄력적이므로 관세 철폐가 당사에 이익이 된다고 믿고 있다.

중·저가품은 세계시장에서 이미 중국이 석권하고 있으므로 한국은 중국이 생산할 수 없는 특수 중·고가품을 생산해야 하며 이를 위해 연구·개발, 신상품 출시에 진력해야 한다. 특히 우리나라가 집중적으로 육성해야 하는 부분은 E사가 특허를 갖고 있는 토속건성원단이나 기능성 원단 등과 같이 선진국 수요가 많으나 중국 등 개도국이 아직 생산할 수 없는 품목들이다. 예를 들어 토속건성원단과 각종 기능성 원단(예: water treatment fabric)의 주요 기능은 흡습속건, 상시건조, 항균방취 등이며, 특히 상시건조 속성과 항균방취 특성은 세계 유일의 기술이다.

일본 경우 고품질 고가품 생산체제가 갖춰졌으나 생산비용(예: 인건비)이 비싸서 우리가 조금만 싸게 수출할 수 있으면 비교적 쉽게 가격경쟁력을 확보할 수 있

을 것이라고 예상하고 있었다(단 품질을 업그레이드해야 할 것이다). 또한 일본은 현재 장기불황이고 소비자 수준도 높기 때문에 한국은 비교적 값싼 중·고가품 원단과 봉제를 개발하고 수출하는 데 주력해야 할 것이다. 이 제품들은 중국에서 수입할 수 없고 자국에서는 값비싼 제품이므로 한국의 수출품들이 승산이 있을 것으로 판단하고 있었다.

일본 소비자 심리를 분석해볼 때 한국산이 일제보다 품질 면에서 한 단계 낮은 것은 사실이나 사용하는 데는 큰 지장 없는 것으로 인식하고 있다. 이에 따라 B사의 경우는 원단 수출 후 염색은 일본에서 처리하여 일본제품으로 판매하는 전략을 구사하고 있다. 물론 한국에서 염색까지 완제품으로 판매하는 경우도 있기는 하지만 대일 수출품의 경우는 일본 소비자들의 기호에 맞추기 위해 일본에서의 염색공정이 포함되어 있다. 일본과 FTA가 체결될 경우, 섬유 전반에 걸쳐 우리나라에 더 유리하기 때문에 기술개발과 경영 부문만 신경을 쓴다면 E사뿐만 아니라 한국 섬유시장 전반에 좋은 기회가 될 수 있다고 판단된다.

그럼에도 불구하고 경쟁이 치열한 섬유시장의 속성으로 보아 우리측의 경쟁력이 추월당할 수 있는 상황에 대비하여 품질관리를 철저히 하여 신뢰를 쌓고 납기를 잘 맞춰야 하며(패션은 계절상품이기 때문에), 품목 차별화에 계속 노력하고 기술개발과 경영전략 혁신에 지속적으로 노력해야 할 것이다. 이렇게 함으로써 중국이 차지하는 저가제품을 피하고 기술이 뛰어난 일본의 증가 이상의 제품과 경쟁할 수 있을 것이다.

이를 위해 E사는 충분한 인력을 보유하고 있으며, 그 예를 보면 다음과 같다.

- 사 장(35년): 개발, 정보, 소재(마케팅&경영) 분야의 전문가
- 공장장(26년): 기술인(국내 환편직기술자 No. 3内)- circular knitting 환편 원단
- 영업과장(6년): 개발 소재(마케팅 & 경영)
- 생산과장(6년): 기술인(편직생산기술)- circular knitting 환편원단

다. C주식회사¹¹⁾

석유화학산업은 자동차, 건설, 전자, 섬유, 생활용품을 비롯하여, 비료, 농약, 페인트, 화장품, 세제 등 인간의 의식주생활에 필수적인 소재를 공급하고 있다. 그리고 석유화학산업은 각종 전방산업에 기초소재를 공급함으로써 연관산업의 발전을 크게 기여하는 국가기간산업으로서뿐만 아니라 최근에는 첨단산업의 기술혁신을 유도하는 방향으로 그 역할이 전환되고 있다(고홍식 2000). 이러한 점에서 석유화학산업은 경제성장에 있어서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

한·일간의 석유화학산업 교역을 본다면 우리나라는 오랫동안 무역수지 적자국의 입장인 상황이다. 이는 [표 2-9]에서 이미 나타난 바와 같다. 우리가 적자국의 입장인 이유는 1970년대 말 석유화학산업이 시작될 때 주로 일본측의 자본과 기술에 의존하여 공장이 세워졌기 때문에 우리의 비교우위가 떨어졌다는 것, 국내에서 생산되지 못한 품목은 주로 일본에서 수입해왔다는 것, 또 일본과 합작공장을 세울 때 수출금지조항이 계약서에 포함된 일, 그리고 종량제제 등 고율의 관세 부과, GSP 폐지 등 일본과의 관계에서 후발주자로서의 약점이 남아 있기 때문이다.

1990년대에 들어와서 우리의 기술발전, 시설개체, 신제품개발 등의 노력에 힘입어 우리나라의 대일 수출이 빠른 속도로 증가해왔고, 이에 비해 일본으로부터의 수입은 오히려 정체상태에 머물러 있는 추세에 있기 때문에 근년에 무역수지 적자가 감소해가는 경향을 보이고 있지만, 1990년 중반 이후 규모의 경제를 도모하면서 선택과 집중을 통해 고부가가치제품에 주력하고 일본기업과의 경쟁은 쉽지 않을 것으로 보인다.

우리나라의 대표적인 석유화학분야 대기업인 C주식회사와의 인터뷰에서 이상의 공통된 사실 외에 다음과 같은 당면 현황도 파악하게 되었다. 첫째, 일본과의 FTA

11) 본 사례연구는 C주식회사와의 인터뷰를 중심으로 정리한 것이다.

가 체결될 경우, C주식회사가 가장 신경을 쓰게 될 경쟁상품은 피해 가능 정도로 보았을 때 경유, 중유, 휘발유, 등유 순이라는 것이다. 이 품목들이 가격경쟁력 측면에서 일본제품과 비교되는 상황은 [표 3-2]와 같다.

표 3-2. 석유화학산업의 가격경쟁력 측면에서 일제품목과의 비교

구 분	설 명	
품질 면	일본측의 설비와 기술이 고도화되어있기 때문에 휘발유와 경유의 경우, 품질과 규격의 차이가 크다. 또한 일본의 향후 sulfur free 규격 등 석유제품 규격이 강화되고, 이에 따라 석유제품 규격이 비관세장벽으로 작용할 경우 시설투자가 상대적으로 뒤진 우리나라 입장에서 FTA는 불리하다.	
가격 면	한국이 인건비가 저렴하다는 점과 일본은 원유저장시설이 오래됐기 때문에 앞으로 엄청난 시설개체투자를 해야 한다는 점을 감안한다면 한국은 가격 면에서 일본보다 우위에 있다고 볼 수 있다. 그러나 한국으로 수입될 일본의 석유가 관세 없이 들어올 경우, 한국 석유기업들은 이들과 경쟁하기 위해 상대적으로 가격을 저하시켜야 하는 위험을 감수해야만 한다.	
시장 점유율	국 내	국 외
	대체적인 석유의 국내수요는 국내에서 해결하며 일본의 석유시장도 일본내 기업으로 공급이 충족되어 있다.	일본은 섬나라라는 지역적인 여건상, 한국처럼 육로를 이용한 석유 배송이 불가능하다. 그러한 면에서 동해연안의 일본지방은 한국에서 석유를 배송받는 것이 저렴하여 그러한 방법을 택하고 있다.
관세율	한국측	일본측
	경유(7%), 중유(7%), 휘발유(7%), 등유(7%)	경유(5.5%), 중유(11.5~17.6%), 휘발유(6%), 등유(2.2%)

이상에서 본 바와 같이 석유화학산업은 일본과의 경쟁에서 명암이 엇갈리고 있음을 알 수 있다. 따라서 우리나라의 석유화학산업은 원가절감, 품질의 차별화, 그리고 신시장개척 측면에서 앞으로 2~3년내 특단의 경영전략을 추진하지 않으면 안 될 상황이다. C주식회사의 입장을 정리해 보면 [표 3-3]과 같다.

표 3-3. C주식회사의 향후 경영전략

구 분	설 명
원가절감차원	원가절감을 위해서는 원유수입 자체에서 시장자유화가 이루어져야 하는데 내수용 석유는 수입이 비교적 자유스러우면서 정제하여 석유화해서 수출해야 하는 수출용 원유는 규제가 많아 역관세문제가 생긴다.
품질의 차별화차원	환경제지 규격, 특히 sulfur free 규격 면에서 일본이 우리보다 훨씬 우위에 있었지만 2006년부터 한국의 환경제지 규격도 일본 규격에 근접해짐으로써 환경 면에서는 품질개선이 되겠지만, 일본의 고도화 설비를 따라가기에는 전문화적인 설비투자가 필요하다.
신 시장개척차원	석유사업은 현재 중국으로 신시장개척을 위해 연구하고 있고 이미 중국에 진출해 있다.

이상의 경영전략을 구사하기 위해 전문인력의 확보 및 훈련은 무엇보다 중요하다. 특히 중국에서 시작한 용재공장, 아스팔트공장, 주유소사업 등을 위한 본사파견인력과 현지채용인력의 교육프로그램은 C주식회사의 중장기 전략 중 가장 중요한 것으로 꼽힌다.

중국 관련 사업에서 인력은 30~40명 가량 되는데 이러한 인원은 크게 둘로 나뉜다. 하나는 C주식회사에서 이미 가지고 있는 자체인력을 교육시키는 것과 중국에 있는 현지인을 고용하는 것이다. 대체적으로 법인화를 위해서 경영·경제 전공자보다는 법학과 에너지사업 전문인을 선호한다. 이러한 인력을 전략, 기술, 마케팅 분야로 나누기 힘든 이유는 C주식회사 자체가 석유사업 이외에 다른 분야에서도 중국으로 사업을 펼치고 있기 때문이다. 즉 C주식회사에는 에너지사업부와 해외사업부가 있는데 두 부서가 상호 협력하며 때때로 인력도 교체근무를 시키고 있다. 또한 자체인력을 사용한다고 하였는데, 이들을 좀더 전문적인 인력으로 만들기 위하여 현지로 유학파견을 하고 있으며 3~4년간 전문적 지식습득과 언어훈련에 집중토록 하고 있다.

라. 한국자동차공업협회¹²⁾

흔히 자동차산업은 한 나라의 경제력과 기술수준의 잣대가 될 뿐만 아니라 산업 구조고도화와 경제성장에 결정적인 역할을 하는 국가의 중추 기간산업이라고 한다. 우리나라 경우에도 역시 자동차산업이 1990년 이후 국내 경제성장을 주도해왔다 해도 과언이 아니다. [표 3-4]는 자동차산업이 한국 국민경제에 차지하는 비중이 점점 높아져가고 있음을 잘 보여 주고 있다. 2002년 기준으로 한국 자동차산업은 제조업 총생산의 11.10%, 고용의 7.6%, 부가가치의 10.94%, 세수의 17.1%를 차지하고 있다. [표 3-4]에는 나타나 있지 않지만 2003년 자동차 수출은 190억 달러로 전체 수출액의 11.1%를 차지했다(자동차공업협회 2003). 또한 자동차는 2만~3만여 개의 부품으로 구성되는 대표적인 종합기계산업이며 철강, 기계, 전기, 전자, 고무, 섬유 등 관련 산업에 대한 경제적, 기술적 전후방 연관효과가 큰 산업이다. 다시 말해 자동차는 단일품목으로는 교역량이 가장 커 일정한 경쟁력만 갖추면 수출 산업화가 매우 용이하다는 것이다. 2003년 부품을 포함한 자동차산업의 무역수지 흑자는 전체 산업의 무역수지 흑자보다 많은 196억 달러를 기록해 무역수지 개선에 크게 기여했다.

표 3-4. 자동차산업이 국민경제에서 차지하는 비중

(단위: %)

구분	1990년	1995년	1997년	2000년	2002년
생산액	9.15	9.62	9.54	9.54	11.10
부가가치	8.23	8.20	8.70	9.37	10.94
수출	2.94	6.72	7.75	8.28	9.79
세수	10.20	15.10	16.70	16.50	17.1

자료: 통계청, 『광공업통계조사보고서』, 각호.

12) 본 사례연구는 한국자동차공업협회의 인터뷰와 D자동차의 자료를 중심으로 정리한 것이다.

한·일 자동차 교역 현황을 보면 완성차 부문에 있어 대일 무역적자폭이 매년 커지고 있는 상황이다. 2003년 완성차의 대일 수출액은 2,617만 달러이며 일본으로부터의 수입액은 1억 6,611만 달러로 1:6의 비율을 넘는다. 일본차의 국내 시장 점유율은 2003년에 19.4%로서 독일차에 이어 2위를 차지하고 있다. 국내시장에서 자동차의 가격탄력성이 2.0을 넘는다는 것에 대해 업계에서도 동의하고 있으며 따라서 FTA가 체결된다면 일본차의 국내시장점유율이 크게 높아질 가능성이 있다는 것도 인정하고 있다. 부품교역에서도 대일 무역적자가 심각한 수준이다. 2003년 대일 수출은 2억 4,086만 달러에 지나지 않으나 수입은 7억 6,145만 달러를 기록하고 있다.

업계가 전망하는 바에 따르면 섬유사업의 경우와 유사하게 고급차 시장에서는 충격이 아주 클 것이지만 중급차 경우에는 FTA 실시 이후라 하더라도 한국차가 일본차와 경쟁할 만하다는 전망을 내놓고 있다. 우려되는 것은 고급차 생산에서 일본은 관·업이 일체가 되어 하이브리드 전기자동차와 수소자동차의 개발을 위해 정부에서 막대한 지원을 제공하고 있는 데 반해 우리나라는 이러한 고급차의 연구·개발에 정부가 능동적인 지원전략을 구사하지 않고 있다는 점이다.

업계가 판단하고 있는 자동차의 품질과 가격 경쟁 면에서의 한·일간 비교를 요약한다면 [표 3-5]와 같다.

일반적으로 일본의 자동차산업은 기술, 품질, 가격뿐만 아니라 브랜드 경쟁력에서도 미국을 능가할 정도로 세계적 수준에 와 있음에 비하여 우리의 자동차산업은 기술과 품질 면에서 3~4년 뒤져 있는 것으로 평가되고 있으며 브랜드 경쟁력 면에서는 향후 5~6년이 지나야 현재의 일본차 수준에 이를 것으로 예상된다. 다만 중급 내지 중급 이하의 품목에서 우리가 가격경쟁력을 어느 정도 확보하고 있다는 점이 FTA 실시 이후 우리 업체들이 시장을 지켜나갈 가능성이 있음을 암시하고 있을 따름이다.

표 3-5. 한·일간 자동차의 품질과 가격 비교

구 분	내 용	
품질 면	일본이 100일 경우, 한국은 80~90 정도라고 볼 수 있음. J.D.Power 품질조사 결과 초기품질 만족지수는 도요타는 1위, H자동차는 2위 내구성 만족지수는 도요타는 1위, H자동차는 32위 소비자 만족지수는 도요타는 5위, H자동차는 34위 - 고장회수 측면에서도 국내자동차업체는 일본업체에 크게 뒤지고 있는 실정 - 자동차부품의 품질수준은 일본에 비해 3년 정도 차이 - 2010년이 되면 일본 수준에 도달할 것으로 평가	
가격 면	한국이 100일 경우, 일본은 85~95 정도임.	
시장점유 면	국 내	국 외
	한국에서 외제차는 3.3%를 차지함. 그 중 일본차는 1% 미만임.	미국시장- 일본차: 30% 한국차: 4.2% EU 시장- 일본차: 13% 한국차: 3%
관세율	한국측	일본측
	승용차: 8% 트럭: 10% 버스: 10% 자동차부품: 8%	일본의 자동차 관련 관세는 무관세이며 일반적으로 관세장벽이 없는 것으로 평가되고 있음. 관세장벽이 없는 대신 비관세 장벽이 실질적인 수입제한 요인으로 작용함.

[D 자동차의 경우]

우리나라 자동차산업의 대표주자라고 할 수 있는 D자동차는 국내 자동차시장에서의 독점적 지위는 거의 압도적이다. 지난 1999년 이후 최근까지 D자동차의 시장점유율은 거의 80%대에 근접하고 있으며, 타 자동차업체의 추격이 미미한 점을 감안할 때 D자동차의 시장지배력은 앞으로도 상당 기간 유지될 가능성이 높다.

이와 같이 D자동차가 국내 자동차시장에서 독점적 지위를 차지하고 있는 점을 미루어 볼 때, 한·일 FTA가 국내 자동차시장에 미치는 영향은 결국 D자동차로 연결된

다고 해도 과언이 아닐 것이다. 따라서 D자동차는 현재 중국과 동남아시아의 시장을 공략하는 전략을 가지고 있다. 한국이 일본에 비해 아시아시장에서 선점하고 있는 것은 D자동차에 매우 유리하게 작용하리라 예상된다. 그러나 D자동차가 국내와 일본의 고급 자동차시장에서의 공격적인 전략을 포기하고 일본자동차에 비해 중급차 생산에 주력하여 아시아 시장을 개척한다면 그만큼 높은 수익률을 스스로 포기하는 것이다. 뿐만 아니라 한국자동차가 일본자동차에 비해 저가상품이라는 이미지를 벗기 어렵게 될 것이다. 따라서 D자동차는 내수시장을 방어하기 위해 적극적인 전략을 펼쳐야 할 것이며 아시아시장 개척시에도 한국자동차의 이미지 제고에 신경 써야 할 것이다.

표 3-6. 향후 한·일 자동차산업의 시장전략

구 분	내 용
원가절감 차원	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 완성차업체의 생산성은 일본업체의 70% 수준임. - 부품가격경쟁력을 일률적으로 평가하기는 힘들지만 평균적으로 일본의 85% 수준인 것으로 조사되어 가격경쟁력은 지금도 존재함. - 최근 세계시장에서 양국 자동차의 판매가 증가되고 있으나, 경쟁력 격차로 일본업체의 시장점유율 증가가 국내업체의 증가율을 상회.
품질의 차별화차 원	<ul style="list-style-type: none"> - 최근 국내 완성차 및 부품의 품질경쟁력이 개선되고 있으나 초기품질경쟁력의 격차 완화에 그치고 있음. - 한국의 기술적 특화가 약할 뿐더러 차에는 2만여 개의 부품이 들어가 품질차별화는 어려움 - 다만 차종의 다양화는 노릴 수 있음. 차종에 대·중·소·미니가 있는데 대형차의 경우 일본의 품질이 앞서고 있음. 그러나 한국은 중·소형차를 겨냥하고 경유차로 시장을 노리면 될 듯.
신시장개 척차원	<ul style="list-style-type: none"> - 상당히 긍정적으로 봄. 특히 중국이 바로 그 신시장일 경우 50%의 자동차는 이제 아시아시장을 겨냥해야 함. - 또한 중국시장의 경우 일본보다는 한국과 더 가까워 접근성 측면에서 매우 유리 - 한국의 자동차공장 등이 바다에 면해 있어 국내시장보다 바다를 통해 중국 등 해외시장으로 이동시키는 것이 유리함. - 또한 중국에서는 반일감정도 있어 한국이 더 유리함. 인도 등 동남아국가의 경우 일본의 고급차는 부담스러움.

2. 한·일 FTA에 따른 대기업의 구조 개선

앞에서 한·일 FTA에 대비하여 주요 경쟁산업 및 기업에서의 대응전략을 살펴 보았다. 본 장에서는 특히 대기업의 대응전략에서 간과되고 있는 대규모 기업집단의 선진 경영화를 위한 한국기업의 본질적인 개선책을 논하고자 한다. 이와 같은 선진 경영을 추구하지 않으면 한·일 FTA에 의한 일본 기업과의 경쟁에서 낙오할 수밖에 없다는 판단에 따른 것이다. 이는 한·일 간의 주요 경쟁상품을 비교해볼 때 결국은 양국 대기업간의 경쟁이 되기 때문인 것이다. 한국 대기업의 과감한 체질 개선을 통해 체력을 근본적으로 강화해야만 일본 대기업과의 경쟁에서 살아남을 수 있기 때문이다. 물론 한국 대기업이 지난 1997~98년 경제위기 때 뼈아픈 구조조정을 했으나 아직 일본 대기업과 비교해보았을 때 기업의 소유지배구조, 투명 경영, 윤리경영, 노사 관계 등의 측면에서 뒤떨어지지만 우리나라 대기업들은 나름대로 구조조정과 개혁을 달성했다고 생각한다는 것과 또 그러한 변화가 기업 경쟁력과 직결되지 않는다고 믿는 경향이 있다.

산업연구원의 설문조사¹³⁾에 의한 기업지배구조 개선의 평가는 그간의 제도 변화로 인하여 실질적인 지배구조 관행에 상당한 개선이 있었다고 대규모 기업집단 스스로 평가하였다(김용열 2003). 특히 개선효과에 대한 평가에서 정보공개 및 투명성, 이사회역의 역할 등은 나름대로 개선효과가 높은 반면 사외이사제도, 감사위원회 및 내부감사제도는 그에 못미치며 주주권리 보호, 소유구조상의 정비는 개선효과가 매우 낮다고 평가하였다. 그리고 이유에 대한 평가에서는 소유집중으로 인한 외부주주의 영향력 미약(25.4%), 제도가 한국적 상황이나 회사특성과 부적합함(24.6%)을 주된 이유로 지적하였다.

13) 상장회사 488개사에 설문이 발송되어 77개사로부터 회답이 있었다(회답률 15.8%). 회답자 수는 전체 상장회사의 11.2%에 해당한다.

기업들은 지배구조 개선을 위한 제도 변화가 서구식 제도를 그대로 본뜬 것이어서 개선의 효과가 크지 않은 것으로 평가하고 있는 것이다. 제도 변화로 인하여 어떠한 영향이 있었는지에 대한 질문에서는 성과가 별로 좋지 않았거나(42.7%) 영향이 있기는 하지만 대외적인 홍보나 이미지에 불과하다는 회답이 53.3%나 차지하였다. 투자기회 확대나 자금조달 용이 등 실질적인 성과가 있다는 기업의 비율은 4.0%에 불과하고 이익이나 주가 향상에 도움이 되었다는 기업은 전무한 것으로 나타났다. 즉 기업들은 지배구조 개선이 경영성과 향상과 자본유입에 실질적인 도움이 되지 않는다고 인식하고 있다. 다만 경영성과에는 직접 영향을 미치지 않지만 대외적인 이미지, 신뢰성 등 간접적으로 도움을 준다는 점만 인정하고 있다.

그러나 Black 외(2003)의 연구에서는 기업의 지배구조와 성과간의 관계를 통계적으로 분석한 결과 매우 유의한 정의 상관관계가 있는 것으로 드러났다. 즉 지배구조 개혁이 경영성과에 어떠한 영향을 미쳤는지에 대해서는 평가가 엇갈리고 있는 것이다. 통계분석에서는 정의 상관관계가 관찰되고 있는 반면 기업 당사자들은 경영성과에 미치는 영향이 미미한 것으로 보고 있다. 이러한 엇갈리는 의견을 단지 아직 지배구조 개선의 효과 여부가 입증되지 않았다는 차원의 논의로만 결론지을 수는 없을 것이다. 이는 대규모 기업집단이 개혁에 대해 여전히 저항하고 있으며 현재까지 이루어진 개혁에만 만족하여 더 이상 글로벌 경쟁을 대비한 기업 내부 혁신의 시도를 주저하고 있는 것으로 보여진다.

일본과의 FTA 체결 이후 한국의 대규모기업집단은 일본기업들과 더욱 치열한 경쟁을 벌여야 한다. 일본기업과의 본격적인 경쟁은 대규모 기업집단의 개혁시기를 더욱 앞당기는 기폭제로 작용할 것으로 예상된다. 특히 일본 자이바츠(대규모 기업집단)는 1945년 제2차 세계대전에서 패망 후 미국 군정하에서 전쟁에 주요하게 기여했다는 등의 이유로 인해 해체되는 경험을 했다. 이로 인해 일본의 대기업집단은 소유와 경영의 분리, 보다 합리적이고 투명한 경영체제의 도입 등을 이미

전후에 겪으면서 체질개선이 있었다고 하겠다. 현재 일본에서는 계열기업군, 또한 제조업과 금융업의 분리 등 서구기업의 여러 측면을 일본의 전통적 경영체제에 접목시킨 일본형 다국적기업이 한국 대규모 기업집단의 경쟁상대인 것이다. 본절에서는 우리나라 대규모 기업집단의 경영특성과 일본의 최근 기업지배구조조정 성과를 살펴보면서 한국 대규모 기업집단에 대한 시사점을 제시하겠다.

가. 한국 대규모 기업집단의 경영특성

1) 소유구조

한국기업지배구조가 지닌 문제의 핵심은 적은 지분으로 기업 전체를 통제할 수 있는 집중화된 소유구조에 있다. 이러한 집중화된 소유구조는 지배주주로 하여금 자신의 실질소유권을 초과하는 의결권을 행사할 수 있게 한다. 김선구(2003)는 실질소유권을 초과하는 의결권 행사는 다른 모든 조건이 같을 때, 지배주주가 적은 지분을 가지고 소액주주들의 이익보다는 개인의 이익을 추구하는 대리인문제가 심화될 수 있다고 지적한다.

공정거래위원회(2004)에 따르면 한국의 대기업집단은 총수일가(총수와 그 친족)가 평균 4.61%의 지분만을 가지고, 40% 내외의 계열사 지분을 이용하여 전체 계열회사를 지배하고 있다. 또한 총수일가의 직접지분이 단 한 주도 없는 회사도 총수가 있는 11개 기업집단 소속회사 332개사 중 215개사(64.8%)이다.¹⁴⁾ [표 3-7]에서 볼 수 있듯이 규모가 큰 기업집단일수록 총수일가의 지분이 낮고 계열사 순환출자가 강하여 소유지배구조의 왜곡 정도가 심한 것으로 나타났다(공정거래위원회 2004).

14) 2003년 출자총액제한기업집단 중 11개사가 당시 총수가 있는 기업집단이었다. 2005년 출자총액 제한 기업집단은 총 11개사로 줄었고 그 중 총수가 있는 기업집단은 9개사이다. 삼성은 부채비율이동제도 졸업요건을 충족하여 제외되었다.

표 3-7. 대기업집단의 소유지분구조

	총수일가			총수일가 이외			내부 지분율
	총수	친인척	소계	계열사	기타*	소계	
상호 출자 전체(36개)	1.95	2.66	4.61	41.71	2.76	44.47	49.08
-출총집단(13개)	1.48	1.93	3.41	40.05	2.79	42.84	46.25
-출총 제외(23개)	3.55	5.11	8.66	47.37	2.67	50.04	58.70

주: * 기타는 임원, 비영리법인, 자사주임.

자료: 공정거래위원회(2004)

또한 금융보험사를 가지고 있는 기업집단(29개) 중 소속 금융보험사가 계열회사에 출자하고 있는 기업집단은 18개인 것으로 나타났다. 2004년 대기업집단 소유지분 공개에 따르면, 삼성은 8개 금융보험사가 27개 계열사에 4,068억 원을 출자하고 있으며, SK 또한 5개 금융보험사가 8개 계열사에 482억 원을 출자하고 있는 것으로 조사되었다(공정거래위원회 2004). 즉 2004년 대기업집단의 소유지분 공개는 규모가 큰 기업집단일수록 계열사간 순환출자로 인하여 출자관계가 복잡하게 얽혀 있고, 금융보험사의 계열사 출자도 많은 것을 보여주었다.

이처럼 한국 기업집단의 왜곡된 소유구조는 흔히 한국 할인(Korea Discount) 현상, 즉 한국기업의 수익에 비해 주가가 저평가되어 기업가치가 제 값을 받지 못하는 현상의 주된 원인으로 지적된다. 물론 북한 핵무기 위협 등의 정치적인 요소가 작용하겠으나, 한국이 선진국은 물론 다른 ‘신흥시장국가’보다 주가수익비율이 낮은 것은 지배주주의 대리인문제가 심각하다는 투자자들의 인식이 주요 원인일 것이다. 즉 지배주주가 회사의 수익을 소액주주에게 배당으로 돌려주거나 미래수익 사업을 위해 재투자하기보다는 부실 계열사를 지원하거나 자신의 사익을 위해 이용할 것이라는 인식이 널리 퍼져 있기 때문인 것으로 보인다(김선구 외 2003). 이러한 투자자들의 인식은 한국이 일본과의 FTA를 체결한 후 한국기업의 경쟁력 저

하를 심화시킬 수 있다.

정부는 지배주주가 적은 소유지분을 가지고도 기업 전체를 통제하는 것이 가능토록 하는 계열사간 출자를 억제하기 위해 자산총액이 5조 원 이상인 대규모 기업집단을 대상으로 하는 출자총액제한제도를 실시하고 있다. 현행 출자총액제도는 자산총액 5조 원 이상 대규모 기업집단에 속하는 회사가 순자산의 25%를 초과하여 타 국내회사의 주식을 취득 또는 보유할 수 없도록 규제하는 제도이다.

그러나 금융위기 이후 정부의 대규모 기업집단에 대한 통제력은 급속히 약화되었고 이로 인해 정부의 개혁 시도는 큰 성과를 거두지 못하고 있다. 앞서 2000년대 이후 10대 그룹의 내부지분을 현황에서도 이미 살펴본 바와 같이 출자총액제한제도의 실시에도 불구하고 내부지분을 변동은 미미하다.

2) 불투명 경영

대규모 기업집단은 최근 지배주주들의 불법적인 상속과 증여, 부정회계, 부당내부거래가 공정거래위원회와 시민단체에 의해 계속적으로 고발되고 있다. 참여연대, 경실련과 같은 시민단체들의 지배주주들에 대한 감시가 강화되었을뿐 아니라 소비린(Sovereign)과 같은 외국펀드도 한국기업의 경영투명성 제고를 요구하고 있다. 공정거래위원회의 6개 대규모 기업집단 대상 부당내부거래를 조사한 결과에 따르면 그 총규모는 900억 원이 넘는다. 대규모 기업집단들은 각 해당 계열사에 직·간접적인 방법을 통해 자금을 지원하였으며 이로 인해 사실상 지원주체 기업의 주주들은 손해를 본 것이다. 이러한 한국 대기업의 불법적인 내부거래는 불투명하게 이루어지며 이미 앞서 언급한 바와 같이 ‘한국인 할인’ 현상의 직접적인 원인을 제 공하고 있다.

과거 한국기업들은 불투명한 내부거래를 개발국가 시기에 사업다각화와 선단식 경영의 수단으로 적극적으로 활용해왔으나 이제 기업은 경영체제의 합리화, 전문화를

요구받고 있다. 따라서 총수 한 사람의 중앙집중된 의사 결정 권위에 의해 지시된 가격으로 내부자금을 이동시켜 효율성을 추구하던 경영방식을 변화시킬 필요가 있다.

정부는 이러한 점을 인식하고 지배구조 개혁을 추진하고 있으며 부당내부거래를 금지하는 한편 다양한 제도 개선을 시도하고 있다. 우선 사외이사제도를 도입하여 1/4 이상, 자산총액 2조 원 이상 대기업과 금융기관은 1/2 이상을 사외이사로 선임토록 의무화하였다. 또한 이전에는 대주주가 법적인 지위가 아닌 회장, 총수 등의 명칭을 갖고 있었기 때문에 독단적인 영향력을 행사하고도 법적인 책임을 지지 않았으나 사실상의 이사제를 도입하여 이들을 이사로 간주하고, 법적인 책임을 물을 수 있도록 하였다. 소액주주권리도 강화하기 위하여 대표소송제, 집중투표제, 서면의결권, 증권집단소송제 등을 도입하였다. 또한 책임경영 및 전문경영인 체제 확립 및 M&A 활성화를 위한 관련 제도도 정비하였다(신장섭 · 장하준 2003).

그러나 이러한 노력에도 불구하고 한국 기업집단의 지배구조 개혁은 아직 성과가 미흡한 것으로 분석된다. 증권거래소의 상장법인 지배구조 개선실태조사에 따르면, 법 개정 이후 이사회와 감사위원회의 기능이 이전보다 훨씬 활성화되었고 이사회와 감사위원회의 사외이사 비율도 많이 증가하였다. 그러나 최대 주주 및 주요 주주의 사외이사 추천비율은 76%로 여전히 지배주주가 사외이사 선임에서 가장 커다란 영향력을 행사하고 있다고 평가되었다. 그리고 소액주주권 행사요건의 지속적인 완화에도 불구하고 실제로 행사한 회사의 비율은 1.1%에 머무르고 있다(증권거래연구소 2002).

3) 노사관계

한국기업은 급속한 경제성장기 동안 권위적인 문화를 유지하였고 의사결정도 상의하달식이였다. 그러나 최근에는 기업문화에 대한 민주화 요구가 강해지고 있는 실정이다. 한국기업의 비민주적 의사결정과정은 요즘 들어 더욱 논란이 되는 것

은 고조된 노조와의 갈등이 기업문화와 의사결정과정의 개선을 요구하고 있기 때문이다. 한국의 잦은 파업과 노사분규는 한국기업의 경쟁력을 떨어뜨릴 수밖에 없으며, 특히 자동차부문의 잦은 파업은 일본 자동차산업과 경쟁하는 데 상당한 걸림돌이 될 것으로 예상된다. 일본은 기업이 위기에 처했을 때 임금 동결까지 불사하는 협력적 노사관계 분위기가 형성되어 있는 반면, 한국 대기업은 아직 협력적 노사관계를 형성하기 위한 혼란의 시기를 거치고 있다.

[표 3-8]에서와 같이 IMD가 발표한 한국 노사관계의 국제경쟁력은 1995년 48개국 중 25위에서 1999년 47개국 중 46위로 급속하게 추락하였다. 2005년에는 60개국 중 60위를 기록하였다. 게다가 근로자 동기유발의 국제경쟁력도 같은 기간 동안 6위에서 38위로 하락하였다. 이는 한국의 노사관계와 문화가 새롭게 변화하여야 할 시점을 맞이하고 있으며 노사간 신뢰를 형성할 수 있는 방향으로 새로운 노사 문화와 관계가 필요함을 시사한다 (이원덕 1999). IMD가 발표한 가장 최근 자료인 『2005년 국가경쟁력 보고서』에서는 한국 노사관계는 더욱 심각하다. 종합 국가경쟁력은 전년보다 6등급이나 상승한 29위를 기록했지만, 노사관계는 조사된 60개 국가 중 최하위인 60위를 기록했다.

표 3-8. 우리나라의 부문별 국제경쟁력 순위

	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2005년
노사관계	25	29	41	43	46	60
근로자 동기유발	6	9	21	25	36	-
종합국가 경쟁력	26	27	30	35	38	29
조사대상국가수	48	46	46	46	47	60

주: 사업체 수준의 설문조사를 통해 노사관계의 전반적인 상태를 '적대적:1' ~ '생산적:10'의 10점 척도로 측정한 평균치로 순위를 매김.

자료: International Institute for Management Development(IMD) The World Competitiveness Report, 각년도- 이원덕(1999)에서 재인용한 것임.

우리나라 노사관계의 질적 수준 결정요소에 대한 원창희(2000)의 연구는 사용자가 노조를 인정하지 않고 불신하며 권위적이고 정보를 잘 공개하지 않는 의식과 전략이 노사관계를 어렵게 만드는 가장 핵심적인 요인인 것으로 지적하고 있다. 그 다음으로 노조의 회사 불신, 기업사정 이해 부족, 투쟁적 전략도 노사관계를 어렵게 하는 중요한 요소로 나타났다. 배진한(2000)의 5대 대규모 기업집단그룹의 노동자 경영의사결정 참가실정 연구에 따르면, 실제로 한국 대기업의 노사협력 및 노동자들의 의사결정 참가는 매우 저조한 상황이며, 이는 한국기업들이 급변하고 있는 환경에 능동적, 적극적, 협력적으로 대처하고 있지 못하다는 의미로 해석할 수 있다.

한·일 FTA 이후 한국기업들은 더욱 적극적인 생존전략이 필요하게 될 것이 분명하고, 기업의 인수합병, 외주, 공장의 해외이전 등 경영전략의 수정 또는 변화를 훨씬 과감하고 빈번하게 추진할 필요성을 증대시킬 것이다. 이는 노사간 갈등의 원인을 제공할 수 있으므로 경영전략에 관한 의사결정에서 노사간 긴밀한 참여와 협력이 더욱 절실했다(배진한 2000). 사용자는 노조를 인정하고 신뢰하며 권위주의를 탈피하는 노력이 필요하고 경영정보를 공개하여 투명경영으로 노조로부터 신뢰를 얻는 것이 중요하다. 또한 노조도 이에 상응하여 보다 상생적이며 협력적인 노사관계 구축에 노력해야 할 것이다. 투쟁적·비신뢰적 노사관계 개선과 기업문화의 민주화는 세계화와 무한경쟁시대에 노사관계의 국제경쟁력을 확보하기 위해 반드시 필요한 것이다.

나. 일본의 기업지배구조 개혁 평가

1) 일본기업의 지배구조

일본기업시스템은 크게 메인뱅크시스템(주거래은행제도)과 상호주식보유로 특징지어진다. 고도성장기에 일본기업들은 자금조달을 주로 메인뱅크로부터의 차입에

의존하였고, 이로 인해 메인뱅크는 기업의 최대 채권자인 동시에 자금을 제공받은 기업의 주식을 소유함으로써 주요 주주가 되는 경우가 많았다. 따라서 메인뱅크는 기업경영에 관여하면서 회사의 제반 경영상황을 감시해왔다. 또한 일본기업의 상호주식보유 관행은 외국자본에 의한 일본기업의 탈취를 우려하여 일본기업이 안정주주보유나¹⁵⁾ 기업간 주식의 상호보유를 유지해온 것이다. 즉 일본기업의 경우 메인뱅크 및 상호주식보유시스템이 경영활동에 대한 감시체제에서 핵심적인 역할을 수행해왔다. 경영활동을 감시하고 견제하는 메커니즘은 M&A 시장을 중심으로 한 시장중심체제와 채권은행이 주도적인 역할을 담당하는 은행중심체제로 나누어질 수 있다. 이 중 일본은 은행중심체제를 중심으로 제도 운영을 해왔다고 볼 수 있다(김용열 2004). 그러나 최근 들어 부채비율이 지속적으로 저하하는 가운데 메인뱅크에 의한 규율기능이 약화되고 시장에 의한 규율로 대체되는 경향이 나타나고 있다.

김용열(2004)은 흔히 말하는 것처럼 메인뱅크와 상호주식보유시스템이 급격히 해체된 것은 아니라고 지적한다. 우선 대규모 우량기업이 전반적으로 부채비율을 줄이면서 메인뱅크 중심으로 차입구조를 바꾸어갔기 때문에 메인뱅크 의존도는 오히려 높아졌다고 한다. 또한 기업의 상호주식보유비율이나 안정주주보유비율이 1990년대 후반 이후 크게 낮아지기는 했지만 이는 금융기관과 사업법인이 핵심적인 관계에 있는 기업의 주식보유는 그대로 유지하면서 비핵심적인 기업의 주식보유를 낮추었기 때문인 것으로 김용열(2004)은 분석하였다. 일본기업시스템의 구조적 변화가 일어났다고 보는 이형근(2004)도 시장 전체의 상호주식보유비율 저하는 두드러지지만, 조사대상 기업의 85%인 2,281개사에서 상호보유관계가 지속되고 있다는 점과 대형은행이 기업의 상호보유주식을 매각했음에도 불구하고 기업은 은

15) 안정주주란 기업의 M&A에 대해서 방어할 목적으로 회사주식의 과반수를 소유한 주주를 의미한다. 안정주식은 극히 예외적인 경우를 제외하고는 시장에 나돌지 않게 되었고, 대주주 또한 기업 상호간이었기 때문에 상대기업에 대한 경영간섭이나 배당압력 등과 같은 주주로서의 권리행사도 거의 하지 않는 관례도 형성되었다. 그 결과 기업경영자들은 안정된 경영권을 확보하며 독자적인 경영을 할 수 있게 되었다.

행과의 장기적인 관계를 중시하여 상대은행의 주식을 매각하는 경우가 제한적이라는 점을 지적하고 있다.

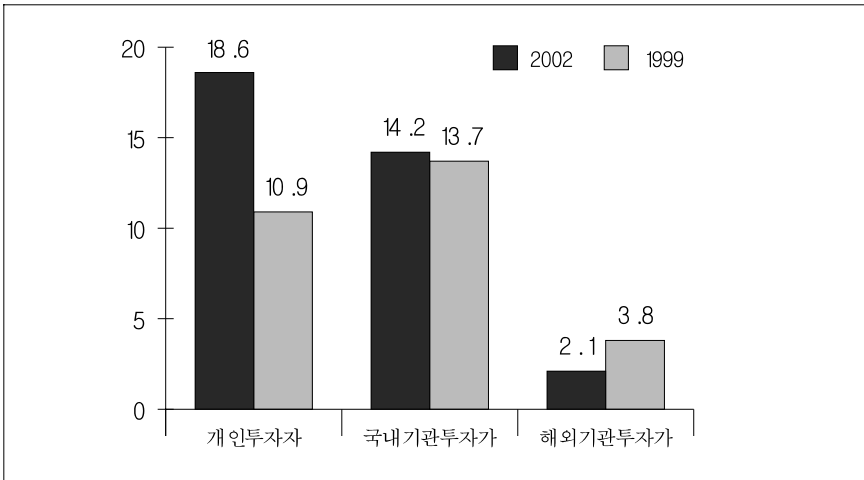
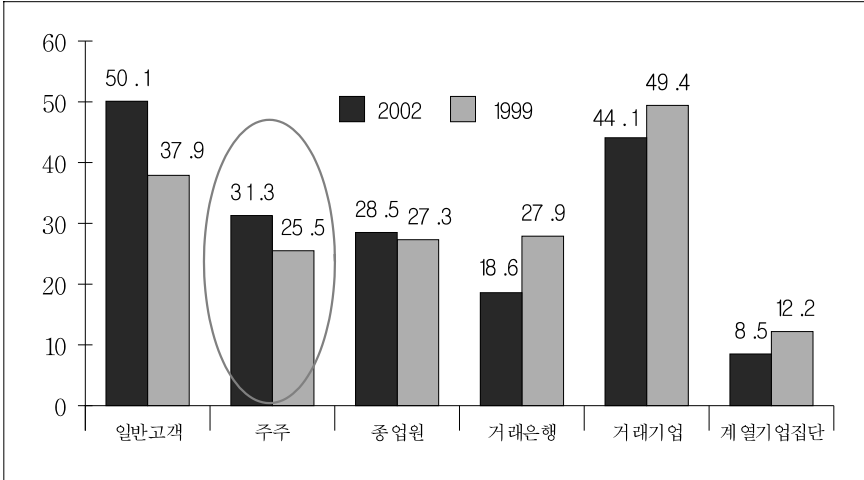
1990년대 후반 이후 메인뱅크시스템을 유지할 수 있었던 중요한 기제인 은행의 기업대출과 상호주식보유가 감소함에 따라 일본의 기업지배구조는 은행 중심의 기업지배구조로부터 시장규율을 중시하는 기업지배구조로 패러다임이 전환되고 있는 것으로 보인다. 그러나 김용열(2004)과 이형근(2004)이 지적하고 있는 것처럼 개혁의 구체적인 내용까지 완전히 변화하고 있다고 보기는 어렵다. 즉 국제적인 기준에서 보면 여전히 미흡한 점이 있다. 하지만 점진적으로 개혁이 이루어지고 있는 것만은 사실이며 제도적 변화는 있으나 실제로 개혁의 효과를 보지 못하고 있는 한국과 비교하였을 때 기업의 지배구조 개선에서는 앞서고 있다고 할 수 있겠다.

2) 개혁 평가

일본기업의 전반적인 지배구조 관행이 어떻게 바뀌었는지는 재무종합연구소¹⁶⁾에 의해 시행된 두 차례의 대규모 설문조사로부터 파악될 수 있다. 이 연구소는 1999년 11월 상장 및 등록기업 2,486개사를 대상으로 실시한 설문조사에서 1,219개 업체로부터 회답을 얻었으며 3년 뒤인 2002년 12월 상장 및 등록기업 2,577개사를 대상으로 설문조사를 재실시하여 876개 업체로부터 회답을 얻어 그간의 변화를 비교·분석하였다(김용열 2004; 이형근 2004). 2002년도 조사에 의하면 최근 일본기업의 지배구조에 적지 않은 변화가 일어나고 있음을 알 수 있다.

16) 재무종합연구소는 일본 재무성내의 정책연구기관이다. 이 연구소는 1999년 말과 2002년 말 상장, 장외기업 업체를 대상으로 지배구조와 관련된 설문조사를 실시하여 회답을 얻은 바 있다. 본고에서 인용된 이 연구소의 설문조사 결과는 김용열(2004)과 이형근(2004)의 연구에서 소개된 내용이다.

그림 3-1. 중시하는 이해관계자는 누구인가?



주: 회답은 2개 항목까지 중복 허용

자료: 이형근(2004)에서 재인용

첫째, 3년 전 조사에 비해 일반고객과 주주를 중시하는 경향이 크게 증가하였다. 종래 일본기업의 중요한 이해관계자인 거래은행의 비율은 줄어들고 대신 고객과 주주를 중시한다는 비율이 높아진 것이다. 또한 2002년 조사에서 주주 중 기관투자자를 중시한다는 회답은 1999년 조사와 비슷한 수준이지만 개인투자자를 중시한다는 회답은 크게 증가하였다. 개인투자자를 중시하는 이유로 절반 이상의 기업이 ‘개인투자자를 기업의 중요한 고객(소비자·이용자 등)으로서 받아들이고 있기 때문’을 선택했다. 김용열(2004)은 이를 일본 기업이 관계 중시형에서 시장 중시형으로 점진적인 변환한 것을 시사하는 것이라고 분석하였다.

둘째, 내부통치기구의 대표적인 이사회 개혁의 강도가 높아졌다는 점이다. 이사회 개혁에 관련된 변화로서 기업의 33%가 집행임원제¹⁷⁾를 도입하였으며 이는 1999년 조사와 비교하여 20%나 증가한 것이다. 특히 자본금 300억 엔 이상의 대기업의 경우 집행임원제도를 도입한 기업이 52.3%였다. 다만 사외이사의 출신별 분포를 보면 모회사, 그룹기업, 메인뱅크 등의 출신자가 40% 정도를 차지하고 있어 독립성은 아직 낮다고 할 수 있다.

이밖에도 주주권리 강화, 정보공개 및 투명성 촉진 등의 개혁에서 일본기업들은 최근 괄목할 만한 진전을 보여 한국기업보다 훨씬 앞서 있다. 그렇다면 이렇게 변화한 일본기업의 지배구조 관행은 기업성가에 어떠한 영향을 미쳤을까? 재무종합연구소의 설문조사 결과를 바탕으로 분석한 자료에 의하면 기업의 지배구조 개혁과 경영성과간 유의한 관계가 있는 것으로 밝혀졌다. 지배구조 개혁을 ①주주총회의 활성화, ②이사회 개혁, ③정보공시의 노력으로 세부화하여 평가했을 때, 기업성과의 효과가 가장 뚜렷한 것은 정보공시활동인 것으로 나타났다(이형근 2004). 적극적인 정보공시는 기존, 잠재적인 투자자에 대해 충분한 정보 제공, 경영투명성

17) 경영감시와 업무집행을 분리하여 일상적인 업무집행은 이사회가 선임한 집행역이 담당하고 경영감시는 이사회가 중심이 되며, 기존의 감사역제도는 폐지하였다.

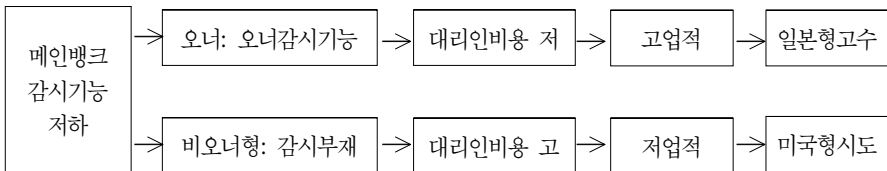
개선과 자금조달비용을 감소시키는 데 기여하는 것으로 나타났다.

이러한 결과들은 일본기업에서 지배구조 개혁이 경영성과에 긍정적인 영향을 미친다는 것으로서 어려워지는 경영환경하에서 일본기업들이 지속적인 성장을 하기 위한 전략으로 지배구조의 개혁을 고려하고 있다는 것을 시사하고 있다. 그러나 지배구조 개혁이 경영성과 향상에 긍정적인 영향을 미친다는 통계결과가 보편적 명제인가에 대해서는 좀더 깊은 논의가 필요하다.

전체적으로 지배구조지수와 경영성과간에 유의한 상관관계가 있지만 주주권리, 정보공개와 부문별 지수는 그 자체로 경영성과에 긍정적인 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 또한 감사제도기능 강화, 사외이사제 도입 자체도 경영성과와 밀접한 관계를 갖지 않는 것으로 밝혀졌다. 결국 이사회 등 지배구조 개혁이 사업 및 조직구조와 정합성을 가질 때 비로소 성과 향상에 도움이 된다는 것이다.

종래 메인뱅크에 의한 감시기능이 약화되고 있는 가운데 오너형 기업의 경우 메인뱅크를 대신하여 오너십에 의한 모니터링이 작동하고 있는 반면 소유분산기업의 경우 메인뱅크를 대체할 감시수단이 마땅치 않음으로 해서 대리인 비용이 커질 소지가 있고 결국 성과 저하로 연결된 가능성이 있다는 것이다.

그림 3-2. 메인뱅크와 오너십의 감시기능



자료: 김용열(2004)

따라서 오너형을 비롯한 고업적 기업들이 일본형을 고수하면서 나름대로 점진적인 개혁을 추진하고 있는 반면 저업적 기업 중 상당수는 미국형 이사회 개혁을

시도하여 업적 향상의 계기를 마련하려는 유인이 작용하게 된다. 그러나 이사회 개혁만으로 성과 향상이 가능하지 않다는 것이 문제이며 이와 더불어 일본형을 고수하는 저업적 기업들이 어떻게 장기불황 국면을 타개할 것인가가 일본경제의 최대 현안이라고 할 수 있다(김용열 2004).

3) 한국 대규모 기업집단에 대한 시사점

한국과 일본의 기업시스템을 특징짓는 소유구조와 그룹체제의 성격은 많이 다르다. 한국과 일본기업 모두 상호주식보유나 계열사 출자로 인하여 현금흐름권리와 실질적인 통제권간에 괴리가 있지만 한국기업이 지극히 집중적이고 폐쇄적인 소유구조를 갖고 있는 데 반해 일본기업은 소유가 분산되었거나 집중되었다고 해도 그 정도가 미약한 편이다. 그룹체제의 내용에서도 한국 기업그룹이 지배구조의 정점에 있는 오너에 의해 독점적으로 통제되고 있는 데 반해 일본기업에서는 독점적인 지배권을 행사하는 특정 대주주를 찾기 어렵다. 한국 기업그룹이 ‘마치 하나의 기업처럼’ 움직이고 반면 일본 기업그룹은 시장거래를 초월한 장기지속적 거래 관계를 갖고 있지만 계열사간 결속력은 한국에 비해 매우 약하다.

앞서 살펴본 바와 같이 일본의 기업지배구조는 최근 들어 제도적으로나 기업 자체 차원에서 많은 변화를 보이고 있다. 따라서 일본의 기업지배구조는 메인뱅크, 상호주식보유, 안정주주 등으로 특징지어지는 이전의 일본형 구조와는 다른 형태로 발전되어갈 것으로 보인다.

그러나 일본은 정부가 직접 나서기보다는 은행이나 관계기업, 주식시장을 통해 지배구조 개선이 이루어져야 한다는 공감대가 형성되어 있다(이형근, 2004). 따라서 일본은 기업의 내부구조 개혁뿐 아니라 외부지배구조의 개선을 위해서 기업의 의존도가 높은 메인뱅크의 기업 감시능력 제고와 국내 기관투자자¹⁸⁾의 적극적인

18) 일본사회의 고령화로 인해 연금의 비중이 확대되고 있어 향후 국내 투자기관은 시장감시체제로서 중요한 역할을 수행할 것으로 예상된다.

의결권 행사를 통한 외부 감시체제를 강화하는 방향으로 발전할 것이다. 여기서 내부 지배구조란 소유구조, 이사회, 경영자에 대한 보상체계 등 투자자 및 이해관계자 보호를 위한 조직 내적인 장치들을 말하는 것이다. 반면 외부지배구조는 노동시장, 상품시장 등 비효율적인 기업을 규율할 수 있는 시장메커니즘을 일컫는다. 이론적으로 외부지배구조가 내부지배구조에 선행한다고 할 수 있다.

한국에서는 그동안 주로 내부구조 개선에 주력해왔다. 그러나 이미 지적한 바와 같이 외부지배구조는 내부지배구조에 선행하며 전자를 논의하지 않은 상태에서 후자를 논의하는 것은 모래 위에 집을 짓는 것과 같다. 따라서 제도를 도입만 하고 실제로 그 제도가 제대로 작동할 수는 없게 되는 것이다. 내부지배구조 개선이 경영성과에 미치는 영향에 대해 한국 대기업들이 스스로 내린 평가에서 본 바와 같이, 기업은 주로 가시성이나 사회적 정당성의 정당화 메커니즘과 관련하여 내부구조 개선제도를 받아들이고 있을 뿐이다. 이러한 면에서 일본의 은행, 관계기업, 주식시장을 통해 지배구조 개선을 시도하고 외부감시시스템을 강화하는 방향의 개혁이 시사하는 바가 크다.

한국 대기업은 한·일 FTA 체결 후 일본기업과 본격적인 경쟁을 시작하여야 한다. 소유구조와 경영성의 투명성 제고 없이는 한국 할인 현상을 불식시킬 수 없고 따라서 일본기업과의 경쟁에서 상당한 어려움을 직면하게 될 것이다. 뿐만 아니라 불투명한 경영과 비민주적 의사결정과정은 노사간의 불신을 심화시켜 협력적인 관계를 형성하는 데 지장을 줄 것이다. 협력적 노사관계는 기업의 경쟁력에 큰 영향을 미침을 이미 앞서 살펴보았다. 한국 기업은 일본기업의 지배구조 개선이 이미 상당히 진행되었고 향후 외부지배구조 강화를 통해 더욱 개선되어질 것이라는 점을 감안할 때 정부의 개선노력에 수동적으로만 반응할 것이 아니라 글로벌 경쟁력을 확보하기 위해 스스로 변화하는 모습을 보여야 할 것이다.

제 4 장

한·일 FTA 이후의 산업구조조정

1. 협력을 통한 산업구조조정

지금까지 본 연구에서는 주로 전자산업, 섬유·의류 산업, 석유화학산업, 그리고 자동차산업을 중심으로 한·일 양국간의 FTA 효과가 어떻게 나타날 것인가 하는 것과 이에 대한 주요 기업들의 대응자세 및 한·일 양국의 대기업의 기업구조조정과 개혁의 성과를 비교했다. 앞에서도 발견된 사실이지만 현재 우리나라 대기업들의 자세는 “한·일간 FTA를 가급적 피(연기)했으면 한다”는 자세부터 “일단 부딪혀 보겠다”에 이르기까지 업종과 품목에 따라 다양하게 나타나고 있다.

한국과 일본의 산업구조는 양면성을 띠고 있다. 국가경제 전체를 놓고 보면 동일 산업의 양국간 경쟁관계를 많이 볼 수가 있으나 산업 내부구조를 보면 상호간 협력관계에 있는 경우도 많다. 예를 들면 자동차산업의 경우 선진국시장에 대한 수출이라는 점에서는 경쟁관계이나 한·일 자동차산업간 기술 및 부품의 보완관계는 그 역사도 길 뿐만 아니라 세계 어느 국가간에서도 보기 힘든 협업의 관계를 발전시켜왔다. 따라서 FTA가 출범하기에 앞서 경쟁이든, 협력이든 양국간 구조조정이 어떤 형태로든지 합리적으로 이루어지는 것이 바람직하다.

우선 양국간의 국가차원에서 산업특성화를 규명해 놓는 것이 중요하다. 원천투자가 막대한 산업일 경우 양국의 비교우위를 분석하여 경쟁력이 우세한 국가에 이를 특화시킴으로써 두 국가가 중복투자를 피하는 방법을 모색하는 것이다. 특히 한·일 양국이 세계시장에 수출하는 품목일 경우 일본의 세계시장 점유율이 월등히 높고 이 품목의 생산에 막대한 설비투자가 계속 요구된다면 이를 일본에 특화시키고 한국은 이에 보완적인 산업을 육성하는 전략이 효과적일 것이다. 주로 자본

재·소재·중간재 생산분야가 이에 해당될 것이다. 그러나 품목에 따라 규모의 경제가 필요한 것은 오히려 일본측의 추가투자를 끌어들이어 한국에 완제품 생산시설을 증설하는 것도 고려해볼 일이다.¹⁹⁾

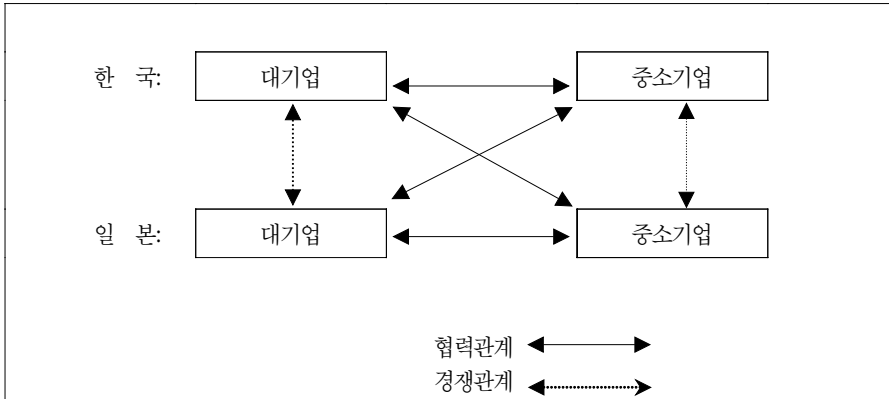
산업내 협력이 필요할 경우는 한·일 양국간 동종 산업내에서 전략적 제휴를 형성하여 발전적이고 미래지향적인 협력을 이루어나가는 것이 바람직할 것이다. 이를 위해 이미 한·일 양국은 1992년에 각각 「산업기술 협력재단」을 설립했으며 이를 통해 산업기술 인재 육성사업, 생산성 향상 협력사업, 산업기술 교류사업, 조사 홍보사업 등을 더욱 활발하게 전개해나가야 할 일이다.²⁰⁾ 이 재단이 해야 할 또 하나의 과업은 양국간 동종산업의 협력적 제휴를 모색하는 것을 물론 각국의 동종 산업내 대기업과 중소기업간의 건설적인 관계를 정립하면서 양국내에서 지켜지고 있는 경쟁우리가 교차로 지켜지도록 협정을 구체화시키는 것이다.

특히 같은 부품이나 자본재를 생산하는 업체들간에 산업구조조정이 합리적으로 이루어지기 위해서는 이들을 구입하여 최종제품을 생산·판매하는 양국 대기업들이 중소 납품업체들로 하여금 양국 동종산업내 중소기업체들의 특화 현황을 파악하도록 하여 스스로 진로를 조정토록 유도하는 것이 중요하다. 일단 특화분야가 조정된 이후에는 양국의 대기업들끼리, 그리고 양국의 중소기업들끼리 경쟁을 벌이도록 환경을 조성하면 될 것이다. 이 과정에서 특화 지정이 양국 공정거래법에 위반되지 않는가를 면밀히 검토해야 할 것이다 (그림 4-1 참고).

19) 최근 한국의 LG전자는 일본의 NTT 도코모와 3세대 이동통신단말기를 공동개발하는 데 합의했다. 이로써 LG전자는 비(非)일본제조업체 중 처음으로 일본의 3세대 이동통신시장에 진출할 수 있게 되었다. 일본의 경우 독자방식의 3세대 이동통신서비스를 추진하고 있어 외국업체가 진입하기 쉽지 않았음은 물론 상호 기술협력도 어려운 상태였다. 이에 따라 LG전자는 2006년 봄부터 판매하는 것을 목표로 NTT도코모의 ‘포마(Foma)’ 단말기를 개발할 계획이다. 포마는 NTT도코모의 3세대 이동통신서비스명이며 LG전자가 NTT도코모와 공동개발해 공급할 단말기는 유럽식의 3세대(WCDMA)와 2.5세대(GPRS) 및 2세대(GSM)는 물론 일본의 무선인터넷인 ‘i모드’ 등을 지원하는 단말기이다.

20) 이 재단은 양국에서 각각 독립적으로 운영한다. 한·일 산업기술협력재단과 일·한 산업기술협력재단이 횡적으로 연결되어 있어 정기적으로 업적평가를 해나가고 있다.

그림 4-1. 양국간 대기업·중소기업 관계



2. 한국 대기업의 적응력 제고

국가적인 산업구조조정도 중요하지만 기업 스스로의 적응력 제고도 FTA의 선결요건 중 하나이다. 본 연구에서 다루고 있는 네 개 산업 모두에 적용되는 것으로서 일본기업과 경쟁할 때 취약한 분야가 다섯 가지로 요약된다. 즉 기술의 미흡, 브랜드가치의 상대적 열위, 원료 및 중간재 확보의 취약성, 품질과 용도의 제한성, 그리고 마케팅의 후진성 등이다.

한국기업들도 기술력 제고에 새로운 전략이 필요하다. 일본의 경우 기업들이 리더십을 발휘하여 대학 및 연구기관에 자발적으로 연구기금을 제공하고, 연구결과를 성공적으로 활용할 때 이에 대한 정부의 보상이 크게 이루어지는 산→학→관 연계가 정교하게 형성되어 있다. 우리나라의 경우 기업부문의 리더십보다는 아직도 정부가 나서서 기술개발을 독려하고 정부지원을 받은 대학이나 연구기관이 개발된 기술을 산업체에 제공하는 식의 관 주도이면서 다분히 비자발적 과정을 겪고 있는 현실이다. 물론 몇몇 대기업은 자체 연구소를 두고 독자적 연구를 집중적으로

시행하고 있으나 기업 외부에 존재하는 기술개발의 잠재력(예: 대학)을 유기적으로 활용하지 못하고 있는 상황이다.

따라서 FTA에 대비하기 위하여 한국 대기업들은 해당 분야의 연구인력을 대대적으로 육성하여 회사내 연구능력을 제고함과 동시에 대학의 연구인력들과 횡적 유대관계를 강화하여 당해회사가 필요로 하는 기술을 빠르고 유효하게 개발해내야 한다. 만일 기초과학이 뒤져 힘든 분야에서는 아예 외국의 연구기관들과 공동투자를 시도해보는 것도 좋을 것이다. EU 국가들은 오래전부터 Esprit 또는 Utopia라는 프로그램하에 여러 나라 기업이 공동으로 기술개발에 참여하는 방식을 채택하여 큰 효과를 거두고 있다.

한국 대기업의 브랜드가치가 일본에 비해 상대적으로 열위인 것도 큰 문제다. 물론 역사가 짧고 세계시장에 진출한 것도 일본 대기업들에 비해 뒤져 있기 때문에 불가피한 현상이겠으나 실제로 경쟁력 있는 상품도 브랜드인지도에서 일본에 뒤지고 있다. 우리의 경쟁력이 일본수준에 육박하고 있는 전자산업의 경우도 인지도에서 밀리는 상황을 보이고 있다(표 2-4 참고).

브랜드가치의 제고를 위해서 필요한 전략은 첫째, 우리 제품을 각종 국제규격위원회 및 인증기관에 제출하여 소정의 합격증을 따내는 것이다. 물론 일본지역의 JIS(Japanese Industrial Standard)는 그 기준이 까다로워 인증을 받아내기 힘들다. 일본 이외의 국제기관이나 다른 선진국의 인증기관으로부터 먼저 합격증을 따내는 것이 선결요건이다. 우리 제품의 국제적 등급을 객관적으로 받아볼 필요가 있는 것이다. 그런 다음에 우리 제품의 틈새시장을 정확히 파악해 그 시장에 맞는 홍보전략을 강구해야 한다. 이것이 곧 우리 제품을 과대포장하지 않으면서 실리를 좇아 우리 제품에 걸맞은 시장을 개발하는 전략이다.

둘째, 주문자상표생산(OEM)방식은 가급적 지양하는 것이다. 우리가 스스로 시장을 개척할 능력이 없을 때 선진국측 상표를 부착해 수출하는 방식을 취했으나

이제 품질 면에서 경쟁력이 있는 품목일 경우 자체 브랜드로 수출하는 데 노력하라는 것이다. 전기·전자와 자동차 분야는 브랜드가치를 어느 정도 높여가고 있으나 섬유·의류와 석유화학 분야에서는 아직도 OEM 방식이 적지 않게 남아 있음을 알 수 있다. 한·일 FTA가 시작되는 시점에서는 한국 특유의 브랜드를 개발하여 일본제품과 경쟁하는 분야에서 비록 경쟁에서 밀리는 한이 있더라도 한국의 브랜드이미지를 국제사회에 밀고 들어가야 할 것이다.

원료 및 중간재 확보 측면에서는 공급선의 동향을 예의주시하며 공급이 부족할 지도 모른다고 판단된 품목일 경우 선물매입방식을 쓰고 가급적 장기계약을 체결해두는 것이 좋을 것이다.

마케팅분야에서 한·일 양국은 종합상사에 대한 의존도가 높지만 일본과 달리 한국의 경우, 고도의 기술력을 필요로 하는 분야일수록 종합상사의 전문성이 떨어진다는 평가가 있다. 세분화된 분야에서 전문적인 세일즈 엔지니어를 양성하여 기술적 소양을 완벽하게 갖춘 인재를 마케팅 현업에 배치해야 한다. 특히 각 분야에서 기술진보가 빠른 속도로 일어나고 있는 상황에서 제품의 질과 기능에 대한 완벽한 이해와 그 특징에 대한 상세한 홍보가 뒷받침되어야 할 것이다. 또한 수시로 변하는 소비자들의 기호에 대해 항시 연구해야 하며 그 동향을 예리하게 파악하고 있어야 한다. 이 점에서 일본업체가 우리보다 크게 앞서 있음을 간파해야 한다.

이러한 모든 분야의 경쟁은 한·일 양국 대기업간의 경쟁으로 귀결된다. 최근 한·일 양국 대기업의 개혁을 보면 소유지배구조 개선, 경영의 투명성 제고, 윤리 경영, 상생적 노사관계가 지속적으로 이루어져야만 한국 대기업의 체질이 강화되어 한·일 FTA 발효 이후 일본 대기업에 맞서서 장기적으로 경쟁력이 있을 것임을 간과해서는 안된다.

3. 국제화 분야

우리나라 대기업의 주종품목 중 기초과학실험에서부터 우리 스스로 개발한 품목은 그리 많지 않다. 일본은 이미 산업국제화의 일환으로 동남아국가에 투자할 때 각 상사에서 퇴임한 전직(前職) 기술인력을 활용하여 왔다. 이에 착안하여 한·일 FTA가 성립될 경우 우리 기업들이 일본 출신 전직 고급기술인력을 영입하도록 하는 제도적 개선이 필요하다.

이를 위하여 국내기업들은 우선 기업 내부 분위기와 문화를 국제화시킬 필요가 있다. 일본인 고급기술인력이 자유롭게 한국내에서 생활할 수 있도록 여건을 마련하고 국가적 차원에서 이들을 위한 비자발급서비스, 교육서비스, 의료서비스, 문화시설 등을 마련해주어야 한다. 이들이 회사에 근무할 때 정식직원과 마찬가지로 회의에 참석하고 서류를 기인하며 결재를 올리는 일까지 맡도록 배려해 주어야 한다.

우리 인력의 대일(對日) 파견도 중요하다. 가능하면 FTA 이전부터 일본기업들과 기술협력관계를 맺고 일정기간 동안 우리측의 기술인력을 일본에 파견하여 근무·수련토록 한다. 한·일 대기업간 기술경쟁관계는 피할 수 없는 현상이나 제3의 시장을 공동개척한다는 목표 아래 한국이 담당할 수 있는 특정분야에서 수평적 기술교류는 양측의 공동이익을 창출할 수 있다.

또한 한국과 일본의 산업구조상 협력업체들의 협조를 받을 수밖에 없으므로 중소기업인 협력업체들간에 부품·자본재·중간재 부문에서 대내적으로는 공동연구 개발조합을 형성하고 대외적으로는 한·일간의 FTA를 발판으로 양국간 해외사업을 확대해나갈 수도 있을 것이다.

FTA와 병행하여 국제화에 성공할 수 있으려면 상대국의 파트너 기업을 잘 선택해야 한다. 우리 기업과 보완관계에 있는 부분이 무엇인지를 명확히 파악하여야 한다. 북미자유무역협정(NAFTA) 이행과정에서 얻은 교훈 중 하나는 미국 섬유업

체와 멕시코 섬유업체가 자본·기술·인력 면에서 보완관계가 있다고 하여 전략적 제휴를 맺은 경우가 있으나 기업문화와 경영방식의 차이 때문에 제휴로부터 얻어 낸 효과가 별로 없었다는 점이다. 따라서 한·일간의 국제화 증진작업이 물론 중요한 과제이기는 하지만 그 목적과 수단이 과연 적절한가에 대한 면밀한 분석이 선행되어야 할 것이다.

4. 국제분업에 대한 인식의 전환

우리나라의 많은 기업이 FTA를 불필요한 큰 부담으로 여기는 경향이 있다. 최근 전경련이 행한 조사결과를 보면 한·일 FTA 체결에 따라 국내생산, 수출입 및 고용이 모두 줄어들 것이라고 응답한 기업이 대부분을 차지하고 있다.²¹⁾ 특히 한·일 핵심부품·소재의 지속적인 수입에 따른 무역역조와 기술중속화는 불을 보듯 뻔하다는 반응이다. 주요 대기업의 관계자들을 인터뷰해본 결과도 이와 유사하다.

이에 비하여 우리와 경쟁관계에 있는 국가들의 FTA에 대한 반응은 매우 긍정적이다. 특히 미국, 일본, 호주, 싱가포르 등 선진권에서는 현재 체결되어 있는 FTA의 수도 많거나 협상 타결을 기다리고 있는 건수도 2004년 말 현재 22건에 달하고 있다. FTA 체결에 앞서가고 있는 국가들의 공통점은 그들의 향후 경제발전 동력을 국제분업 확대에서 찾고 있다는 것이다. FTA는 발효와 동시에 관세 인하는 물론이고 협상결과에 따라서 비관세장벽도 획기적으로 철폐되는 효과를 가져오며 당사국들의 시장이 통합되므로 상호 투자가 확대되는 변화가 나타나게 된다. 또한 서비스 교류가 확대되며 이를 통해 계량화할 수 없는 지식·정보의 교류가

21) 전경련(2003. 9), 『한·일 FTA가 우리 업계에 미치는 영향』, 설문결과(소재 생산 25개 기업을 중심으로).

활발하게 일어나고 이것이 결국 당사국 정부의 경제정책으로까지 연결되어 국가간 경제협력이 전 국가적 차원에서 광범위하게 전개되는 것이다.

시장통합이 이루어지면 자연스럽게 국제분업현상이 나타난다. 가령 A국의 자동차업체들과 B국의 자동차업체들이 FTA 형성 이후 자발적으로 협력단체를 구성할 것이다. 즉 한국자동차공업협회와 일본의 자동차공업협회가 FTA 체결 이전에는 상호 교류가 없는 일종의 경계대상이었으나 FTA 체결로 인해 양국의 자동차시장이 통합됨에 따라서 두 협회는 어떤 형태로든지 협력관계를 형성할 수밖에 없을 것이다. 대기업들뿐만 아니라 중소기업체들을 전부 포함한 단체를 만들어야 될 필요성이 있으며 최대의 효율성을 달성하기 위해 다양한 협력조합(cooperative combination)이 나타나게 된다. 즉 국제분업의 현상이 시작되는 것이다.

이를 위해 주요 기업들은 FTA에 대비한 전략과 비전을 마련해두어야 한다. 상대국가의 기업 중 선의의 분업이 가장 가능한 기업을 잠정적으로 정해두고 그 기업에 대한 연구를 철저히 해둔다. 적절한 시기가 되면 두 기업간 공유할 명확한 전략 위에 자기업의 특성화분야를 선택하고 이를 통해 연구·개발 분야도 특성화·전문화시킨다.²²⁾

22) 국적이 다른 두 기업이 비전을 공유하면서 조직구조를 재설계하고 특성화를 달성한 것으로 스웨덴의 Electrolux사와 이탈리아의 Zanussi사를 꼽는다. 두 기업이 공히 가전제품 생산업체이나 협력관계를 맺은 후 중복투자부분을 통합 축소하고 몇 개의 상품군으로 나누는 조직개편을 단행했다. 또한 기능별로 두 기업을 통합하는 8개의 테스크포스를 조직하고 중복을 피하며 각 조직이 특성화되는 방안을 모색하였다. 결국 합병으로까지 연결되었지만 적자기업이던 Zanussi는 합병 4년 후 6천만 달러의 흑자를 기록하였다. 또한 Electrolux는 다양한 제품 생산에 성공하여 시장점유율을 크게 높였다. 『LG주간경제』 2005. 6. 8, p. 5 참고.

5. 제3국 공동개척 시나리오

산업구조조정과 함께 우리나라 대기업들이 FTA를 전후하여 대비할 사항은 일본의 대기업 혹은 중소기업들과 전략적 제휴를 통해 더 큰 시장을 공동 개발하는 방법을 강구하는 일이다. 한·일 FTA는 양국 발전과정의 유사성과 산업구조의 공통성 때문에 비교적 단기간내 제3의 시장을 공동개척할 수 있는 체제를 구축할 수 있다.

먼저 동북아지역의 교역을 더욱 활성화시키고 궁극적으로는 동북아 FTA로의 발전을 도모할 수 있는 계기가 될 것이다. 지난 수년간 한·일 FTA가 적극적으로 논의되는 중 이를 의식한 중국 중심의 중화경제권 형성이 구체적으로 추진되었고 더 나아가 중국·ASEAN간의 FTA를 추진하는 분위기가 조성되었다. 뿐만 아니라 중국측의 적극적인 자세에 영향을 받아 한·중간의 FTA 관련 연구가 시작되었고 이에 더하여 향후 한·중·일 3국간의 FTA 실시 가능성에 대해 논의되기 시작했다.

중국과 일본간의 FTA는 양국간에 존재하는 기술격차, 농업문제 등의 구조적 문제뿐만 아니라 아시아권에서의 패권다툼이라는 보이지 않는 정치·외교적 문제 때문에 가까운 장래에 형성되기는 힘들 것으로 전망된다. 이에 비해 한·일간의 FTA는 이미 민간분야에서 교역을 통해 조성된 협력관계(특히 대기업간)가 몇 개의 민감한 분야만 조정이 가능하다면 동북아지역의 경제통합을 위한 다양한 협력으로 발전될 가능성이 크다고 본다. 일본과의 시장통합을 통해 한국 대기업들은 국내시장을 뛰어넘어 중국, 러시아, 동남아 지역으로 시장을 확대하면서 규모의 경제를 이룩할 수 있으며 경쟁력 차원에서도 일본 대기업들과의 경쟁을 통해 스스로 생존의 길을 찾을 수밖에 없으므로 과거에 보기 어려웠던 기술진보, 노사 인정, 생산관리의 혁신이 일어나게 될 것이다.

동북아지역 이외의 시장도 공동개척이 가능하다. 가장 전망이 좋은 예로 중동지

역에의 공동진출을 생각해볼 만하다. 한국과 일본은 이라크전에 이미 군 병력을 투입하고 있으므로 앞으로 수년간 이 지역의 전후 복구사업에 참여할 수 있는 기득권이 확보되어 있는 상태이다. 한국이 오랫동안 축적한 중동지역 건설사업에 대한 노하우와 일본이 제공할 수 있는 자본이 결합되면 이 지역 경제 건설을 위한 다양한 프로젝트에 한·일이 공동으로 리더십을 발휘할 수 있을 것이다. 양국은 특히 유류공급을 주로 이 지역국가들로부터 받고 있으므로 안정된 유류수급관계를 형성하는 데 긴밀한 공조체제를 형성할 수 있을 것이다. 물론 이러한 관계 형성을 위해서는 양국 대기업들이 비전을 가지고 상호 접촉하며 긴밀하게 혁신적 아이디어를 내놓을 수 있는 수준에 도달해야 하며 그 선결조건으로 양국 경제단체들간 신뢰가 형성되어야 할 것이다.

이상의 산업구조조정 논의에 보완해서 정부차원의 대책도 논의되어야 한다. 한·칠레 FTA의 경우는 양국 기업들의 피해가 현저히 나타나지 않고 있기 때문에 대책 강구가 당면한 과제는 아니었다. 그러나 한·일간에는 제조업 부문에서는 경우에 따라 개별 기업의 상당한 피해가 예상된다.

이에 대한 보완대책으로 무역조정지원법 제정이 필요할 것이다. 이는 경쟁력 상실로 퇴출하는 기업을 무조건 보호하지는 법이 아니며 기업이 국제적 경쟁력을 회복하는 데 필요한 경영혁신, 신기술 실용화, 업종 전환 등의 기회를 제공하지는 법이다. 만일 퇴출을 선택한 기업이 있을 경우, 그 원인이 FTA 시행 때문이라고 판단될 때 재기를 위한 재창업기회를 제공하는 것도 포함될 수 있다. 미국의 경우 무역조정지원법(Trade Adjustment Assistance: TAA)이라는 것이 있는데, 이는 원래 1962년도에 제정된 것으로서 시장개방정책으로 피해를 입은 기업의 구조조정을 지원하고 해당 기업 노동자에 대한 전직훈련을 지원하며 실업수당도 지급하기 위해 만든 것이다.

TAA는 충격 완화를 목적으로 하되 이 제도가 시장에서 마땅히 퇴출되어야 할

기업이 FTA 때문에 문을 닫게 되었다는 근거 없는 주장을 내놓고 지원받는 일은 철저히 막는 장치도 고안해야 할 것이다.

제 5 장

결 론

다자간 신무역질서가 정착되어가는 오늘날 세계무역의 분위기 속에서 교역의 활성화를 통해 지속적 성장과 국민민복을 추구하려는 많은 국가가 좀더 앞선 자유화를 달성하기 위해 자유무역협정을 체결해가고 있다. FTA는 그동안 참가국들에 많은 경제적 혜택을 가져다주고 있음이 나타났다. 우리나라도 한·칠레 FTA를 시발점으로 하여 여러 국가와 자유무역협정을 추진 중에 있으며 그 중 한·일간의 협정이 관심대상이 되고 있다.

한·일 양국간의 무역관계는 여러 가지 특수고려사항을 내포하고 있다. 한국은 반세기가 넘도록 만성적 대일 무역적자국의 입장으로 그 이면에는 한국의 제조업이 자본, 기술, 부품 조달, 원자재 공급 등에서 일본에게 크게 뒤지고 있다는 현실적 문제가 그 원인으로 존재하고 있다. 따라서 완전개방을 통한 양국간 경쟁체제를 의미하는 FTA를 논할 때 당연히 한국의 비교열위가 우려대상이 될 수밖에 없다.

특히 한국 대기업들이 문제의 핵심으로 등장한다. 그 이유는 한국 대기업들이 생산하고 있는 제품이 대부분 일본과 경쟁할 수밖에 없기 때문이다. 특히 반도체, 이동통신 관련 제품, 자동차, 가전제품, 석유화학제품 등은 일제와 1대1로 경쟁하기에 버거운 품목들이며, 그동안 관세의 차이 때문에 국내외에서 그런대로 간신히 버텨온 것들이라고 해도 과언이 아니다.

본 연구에서는 한국내 주요 대기업들을 중심으로 이러한 FTA에 대한 우려가 얼마나 심각하며 관세가 폐지될 때 우리 경쟁상품 등의 가격경쟁력이 과연 일률적으로 낮아져 시장을 빼앗기고 말 것인가에 대해 분석해보았다. 수요의 가격탄력성에 근거하여 관세 철폐 효과를 측정해본 결과 FTA가 실시되면 전자제품에서 우리 대기업들은 2조 7천억 원, 섬유·의류에서 21만 6천 톤, 석유화학에서 48만 톤,

자동차에서 22만 6천 대의 판매량 감소현상이 나타나는 것으로 추정되었다.

이러한 결과에 대해서 대부분의 대기업이 긴장하고 있으나 이례적으로 한·일 FTA에 대하여 어느 정도 준비해오고 있다고 판단되는 섬유·의류 산업의 경우 충격이 그리 크지 않을 것이라는 반론도 제기되었다. 그리고 특히 기술개발과 신제품 생산에 앞서가고 있는 대기업 산하의 연관기업에서는 FTA를 하는 것이 오히려 우리측에 유리하다는 반응도 있었다.

또한 보다 장기적인 안목에서 한국 대기업의 체질개선을 통한 경쟁력 제고에 대해서 살펴보았으며, 특히 일본 대기업에 비해 소유지배구조의 개선, 경영의 투명성·윤리성 제고, 상생의 노사 관계 정립 등의 문제에 직면하고 있음을 알 수 있었다. 이와 같은 본질적인 개선을 통한 체질 강화 없이는 일본 대기업과의 경쟁에서 살아남기 힘들 것이라는 판단이다.

한·일 FTA는 세계무역질서의 개편과정에서 반드시 체결되어야 하는 당위의 명제를 지니고 있다. 한·일간의 무역자유화를 통한 산업협력이 적극적으로 전개 될 때 양국의 산업구조조정은 물론 제3의 시장을 공동으로 개척하는 데 아주 긍정적인 효과가 나타날 수 있다. 이러한 긍정적 측면을 극대화하고 단기적이고 부정적인 측면을 최소화하기 위하여 정부는 무역구조조정지원법(TAA)과 같은 보완책도 마련해두어야 할 것이다.

한국경제는 지난 40여년 동안 무역을 통하여 성장하였고 앞으로도 무역을 통하여 계속 발전할 수밖에 없다. 그 중에서도 역사적, 감정적, 이념적 벽을 뛰어넘어 새로운 성장의 시대를 열어나가기 위해서 한·일 FTA는 적극적으로 추진되어야 하며 그 선두에 한국 대기업이 앞장서야 할 것이다.

참고문헌

[국문자료]

- 강정실. 2005. 『동아시아내 제조업 분업현황과 한국의 FTA 전략에 대한 시사점』. FTA 연구시리즈 05-01. 대외경제정책연구원.
- 고홍식. 2000. 6. 『석유화학산업』. 『메이드인 코리아』, pp. 250~284. 전경련.
- 공정거래위원회. 2004. 『공정거래백서』. 서울: 공정거래위원회(<http://ftc.go.kr>).
- 김선구 외. 2003. 『출자총액제한제도의 바람직한 개선방향』. 서울: 기업경쟁력연구센터.
- 김용열. 2003. 『기업지배구조의 개선에 대한 평가』. 산업연구원.
- . 2004. 『한국과 일본의 기업지배구조 개혁 평가와 시사점』. 『한·일경상논집』. Vol.28, No. 1, pp. 51~76.
- 노동부. 2003. 『노·사분규통계』. 노동부 노·사조정과(<http://www.molab.go.kr>).
- 배진한. 2000. 『대규모기업집단그룹 기업들에서의 노동자 경영의사결정 참여』. 『노동경제논집』, 제23권(1), pp. 103~135. 한국노동경제학회.
- 산업자원부. 2004. 『우리나라 주력산업의 동향과 분석』.
- 신장섭·장하준. 2004. 『주식회사 한국의 구조조정 무엇이 문제인가?』. (주)창비.
- 신현수·이원복. 2003. 『한중일 제조업 경쟁력의 비교분석과 정책적 시사점』. 산업연구원.
- 원창희. 2000. 『우리나라 노·사관계 질적 수준의 결정요인과 과제』. 『노동경제논집』, 제23권(1), pp. 27~45. 한국노동경제학회.
- 이형근. 2004. 『최근 일본의 기업지배구조 개혁과 시사점』. 대외경제전문기술포 토의자료. 대외경제정책연구원.
- 이원덕. 1999. 『신노·사문화 창출의 방향과 과제: 의식과 관행을 중심으로』. 한국노동연구원.
- . 2001. 『한국노·사관계의 회고와 전망』. 한국노동연구원.
- 이홍배·정성춘·이시다 마사루. 2004. 『한·일 FTA 체결이 국내 부품산업에 미치는 영향과 정책 시사점: 전기·전자, 기계부문을 중심으로』. 정책연구 04-13. 서울: 대외경제정책연구원.
- 정인교. 2001. 『한·일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점』. 정책연구 01-04. 서울: 대외경제정책연구원.
- 조성재. 2004. 『한국의 노동자 경영참여와 기업지배구조』. 2003. 『기업지배구조연구』. Vol. 9, No. 1, pp. 14~28.

- 증권거래소. 2002. 『상장법인 지배구조 개선실태조사』.
http://www.krx.co.kr/webkor/info/madang/news/md_news_rep2_lstETC.jsp 2005. 『2000년 이후 10대 그룹 지분구조현황』.
http://www.krx.co.kr/webkor/madang/news/md_news_rep2_lstETC.jsp.
- 한국무역협회. 2001. 『무역연감』.
『한겨레신문』 2004. 12. 21. 『(주)코오롱노조, 사측 구조조정 계획 강력비난』.
허민영. 2004. 『현대자동차 경영분석』. 영남노동운동연구소.
현대자동차노동조합. 2003. 사업보고.

[영문자료]

- Ahn, Choong Yong, Inkyo Jeong, Yukiko Fukagawa and Takatoshi Ito eds. 2005. *Korea-Japan FTA: Toward a Model Case for East Asian Economic Integration*. Seoul: KIEP.
- Black, B., H. Jang and W. Kim. 2003. “Does Corporate Governance Affect Firm Value?: Evidence From Korea.” Working Paper. Stanford Law School.
- Blair, Margaret. 1995. *Ownership and Control: Rethinking Corporate Governance for the Twenty-First Century*. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- Kim, Yanghee. 2005. “Non-Tariff Barriers, Real Obstacles or False Perceptions?”. In Ahn, *et al.* 2005.
- . 2005b. “Economic Analysis on Japan-Korea FTA: Service Trade.” In Ahn *et al.*

Executive Summary

Korea-Japan FTA and Future Agenda for Korea's Large Conglomerates

Jang-Hee Yoo and Eun-Mee Kim

Multilateral trade negotiations have set the stage for world trade. However, we have also witnessed a sharp growth in bi-lateral trade negotiations even from countries engaged in multilateral trade negotiations. Nations enter into bi-lateral free trade agreements (FTAs) in order to benefit from increased competition, economies of scale, and better utilization of resources. The Republic of Korea signed its first FTA with Chile in 2004 and is actively pursuing FTAs with many other nations and regions. Among these, the FTA with Japan is one of the most important FTAs.

The Republic of Korea has consistently experienced trade deficits with Japan in the last 5 decades, which is attributed to large imports of machinery, materials and parts from Japan. In the manufacturing sector in particular South Korea has little comparative advantage in terms of accumulation of capital, technology or raw materials. Thus, many speculate that South Korean firms will be exposed to adverse effects when the FTA is signed. In fact South Korea's large business conglomerates are concerned that their products will not be competitive vs. Japanese products because their products' comparative advantages are largely derived from differences in tariff rates.

This paper discusses the price competitiveness of South Korean export products

and the effects on market shares compared to those from Japan with a focus on the activities of South Korea's large business conglomerates. An empirical analysis based on price elasticity of demand found that the sales volume of electronic products, textile and clothing, automobiles will decline as much as 2,700 billion won, 216,000 tons, or 226,000 units, respectively, when the tariff is eliminated. In spite of this pessimistic scenario, we also found from interviews with leading conglomerates that some South Korean firms believed that the textile and clothing industry will not be subject to negative effects, and that a few sectors with an advantage in developing new technology and products will even gain from the FTA. However, the paper critically argues that the lack of transparent management system and corporate governance could hinder South Korean conglomerates from fully benefitting from the Korea-Japan FTA.

The paper argues that Korea-Japan FTA can become a catalyst for the two nations in reorganizing world trade in terms of expanding the industrial structure or securing new markets. In order to maximize the positive effects while minimizing short-term negative effects, the South Korean government should prepare complementary measures such as the Trade Adjustment Assistance (TAA). As a country with high rate of trade dependency, South Korea should strategically move forward with the Korea-Japan FTA as a means to prepare for the new era of economic development.

유장희(柳莊熙)

서울대학교 경제학과 졸업

미국 Texas A&M 대학원 경제학 박사

이화여자대학교 대외부총장 및 국제학부 교수(現, E-mail: jhy@ewha.ac.kr)

著書 및 論文

『APEC과 신국제질서』 (나남출판사, 2005)

“The Post-Financial Crisis: Challenges for Asian Industrialization” (JAI Elsevier Science Ltd. 2002)
의

김은미(金恩美)

이화여자대학교 사회학과 졸업

미국 Brown 대학 사회학 박사

이화여자대학교 국제대학원장 및 국제학부 교수(現, E-mail: emkim@ewha.ac.kr)

著書 및 論文

『경제위기의 사회학: 개발국가의 전환과 기업집단 연결망』 (서울대학교 출판부, 2005 공저)

“The Four Asian Tigers in East Asia: Global Political Economy and Economic Development”
(Academic Press, 1998 공저) 의

지역연구회시리즈 05-05

한·일 FTA와 대기업을의 직면과제

2005년 12월 20일 인쇄

2005년 12월 30일 발행

발행인 李景台

對外經濟政策研究院

발행처 137-747 서울특별시 서초구 염곡동 300-4

전화: 3460-1178, 1179 FAX: 3460-1144

인쇄 (주)예원기획 전화: 745-8090 대표 강대원

등록 1990년 11월 7일 제16-375호

ISBN 89-322-6086-5 94320 정가 7,000원
89-322-6015-X(세트)

Korea-Japan FTA and Future Agenda for Korea's Large Conglomerates

Jang-Hee Yoo and Eun-Mee Kim

한·일 FTA는 이제 세계무역질서의 개편과정에서 선택이 아닌 필수이다. 한·일간의 무역자유화를 통한 산업협력이 적극적으로 전개될 때 양국의 산업구조조정은 물론 제3의 시장을 공동으로 개척하는 데에 긍정적인 효과가 나타날 수 있다. 이러한 긍정적 측면을 극대화하고, 단기적으로 부정적인 측면을 최소화하기 위해 정부의 보완책 마련이 시급하다. 지난 40여 년 동안 무역을 통해 성장해왔고 앞으로도 무역을 통하여 발전을 지속해야 하는 우리는 한·일 FTA를 전략적으로 추진하여 새로운 성장의 시대를 대비해야 할 것이다.

KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

137-747 서울특별시 서초구 염곡동 300-4
137-602 서울 서초우체국 사서함 235호
대표전화 02-3460-1001, 1114
Fax 02-3460-1122, 1199
Http://www.kiep.go.kr



ISBN 89-322-6086-9
89-322-6015-X(세트)

정가 7,000원