

한·일 자동차 회랑(corridor)구상 재검토

타카키 나오토(재단법인 큐슈경제조사협회 조사연구부장)

< 차례 >

머리말

1. 한·일 자동차 회랑 구상이란?
2. 큐슈와 한국의 자동차 무역 현황
3. 큐슈와 한국의 자동차산업 협력의 장래방향

머리말

일본과 한국은 아시아의 자동차 생산 대국이다. 양국의 자동차 메이커들은 지금까지 여러 종류의 협력관계를 이룩해 왔다. 처음에는 일본기업에서 한국기업으로 기술제공이나 자본참가 등의 방식이 주류였으나, 한국의 기술수준이 향상됨과 함께 한국으로부터의 부품조달도 늘어, 자동차 부품의 산업내 무역은 확대되어 왔다.

이러한 중에 1990년대 큐슈와 한국의 자동차산업 교류에 커다란 기대가 모아졌다. 그 중 가장 대표적인 구상으로 『한·일 자동차 회랑 구상』을 들 수가 있다. 그러나 한·일 자동차 회랑 구상이 제안된 시기는 일본경제가 침체하기 시작한 시기와 겹쳐 1990년대 후반에 걸쳐 길고 혹독한 불황은 계속 되었다. 자동차 산업도 그 영향을 피할 수는 없었다. 1999년 카를로스 곤씨가 닛산자동차의 최고집행책임자(COO)로 취임하여, 당시 2조1,000억 엔의 有이자 부채를 지고 있었던 닛산자동차의 재건을 도모했다. 한국측도 1997년 금융위기 이후 외자에 의한 매수와 제휴로 인해 자동차 산업의 대개혁이 이루어졌다. 그 결과 한·일 자동차 회랑 구상은 잠시 실현론란에 빠졌다.

그러나 2000년 이후 닛산자동차와 삼성자동차가 경영재건으로 성과를 거두어 자동차 생산도 확대함으로 인해 한·일간 자동차산업의 국제분업이 다시 진전되기 시작했다. 게다가 북부큐슈에 위치한 토요타자동차큐슈의 자동차 증산과 다이하쓰차체 오오이타공장의 조업개시로 인해 한·일분업의 새로운 가능성을 만들어 나가고 있다. 한·일FTA가 체결된다면 큐슈와 한국의 자동차산업 연계에 커다란 임팩트를 줄 것으로 예상되어 진다.

이상을 근거로 본고에서는 먼저 한·일자동차 회랑 구상의 개요를 재인식하고 큐슈와

한국간 자동차무역의 최근동향을 분명히 하여 큐슈와 한국의 자동차 산업협력의 장래방향을 살펴보고자 한다.

1. 한·일 자동차 회랑 구상이란?

한·일 자동차 회랑 구상의 개요

『한·일 자동차 회랑 구상』은 1996년 히비키나다(響灘)개발 추진회로부터 제안되었다. 이 구상은 북부큐슈와 한국남부의 자동차 산업 집적에 착목하여, 약 200km 정도밖에 떨어져 있지 않은 양지역간에 국경을 넘어선 수평분업체제를 구축하여 양지역을 활성화시키자는 데에 초점을 맞추고 있다.

이 구상은 기타큐슈시 북부에 위치한 히비키나다(響灘)지구에 『자동차특구』를 설치하자는 제안으로부터 출발하였다.

이 자동차특구에서 일본과 한국의 자동차 메이커들이 단독 또는 합자로 공장과 물류센터를 설치하여 자동차부품의 제조거점과 물류거점을 형성하자는 제안이다.

또 무역면에서는 한국을 주요한 거래상대로 상정하여 수입 자동차와 자동차부품의 수입거점이 형성되는 것을 상정하고 있다. 생산부문과 물류부문 이외에도 중고차 센터, 폐차·해체센터, 리파인·리빌트 센터 등과 같은 리사이클 거점의 형성도 제안되었다.

이와 같이 자동차특구는 동맥산업과 정맥산업이 조합된 산업거점이 되는 것을 목표로 하고 있다.

한·일 자동차 회랑 구상의 배경: ①삼성자동차와 닛산자동차의 기술제휴

한·일 자동차 회랑 구상이 제안된 제1 배경으로는 1990년대 중반 삼성자동차(현 르노삼성자동차)의 부산공장 입지와 삼성자동차가 닛산자동차와 기술제휴 한 사실 등을 들 수 있다. 르노삼성 부산공장은 북부큐슈에서 겨우 200km 정도 밖에 떨어져있지 않다. 게다가 한국의 여타 자동차 메이커들에 의한 삼성자동차로의 기술원조 금지 등으로, 북부큐슈에 입지한 닛산자동차 큐슈공장과 관련 회사들과의 사이에 다양한 연계 가능성이 고려되었다.

르노삼성자동차 부산공장은 닛산자동차 큐슈공장을 모델로 공장 레이아웃이나 생산라인이 거의 흡사하다고 알려져 있다. 기술제휴에 의해 닛산자동차 큐슈공장은 많은 한국인 연수생을 받은 적도 있다. 이로 인해 큐슈에 입지한 닛산 관련 자동차부품 메이커들은 르노삼성 관련 자동차부품 기업들에게 기술제공과 더불어 부품수출 가능성이 높아지게 되었다.

참고로 2002년 7월부터 양산되기 시작한 신형 소형차 『SM3』는 닛산자동차 『블루버드 실피(BLUEBIRD SILPHY)』를 베이스로, 2004년 판매를 개시한 『SM7』은 동 닛산자동차 고급세단 『티아나(TEANA)』를 베이스로 하고 있다.

한·일 자동차 회랑 구상의 배경: ②한국 남부지역의 자동차산업 집적

제2 배경으로 한국 남부지역이 경기도 주변을 웃도는 한국에 있어서 최대의 자동차산업 집적지로 자리잡은 점이다. 울산시 현대자동차 공장은 단일 공장으로는 세계최대의 규모라고 불리며 동지역 전체 자동차 생산대수는 한국전체의 약50%를 차지한다.

2003년에 동지역의 자동차 생산대수는 약240만대에 이른다. 주요한 자동차 공장으로서 부산시는 르노 삼성자동차(2003년 생산대수: 24만대), 울산시는 현대(동시기 약 150만대), 창원시는 GM대우(동시기 약 21만대), 광양시는 기아(동시기 약37만대) 공장이 있다(도표 1).



자료 : 현대자동차 연차보고 등으로 작성

<도표 1> 큐슈와 한국의 주요 자동차 공장

한·일 자동차 회랑 구상의 배경: ③일본 제3의 자동차생산거점인 큐슈

제3 배경으로, 큐슈는 동해지방과 관동지방에 이은 우리나라 제3의 자동차 생산거점으로서의 발전가능성이 급속히 높아진 점을 들 수가 있다. 큐슈는 1990년대 초반에 닛산자동차 큐슈공장의 대규모 설비투자가 이루어졌고, 1992년에는 토요타자동차 큐슈가 조업을 개시했다.(표 1) 큐슈의 자동차관련 산업집적도 더욱 두드러져 현재 자동차 관련 메이커들은 약 600수십 사에 이르는 것으로 추정된다.

또한 큐슈의 자동차 산업은 신규입지와 설비투자에 의해 최첨단 공장시설을 갖추고 있어 장래적인 관점으로 봤을 때 증산을 단행할 경우는 큐슈에 있는 공장들에게 맡겨질 가능성이 높다고 할 수 있겠다. 앞으로 아시아 자동차시장의 발전이 예상되는 가운데 큐슈의 자동차산업이 완수해야 할 역할 또한 커질 것으로 생각되어 진다.

<표 1> 큐슈의 주요 자동차공장

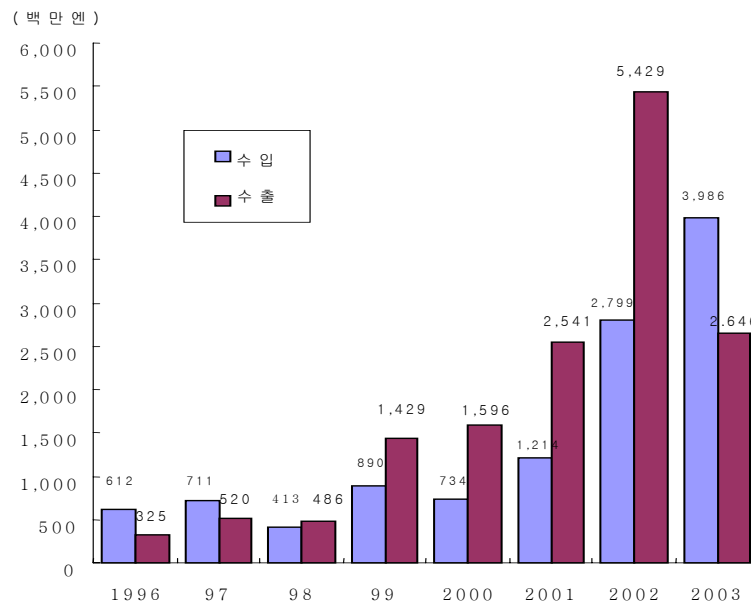
	닛산자동차 큐슈공장	토요타자동차 큐슈공장	다이하쓰차체 오오이타(나카쓰)공장
소재지	후쿠오카현 칸다마찌	후쿠오카현 미야타마찌	오오이타현 나카쓰시
부지면적	236.2ha	106ha	134ha
생산개시	1975년 4월	1992년 12월	2004년 12월
종업원수	약4,700명	약2,100명	약1,000명
생산대수	승용차 53만대	승용차 28만대	경승용차 12만대
생산차종	TEANA, PRESAGE, LAFEST, MURANO, BLUEBIRD SILPHY, X-TRAIL, PRIMERA, ALMERA, 등	KLUGER V, HARRIER	HIJET, ATRAI

2. 큐슈와 한국의 자동차 무역 현황

증대하는 자동차부품 무역

2000년 이후 닛산자동차가 재건에 성공, 르노삼성자동차 부산공장도 조업을 개시하는 등 한·일간 자동차산업의 국제분업 진전으로 한·일 자동차 회랑 구상이 당초 생각했던 자동차부품 무역이 증대하고 있다.

<도표 2>는 큐슈와 한국간 자동차부품의 무역 추이를 살펴본 것이다. 큐슈와 한국의 자동차 부품의 무역 추이를 보면 1999년 이후 큐슈의 대 한국 자동차부품 수출이 급증하고 있는 것을 알 수 있다. 2004년 큐슈의 대 한국으로의 수출액은 54억엔에 달한다. 절대액은 아직 적은 편으로 일본의 대 한국 자동차부품 수출 총액의 3%정도밖에 미치지 않으나 증가율이 높은 것에는 주목할 만 하다. 한편 큐슈의 대 한국 수입도 2001년 이후부터 착실히 증가하여 2003년에는 약 40억엔에 달해 일본의 대한국 자동차부품 수입액의 약 15% 정도를 차지한다.



자료 : 모지관세(門司關稅)

<도표 2> 큐슈와 한국의 자동차 부품 무역

한국 자동차 부품기업의 기술수준 향상

이처럼 자동차 부품무역이 증가한 이유로는 한국 자동차부품기업들의 기술수준 향상을 들 수 있다. 2001년 큐슈-부산 자동차산업교류회가 부산의 자동차부품 제조업체들을 대상으로 조사한 결과에 의하면 『한국의 자동차부품제조업체들은 일본기업들로부터 기술 공여를 받아 일본을 대상으로 한 수출이 많다. 수출확대를 위한 최대 과제로는 물류코스트, 특히 곤포와 방목대책이 중요』라는 지적이 있었다.

한편 일본 자동차관련 기업들은 한국의 부품메이커들이 관리기술, 품질, 설비, 개발력 면에서 약하다고 보고 있다. 특히 한국 동남부에 있는 자동차 부품 기업들은 영세기업이

많고, 부품기업이 취약하다고 보고있다. 그러나 최근들어 일본의 자동차 부품메이커들은 1990년대 후반부터 한국의 기술수준이 급속히 진보했다고 평가하고 코스트 삭감을 지향해 앞으로 더욱 수입을 증가시킬 가능성이 높다고 보고 향후 한국으로부터 금형 등 중간재 수입이 늘어날 가능성이 높다는 지적도 있다.

실제 한국으로부터 부품을 조달한 케이스로는 토요타자동차큐슈 사례를 들어 볼 수 있겠다. 토요타자동차큐슈는 2001년에 한국으로부터 자동차 강판용 프레스금형 조달을 개시했다고 밝혔다. 토요타자동차큐슈는 그동안 토요타자동차로부터 부품을 조달 받아왔고 손수 부품조달을 한 적은 없었다. 그러나 한국의 금형기업(서울)이 높은 품질유지를 가능하게 하였고 조달 코스트를 20%정도 삭감한 점 등으로 인해 한국으로부터의 부품 조달을 결정하게 되었다. 앞으로 토요타자동차큐슈뿐만 아니라 다른 자동차 부품기업들도 금형 등 중간재를 한국으로부터 수입할 가능성은 높다.

급증하는 대 한국 일본차 수출

한편 완성차 수출은 북미와 유럽으로 편중되어 있다. 큐슈지방의 자동차 수출도 전체 약60%가 북미와 유럽이 대상이다. 토요타자동차 큐슈는 70%가 북미를 대상, 15%가 그 외 외국대상, 나머지 15%는 국내시장을 대상으로 하고 있고, 닛산자동차 큐슈공장의 경우에도 약60%가 북미를 대상으로 한다. 한국으로 수출하는 자동차대수는 파악할 수 없을 정도로 적다는 것이다. 전국 베이스로 보더라도 일본의 대 한국 수출대수는 2003년 3,581대에 지나지 않아 160만대를 수출하는 북미와는 비교도 안될 정도로 적은 수준이다.

그렇지만 1999년부터 한국의 자동차 시장이 자유화됨으로 인해 일본차의 대한국 수출이 급증하고 있다. 토요타와 혼다는 이미 한국시장에서 판매를 개시했고 닛산도 2005년부터 판매를 개시할 예정이다. 특히 토요타는 고급차 「렉서스」의 인기가 높아 매출이 신장하고 있다.

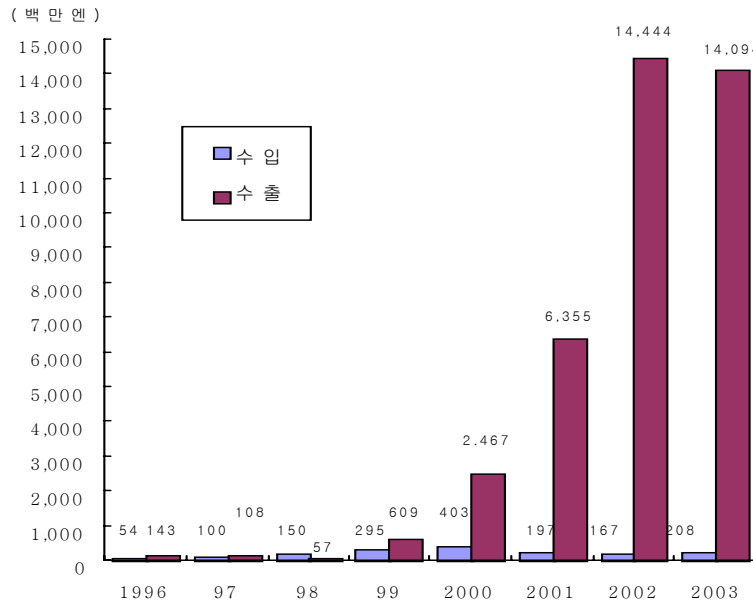
이와 같은 상황을 반영하여 큐슈의 대 한국 수출 또한 급증하고 있는 추세이다. 2002년과 2003년에는 140억엔을 상회하는 수출액을 올렸다.(도표 3)

우리나라의 대 한국 자동차 수출액이 약180억엔이고 한국에 수출되는 자동차의 80%가 큐슈에서 수출되고 있는 점 등으로 미루어 볼 때 큐슈는 일본 자동차의 대 한국수출거점이 되었다고 볼 수 있겠다.

일본내 한국자동차 판매

한국자동차의 대 일본 수출은 일본자동차의 대 한국 수출에 비해 많지는 않지만 후쿠

오카에는 일본시장내 한국차 판매에 한발 앞서 뛰어난 독특한 회사가 있다. 대우자동차(현 GM대우)가 생산하는 『마티즈』의 일본판매가 그 사례이다. 한국과 후쿠오카시가 지리적으로 가까운 점을 이용하여 1999년 후쿠오카시에 대우재팬이 설립, 이탈리아인이 디자인한 마티즈가 일본에서 판매되기 시작했다. 마티즈는 유럽에서 100만대의 판매실적을 올린 적이 있는 차로, 생산공장은 창원이고 부산에서 후쿠오카까지 배로 운반된다. 하지만 대우자동차의 경영악화로 인해 대우로부터 따로 독립하여 판매회사(오토렉스)를 설립, 일본전국으로 판매·서비스를 개시했다. 1999년부터 2002년까지 2년 반 사이의 마티즈 판매대수는 2,000대로 향후 마티즈 이외의 한국차 판매도 강화해 갈 것으로 보인다.



자료 : 모지관세(門司關稅)

<도표 3> 큐슈와 한국의 완성차 무역

3. 큐슈와 한국의 자동차산업 협력의 장래방향

한·일FTA가 큐슈 자동차 산업에 미치는 영향

지금까지 큐슈와 한국의 자동차 산업연계는 잠재적으로 높다고 봐 왔지만 실적은 적은 상황이었다. 그러나 향후 한·일FTA가 체결된다면 큐슈와 한국의 자동차산업 연계에 상당한 임팩트를 줄 것으로 예상되어 진다.

한·일FTA는 정부간 교섭으로 큐슈와 한국의 지방자치체는 직접 관여할 수 없다. 하지만

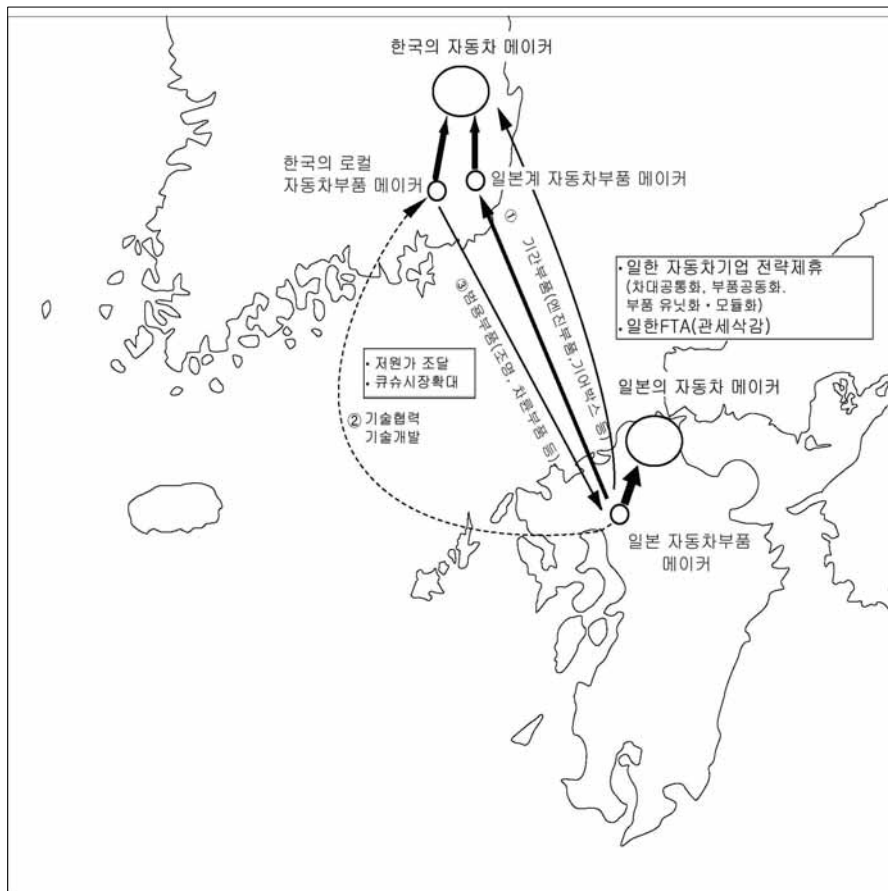
자동차 및 자동차부품의 관세율이나 비관세장벽의 변화로 인해 큐슈와 한국남부의 자동차 산업도 직접, 간접적 영향을 받을 것으로 예상된다. 한국의 자동차관련 관세는 8%, 이 관세가 인하된다면 일본 자동차산업의 가격경쟁력은 강화될 것이다(표 2).

큐슈의 입장에서 보면 <도표 4>의 경로①에서 표시한 바와 같이 완성차와 부품의 수출 가능성이 높아진다.

<표 2> 한·일 자동차관련 관세율

	한 국	일 본
10인 이상 인원의 운송용 자동차	10%	없음
승용차 그 외 자동차	8%	없음
차체	8%	없음
부품품 및 부속품	8%	없음

자료 : World Tariff website



<도표 4> 한·일 자동차부품 무역과 산업협력의 장래 이미지

또 르노삼성과 닛산자동차의 제휴 등 한·일자동차 메이커들의 전략제휴에 따른 차대의 공동화, 부품 공동화, 부품의 유니트화, 모듈화 등이 진전된다면 일본부품 메이커들로부터의 부품공급이 늘어날 가능성도 있다. 일본의 부품메이커들은 이미 한국에 생산거점을 둬서 한국에 있는 자사공장과, 제휴를 맺은 한국의 로컬 기업들과의 공장 증강을 도모할 것이고 그와 함께 기간부품을 일본에서 수입해오는 방법도 생각해 볼 수 있다. (도표 4의 경로1 ①)

완성차 수출은 북미와 유럽을 상대로 한 수출이 약60%이므로 완성차 수출면에서 한·일 FTA 영향은 그다지 크지는 않을 것이다. 그러나 한국에서 인기를 끌고있는 렉서스나 토요타자동차큐슈에서 생산되므로 큐슈의 대 한국 수출 가능성도 높아질 것으로 보인다.

한·일FTA가 한국 자동차 산업에 미치는 영향

한편 단기적으로 봤을 때 한국의 자동차메이커들과 자동차 부품사들에게 있어서는 한·일FTA가 기회라기 보다는 위협이 증대할 것으로 보인다. 왜냐하면 한국의 자동차 부품회사들은 영세기업과 중소기업이 많아 한·일FTA로 인해 관세가 낮아지면 경쟁력이 더욱 저하되기 때문이다.

자동차 부품산업은 한국에 있어서 대표적으로 민감한 산업이다. 일본은 자동차와 자동차 부품에 대해서는 관세를 부과하지 않기 때문에 한국 자동차 산업과 부품산업에 있어서 한·일FTA가 가져오는 메리트는 거의 없다. 따라서 한·일FTA 위협을 조금이라도 줄이기 위해서는 한국의 자동차산업과 부품산업이 장기적인 메리트를 향수 할 수 있을 만한 방안을 구축할 필요가 있다. 예를 들면 한·일 자동차 부품메이커들 간의 기술제휴나 기술 협력, 한국의 대학(예를 들어 부산대학의 경남자동차 테크노 센터)과 큐슈의 자동차 산업과의 연계 등을 통해 한·일 자동차 산업이 연계할 수 있는 길을 모색하여 한국 자동차 산업의 기술수준 제고가 필요하다.(도표 4의 경로 ②)

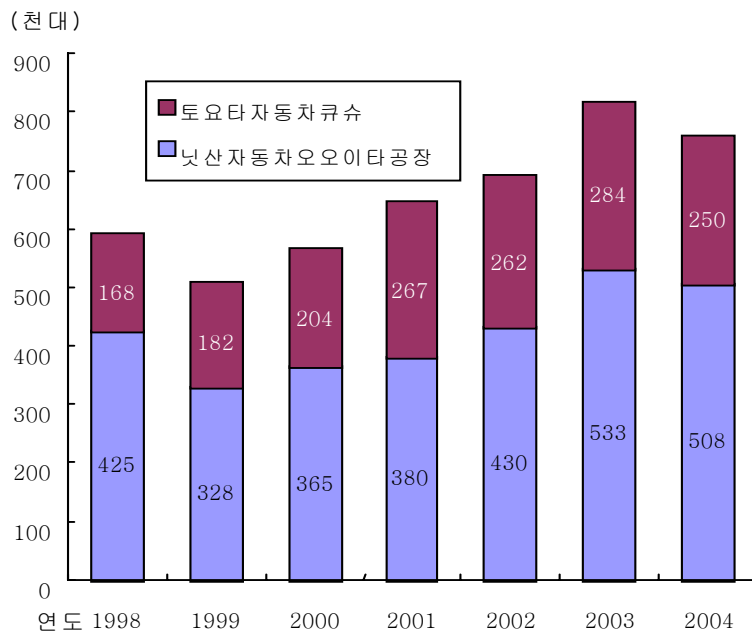
큐슈의 신 자동차 산업 집적이 미치는 영향

향후 한·일 자동차 산업연계에 큰 영향을 미칠 또 하나의 요인으로 북부큐슈 자동차 산업의 새로운 집적을 들 수 있다.

토요타자동차큐슈는 2005년 여름, 고급차 「렉서스」를 생산할 신공장을 가동시킨다고 발표했다. 그로 인해 당사의 생산능력은 현재 약30만대에서 43만대로 증가한다. 해외시장의 수요가 증가함으로 현지 생산만으로는 조달이 힘들어졌고, 게다가 아이치현에서는 노동력 확보가 어려워져 그보다 큐슈쪽이 노동력 확보가 유리한 점 등이 토요타자동차큐슈의

증설이유로 보인다. 또 22만대의 생산능력을 갖춘 엔진공장도 후쿠오카현에 입지해 2006년부터 가동할 계획이다. 토요타로서는 처음으로 아이치현 이외의 엔진공장인 셈이다. 엔진공장 입지로 인해 새로운 부품사들의 공장진출 또한 기대되고 있다. 닛산도 리바이벌 플랜을 추진하며 큐슈공장에 생산을 이동시키고 신형차 투입 등으로 인해 2004년에는 생산대수가 약51만대(넉다운 차도 포함)에 달할 것으로 전망하고 있다. 거기다 2004년 말부터는 다이하쓰차체 오오이타공장이 조업을 시작해 초년도에 경승용차 12만대를 생산할 계획이다.

그 결과 다이하쓰차체 오오이타공장과 토요타자동차큐슈 신공장이 가동하면 큐슈의 자동차 생산대수는 100만대를 넘을 것으로 예상된다(도표 5). 아마구찌현에 있는 마쓰다보우후 공장까지 합치면 큐슈·아마구찌현의 자동차 생산대수는 150만대를 넘을 것으로 보인다.



주 : 닛산자동차 큐슈공장은 완성차와 넉다운차의 합계, 토요타큐슈는 완성차
 자료 : 닛산자동차 큐슈공장 및 토요타자동차큐슈

<도표 5> 큐슈의 자동차 생산대수 추이

큐슈의 새로운 자동차 부품 시장 확대로의 기대

큐슈의 새로운 자동차 산업 집적과 함께 큐슈 자동차 부품시장도 확대되므로 인해 한국의 대 큐슈 자동차 부품 수입의 가능성도 높아질 것이다. 특히 우리나라 자동차

메이커들은 중국과의 경쟁에 대비하여 생산원가 절감을 강화하고 있다(저원가 부품조달).

생산원가 삭감을 위해서는 새로운 부품 메이커를 개척하지 않으면 안 된다. 새로운 부품 메이커로 가능성이 높은 기업으로는 기술력을 갖춘 기업일 것, 저가적으로 공급 가능한 기업일 것, 그리고 아시아의 기업일 것 등이 있다. 한국의 자동차 부품메이커들도 큐슈의 자동차 부품시장에 뛰어들기 위해서는 현지 일본계열 자동차 부품메이커들과의 거래를 통해 실적을 쌓아가거나 전시회나 상(商)담회를 통한 큐슈시장 개척을 위한 노력 등이 필요할 것이다(도포 4의 경로 ③).

100만대 달성 후 새로운 전략의 필요성

후쿠오카현은 이러한 자동차 산업의 집적을 더욱 촉진시키기 위해 『북부큐슈 자동차 100만대 생산거점 추진회의』를 설치하고 북부큐슈의 자동차 생산대수 100만대 달성을 목표로 하고 있다. 이러한 100만대 달성은 목표 연차인 2006년 이후 수월하게 달성할 수 있을 것으로 보인다. 그러나 이 계획에는 한국을 포함한 아시아와 관련된 구체적인 목표는 설정 되어있지 않다. 100만대 달성 후에는 아시아 시장을 시야에 넣은 새로운 전략이 검토되어도 좋을 듯 하다.

참 고 자 료

- 키도 히로시 『한·일해협 자동차산업권 형성의 가능성』 『산업학회연구연도』 제12호, 1996년.
- 김한연 『한국 자동차산업의 산업구조와 지역분업』 『한국경제연구』 Vol.1, No.2, March 2001.
- (재)큐슈지역 산업활성화 센터 『한·일자유무역 협정(FTA)의 영향과 한·일해협 경제권의 가능성에 관한 조사보고서』 2005년 3월.
- (재)큐슈경제조사협회 『큐슈의 새로운 산업지위 시책에 관한 조사보고서~자동차 관련산업을 모델케이스로 하여~』 2005년 3월.
- 정대길·손상락 『한·일 해협 자동차 부품산업의 협력방안』 한·일해협권 연구기관협의회 『한·일해협권의 지역비교연구』 1999년 3월.
- 히라타 에마 『큐슈와 한국의 자동차산업 교류의 가능성~한국·삼성자동차의 부산입지 임팩트~』 『큐슈경제조사 월보』 1996년 9월.
- 요시마쓰 히데타카 『지역적인 국제산업교류의 가능성~한·일해협권의 자동차 부품산업~』 한·일해협권연구기관 협의회 『한·일해협권의 지역비교연구』 1999년 3월.

감사의 말씀

본고는 2004년도에 (재)큐슈경제조사협회가 (재)큐슈지역 산업활성화 센터로부터 수탁한 『한·일자유무역협정(FTA)의 영향과 한·일해협경제권의 가능성에 관한 조사보고서』의 제IV장 제4절을 가필 수정한 것입니다. 본고의 게재를 흔쾌히 양해해 주신 (재)큐슈지역 산업활성화 센터에 진심 어린 감사말씀 드립니다.