

한미 FTA 대응 전라북도 산업별 연구 - 자동차 및 자동차부품산업

2012. 6.

목 차

제 1 장 연구개요	3
1. 연구 배경 및 목적	3
2. 연구체계	4
3. 선행연구 검토	5
제 2 장 한미 FTA 현황	9
1. 한미 FTA 개요	9
2. 한미 FTA 주요 내용	9
3. 한미 FTA 체결 자동차분야 주요내용	12
제 3 장 전북 자동차 및 자동차부품산업 현황 및 경쟁력	13
1. 한국의 자동차산업 현황	13
2. 미국의 자동차산업 현황	16
3. 전북의 자동차산업 현황	21
제 4 장 한미 FTA로 인한 전북 영향력 분석	27
1. 대미 경쟁력 분석	27
2. 영향력 분석	30
제 5 장 전북의 한미 FTA 대응 및 활용방안	41
1. FTA활용사례 소개	41
2. 전북의 한미 FTA 대응 및 활용방안	41
제 6 장 결론 및 정책제언	49
참고문헌	53
부록	55

표 목 차

<표 1-1> 자동차산업 선행연구	5
<표 1-2> 한미 FTA 선행연구	6
<표 1-3> 한미 FTA 세미나/토론회	7
<표 2-1> 한미 FTA 추진경과	9
<표 2-2> 한미 FTA 구조	10
<표 2-3> 재협상 주요 내용	11
<표 2-4> 한-미 양허단계별 주요품목	11
<표 2-5> 자동차부문 한미 FTA 타결 주요 내용	12
<표 3-1> 한국의 자동차 산업 동향	13
<표 3-2> 최근 업체별 자동차 판매현황(2011. 11)	14
<표 3-3> 2012년 국내 자동차 산업 전망	15
<표 3-4> 2012년 세계 자동차 수요 전망	15
<표 3-5> 미국 자동차부품시장 규모	16
<표 3-6> 연도별 미국산/수입산 자동차부품 추이	16
<표 3-7> 미국의 국별 자동차부품 수입 추이	17
<표 3-8> 글로벌 주요 자동차부품업체 현황	18
<표 3-9> 델파이 사업부문 현황	19
<표 3-10> 존슨컨트롤 사업부문 현황	19
<표 3-11> 미국 바이어의 한국산 부품구매 확대계획	21
<표 3-12> 전라북도 자동차 생산 현황	22
<표 3-13> 전라북도 자동차부품 산업 현황	22
<표 3-14> 전북-미국 수출액(HS 6단위 TOP 6)	23
<표 3-15> 전북-미국 수입액(HS 6단위 TOP 6)	24
<표 3-16> 전라북도 시군별 자동차 부품 업체 분포 현황	24
<표 3-17> 전북 주요 자동차부품업체	25
<표 3-18> FTA에 대한 전북 기업의 인식	25
<표 4-1> 전국과 전북의 대미 자동차부품 수출 무역특화지수	28
<표 4-2> 전라북도 부품업체의 SWOT 분석	30
<표 4-3> 수입수요 가격탄력성	34

<표 4-4> 전북-미국 수출액(HS 6단위 TOP 6)의 관세율	35
<표 4-5> 전북-미국 수입액(HS 6단위 TOP 6)의 관세율	36
<표 4-6> 전라북도 제조업 대미 수출입 영향(기존 연구)	37
<표 4-7> 한미 FTA 상품양허 결과 및 유망품목(KOTRA)	38

그림 목 차

<그림 1-1> 연구의 흐름도	4
<그림 4-1> 對미국 품목별 경쟁력분석	29

제 1 장 연구개요

1. 연구 배경 및 목적

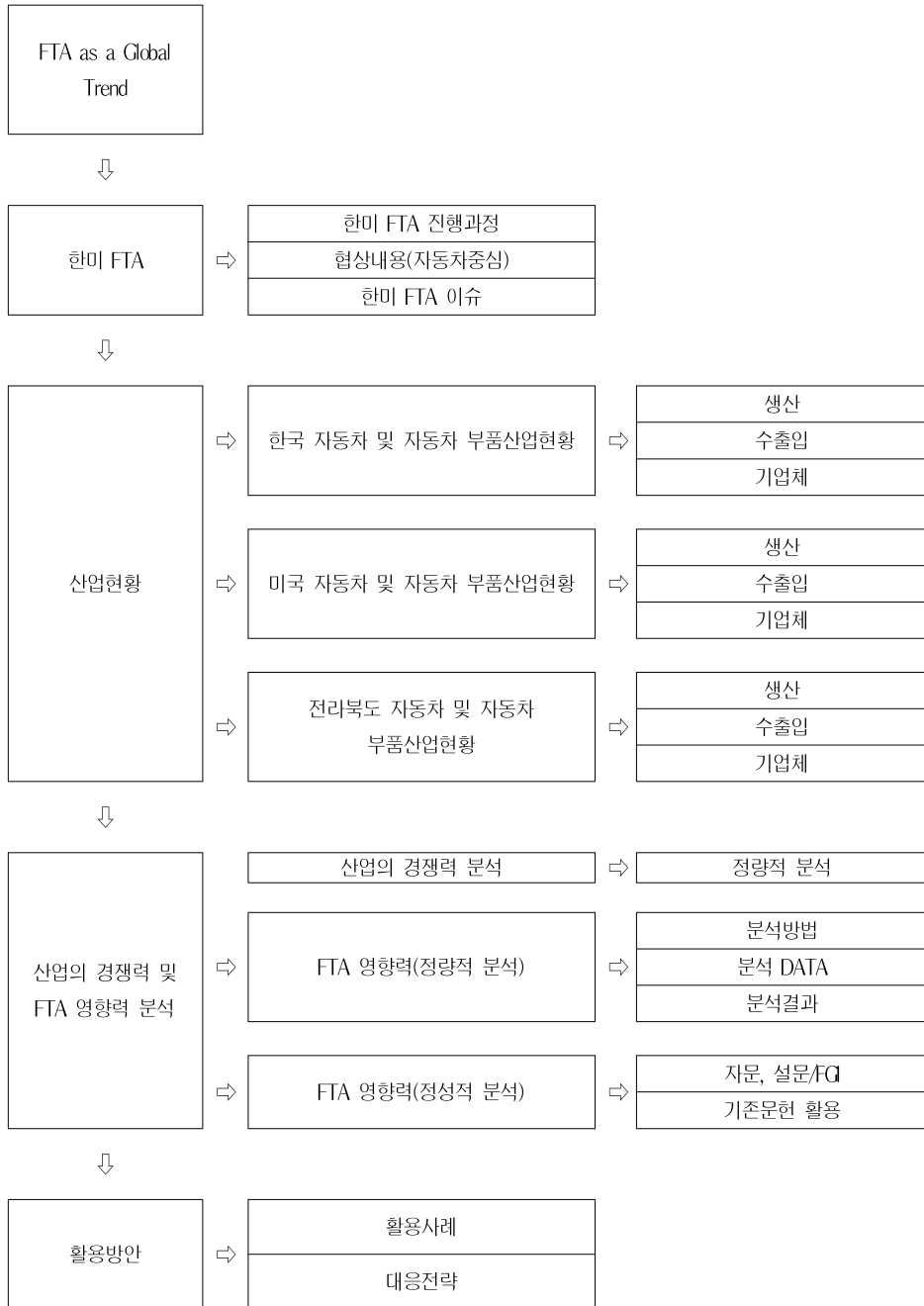
어려운 과정을 겪고 발효된 한미 FTA는 경제사회적으로 기회인 동시에 위기일 수 있는 매우 중요한 사안으로 이를 어떻게 활용하는가에 따라 상반된 결과를 가져올 수 있다. 기존 FTA를 보면 지역의 입장에서는 교역확대의 효과가 있는 것으로 나타나는 등 긍정적인 면을 볼 수 있다. 그러나 기존의 FTA는 우리나라와 비교할 때 경제·사회·제도적 수준이 동등하거나 낮은 나라들이 대부분이어서 협상을 유리하게 진행할 수 있었다는 점에서 향후 FTA의 성공을 보장하지는 않는다. EU를 시작으로 미국, 중국, 그리고 일본과의 FTA가 기 발효되거나 추진하기 위한 논의를 하고 있는 상황에서 향후 추진될 FTA에서는 협상력이 매우 중요한 요소로 작용할 것이며 기 발효된 FTA에서는 이를 어떻게 활용하는가에 따라 FTA 효과가 큰 차이를 보일 것이다.

한미 FTA의 2012년 3월 발효하여 지역차원에서 FTA 대응방안을 모색하고 있다. 이에 따라 한미 FTA의 전라북도에 대한 영향을 산업별로 분석할 필요성이 제기되고 있으며 이를 통하여 산업별로 한미 FTA를 활용할 수 있는 방안의 제시가 요구되고 있다. 이에 따라 전북에 대한 한미 FTA의 영향 및 활용방안의 모색을 통하여 한미 FTA를 효율적으로 활용할 방법에 대한 연구를 수행하고자 한다.

사전 연구결과 전북에 가장 큰 영향을 미칠 분야는 자동차 및 자동차부품산업으로 추정되고 있다. 자동차 및 자동차부품산업은 전라북도의 주력산업으로 FTA로 인하여 가장 긍정적인 효과를 얻을 것으로 기대하고 있다. 그러나 이러한 효과를 측정하기 위해서는 품목별 효과측정을 하는 접근방법이 필요하고 FTA를 어떻게 활용할 것인지에 대한 품목별 방안이 제시되어야 한다.

본 연구는 한미 FTA로 인한 자동차 및 자동차부품산업에 대한 효과를 분석하고 한미 FTA의 활용방안을 모색하여 한미 FTA의 긍정적인 효과를 극대화 하기위한 방안을 마련하는데 있다.

2. 연구체계



〈그림 1-1〉 연구의 흐름도

3. 선행연구 검토

1) 자동차산업에 대한 선행연구

자동차산업은 우리나라의 주력산업으로서 다양한 연구가 이루어져 왔고 향후 더 이루어질 것으로 전망이 되며 기술적인 연구를 제외하고도 산업에 대한 다양한 연구가 진행이 되고 있다.

현대자동차의 경우에는 한국자동차산업연구소를 운영하고 있으며 정기적으로 자동차 관련 보고서가 출간이 되고 있으며 자동차산업에 대한 동향 및 전망치를 내놓고 있다.

〈표 1-1〉 자동차산업 선행연구

연구자	제목	주요 내용
하나금융경제연구소, 2009	세계 주요 자동차부품업체 현황 및 국내 자동차부품업체의 경쟁력 비교분석	-글로벌 자동차부품업체 동향 및 경쟁력 분석 -국내 자동차부품업체의 경쟁력 평가
KOTRA, 2008	최근 미국 자동차산업 동향과 시사점	-미국 자동차산업 동향 -미국 자동차부품산업 동향 -한미 자동차분야 교역 동향 -미국내 규제금융관련 이슈
수출입은행, 2007	미국자동차시장 현황 및 전망	-미국자동차시장 동향 -미국자동차시장의 향후 전망

2) 한미 FTA 관련 선행연구-자동차산업 포함

지역별 FTA에 따른 활용방안에 대한 연구가 진행이 되어 FTA로 인한 지역의 대응방안에 대한 연구를 수행하였고 다른 한편으로는 FTA에 대한 기업의 반응 및 대응에 대한 분석을 통해 국내기업에게 FTA의 활용에 대한 제언을 하고 있다.

또한, FTA로 인한 산업의 경쟁력강화에 대한 연구가 다양하게 진행이 되었으며

총론적으로 FTA가 경제/노동에 미치는 효과를 분석하여 FTA로 인한 경제적 파급효과를 측정하였다.

FTA에서 이슈가 되고 있는 원산지증명에 대한 대응방안 연구와 FTA로 인한 제도 개선방안에 대한 연구가 수행되었다.

〈표 1-2〉 한미 FTA 선행연구

연구자	제목	주요 내용
이정선(KOTRA), 2010	한미 FTA 발효에 대한 미 자동차 부품 바이어 설문결과 분석	-미국 자동차부품시장 동향 -자동차부품관련 미국측 양허 스케줄 -미국자동차부품 바이어 설문조사 결과
김현철 외, 2011	전라북도 기업의 한미 FTA 대응방안	-전라북도 수출기업의 수요분석 -전라북도 주요산업의 경쟁력 분석
KOTRA, 2011	한미 FTA 발효 이후, 미 자동차부품 바이어에 대한 수입계획	-미국 자동차부품 시장 동향 및 전망 -한미 FTA 발효 이후, 주요 바이어 한국산 구매 확대계획 -대미 자동차부품 수출시 유의사항
부산발전연구원, 2011	한미 FTA와 부산의 기회 활용	-한미 FTA 추진 경과와 국내의 동향 -한미 FTA가 부산에 미치는 영향
김도훈, 2011	한미 FTA와 서울시 정책과제	-한미 FTA 협상평가 -국내외 FTA 활용사례 -한미 FTA 활용을 위한 서울시 정책과제
국제무역연구원, 2010	미국의 시장접근 규제 및 대응전략 분석-한미 FTA의 미국시장 접근여건 개선효과 평가와 연계하여	-미국 시장접근 규제 세부내역 -한미 FTA의 미국시장 접근여건 개선효과 -우리 무역업계 및 정부의 대응전략
이상현,	한미 FTA가 중소기업의 경쟁력 변화를 통하여 노동시장에 미치는 효과	-한미 FTA 수출입 학습효과 -중소기업의 수출입 탄력성 -한미 FTA의 노동시장 효과
김도훈, 2007	한미 FTA 타결의 산업별 영향과 산업구조 선진화 전략	-한미 FTA 타결의 의의와 평가 -한미 FTA의 산업별 영향 -한미 FTA를 통한 산업구조 선진화 전략
이향구 외, 2007	한미 FTA 시대에 대응한 주력산업의 구조고도화 방안	-한미 FTA를 통한 산업구조 고도화 전략 -주요 업종별(자동차, 의류, 가전, 일반기계) 구조고도화 및 발전전략
KOTRA, 2011	한미 FTA로 날개 달 중소기업 35대 수출유망 상품	-한미 FTA 상품 양허 결과 -산업별 수출유망 품목(자동차부품, 섬유, 기계, 전기전자, 석유화학, 기타, 정부조달)
조미진, 김민성, 2011	한미 한 EU FTA의 원산지 검증방식 분석과 시사점	-한미 한 EU FTA의 원산지 증명 및 검증 비교 -미국 EU 원산지 검증 운영 현황 및 사례

3) 한미 FTA와 연계한 세미나 등

연구과제와 더불어 다양한 세미나가 개최되어 한미 FTA에 대한 국가적 관심을 나타내고 있다. 지역차원에서는 지역별 FTA에 따른 영향력 분석 및 활용방안에 대한 세미나/워크숍을 개최하는 등 FTA 효과의 대국민 홍보에 노력하고 있다.

기업대상으로 FTA의 활용방법에 대한 설명회 및 세미나를 개최하여 기업들이 FTA

효과를 최대화 할 수 있도록 가이드라인을 제시하고 있으며 이를 통하여 기업들이 FTA의 중요성에 대한 인식과 기업차원의 대응 및 활용방안 마련의 필요성을 제기하고 있다.

〈표 1-3〉 한미 FTA 세미나/토론회

주최	제목	주요 내용
대외경제정책연구원, 2011	FTA 효과 극대화를 위한 정책방안	-중소기업의 FTA 활용 -한국의 원산지 검증사례 및 대응전략 -FTA 체결 확대에 따른 무역조정지원제도 개선방향
자동차조합, 2007	한미 FTA에 따른 자동차산업의 고도화 방안	-한미 FTA에 따른 자동차산업 효과 -자동차산업 발전전략 -기업의 대응전략
KOTRA, 2011	유통망/자동차부품 설명회	-대형유통망시장 공략방안 -자동차부품 진출확대방안
전라북도경제통상진흥원, 2011	한미 FTA의 전라북도 파급효과 및 대응방안	-한미 FTA로 인한 전라북도 파급효과 -한미 FTA 활용방안

제 2 장 한미 FTA 현황

1. 한·미 FTA 개요

1) 한·미 FTA 추진상황

한·미 FTA는 상품, 서비스, 투자 등 무역관련 제반분야를 망라하는 포괄적 FTA로 세계최대의 미국시장 선점 발판 마련을 위해 추진하였다.

'07. 4. 2일 협상이 타결되었으나, 미국 측에서 자동차와 쇠고기에 대한 수정요구가 있는 후 쇠고기는 우리 측의 강경한 반대 입장으로 제외되고 자동차 분야만 '10.12.3 추가협상 타결, '11.10.12 미의회 통과하였고 우리나라는 '11.12.20 의회 통과, 2012년 3월 15일 발효되었다.

〈표 2-1〉 한미 FTA 추진경과

○ 2007. 4. 2	한-미 FTA 협상타결
○ 2010.12. 3	한-미 FTA 추가 협상 타결 (통상장관 회의 개최)
○ 2011. 6. 3	한-미 FTA 비준동의안 국회 제출
○ 2011. 9.16	한-미 FTA 비준동의안 외교통상위원회 상정
○ 2011.10.12	미 상·하원 본회의 한-미 FTA 이행법안 통과
○ 2012.3.15	한미 FTA 발효

2. 한·미 FTA 주요 내용

1) 한·미 FTA 지위(효력)

미국의 경우 한·미 FTA 이행법에서 특별히 규정하지 않으면 미국법에 영향이 없으며 미국법과 충돌하면 한·미 FTA 효력이 없으나 (미합중국 법령 > 한·미 FTA 이행법 > 주법 > 한·미 FTA) 한국의 경우 적어도 국내법과 동등한 효력을 지님. 특별법으로서의 효력을 갖는다는 의견도 소수 있다.¹⁾

1) 헌법 제6조1항은 헌법에 의하여 체결·공포된 조약은 국내법과 같은 효력을 가진다고 규정하고

2) 한·미 FTA 구조(총 24장 구성)

한미 FTA는 총 24장으로 구성되어 있으며 1-10장은 관세양허에 대한 규정을 하고 있으며 상품무역에 대한 구제를 다루고 있다. 재화에 대한 교역을 규정하고 있으며 이에 따른 원산지증명, 반덤핑, 보조금과 같은 무역분쟁관련 규정을 다루고 있다. 11장-14장은 서비스무역에 대한 규정을 다루고 있으며 서비스무역은 네거티브 방식을 준용하고 있다. 현재유보 47개와 미래유보 44개로 상대적으로 협정이 덜 된 부분이다. 15장-24장은 FTA 발효로 인한 분쟁의 해결에 대한 논의, 향후 개정에 대한 논의, 발효에 대한 논의 등 무역규범에 대해 기술하고 있다.

〈표 2-2〉 한미 FTA 구조

장	내용
1장-10장	품목별로 상품무역에 대한 관세율을 감축해가는 일정규정(관세양허표), 상품에 대한 원산지 규정, 반덤핑, 보조금 등 상품무역에 대한 구제 등을 다룸
11장-14장	서비스 무역에 대한 시장개방을 다룸. 네거티브방식 개방 - 현재유보 47개, 미래유보 44개 항목 외에는 모두 개방(미국은 각각 12개, 6개)
15장-24장	한·미 FTA 분쟁에 대한 해결방안, 추후개정, 발효 등 무역규범을 다룸

3) 재협상 주요내용 ('10.12.3)

재협상이 한미 FTA의 주요 이슈가 되었으며 이에 대한 한국의 반응 부정적인 것이 대부분이었다. 재협상으로 인하여 미국 요구사항인 승용차 관세조정 및 세이프가드 도입을 수락하고 우리 요구사항인 냉동 돼지고기(관세25%)의 철폐 시한 2년간 연장하였다.

승용차의 경우는 8%의 관세를 즉시 철폐하는 것을 4%로 인하하고 4년간 유지하기로 한 반면 미국은 발효이후 2.5% 관세를 4년간 철폐 유예하기로 하였다. 화물차의 경우에는 한국은 변함이 없이 10%관세를 즉시 철폐하는 것으로 하였으며 미국은 발효이후 25%관세를 10년 내 균등 철폐하기로 하였던 것을 발효이후 25% 관세를 7년간 유지하고 이후 2년내 균등 철폐하는 것으로 하였다.

돼지고기는 2014년부터 철폐하는 것을 2012년부터 관세를 단계적으로 완화하여 2016년부터 철폐하는 것으로 합의 하였다.

있고, 특히 국내법과 조약이 충돌할 때에는 일반적인 법적용 원칙에 의거 신법 우선의 원칙과 특별법 우선의 원칙 적용

〈표 2-3〉 재협상 주요 내용

영역	2010년 재협상 결과		2007년 협정문	
	한국	미국	한국	미국
승용차 관세 철폐	발효 즉시 8% → 4% 인하(4년간 유지)	발효 이후 2.5% 관세를 4년간 철폐 유예	8% 관세 즉시철폐	3천cc이하 즉시 철폐 3천cc초과 3년 내 철폐
화물차 관세 철폐	10% 관세 즉시 철폐	발효 이후 25% 관세를 7년 동안 유지, 그 이후 2년 내 균등철폐	10% 관세 즉시 철폐	발효 이후 25% 관세를 10년 내 균등 철폐
돼지고기 수입관세	2012년부터 관세를 단계적으로 인하하여 2016년 1월 1일부터 관세철폐		미국 원산지 냉동 기타 돼지고기에 대하여 2014년 1월 1일부터 관세철폐	
협정이행 (Enforcement)	스냅백 조항을 2007년 협정문에 담았는데, 이번 재협상에서 한국의 협정 이행 의무를 다수 분야에서 실질적으로 강화		자동차 관련 특별 분쟁해결 절차로 ‘스냅백’(snap back) 조항 도입	

4) 일반 양허 현황

한미 FTA의 일반 양허 내용을 보면 미국의 대한국 수출의 경우 즉시 철폐하는 품목은 자동차부품(3~8), 크실렌(5), 통신용광케이블(8), 항공기엔진(3), 에어백(8), 전자계측기(8), 백미러(8), 디지털프로젝션TV(8) 등이 있으며 한국의 대미국수출의 경우 자동차부품(1.3~10.2), LCD모니터(5), 캠코더(2.1), 귀금속장식품(5.5), 폴리스티렌(6.5), 컬러TV(5), 기타신발(8.5), 전구(2.6), 전기앰프(4.9) 등이 있어 자동차부품과 일부 일반전기제품이 FTA로 인하여 빠른 효과를 볼 수 있다.

〈표 2-4〉 한-미 양허단계별 주요품목

철폐 시기	미국의 對한국 수출 (미국→한국)	한국의 對미국 수출 (한국→미국)
즉시	자동차부품(3~8), 크실렌(5), 통신용광케이블(8), 항공기엔진(3), 에어백(8), 전자계측기(8), 백미러(8), 디지털프로젝션TV(8) 등	자동차부품(1.3~10.2), LCD모니터(5), 캠코더(2.1), 귀금속장식품(5.5), 폴리스티렌(6.5), 컬러TV(5), 기타신발(8.5), 전구(2.6), 전기앰프(4.9) 등
3년	요소(6.5), 실리콘오일(6.5), 폴리우레탄(6.5), 치약(8), 향수(8), 골프채(8) 등	DTV(5), 컬러TV(5), 골프용품(4.9), 상들리에(3.9) 등
5년	승용차(4), 고주파증폭기(8), 알루미늄관(8), 안전면도날(8), 환자감시장치(8), 면도기(8), 조제세제(6.5), 헤어 린스(8), 바디가제(20) 등	승용차(2.5), 타이어(4), 가죽의류(6), 폴리에테르(6.5), 스피커(4.9) 등
10년	기초화장품(8), 페놀(5.5), 초음파영상진단기(8), 볼베어링(13), 콘택트렌즈(8) 등	전자레인지(2), 세탁기(1.4), 폴리에스테르수지(6.5), 모조장신구(11), 베어링(9), 섬유건조기(3.4), 화물자동차(25)
10년 비선형	아귀(10, 냉동), 가오리(10, 냉동), 불낙(10, 냉동), 오징어(24, 냉동), 콩치(36, 냉동), 꽃게(20-산것, 신선·냉장, 냉동), 파티클보드(8), 섬유판(8), 합판(12) 등	참치캔(6~35), 세라믹타일(8.5/10), 철강(4.3~6.2)
10년 이상	명태(30, 냉동), 민어(63, 냉동), 기타 넙치(10, 냉동), 고등어(10, 냉동)	특수신발(20~55.3)

자료: 외교통상부(2011). “한-미 FTA 상세 설명자료”

주: ()는 관세율

3. 한·미 FTA 체결 자동차분야 주요내용

추가협상을 통하여 자동차 관세 철폐시기가 일부 늦춰졌으나, 자동차산업 경쟁력 강화 및 부품수출 증대를 목적으로 승용차, 전기차, 화물차, 부품 및 세이프가드 항목으로 타결되었다. 승용차분야를 보면 한국은 기존 관세 8%를 4%로 인하하고 4년 후 철폐, 미국은 2.5%를 유지하고 4년 후 철폐하는 것으로 결정하였다. 전기차 분야의 경우 한국은 8%를 4% 인하하고 4년간 균등철폐, 미국은 2.5%를 4년간 균등 철폐하는 것으로 하였다. 상용차 분야의 경우 한국은 10%를 즉시철폐, 미국은 25%를 발효 7년 경과 후 2~3년간 균등 철폐하는 것으로 하였고 부품 분야는 한국은 3~8%를 즉시철폐, 미국은 평균 4%를 즉시 철폐하는 것으로 하였다.

〈표 2-5〉 자동차부문 한미 FTA 타결 주요 내용

항목	한국		미국	
	현행	양허(수정)	현행	양허(수정)
승용차	8%	4% 인하 후 4년 후 철폐	2.5%	2.5% 유지 후 4년 후 철폐
전기차	8%	4% 인하 후 4년간 균등철폐	2.5%	4년간 균등철폐
화물차	10%	즉시철폐	25%	7년 유예 후 2~3년간 균등철폐
부품	3~8%	즉시철폐	4%(평균)	즉시철폐

제 3 장 전북 자동차 및 자동차부품산업 현황 및 경쟁력

1. 한국의 자동차산업 현황

1) 생산 및 수출입 현황

한국의 자동차산업을 보면 지난 10년동안 글로벌금융위기인 2008년과 2009년을 제외하고 지속적으로 성장하여 2010년 427만여대를 생산하고 있고 544억불의 수출실적을 달성하고 있는 한국의 명실상부한 주력산업이다. 지난 10년동안 생산능력에서는 45%의 성장을 달성하였고 수출에서는 2.5배 성장하는 등 가장 안정적으로 성장한 산업이다. 그러나 내수에 있어서는 1%정도 성장하여 내수는 전반적으로 개선되지 않고 있는 상황이며 수출위주의 생산이 이루어지고 있다.

〈표 3-1〉 한국의 자동차 산업 동향²⁾

(단위: 천대, 억불)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
생산(천대)	2,946	3,147	3,177	3,469	3,699	3,840	4,086	3,827	3,513	4,272
내수(천대)	1,451	1,622	1,318	1,094	1,143	1,164	1,219	1,154	1,394	1,465
수출(억불)	155.2	164.8	233.5	327	380	432	497	489	371	544
수입(억불)	21.2	30.7	36.2	41.8	47.3	58.1	71.7	76.4	58.7	84.9

자료: 자동차공업협회, 자동차통계월보, 한국무역협회
 주: 생산 및 내수 - 완성차

최근 업체별 자동차 판매현황을 보면 전년동기비 2.2% 증가하는 것을 볼 수 있으며 쌍용과 한국GM이 각각 22.6%, 14.1%의 높은 성장세를 보인 반면 르노삼성엔 29.6%의 감소를 보였다. 수입차의 경우에는 판매대수로는 97158대를 판매하였으며 이 가운데 BMW가 22,273대로 가장 많이 팔렸고 벤츠, 폭스바겐, 아우디 순으로 나타났다. 수입차

2) 생산, 내수에 대한 통계는 국내 완성차 업체(현대, 기아, 한국지엠, 르노삼성, 쌍용 등)의 실적을 집계한 것이며 수출, 수입은 통관 기준 금액임(완성차 MTI 741, 부품 MTI 742 포함). 자동차 내수판매는 소비자에게 차량이 인도되는 시점, 자동차 수출입은 통관 시점을 기준으로 작성함. 자동차산업은 계절적 요소가 강하게 나타나므로 해석 시 계절적 요소를 제거하고 분석해야 함

는 전년 동기비 18.1%의 성장을 보여 국산차의 1.2%의 성장을 크게 상회하여 수입차의 시장점유율이 지속적으로 증가하고 있다.

〈표 3-2〉 최근 업체별 자동차 판매현황(2011. 11)

(단위: 대, %)

구 분	'11.11월	전월비	전년동월비	비중	'11.1-11월	전년동기비
합 계	124,998	-3.7	-11.2	100.0	1,441,638	2.2
국 산 차	115,768	-5.1	-12.7	92.6	1,344,480	1.2
현 대	54,732	-7.1	-9.3	43.8	625,658	4.4
기 아	39,031	-5.5	-11.4	31.2	447,947	2.0
한국지엠	10,798	-2.3	-14.0	8.6	127,091	14.1
르노삼성	7,759	0.2	-35.1	6.2	100,395	-29.6
쌍 용	2,953	46.8	-3.4	2.4	35,149	22.6
수 입 차	9,230	12.1	11.1	7.4	97,158	18.1
B M W	1,708	-6.9	9.1	1.4	22,273	44.3
벤 츠	1,673	25.5	3.8	1.3	17,565	19.7
아우디	1,063	20.8	32.9	0.9	9,785	31.3
닛 산	866	74.6	214.9	0.7	3,415	6.2
폭스바겐	831	-15.4	-10.4	0.7	11,711	25.5
포 드	463	-5.1	115.3	0.4	3,802	4.8
토요타	415	26.9	-20.8	0.3	4,594	-20.2
렉서스	402	24.8	15.9	0.3	3,647	10.2
MINI	345	10.9	53.3	0.3	3,929	87.7
크라이슬러	309	13.6	50.7	0.2	3,068	27.5

자료: 한국자동차공업협회, 한국수입자동차협회

2) 산업 전망

단기적인 전망을 보면 국내생산은 3.1% 증가한 470만대가 예상되고 해외생산은 9.8% 증가한 335만대, 그리고 수출은 320만대가 될 것으로 전망하고 있다. 한편, 내수시장은 2.8% 정도 성장할 것으로 보이며 국산차의 경우 1.4% 수입차의 경우에 21.7% 성장하는 등 내수시장에서 수입차 비중이 지속적으로 증가할 것으로 전망하였다.

〈표 3-3〉 2012년 국내 자동차 산업 전망

(단위: 천대, %)

구 분	2010년		2011년(추정)		2012년 전망	
		증감률		증감률		증감률
국내 생산	4,272	21.6	4,560	6.7	4,700	3.1
해외 생산	2,605	37.0	3,050	17.1	3,350	9.8
수 출	2,772	29.0	3,080	11.1	3,200	3.9
내 수	1,564	6.8	1,595	2.0	1,640	2.8
국산차	1,465	5.1	1,480	1.0	1,500	1.4
수입차	99	40.2	115	15.9	140	21.7

자료: '12년 자동차 산업 전망, 지식경제부 보도자료

한편, 세계시장의 전망을 보면 자동차시장은 전세계적으로 5.2%의 증가를 보여 8214만대가 수요 될 것으로 전망이 되었고 이 가운데 미국이 1천385만2천대로 7.2%의 성장을 할 것으로 예상하였고 중국의 경우에 2천65만9천대의 수요로 6.8% 증가할 것으로 보였으며 서유럽의 경우에는 금융위기의 여파로 수요가 증가하지 않을 것으로 전망하였다. 지진 등으로 인하여 어려움을 겪었던 일본의 경우 13.5% 증가하여 수요가 회복될 것으로 전망되었고 인도의 경우 11.6% 증가한 370만대의 수요가 있을 것으로 전망되었다.

〈표 3-4〉 2012년 세계 자동차 수요 전망

(단위: 천대, %)

구 분	2010년	2011년(추정)		2012년(전망)	
			증감률		증감률
총 계	75,687	78,062	3.1	82,140	5.2
북 미	14,203	15,445	8.7	16,462	6.6
미 국	11,788	12,922	9.6	13,852	7.2
서 유 럽	14,652	14,636	-0.1	14,631	0.0
아 · 태 평 양	32,363	32,249	-0.4	34,873	8.1
일 본	4,952	4,005	-19.1	4,545	13.5
중 국	18,960	19,344	2.0	20,659	6.8
인 도	3,114	3,316	6.5	3,700	11.6
중 남 미	4,951	5,272	6.5	5,438	3.1
브 라 질	3,556	3,652	2.7	3,750	2.7
동 유 럽	3,956	4,626	16.9	4,726	2.2
러 시 아	1,989	2,528	27.1	2,550	0.9
기 타	5,562	5,834	4.9	6,010	3.0

자료: J.D. Power, 3Q

2. 미국의 자동차산업 현황

1) 생산 및 수출입 현황

미국의 자동차부품의 시장은 2010년 기준으로 약 2,035억불로 OE(original Equipment)가 70%를 차지하고 있고 A/S(Aftermarket)가 30%를 차지하고 있다. OE시장을 보면 2010년 OE 부품시장 규모는 1,415억불이고 AS시장을 보면 A/S 부품 시장규모는 620억불이다.

〈표 3-5〉 미국 자동차부품시장 규모

	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10
총계	219.3	224.7	248.5	252.2	255.4	259.8	250.5	221.5	165.6	203.5
OE	164.8	168.5	191.1	193.1	194.4	196	185.8	158.2	103.7	141.5
A/S	54.5	56.1	57.5	59.1	61	63.8	64.7	63.3	62	62

자료: '12년 자동차 산업 전망, 지식경제부 보도자료

지식경제부 자료에 의하면 미국의 자동차부품시장은 글로벌소싱의 확대에 인하여 수입이 증가세를 보이고 있다. 국제금융위기 여파로 2008년과 2009년에 수입이 급감하였으나 2010년 들어 예년 수준으로 복귀하였고 전체 자동차부품시장 내 수입산 비중도 동반 상승한 것으로 나타났다.

미국의 자동차부품 수요추이를 보면 수입산의 비중이 전반적으로 증가하는 추세를 보이고 있다. '01년 미국산의 비중이 79.2%에 달하였으나 '10년에는 67.7%로 감소한 반면 수입산의 경우에는 동기간동안 20.8%에서 32.2%로 증가하여 글로벌소싱이 지속되고 있는 것을 볼 수 있다.

〈표 3-6〉 연도별 미국산/수입산 자동차부품 추이

(단위: 십억불, %)

	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10
총계	219.3	224.7	248.5	252.2	255.4	259.8	250.5	221.5	165.6	203.5
미국산	173.6	172.6	191.9	189.1	186.3	189.3	177.1	155.9	118.8	137.8
(비중)	79.20	76.80	77.20	75.00	72.90	72.90	70.70	70.40	71.70	67.70
수입산	45.7	52.1	56.7	63.1	69.1	70.5	73.4	65.6	46.8	65.6
(비중)	20.80	23.20	22.80	25.00	27.10	27.10	29.30	29.60	28.30	32.20

자료: '12년 자동차 산업 전망, 지식경제부 보도자료

한편, BIG3의 글로벌소싱의 확대에 의하여 한국 기업에는 기회가 되고 있다. BIG3는 원가절감을 통한 경쟁력 회복을 위하여 글로벌 소싱을 확대하고 있는 것으로 나타났다. 이는 2005년 이후 수입산의 시장점유율이 확대된 것을 보고 알 수 있다. GM의 경우에는 매년 20억불 원가절감을 목표로 전 세계에 글로벌구매팀(Global Creativity Team)을 가동하고 있으며 총 900억불 가운데 290억불(32%)을 해외에서 조달하고 있다.(2007년 기준). GM에 납품하는 한국 부품업체 수도 2002년 16개에서 2010년 230여개로 증가하였다.

〈표 3-7〉 미국의 국별 자동차부품 수입 추이

(단위: 백만불)

	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10
총계	62,726	69,089	74,469	83,444	92,154	95,179	100,231	90,618	63,008	90,899
멕시코	18,180	20,069	21,039	23,104	24,910	26,368	28,416	25,281	18,294	28,113
캐나다	15,787	17,217	18,569	20,164	21,581	20,424	20,539	16,524	10,458	14,469
일본	13,150	13,498	13,745	15,494	16,448	15,377	14,757	13,486	8,774	12,103
중국	1,758	2,242	2,788	3,884	5,408	6,928	8,628	9,042	7,433	10,037
독일	3,746	4,336	5,426	6,147	6,709	7,132	8,352	7,426	4,793	6,278
한국	1,122	1,383	1,546	1,866	2,713	3,740	3,965	3,891	2,621	4,929
타이완	1,085	1,294	1,366	1,604	1,731	1,801	2,003	1,966	1,647	2,042
태국	411	546	529	582	660	892	1,140	1,192	914	1,684
브라질	955	1,275	1,474	1,711	2,022	2,224	1,767	1,735	953	1,279
오스트리아	201	222	281	240	373	358	542	404	469	806
기타	6,331	7,007	7,706	8,648	9,599	9,935	10,122	9,671	6,652	9,159

자료: '12년 자동차 산업 전망, 지식경제부 보도자료

2) 주요 부품업체 현황

미국 자동차부품업체의 현황을 보면, 델파이가 미국에서 가장 규모가 큰 회사로 222억8300만달러의 매출을 보이고 있으며 그 다음으로 존스컨트롤이 185억달러, 리어가 159억9500만달러, TRW오토모티브 135억5500만달러 순으로 나타났다.

한편, 델파이는 매출부진으로 인하여 전년의 1위에서 5위로 내려앉았으며 독일의 로

버트 보쉬가 361억6천만달러로 1위를 차지하였고 일본의 텐소가 357억달러로 2위를 차지하였다. 최근 글로벌시장에서 로버트 보쉬를 필두로 콘티넨탈이 4위, ZF프리드리히샤펜이 10위에 랭크되는 등 독일기업의 약진이 두드러지게 나타나고 있다. 한편, 우리나라의 현대모비스는 60억7400만달러로 27위에 만도는 23억6700만달러도 76위를 기록하고 있다.

〈표 3-8〉 글로벌 주요 자동차부품업체 현황

순위	업체명	국적	매출액(백만\$)	주요 부품	
1	2	로버트 보쉬	독일	36,160	엔진시스템, 사시, 전장부품
2	3	텐소	일본	35,700	파워트레인 제어시스템, 공조, 전장부품
3	6	마그나 인터네셔널	캐나다	25,645	파워트레인, 내외장, 차체, 사시 부품
4	15	콘티넨탈	독일	25,000	타이어, 사시, 전장, 시트 부품
5	1	델파이	미국	22,283	파워트레인 제어 시스템, 사시, 전자, 내외장 부품
6	8	아이신 세이키	일본	21,705	변속기, 엔진부품, 차체, 사시 부품
7	7	존슨 컨트롤	미국	18,500	시트, 내장, 전장 부품
8	9	포레시아	프랑스	17,400	시트, 콕핏 모듈, 도어패널, 내장 부품
9	5	리어	미국	15,995	시트, 전장부품
10	13	ZF 프리드리히샤펜	독일	15,100	변속기, 조향장치, 서스펜션, 구동 부품
11	10	TRW 오토모티브	미국	13,555	스티어링, 서스펜션, 전자 안전장비 부품
12	12	발레오	프랑스	13,290	전자센서, 와이퍼, 내장 컨트롤 부품
16	4	비스티온	미국	10,721	인테리어, 라이팅, 공조, 전장 부품
23	35	말	독일	6,967	피스톤, 실린더, 밸브트레인 등 파워트레인 부품
24	20	오토리브	스웨덴	6,800	에어백, 시트벨트, 전자 안전장비 부품
27	27	현대모비스	한국	6,074	사시, 콕핏 모듈, 브레이크, 조향, 안전 부품
30	43	보그워너	미국	5,329	엔진, 변속기, AWD 시스템 부품
76	78	만도	한국	2,367	브레이크, 조향, 서스펜션 부품

주: 2007년 OEM 매출액 기준 순위와 2003년 순위, 각각
 자료: Automotive News(2007년) Accenture(2003년)

미국의 부품업체들은 완성차 업체의 경영악화로 인해 동반 어려움을 겪고 있지만 규모면에서 아직까지 GM의 자회사인 델파이가 미국의 최대 부품업체이다.

델파이는 1999년에 GM으로부터 독립한 종합 자동차부품회사로서 2008년 15만명의 고용과 181억달러의 매출을 기록하였다. 2005년 파산보호신청을 하면서 공장 및 사업부

를 축소하면서 구조조정을 지속해 왔다. 최근 몇 년간 브레이크호스, 배기촉매, 배터리제조, 휠베어링, 스티어링, 내장 인테리어 사업부 등을 매각하면서 규모를 축소했다. GM의 자회사임에도 GM이외의 완성차 업체에 납품하는 비중이 69%에 이르며 GM의 경영이 악화될수록 이 비중은 높아지고 있다.

델파이는 고성능 차량의 서스펜션에 장착되고 있는 자기 감응식 댐퍼 및 나이트비전 등의 신기술을 개발했으며 디젤엔진의 커먼레일 시스템 분야에서는 독일 보워, 일본 덴소와 경쟁할 수 있는 선도적인 기술을 가지고 있다.

〈표 3-9〉 델파이 사업부문 현황

사업부	주요 개발부품	주요 경쟁사
Electronics and Safety Powertrain System Electrical/Electronic Architecture Thermal System Steering Business Interiors and Closure Business Automotive Holding Group	전자컨트롤, 보안장비, 엔터테인먼트, 안전, 전력제어 장비 가솔린/디젤 EMS, 연료공급장치, 증발가스 제어 시스템 커넥터, 전기분해 및 제어장치 쿨링시스템, 공조장치 드라이브사프트, 조향 시스템, (2008 GM에 매각) 사업부 구조조정을 위해 매각할 공장 및 제품사업	콘티넨탈, 덴소, TRW 보쉬, 덴소, 콘티넨탈 야자키, 스미토모 Behr, 덴소, 발레오 GKN, NTN, JTEKT, ZF

자료: 델파이 사업보고서, 2008

홈링크시스템으로 유명한 존슨컨트롤은 미국의 2위 업체이고 전기난방용 서모스탯 제품으로 1885년에 설립된 회사이다. 1978년에는 자동차 배터리 시장에 진출했고 1985년에는 시트 및 플라스틱 부품을 제조하기 시작했다. 현재의 사업영역으로는 Automotive Experience, Building Efficiency, Power Solution의 3개 영역으로 나뉘어 졌다. 자동차부품 사업부는 내장에 관련된 거의 모든 부품들을 생산하는데 시트, 카펫/헤드라이닝/도어 모듈 등이 주력제품이다. 파워솔루션 사업부는 자동차용 배터리를 개발하고 있고 납축전지 생산은 세계 1위이며 향후 하이브리드카 및 전기차에 적용될 제품을 개발하고 있다.

〈표 3-10〉 존슨컨트롤 사업부문 현황

사업부	주요 개발부품	주요 경쟁사
Automotive Experience Building Efficiency Power Solution	시트, 플로어 콘솔, 카펫/헤드라이닝/도어모듈 빌딩의 공조, 조명, 보안 등의 종합관리 배터리 제조 (납, 니켈수소, 리튬이온)	리어, 포레시아, 마그나 Exide, GS Yusa, East Penn

자료: 존슨컨트롤 사업보고서, 2008

3) 한-미 FTA로 인한 미국 바이어들의 대응

한미 FTA 발효시, 現 수입국→ 한국으로 수입선 전환 가능성은 매우 중요한 요소이다. 바이어들이 생각하고 있는 가격요소와 가격이외의 요소에 대한 평가를 직접적으로 이해할 수 있는 부분이다. 한미 FTA 발효시 한국으로 수입선 전환 가능성에 대한 설문조사(한미 FTA 발효에 대한 미 자동차부품 바이어 설문조사 결과분석)에 의하면 많은 바이어들이 수입선 전환을 적극적으로 검토하는 것으로 나타났다.

현재 중국에서 수입하고 있는 바이어가 한국으로 수입선 전환할 의사에 대해 對中 수입바이어의 41%가 수입선 전환 계획이 있다고 답하였으며 수입확대 의사를 밝힌 바이어의 53%가 5% 미만이라고 답했으나, 5% 이상 확대할 계획이라는 응답도 47%에 달하였다. 수입전환 요인은 관세의 하락으로 인한 가격경쟁력이었다.

한편, 일본이나 유럽에서 수입하고 있는 바이어가 한미 FTA체결 후 한국으로 수입선 전환할 의사에 대해 對日, 對유럽 수입바이어의 36%가 수입선을 전환할 것이라고 답하였으며 수입확대 의사를 밝힌 바이어의 62%가 5% 미만이라고 응답하였다.

또한, 현재 멕시코나 캐나다에서 수입하고 있는 바이어가 한미 FTA체결 후 한국으로 수입선 전환할 의사에 대해 對 멕시코, 對캐나다 수입바이어 34%가 수입선을 전환할 것이라고 답변하였으며 수입확대 의사를 밝힌 바이어의 62%가 5% 이상이라고 응답하였다.

미국 바이어들의 한국산 부품 구매를 확대하기를 희망하는 것으로 나타났다. GM의 경우 친환경자동차 장착용 배터리, 인버터관련 제품을 구매하기를 원하였으며 한국산 구매규모를 현재 7억불에서 10억불로 확대하는 것을 고려하고 있다. Ford의 경우에는 경량화소재를 위주로 향후 10년간 20%이상 한국산 수입이 증가할 것으로 나타났다. Chrysler는 PCB와 서스펜션 등을 주로 구매하기를 원하며 현재의 70개사에서 '13년까지 100개사로 늘릴 계획을 세우고 있어 한국자동차부품에 대한 선호는 갈수록 높아갈 것으로 나타났다.

〈표 3-11〉 미국 바이어의 한국산 부품구매 확대계획

바이어명	한국산 부품구매 확대 계획	구매희망 품목
GM	<ul style="list-style-type: none"> - 아태지역 구매율을 현 16% → '16년 30%로 확대 계획 - 한국산 구매 규모도 현 7억불 → 10억불 이상으로 확대 - GM본사 글로벌 구매팀 직원 3%를 국내 GM Korea에 파견하는 안 검토 중 	친환경자동차 장착용 배터리, 인버터 관련 제품
Ford	<ul style="list-style-type: none"> - 한국산의 복미 수입이 향후 10년간 20% 이상 증가 예상 	차체무게 절감용 경량화 소재 제품
Chrysler	<ul style="list-style-type: none"> - 한미 FTA 발효, 친환경자동차 상용화로 국내납품업체 수를 현 70개사 → '13년 100개사로 확대 계획 	PCBs, Wire harness, 서스펜션 등
Delphi	<ul style="list-style-type: none"> - 향후 진행상황을 지켜본 후, 구매확대계획 수립 예정 	플라스틱 금형제품, 다이캐스팅 제품 등
Aisin America	<ul style="list-style-type: none"> - 도요타 분사에서 한국산 부품에 대한 관심이 큼 - 한미 FTA 협정 내용 분석 후 구매확대계획 수립 예정 	플라스틱 금형제품, 다이캐스팅 제품 등

자료: KOTRA, 한미 FTA 발효 이후 미 자동차부품 바이어 대한 수입 계획, Global Business Report, 11-034

3. 전북의 자동차산업 현황

1) 전라북도 자동차산업 생산 추이

(1) 완성차

1995년 4월 현대자동차 전주공장(상용차)에서 버스 생산이 시작되면서 전라북도 내 완성차 생산이 본격화되었으며 이후 타타대우(상용차), GM대우 자동차(승용차)의 생산시설이 차례로 준공·가동되면서 현재 3개 완성차업체가 입주해 있다.

전라북도 완성차 부문별 생산능력이 전국에서 차지하는 비중을 보면 승용차는 6.2%인데 비해 상용차는 28.6%를 차지하고 있다.

〈표 3-12〉 전라북도 자동차 생산 현황

(단위: 대, 명, 억원)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
생산능력	445,000	445,000	445,000	445,000	445,000	445,000	445,000	475,000
생산대수(대)	236,963	376,627	467,735	522,390	570,723	503,008	551,478	601,197
GM대우(승용차)	113,406	175,334	200,403	242,600	258,000	217,027	173,000	244,358
GM대우(KD)	70,224	146,246	211,530	221,271	243,856	217,000	301,313	276,000
현대전주(상용차)	48,612	50,255	51,145	50,000	57,315	58,000	68,986	71,800
타타대우(상용차)	4,721	4,792	4,657	8,519	11,552	10,981	8,179	9,039
종업원수(명)	616	669	7,892	8,016	10,421	10,578	10,885	10,708
GM대우	-	-	4,000	4,000	4,000	4,000	4,400	4,200
현대전주	-	-	3,152	3,200	5,200	5,300	5,200	5,200
타타대우	616	669	740	816	1,221	1,278	1,285	1,308
매출액(억원)	16,564	25,425	47,174	47,947	64,476	63,440	64,166	80,500
GM대우	13,909	22,465	24,525	24,010	31,000	29,980	29,000	42,500
현대전주	-	-	19,000	19,000	27,000	26,230	29,000	30,000
타타대우	2,655	2,960	3,649	4,937	6,476	7,230	6,166	8,000

자료: 전라북도 부품소재과

(2) 자동차 부품

전라북도 자동차부품 현황을 보면 자동차업체수는 '10년 기준 284개로 '03년에 비해 127% 증가하였고 매출액은 '10년 기준 565억 8400만원으로 '03년 대비 246% 증가하였고, 종업원수는 12,998명으로 '03년 대비 47.5% 증가하는 등 자동차부품산업의 성장이 지역 경제를 주도하고 있는 양상을 보이고 있다.

〈표 3-13〉 전라북도 자동차부품 산업 현황

(단위: 개, 백만원, 명)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
업 체 수	125	142	151	179	221	253	284	284
매 출 액	16,358	20,938	23,109	33,573	39,426	42,822	46,485	56,584
종 업 원 수	8,814	9,808	10,152	11,335	11,792	12,526	12,616	12,998

자료: 전라북도 부품소재과

2) 전라북도 자동차부품산업 수출입 추이

전라북도 자동차부품의 수출을 보면 현재 가장 많은 수출을 보이는 것은 HS6단위로 870190(기타)이며 2011년 11월기준 82,414천달러를 기록하고 있으며 서스펜션 쇼크업소오버가 6천2백만달러, 로우드 휠일 및 그 부분품과 부속품이 4천만달러 정도를 수출하고 있다.

〈표 3-14〉 전북-미국 수출액(HS 6단위 TOP 6)

(단위: 천달러)

HS코드	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	~2011. 11
870190											
기타					12,355	46,200	33,699	5,007	3,606	36,457	82,414
870880											
서스펜션 쇼크 업소오버	72	77	288	866	6,308	12,792	25,142	25,541	26,852	53,451	61,732
870870											
로우드 휠일 및 그 부분품과 부속품	1,166	13,195	18,109	17,859	11,324	16,829	39,373	40,997	26,200	41,565	39,574
870829											
자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품	10	15	26	17	50	29	83	81	921	2,902	7,160
870899											
기타		29	88	805	958	1,560	1,915	956	6,835	6,491	5,721
870210											
암축점화식의 피스톤식 내연 기관(디젤 또는 세미디젤)의 것											895

전라북도 자동차부품의 수입을 보면 현재 가장 많은 수출을 보이는 것은 HS6단위로 870892(소음기와 배기관)이며 2011년 11월기준 989천달러를 수입하고 있으며 기어박스과 제동장치와 그 부분품, 기타(870899), 서스펜션 쇼크 업소오버 순이다.

〈표 3-15〉 전북-미국 수입액(HS 6단위 TOP 6)

(단위: 천달러)

HS코드	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	~2011.1 1
870892 소음기와 배기관(자동차용의 것)	15	117		475			136		4,083	3,710	989
870840 기어박스		8			63				436	234	753
870830 제동장치와 그 부품품							3,160	2,099	518	769	708
870899 기타	370	1,154	1,023	2,161	805	604	908	903	522	563	414
870880 서스펜션 쇼크 업소오버	1	1				5	4		130		159
870829 자동차용 차체의 기타 부품품과 부속품											90

3) 전라북도 자동차산업 업체현황

전라북도 자동차부품산업이 주력산업이며 현재 284개의 업체가 있으며 군산과 완주, 익산에 부품회사들이 주로 분포되어 있다.

〈표 3-16〉 전라북도 시군별 자동차 부품 업체 분포 현황

(단위: 개)

구분	전주	군산	익산	정읍	남원	김제	완주	무주	장수	고창	부안
284	17	103	61	9	3	22	62	1	1	3	2

자료: 전라북도 부품소재과

전라북도 주요 자동차부품업체를 보면 매출액에 있어 한일내장(주)이 가장 높으며 1170억원의 매출이 예상되며 아이에스테크(주)가 925억, (주)세명테크가 840억의 매출을 보이고 있다. 고용은 (주)세명테크가 213명을 고용하여 가장 많고 한일내장(162명), (주)우신산업(149명), (주)한국센트랄(143명) 순이다.

〈표 3-17〉 전북 주요 자동차부품업체

(단위: 백만원, 명)

업체명	주생산품	매출		고용	
		('10)	('11 예상)	('10)	('11)
(주)대성정밀	SEAT/MI/PF/M,기타	7,535	12,000	42	50
대우전자부품(주)	BinaryCDMA(상품),CE,TA, 기타콘텐서(상품),HIC,AP(상품)	16,975	18,000	98	110
두성에스비텍(주)	BRAKEHUB&DRUM외	28,977	35,000	62	66
(주)세명테크	허브,드럼,다이캐스팅외(주소서울소재)	59,999	84,000	160	213
아이씨엠씨		47,300	42,300	142	149
(주)아이에스테크	엔진지시대,후미등취부패널외	84,066	92,466	70	80
우신산업(주)	연료탱크,범퍼	37,887	43,000	152	149
(주)태형	자동차부품(GARNISH,BUMPER외)	29,411	32,352	62	63
(주)한국센트랄	자동차조향장치,현가장치,제동장치	49,136	52,000	132	143
한산	자동차내외장품(플라스틱사출),금형위탁제작	63,502			
한일내장(주)	상용SEAT,중장비SEAT외	86,811	117,000	142	162

자료: 전라북도 부품소재과

FTA에 대한 준비도를 측정하기 위해서 기업에게 FTA에 대한 인식을 설문한 결과 자동차 및 자동차부품 부문에서 FTA로 인해서 미국내 자사제품이 성장할 가능성을 가장 많은 답을 하였고 미국내 자사제품의 시장확대가 그 다음 이었으며 FTA로 인해 자사가 성장할 가능성은 전체평균 이하로 나타나 전반적으로 FTA에 대해 긍정적인 해석을 하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 3-18〉 FTA에 대한 전북 기업의 인식

구분	산업 범주									전체 평균
	자동차/부품	정밀화학 원료	기계/부품	석유/화학	전기기기/부품	섬유/의류	철강/금속	식품	기타	
FTA로 인한 자사성장가능성	3.2	4.0	4.0	3.5	3.4	3.8	3.6	3.1	3.0	3.4
미국내 자사제품의 시장규모	3.5	3.0	3.3	2.5	4.0	3.5	3.2	2.8	3.0	3.3
미국내 자사제품의 성장률	3.7	4.0	3.3	2.5	3.8	3.0	3.0	2.9	3.0	3.2

자료: 전라북도 기업의 한미FTA 대응방안, 전북경제통상진흥원

주: 평균이 5점에 가까울수록 '매우 그렇다'임

제 4 장 한미 FTA로 인한 전북 영향력 분석

1. 대미 경쟁력 분석

1) 분석 방법

(1) 무역특화지수, 시장매력도지수

무역특화지수를 시장매력도지수로 상대적 수출점유율을 시장경쟁력지수로 평가한 경쟁모델분석(2010년 수출액 기준)을 활용한다.

무역특화지수는 한 상품의 총수출액과 총수입액, 그리고 전체 무역액을 이용해 상품의 비교우위를 나타내는 지표로서 그 공식은 다음과 같다.

$$\text{무역특화지수} = (\text{상품의 총수출액} - \text{총수입액}) \div (\text{총수출액} + \text{총수입액})$$

이 지수가 0인 경우 비교우위는 중간정도이며 1이면 완전 수출특화상태를 말한다. 수입은 전혀 하지 않고 수출만 한다는 뜻이다. 또 -1이면 완전 수입특화 상태이다. 수출물량이 전혀 없을 뿐만 아니라 수입만 한다는 뜻이다.

이 지수는 국제경쟁력 지수로 사용되기도 한다. 이럴 경우 0 이상 1 이하이면 그 제품이나 산업이 무역흑자를 기록해 국제경쟁력이 강한 것을 뜻하고 -1에 가까울수록 국제시장에서 경쟁력이 약하거나 수출을 하지 못하는 것으로 볼 수 있다.

전북과 전북의 대미 자동차부품에 대한 무역특화지수를 보면 아래의 표와 같다. 전북의 경쟁력이 강한 부분을 보면 870190(기타), 870210(압축점화식의 피스톤식 내연기관(디젤 또는 세미디젤)의 것), 870333 (실린더용량이 2,500시시를 초과하는 것), 870821(안전벨트), 870829(다동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 870870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품), 870880(서스펜션 쇼크 업소버) 870894(핸들 .운전대 및 운전박스등 차량의 부속품), 870899(기타)에 수출경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 일반적으로 전라북도의 수출구조를 보면 수출품과 수입품의 구도가 명확하게 구분되어 수출특화와 수입특화 제품이 많은 비중을 차지하는 것으로 나타났다.

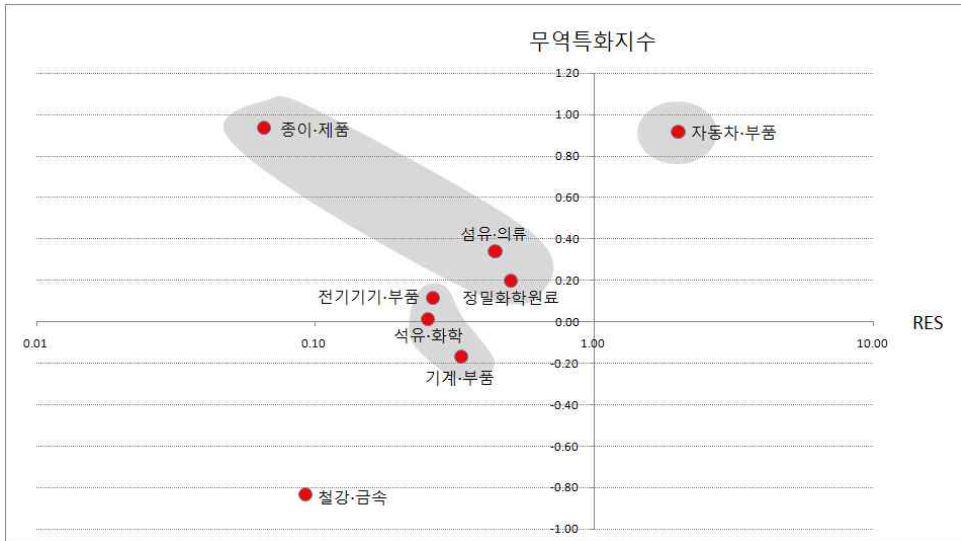
〈표 4-1〉 전국과 전북의 대미 자동차부품 수출 무역특화지수

HS코드	품목명	전국	전북
870190	기타	0.943	1.000
870210	압축점화식의 피스톤식 내연기관(디젤 또는 세미디젤)의 것	0.049	0.956
870322	실린더용량이 1,000cc를 초과 1,500cc 이하인 것	-0.444	-1.000
870323	실린더용량이 1,500cc를 초과 3,000cc 이하인 것	0.980	-1.000
870324	실린더용량이 3,000cc를 초과하는 것	0.813	-1.000
870333	실린더용량이 2,500cc를 초과하는 것	-0.993	1.000
870821	안전벨트	0.868	1.000
870829	자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품	0.939	0.979
870830	제동장치와 그 부분품	0.881	-0.806
870840	기어박스	0.850	-1.000
870870	로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품	0.979	1.000
870880	서스펜션 쇼크 업소오버	0.970	0.995
870892	소음기와 배기관 (자동차용의 것)	0.945	-1.000
870894	핸들 .운전대 및 운전박스등 차량의 부속품	0.890	1.000
870895	팽창 시스템을 갖춘 안전 에어백과 그 부분품	-0.501	-1.000
870899	기타	0.900	0.822
871000	전차와 기타의 장갑차량(자주식의 것에 한하며, 무기의 장비 여부를 불문한다) 및 이들의 부분품	-0.959	-0.172
871130	실린더용량이 250cc를 초과 500cc 이하인 왕복식의 피스톤식 내연기관의 것	-1.000	-1.000
871150	실린더용량이 800cc를 초과하는 왕복식의 피스톤식 내연기관의 것	-0.984	-1.000
871190	기타	-0.972	-1.000
871200	모터를 갖추지 아니한 이륜자전거와 기타의 자전거(배달용 3륜 자전거를 포함한다)	-0.976	-1.000
871419	모터사이클 (모페드 포함)의 기타 부분품과 부속품	0.735	-1.000
871499	기타 부분품과 부속품 (차량의 것)	-0.936	-1.000
871500	유모차와 그 부분품	-0.990	-1.000
871610	트레일러와 세미트레일러 (이동주택형의 것으로 주거 .캠핑용의 것)	-0.977	-1.000
871680	기타의 차량	-0.434	-1.000
871690	부분품	0.123	-1.000

시장매력도지수는 성장률과 시장규모와 같은 시장요소, 투자가능성과 산업 성숙도 또는 소비자들의 구매력에 영향을 미치는 인플레이션과 같은 경제적인 요소, 원재료의 공급과 같은 기술적 요소, 경쟁사의 형태와 공급자의 협상력과 같은 경쟁요소, 규제환경과 시장내에서 사회적 수용성과 같은 환경적 요소에 의해 영향을 받는다.

무역특화지수와 시장구매력지수를 기반으로 분석한 결과 전라북도는 對 미국 시장에

서 자동차·부품이 경쟁력이 매우 높으며, Star 산업에 위치하고 있는 것을 볼 수 있다. 타 산업과는 확실하게 차별할 수 있는 정도의 경쟁력을 가지고 있는 것으로 나타나 향후 대미 교역에서도 유리할 것으로 나타났다.



(그림 4-1) 對 미국 품목별 경쟁력분석

(2) SWOT 분석

전라북도는 자동차 및 자동차 부품산업을 주력사업으로 하고 있어 상대적으로 안정된 인프라를 가지고 있다. 대미교역과 관련하여 완성차 보다는 자동차 부품에 대한 분석이 필요할 것으로 보여 자동차부품에 대한 SWOT 분석을 한다.

전라북도 자동차부품산업의 강점으로는 완성차 3사가 입지하여 부품산업의 발전여지가 있으며 서해안 자동차사업벨트의 중심으로 중국과 인접하여 부품산업으로서의 발전 잠재력이 크다. 약점으로는 전문화 및 대형 업체의 부족으로 인한 경쟁력의 약화, 기업의 영세성으로 인한 연구개발비의 저투자, 이로 인한 핵심기술력 부족, 낮은 부가가치 제품에 특화되어 있다는 약점이 있다.

기회요인으로는 FTA로 인한 경제영토의 확대와 관세하락으로 인한 무역창출효과 및 무역전환효과를 누릴 수 있게 되었다는 것이며 선진업체의 글로벌아웃소싱으로 인한 기

회의 증대, 국내완성차 업체들의 해외 판매점유율 확대등을 들 수 있다.

위협요인으로는 국내완성차 업체들의 부품 국산화율이 낮아짐에 따른 수요 감소와 신흥국 부품업체들의 해외 M&A를 통한 경쟁력 증가로 인한 국내 업체와의 경쟁 심화, 그리고 완성업체들의 지속적인 단가하락 압력으로 인한 마진의 감소를 들 수 있다.

〈표 4-2〉 전라북도 부품업체의 SWOT 분석

Strength	Weakness
<ul style="list-style-type: none"> - 완성차 3사의 입지로 발전가능성 큼 - 서해안 자동차산업벨트의 중심 - 중국과의 근접성 - 지자체의 주력산업으로 지속적 지원의지 강함 - 지속적인 R&D 투자를 통한 생산성 향상 - 완성차를 기반으로 한 효율적 생산체계 구축 - 부품생산 및 개발에 유연 시스템 확보 	<ul style="list-style-type: none"> - 전문화 및 대형 부품업체의 부족 - 연구개발 비용이 낮음 - 핵심분야의 기술력 부족 - 국내 완성차 업체의 의존도가 높음 - 미래자동차에 대한 대응력 부족 - 낮은 부가가치 부품에 특화 - 전문인력 수급의 문제
Opportunity	Threats
<ul style="list-style-type: none"> - FTA로 인한 경제영도의 확대 - 선진업체의 글로벌 아웃소싱의 증대 - 신흥업체의 기술력 보강 필요 - 고환율로 인한 가격경쟁력 확보 - 국내 완성차 업체들의 해외 판매점유율 확대 	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 완성차 업체들의 부품 국산화율이 낮아짐 - 신흥국 (중국, 인도) 부품업체들의 해외M&A를 통한 경쟁력 증가 - 완성차 업체들의 지속적인 단가하락 압력

2. 영향력 분석

1) 정량분석

(1) 분석방법

SMART 모형은 단일 국가나 지역에서의 관세변화 효과를 추정하기 위한 부분균형모형인데, 부분균형 분석은 정책의 영향을 직접 받게 되는 산업이나 품목 등에 미치는 효과만을 대상으로 분석하는 것으로 경제 구조 속에서 발생하는 상호작용은 고려하지 않는다. 따라서 분석에 필요한 자료의 양이 적고 매우 세분된 산업을 대상으로 가능하며 분석과정이 명확하다는 장점이 있다.³⁾ 하지만 과거 시계열 자료(교역량 등)에 의존하여

3) 분석과정이 명확하다는 의미는 정확하다는 의미보다는 분석과정이 단순하기 때문에 직관적으로 이해하기 용이하다는 의미이며, 일반균형분석의 경우 복잡한 행태방정식의 상호작용을 거쳐 결과가 도출된다는 점에서 그 과정이 불명확한 측면이 있다.

정책의 효과를 예측하므로 파라미터(수입탄력성 등)에 보다 민감하게 반응하기 때문에 분석 결과를 해석하는데 주의가 요구된다.

(2) SMART 모형체계

SMART모형은 재화에 대한 균형수요량을 국내재와 수입재간의 상대가격의 함수로 나타낸 수요방정식을 의미한다. 무역정책에 의해 어떤 국가로부터 수입되는 품목에 부과되는 관세가 감축되면 해당 국가로부터의 수입재 가격이 하락하게 된다. 이는 국내재와 해당국가로부터의 수입재간의 상대가격 변화를 가져오고 그 결과 가격탄력성에 따라 국내재 소비를 줄이고 수입재 소비를 늘리게 된다. 이것이 해당국가로부터 수입이 증가하는 무역창출효과이다. 이러한 무역창출효과의 크기는 현재의 해당국가로부터의 수입량과 가격탄력성에 의존한다. 한편, 여타 국가로부터의 수입재에 비해서도 해당 국가의 수입재 가격이 하락하게 되어, 여타 국가로부터 수입하던 품목을 해당 국가로부터 수입하게 되는 무역전환효과도 예상할 수 있다. 이 무역전환효과는 수입재간 대체탄력성에 의해 그 크기가 결정된다.

여기에서는 SMART모형의 구조를 살펴보도록 한다. 수입증대 효과를 추정하기 위한 식이 어떤 과정을 통해 도출되는지를 살펴봄으로써 분석결과가 어떤 요인들에 의해 결정되며 어떤 한계를 갖는지 파악할 수 있을 것으로 보인다.

SMART 모형에서는 아래 <식 1>과 같이 준선형 효용함수 (quasi-linear utility function)를 사용하며, 수입재화 소비에 따른 효용과 기준재화 (numéraire good)를 더하여 총 효용이 결정된다고 가정한다.⁴⁾

$$U = \sum_j u_j(m_j) + n \quad \text{<식 1>}$$

위 식에서 n은 기준재화를 m_j 는 수입재 j를 지칭한다. 선형효용함수를 사용했기 때문에 기준재와 수입재 사이에 대체관계는 없다.

예산제약하에서 효용극대화 문제를 풀면, 수입재와 기준재화에 대한 균형소비량이 <식 2>와 <식 3>와 같이 결정된다.

4) 균형에서는 상대가격의 변화만이 수요에 영향을 미치도록 하고, 소득효과 등을 통제하기 위해 기준재화의 개념을 사용한다.

$$m_{j,i} = f(p_{j,i}^d; p_{j,\neq i}^d), \forall_{j,i} \quad \text{<식 2>}$$

$$n = y - \sum_i \sum_j (p_{j,i}^d \times m_{j,i}) \quad \text{<식 3>}$$

여기에서 $p_{j,i}^d$ 와 $p_{j,\neq i}^d$ 은 각각 수입재 j의 i국과 i국 이외의 국가에서의 국내가격을 나타낸다.

국내가격과 세계가격 (world price)의 차이는 관세를 의미하기 때문에 두 가격 사이에는 <식 4>의 관계가 성립한다.

$$p_{j,i}^d = p_{j,i}^w (1 + t_{j,i}) \quad \text{<식 4>}$$

본 분석에서 살펴보고자 하는 것은 관세하락의 효과이기 때문에 관세감축률($\theta_{j,i}$)의 개념을 이용하여 MFN 관세와 특혜관세의 차이를 <식 5>와 같이 표현한 뒤, 감축률($\theta_{j,i}$)을 조정함으로써 특혜관세율에 따른 효과를 분석하도록 한다.

$$t_{j,i} = t_j^{MFN} (1 - \theta_{j,i}) \quad \text{<식 5>}$$

감축률 ($\theta_{j,i}$)에 따라 교역량이 얼마나 변화하는지를 추정하기 위해서는 탄력성이라는 개념이 필요하다. 수입재 수요의 가격탄력성은 정의에 의해 <식 6>과 같이 표현할 수 있다.

$$\varepsilon_{j,i} = \frac{dm_{j,i}}{m_{j,i}} \bigg/ \frac{dp_{j,i}^d}{p_{j,i}^d} < 0 \quad \text{<식 6>}$$

관세를 삭감하게 되면, 두 가지 무역효과가 발생한다. 하나는 무역창출효과(trade creation effect)로 기존의 수입이 증가하는 효과이고, 다른 하나는 무역전환효과(trade diversion effect)로서 제3국으로부터 수입되던 품목을 관세가 삭감되는 상대국으로부터 수입함으로써 해당국으로부터의 수입이 증가되는 효과이다.

무역창출효과는 탄력성의 정의로부터 <식 7>과 같이 계산할 수 있다.

$$TC_{j,i} = p_{j,i}^w dm_{j,i} = p_{j,i}^w \varepsilon_{j,i} m_{j,i} \frac{dp_{j,i}^d}{p_{j,i}^d} \quad \text{<식 7>}$$

앞에서 살펴보았던 국내가격과 국제가격과의 관계, 관세율을 이용하여 식을 다시 정리하면, <식 8>와 같이 무역창출효과는 가격탄력성, 수입량, 관세율로 표현이 가능하다.

$$TC_{j,i} = p_{j,i}^w dm_{j,i} = p_{j,i}^w \varepsilon_{j,i} m_{j,i} \frac{dt_{j,i}}{(1+t_{j,i})} = \varepsilon_{j,i} m_{j,i} \frac{dt_{j,i}}{(1+t_{j,i})} \quad \text{<식 8>}$$

특정지역으로 수입되는 품목에 대한 관세가 하락할 경우 해당지역으로부터 수입되는 품목의 상대가격이 낮아지게 되어 다른 지역으로부터 수입되던 품목을 해당지역으로부터 수입하게 되는 현상이 무역전환효과이기 때문에 무역전환효과 추정에서는 수입재간 대체탄력성이 중요한 역할을 하게 된다.

대체탄력성은 <식 9>와 같이 정의된다.

$$\sigma_{j,i,\neq i} = \frac{d\left[\frac{m_{j,i}}{m_{j,\neq i}}\right]}{\frac{m_{j,i}}{m_{j,\neq i}}} \bigg/ \frac{d\left[\frac{p_{j,i}^d}{p_{j,\neq i}^d}\right]}{\frac{p_{j,i}^d}{p_{j,\neq i}^d}} < 0 \quad \text{<식 9>}$$

무역전환효과는 <식 9>로부터 <식 10>과 같이 추정할 수 있다.

$$TD_{j,i} = dm_{j,i} = \left(\frac{m_{j,\neq i} m_{j,i}}{m_{j,\neq i} + m_{j,i}}\right) \left(\frac{dt_{j,i}}{1+t_{j,i}}\right) \sigma_{j,i,\neq i} \quad \text{<식 10>}$$

<식 10>의 각 구성요소는 대체탄력성의 정의식인 <식 9>에서 <식 11>과 <식 12>를 계산함으로써 도출된다.

$$\frac{d\left(\frac{p_{j,i}^d}{p_{j,\neq i}^d}\right)}{\frac{p_{j,i}^d}{p_{j,\neq i}^d}} = \frac{\frac{p_{j,i}^w dt_{j,i}}{p_{j,\neq i}^w (1+t_{j,\neq i})}}{\frac{p_{j,i}^w (1+t_{j,i})}{p_{j,\neq i}^w (1+t_{j,\neq i})}} = \frac{p_{j,i}^w dt_{j,i}}{p_{j,i}^w (1+t_{j,i})} = \frac{dt_{j,i}}{(1+t_{j,i})} \quad \text{<식 11>}$$

$$d\left(\frac{m_{j,i}}{m_{j,\neq i}}\right) = \frac{dm_{j,i}}{m_{j,\neq i}} - \frac{m_{j,i} dm_{j,\neq i}}{(m_{j,\neq i})^2} = \frac{dm_{j,i}(m_{j,i} + m_{j,\neq i})}{(m_{j,\neq i})^2} \quad \text{<식 12>}$$

SMART 모형에서는 각 국의 품목별 가격탄력성 추정치를 포함하고 있으며, 본 분석에서는 SMART 모형의 추정치를 그대로 사용하였다.

(3) 분석자료

교역자료는 UN COMTRADE에서 구한 한국의 HS 6단위 품목별 2010년 수입자료를 이용하였다. 전북지역 수출입통계는 무역협회(www.kita.net)의 지역별 통계를 활용하였다. 수입가격 탄력성과 대체탄력성은 WITS모형의 추정치를 활용할 수 있다. 관세율 자료는 관세청의 관세자료를 사용하였다.

(4) 분석결과 및 시사점

분석자료에 따르면 각 품목별 수입수요의 가격탄력성은 아래와 같다. 일반적으로 전라북도에서 수출하고 있는 품목들의 가격탄력성은 낮은 상태로 나타나 가격의 변화에 대한 수요의 변화가 상대적으로 적은 것으로 나타났다.

〈표 4-3〉 수입수요 가격탄력성

HS코드	탄력성	HS코드	탄력성	HS코드	탄력성
870110	0.784791	870590	17.94761	871120	0.691996
870120	0.729981	870600	4.157757	871130	0.400712
870130	4.724889	870710	0.64075	871140	1.034149
870190	0.80377	870790	0.301395	871150	0.880298
870210	9.883322	870810	0.935506	871190	20.1297
870290	0.570938	870821	0.985834	871200	3.226799
870310	0.638253	870829	1.266748	871310	1.29649
870321	0.511148	870830	1.10341	871390	0.439838
870322	0.760956	870831	0.046826	871411	0.575696
870323	0.979737	870839	1.266849	871419	0.953152
870324	1.033889	870840	1.017707	871420	2.259308
870331	8.02002	870850	0.821683	871491	0.263028
870332	117.9481	870860	4.599911	871492	1.610798
870333	7.03265	870870	1.053879	871493	0.533316
870390	0.692958	870880	0.388181	871494	1.57831
870410	17.77729	870891	0.728488	871495	1.180831

HS코드	탄력성	HS코드	탄력성	HS코드	탄력성
870421	0.058566	870892	0.492907	871496	0.744662
870422	3.161811	870893	1.378843	871499	1.462959
870423	0.654789	870894	1.025334	871500	1.066684
870431	0.961836	870895	0.515878	871610	2.863134
870432	0.690477	870899	0.515878	871620	35.11143
870490	0.702106	870911	0.696895	871631	32.06421
870510	0.736867	870919	0.631812	871639	0.635512
870520	0.553461	870990	0.668667	871640	0.837705
870530	4.878912	871000	0.592591	871680	1.150813
870540	48.01822	871110	7.675845	871690	1.281078

분석자료를 검토한 결과 전라북도에 미치는 영향은 매우 미미한 것으로 나타났다. 전라북도가 미국으로 수출하는 주력제품의 관세율이 대부분 0으로 FTA의 효과가 없는 것으로 나타났다. 관세율이 0이므로 무역창출효과와 무역전환효과가 없을 것으로 나타났다. 2011년의 경우 870210은 115천달러의 무역창출효과가 있을 것으로 나타났고 이 효과가 전북의 효과의 전부를 차지하고 있다.

〈표 4-4〉 전북-미국 수출액(HS 6단위 TOP 6)의 관세율

(단위: 천달러)

HS코드	2010	관세율	가격탄력성
870190	36,457	0.00	0.804
기타			
870880	53,451	0.00	0.388
서스펜션 쇼크 업소버			
870870	41,565	0.00	1.054
로우드 휠 및 그 부분품과 부속품			
870829	2,902	0.00	1.267
자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품			
870899	6,491	0.00	0.516
기타			
870210		1.3	9.883
압축점화식의 피스톤식 내연 기관(디젤 또는 세미디젤)의 것			

전라북도 자동차부품의 수입관세를 보면 모두 0%로 수입에 직접적인 영향을 미치지 않을 것으로 나타났다.

〈표 4-5〉 전북-미국 수입액(HS 6단위 TOP 6)의 관세율

(단위: 천달러)

HS코드	2010	관세율
870892	3,710	0.00
소음기와 배기관(자동차용의 것)		
870840	234	0.00
기어박스		
870830	769	0.00
제동장치와 그 부분품		
870899	563	0.00
기타		
870880		0.00
서스펜션 쇼크 업소버		
870829		0.00
자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품		

산업연구원에서 수행한 기존연구에서는 전북의 경우 한·미 FTA 체결로 인한 관세 인하 효과 및 생산성 증대 효과를 모두 고려할 경우, 대미 수출은 자동차 및 기계 산업에서 28백만달러가 증가할 것으로 예상되었으나 실질적으로 품목별로 분석한 결과 무역창출효과가 0.1백만달러 정도에 그칠 것으로 나타나 실질적인 FTA 효과는 없을 것으로 판단된다.

결론적으로 전북 자동차부품의 주력 품목은 대부분이 관세율이 이미 0%인 것이어서 FTA로 인한 직접적인 효과는 거의 없는 것으로 나타났으며 기존의 전국차원에서 분석한 것과는 괴리가 있는 것으로 나타났다. 경쟁력 강화를 위한 방안을 모색하는 방안이 유일하게 FTA를 활용할 수 있는 방안임이 나타났다.

〈표 4-6〉 전라북도 제조업 대미 수출입 영향(기존 연구)

(단위: 백만달러)

주요 업종	수출 증가	수입 증가	무역수지
자동차/기계	28	1	27
섬유	8	0	7
전기전자	0	0	0
철강	0	0	0
화학	1	3	(2)
생활용품	0	0	(0)

자료: 산업연구원, 한미 FTA가 지역경제에 미치는 영향연구, 2007

(5) 분석모형의 한계 및 장점

이상에서 살펴본 바와 같이, SMART 모형에서 도출된 무역창출효과나 무역전환효과가 교역량과 가격탄력성 및 대체탄력성에 의존하고 있기 때문에 탄력성 추정치에 민감하다는 한계를 가지고 있다. 하지만 산업연관효과가 상대적으로 산업의 경우 일반균형분석을 하는 경우나 부분균형분석을 하는 경우 그 결과차이가 크지 않고, 부분균형분석의 경우 세부품목별 분석이 가능하고 가장 최근의 교역자료를 이용할 수 있다는 장점이 있다.

2) 정성분석

(1) 승용차

한·미 FTA 체결에 따라 수입관세가 4% 인하 후 4년 뒤에 철폐되나, 도내에서 생산되는 차종(한국 GM, 크루즈)과 동급인 소형 차종의 수입이 없어 수입관세 인하에 따른 피해는 없을 것으로 예상된다.

수출에 있어서는 미국 관세 철폐가 유예되었으나, 이미 도내에서 생산되는 차량이 현지화 생산되고 있어 수출 증대효과는 없을 것으로 전망하고 있다. 승용차의 직접적인 미국으로의 수출이 이루어지지 않고 있기 때문에 한미 FTA로 인한 승용차 분야에서의 직접적인 효과는 없을 것으로 보인다. 향후, GM의 글로벌전략의 수정에 따른 군산공장의 위상의 변화에 따른 효과는 기대할 수 있으나 현재 상태에서 단기적으로는 이러한 효과는 기대하기 어려운 상황이다.

(2) 상용(화물)차

미국에서 주류를 이루고 있는 보닛(후드) 타입의 화물차의 경우, 국내에서는 수요·생산이 없어 관세철폐에 대한 수출·입 증대 영향력은 크지 않을 것으로 전망하고 있다.

한편, 화물차는 도내에서 생산되는 가장 강점 차종이지만, 현재로서는 미국과의 수출 및 수입이 전혀 이루어지지 않고 있어 관세철폐에 대한 수출·입 증대 영향력은 없을 것으로 전망되나 향후 추가로 미국시장에 진출할 것으로 기대되고 있다.⁵⁾

이슈가 되고 있는 픽업트럭에 대한 견해는 수출가능성에 대해서 부정적인 견해를 보이고 있다. 불확실한 상황에서 대규모 투자가 이루어져야 한다는 점, 미국내에서의 경쟁력 확보에 대한 어려움, 신규진입에 대한 부담으로 인하여 수출가능성은 낮은 것으로 보고 있다. 미국의 국내시장의 진입에 대해서도 픽업의 화물차적인 요인에 대한 선호도가 낮아 수요가 제한적일 것이라는 의견이 대부분이어서 미국 픽업의 국내시장 진입이 부정적으로 보여 FTA로 인한 픽업시장이 영향이 적을 것으로 보인다.

(3) 자동차 부품

KOTRA에서 한미 FTA로 인한 유망품목을 제시하여 FTA로 인한 긍정적인 효과를 도출할 수 있는 분야를 제시하였다. 이러한 분야를 전북의 상황과 비교하면 전라북도도 강점으로 가지는 분야에 대해서는 유망품목으로 인식이 되지 않은 것을 알 수 있다. 이러한 정성적 분석에서도 전북의 FTA로 인한 수출확대 가능성은 낮은 것으로 나타났다.

〈표 4-7〉 한미 FTA 상품양허 결과 및 유망품목(KOTRA)

품목명	관세(%)	양허유형	대미수출*	유망사유
볼트너트	5.7-12.5	즉시 철폐	122	가격 경쟁이 치열한 품목으로 고관세 철폐에 힘입어 가격 경쟁력 제고 폭이 클 전망
자동차공조용 부품	0-2.5	즉시철폐	15	중국산 등 저가제품 품질 문제가 이슈화되고 있는 가운데, 관세철폐로 한국산 가격 경쟁력이 제고되면, 바이어에게 크게 어필할 것으로 예상

5) 현대차의 경우 '98년 미국 현지 화물차시장에 진출(수출)하였으나, 운전자 환경의 차이와 차량의 내구 및 연비 문제 등 기술적인 문제로 인해 철수한 경우가 있어, 현재로서는 미국 시장 진출을 고려하고 있지 않음

품목명	관세(%)	양허유형	대미수출*	유망사유
냉간단조부품(엔진 블록, 피스톤 등)	0-2.5	즉시철폐	779	관세철폐로 중국산 대비 가격 열위는 보강되고, 일본산 대비 가격 우위는 강화될 전망
풀리**	2.8	즉시철폐	174	관세철폐로 중국산 대비 가격 격차가 좁혀질 전망
덕타일 주물제품	0-2.9	즉시철폐	5	관세철폐로 중국산 대비 가격 열위는 보강되고, 일본산 대비 가격 우위는 강화될 전망
자동차용 전기배선장치	3.5	즉시철폐	2	연비향상을 위한 자동차 전장화로 수요 증대 -중국산과의 가격 격차 축소는 역부족이나, 독일 등 선진국 제품 대비 가격 경쟁력 강화 예상
브레이크 패드	2.5	즉시철폐	270	중국산 브레이크 패드 제품에 실망한 바이어들의 한국산 관심 증대 -한국산 품질은 이미 인정받고 있어, 가격 경쟁력까지 제고된다면 수출 여건 대폭 개선 전망
에어백	2.5	즉시철폐	4	중국산 제품의 품질관리 문제와 일본의 대지진 이후 부품공급 차질로 반사이익 기대 -측면에어백 장치의무 규제(2011년 1월) 발효로 에어백 수요 증가 예상
개스킷과 실	2.5	즉시철폐	28	한국산은 품질은 우수하지만, 중국산에 비해서는 가격이 높고, 일본산에 비해서는 품질은 다소 뒤처지나 가격은 비슷해 단점으로 작용했으나, 관세 철폐 시 대미 수출여건 개선 기대

자료: KOTRA, 한미 FTA로 날개 달 중소기업 35대 수출 유망품목

주: * 2010년 기준, 단위:백만\$

**Pulley는 추진축으로부터 벨트를 통해 각 부속 장치로 동력을 전달하기 위해서 필수적인 요소로 자동차에는 Crankshaft, Timing Belt, Alternator, Compressor등에 사용

완성차 관세 2.5%에 비해 4%의 높은 관세가 부과되는 부품의 경우 관세가 즉시 철폐되어 부품수출이 증가할 것으로 기대하고 있다. 그러나 전라북도의 경우에는 기업들이 영세하고 직접 수출할 수 있는 기업이 없어 직접적인 수출의 기회를 갖기는 어려울 것으로 판단하고 있다.

한국 GM의 경우 이미 글로벌소싱 전략이 운용되고 있고, 이에 따라 관세가 즉시 철폐됨에 따라 현지화 생산품목 이외에도 가격 및 품질 경쟁이 될 수 있는 부품의 경우 수출 증대 효과가 발생할 것으로 전망하고 있다. 그러나, 전라북도의 주요 수출품목은 이미 관세가 낮은 또는 0인 것이 대부분이어서 수출증대의 효과는 수출을 하지 않았던 제품이 수출하는 경우에 한정이 된다고 볼 수 있다. 이 또한 가격 및 품질 경쟁력이 확보된다는 전제가 있으므로 전라북도 부품기업이 경쟁력을 갖출 수 있는 방안을 모색하여야 하며 실질적으로 단기에는 효과를 기대하기 어려운 것으로 나타났다.

제 5장 전북의 한미 FTA 활용 및 대응방안

1. FTA활용사례 소개

1) 부품조달방식의 변경을 통한 FTA 활용사례

생산: 국내부품과 수입부품을 병행하여 사용

수출: 국내에서 생산된 배터리는 FTA 체결국등 세계 각국에 수출

납품: 완성차 업체나 종합부품업체에 납품

원재료의 조달: 배터리 제조에 필요한 원재료 중 국내산 조달을 살펴보면 연(납)은 전체 원재료 가격의 60%를 차지하고 있으며 국내산이 60%, 수입품이 40%를 차지하고 있다. 황산 등 기타 원재료는 역내산 인정이 가능하나 첨가제는 원산지 기준을 충족시키지 못해 역내산으로 인정되지 않는다.

이러한 상황에서 먼저 한미 FTA의 배터리에 대한 원산지기준은 4단위 변경기준 또는 6단위 변경기준 + (직접법 35% 이상 또는 공제법 45%이상) 이다.

현재 국내업체의 생산방식대로 배터리를 생산할 경우 배터리의 HS세번은 8507번인데 4단위 변경기준 계산시 중국산 일부 재료가 4단위 세번변경기준 혹은 6단위 부가가치기준을 충족시키지 못하고 있다.

이 경우 약간 비싸더라도 일부 수입품을 국내산으로 전환할 경우, 세번변경과 부가가치기준을 충족시킬 수 있게 된다. 부품조달방식을 일부 변경함으로써 FTA를 활용할 수 있는 사례이다.

2. 전북의 한미 FTA 대응 및 활용방안

한미 FTA로 인한 전라북도의 영향력을 정량적, 정성적으로 분석한 결과 한미 FTA로 인한 직접적인 효과는 매우 미미한 수준일 것으로 나타났다. 전북에서 주력으로 수출하고 있는 제품의 관세가 대부분 0% 이어서 한미 FTA의 체결로 인한 한계효과는 거의

없는 것으로 나타났다.

직접적인 효과는 미미할 지라도 FTA 체제가 경쟁력을 확보를 하면 시장이 무한히 넓어질 수 있는 체제이므로 경쟁력 강화는 FTA에서 가장 중요한 이슈가 된다. 또한, FTA의 제도에 대한 활용을 통하여 경제적인 이익을 도모할 수 있다.

전북 자동차 및 자동차부품산업에서의 한미 FTA에 대한 대응은 자동차 및 자동차부품산업의 경쟁력강화와 FTA를 효율적으로 활용하는 방안을 마련하는 양 방향으로 정책을 수립할 수 있다.

1) 경쟁력 강화방안

FTA가 경쟁력이 우수한 기업에게는 큰 기회가 되고 품질과 원가경쟁력이 확보되지 않으면 큰 위기가 되는 것이므로 경쟁력 강화만이 FTA 시대를 살아가는 최선의 방안이다. 자동차 및 자동차부품산업의 경쟁력을 강화하기 위한 다양한 방안을 고려할 수 있다.

(1) 수출전략형 핵심부품 기술개발 지속적 지원

친환경, 고효율 미래그린 기술개발사업은 미국 및 EU의 배출기준(유로6)의 충족과 연비 향상을 위한 고효율 그린 자동차 부품의 개발을 하기 위한 것으로 지속적인 투자가 이루어져야 한다. 2012년 이후 기술개발사업비는 169억원이며 총 참여기업수는 44개로 되어 있다. 주요 내용을 보면 상용차용 고효율 저공해 동력시스템 핵심기술 개발, 특장차 부품설계 및 검증 기술지원, 승용/상용차용 전기자동차 겸용 급속충전시스템 개발, 자동차형 지능형 센서부품 기술개발, 친환경 하이브리드 자동차 부품소재산업 육성, 스마트소재 성형기술 R&D 클러스터 구축사업등을 추진하고 있다.

수출전략형 미래그린 상용차부품개발사업의 지원을 통한 미래자동차 및 자동차부품산업 선도하여야 한다. 에너지 효율 향상, 고안전 경량화 등 상용차 핵심요소의 개발로 수입부품과의 경쟁력 제고 및 수출 유망부품 개발을 지원해야 한다. 주요 추진 내용을 보면 에너지 효율 향상기술 5개 과제, 전기차/하이브리드차 핵심기술 5개 과제, 고안전 경량화 기술 2개 과제를 추진하였고 이러한 과제를 지속적으로 발굴하고 기술개발 컨소시엄을 구성하여 선진국 수준에 근접한 기술력을 확보하여 수출경쟁력 강화를 도모한다.

(2) 지속적이고 포괄적인 해외마케팅 강화

현재 전라북도의 부품업체는 영세성으로 인하여 직접적인 해외마케팅을 수행할 수 있는 능력이 있는 기업이 매우 한정적이다. 특히 FTA를 활용하기 위해 직접적으로 미국 기업들의 2차벤더나 3차벤더로서 역할을 수행할 수 있는 기업들이 없으므로 소규모기업에 적합한 방법을 마련해야 하며 이를 위해 무역협회, 국내외 비즈니스 네트워크를 활용하여 해외시장 정보 및 마케팅 지원하는 정책을 추진할 필요가 있다.

해외마케팅 지원사업으로는 해외수출기업에 대한 수요조사를 통하여 해외시장 정보를 지속적으로 제공할 수 있는 창구를 개설할 필요가 있다. KOTRA의 해외지사의 활용과 지역에서 지속적으로 모니터링 할 수 있는 전담기관의 지정이 필요하다.

한편, 해외시장 개척, 그리고 전문전시회 참가에 대한 지원정책 마련하기 위한 방안이 마련되어야 한다. 해외 시장개척단을 파견하여 한국 GM등 완성차 북미시장 네트워크를 활용하고 수출전문기관(대우인터네셔널, 코트라)을 통하여 바이어의 확보를 하여 장기적인 차원에서 미국의 완성차와 직접 거래를 할 수 있는 기반을 마련해야 한다. 소기업이 가장 어려움을 토로하는 전시회의 참여를 위한 비즈니스 상담 비용의 지원과 상담 자료에 대한 기술지원을 아끼지 않아야 한다.

장기적인 해외시장 진출을 지원하기 위해 미국의 기관 및 연구소와 MOU를 체결하여 해외시장 진출을 지원하는 신규해외마케팅거점 구축이 필요하다. 미국의 기관 또는 연구소와 공동연구를 함으로써 미국기업의 기술진행 방향 및 중점 개발기술에 대한 정보를 파악하여 부품개발을 할 때 공동으로 추진을 하는 등 보다 발빠른 대응을 할 수 있다.

이 같은 사업을 단발성으로 지원하지 말고 지속적이고 포괄적인 마케팅 사업을 추진하여야 한다. 기업이 성과를 내기 위해서는 지속적인 지원이 필요하며 마케팅, 전시회지원, 인증지원 등 기업수요형 맞춤형 종합마케팅 사업을 추진할 시 효과를 거둘 수 있다.

(3) 글로벌 인재육성

해외시장진출을 위한 무역, 영업, 품질, 국가별 비즈니스컬처에 대한 교육을 통해 기업역량제고 및 재생적인 해외시장개척의지를 고취시키기 위하여 기업의 핵심 글로벌마케팅 전문가 육성이 필요하다.

현재 진행되고 있는 원산지관리사에 대한 지역차원의 강좌개설이 지속적으로 이루어지고 이에 대한 기업들의 적극적인 참여를 유도하기 위한 수강료 지원과 같은 직접적인 지원이 필요하다.

대학에서는 FTA 관련 강의의 개설 (원산지관리에 관한 강의 포함)을 통해 FTA 전문가를 육성하고 각 국별로 지역 전문가를 육성하여 전라북도에서 해외시장 진출 시 활용할 수 있는 인적자원을 양성할 필요가 있다.

(4) 전북내 구조조정 기업지원

FTA는 산업 내에서도 구조조정을 가져올 수 있고 한미 FTA로 인해 구조조정이 일어날 가능성도 커지므로 도 차원의 구조조정의 속도를 늦추는 정책이 필요하다. 자동차 부품 산업에서도 품목별로 구조조정이 일어날 가능성이 높으므로 이들에 대한 규모의 유도를 통한 경쟁력강화 정책을 추진할 필요가 있다. 경쟁력 없는 기업은 1차벤더에서 2차로 내려갈 가능성도 있고 그 이상의 피해가 올 수 있으므로 전북기업이 이러한 피해를 보지 않도록 규모화를 통한 구조조정의 지원정책의 마련이 필요하다.

(5) 대중소기업 연계협력 지원

도내 대기업 협력업체를 대상으로 대기업이 요구하는 품질개선, 인증취득 등에 대한 지원을 통해 판로 안정화 및 수주량 확대를 도모해야 한다. 대중소기업 연계협력을 적극적으로 권장하여 제품의 개발시점에서부터 대중소기업들이 협력하는 모델을 개발할 필요가 있다.

중소기업인 2차벤더에 대한 정책지원 강화가 필요하다. 2차벤더가 새로운 것을 시도하다 생산에 영향을 미치면 거래처가 끈길 가능성이 있으므로 새로운 시도를 못하게 되며 이는 향후 산업의 경쟁력을 약화시킬 가능성이 높으므로 이들이 혁신할 수 있는 지원체계가 마련이 필요하다. 특히, 생산공정에 대한 기술지원 및 R&D 지원은 부품산업의 전반적인 경쟁력 강화를 위한 필요한 것으로 나타났다. 또한, 수출이 대부분 KD를 통해서 되고 전북의 업체들이 대부분 소규모이므로 부품업체간 협력체계 구축 및 규모화에 대한 지원이 필요하다.

(6) 기업맞춤형 지원 필요

부품협력업체는 뿌리산업 뿐 아니라 교육여력이 없어 교육을 받을 수 없는 기업에 대한 현실성 있는 교육이 필요하다. 또한, 중소기업업체가 어려움을 겪고 있는 애로기술에 대한 수요조사를 통해 다양한 분야의 기술지원이 필요하다. 특히, 최근에 2차벤처들의 조립생산기술 부분에 대한 지원수요가 증가하고 있어 이에 대한 기술지원이 필요하다.

(7) 상용차 거점강화사업

전북의 강점은 상용차 분야이며 FTA로 인하여 이 분야의 중요성이 강화될 수 있다. 단기적으로는 상용차에 대한 효과가 적은 것으로 나타났지만 중장기적으로 상용차에 대한 투자가 이루어 질 것으로 보고 있다.

상용차는 7년후 관세 25% 철폐로 수출기회가 있는 것으로 보이므로 완성업체와 부품업체간 협력으로 대미수출 차종 및 부품개발 지원을 통한 수출시장 확대를 추진할 필요가 있다.

상용차 부분의 경쟁력의 강화를 위하여 수출전략형 상용차량 및 부품 개발을 위한 R&D 인프라 구축사업을 통해 개발부품의 성능과 품질의 신뢰성을 높여 수출 경쟁력 확대를 도모한다. 상용차 부품 R&D 센터 구축과 상용차 복합주행성능 시험장 구축은 수출차량 및 부품의 성능과 품질의 신뢰성을 검증할 수 있는 기본 인프라로 이로 인하여 전북의 상용차 입지 강화될 것이다.

2) 한미 FTA 활용방안

(1) 한미 FTA에 대한 중소기업 CEO 대상 홍보 강화

전북 자동차부품기업들의 인터뷰 결과 자동차부품 업체의 CEO들이 FTA에 대한 중요도를 인식하지 못하는 경우가 많아 FTA를 활용하지 못할 뿐 아니라 FTA로 인한 구조조정의 피해를 입을 가능성이 높은 것이 현실이므로 도 차원의 홍보강화가 필요하다.

전라북도의 자동차부품업체는 대부분 소규모로서 이 소규모 업체의 CEO들은 자수성

가형이 많아 거시적인 안목 보다는 미시적인 안목에서 비즈니스를 하고 있는 상황으로 FTA에 대한 충분한 이해가 없이 기존의 방식으로 비즈니스를 운영하는 성향이 강하다. 그러나 FTA 시대에는 시장경쟁 구도가 바뀌므로 FTA에 대한 적응을 하여야 한다.

경제통상진흥원, 무역협회, 중소기업청, 전라북도 등이 간담회나 세미나를 통해서 소규모 기업들에 대한 FTA의 의미와 FTA가 소규모 업체에 미치는 영향력을 정확히 인식시켜 FTA에 대한 적응력을 키우기 위한 홍보가 필요하다.

(2) Big3 인증획득 지원

FTA를 통하여 미국의 빅3의 인증을 따면 전세계 수출할 수 있으므로 인증획득을 위한 지원방안 모색 필요하다. 전북 입장에서 단기적으로 Big3의 1차벤더나 2차벤더로 역할을 할 수 있는 기업이 없는 상황이므로 중장기적으로 Big3의 1차벤더로 진입할 수 있는 기술력의 확보 및 지속적인 관계를 유지하는 중장기적 전략이 필요하다.

(3) 보유 인프라의 활용을 통한 품질제고 지원

FAT로 인하여 미국시장 진출 가능성이 커지며 미국의 비즈니스환경이 한국과 다르므로 이에 대한 컨설팅의 강화가 필요하다. 특히, 전북자동차기술원, 전자부품연구원등이 보유한 인프라를 활용하여 PL 및 Recall등에 대비하여 북미법규(FMVSS)에 적합한 시험 품질 승인을 위한 기술지원사업 추진한다.

(4) FTA 대응 국가사업 적극 활용

지경부등에서 FTA 대응방안 마련을 위한 국가사업을 추진하고 있으므로 이에 응모하여 국가예산 확보전북의 열악한 재정상태로 인하여 자체 기금의 마련이 어려우므로 FTA를 전북차원에서 활용하기 위해 예산확보가 필요하다.

자동차 및 부품과 관련하여 지경부, 중소기업청 등에서 FTA 대응방안 마련을 위한 국가사업을 추진하고 있으므로 이에 응모하여 국가예산을 확보한다.

(5) 원산지기준 충족을 위한 전략적 컨설팅

전북도의 기업들의 영세성으로 인하여 FTA의 활용에 소극적인 자세를 취함. 원산지 충족은 FTA의 기본이 되며 이는 전략적인 접근이 필요한 부분이다.

원산지기준 충족은 품목별, 기업의 재료조달 방법등에 따라 다양하다. 가장 간단한 방법으로 부품소재 수입선 전환을 통한 원산지기준 충족을 통하여 FTA를 활용할 수 있는 방안이 있다. 기존의 원재료 수입선의 변화를 통하여 국내산으로 인정을 받을 수 있는 방법이 있는지를 가장 먼저 고민해야 한다. 이와 비슷한 경우로 국내조달/생산전환을 통한 원산지 충족하는 방법이 있다. 외국에서의 생산을 국내에서 생산을 함으로서 원산지 충족하는 경우에 이를 활용할 수 있다. 그 이외에도 외주업체의 원산지 확인을 통한 완제품의 원산지 충족, 세번변경기준을 통한 원산지 충족, 부속품, 예비부품 및 공구를 활용한 원산지 충족등 다양한 방법을 활용할 수 있다. 이러한 원산지 충족방법에 대해 기업들이 인지를 하지 못하는 경우가 대부분이므로 기업에 대한 맞춤형 컨설팅이 필요하다.

(6) 무역조정지원법 개선을 통한 FTA 활용도 제고

현재 무역조정지원법은 하청기업에 대한 지원규정은 마련하지 않고 있으며 미국의 TAA도 하청기업의 간접적인 피해에 대해서는 지원하지 않고 있다. 실질적으로 FTA의 피해로 인하여 가장 타격을 받는 기업들은 하청기업들일 가능성이 높으며 이들 기업들이 타 산업과 연관이 되어있어 한 분야의 구조조정은 타 분야의 생산에 영향을 미치게 되므로 이들에 대한 지원이 필요하다.

제 6장 결론 및 정책제언

한미 FTA가 중요한 이슈로 제기됨에 따라 그에 따른 활용방안의 모색이 다양한 분야에서 진행이 되고 있다. 국가차원에서 한미 FTA는 제조업분야에서의 긍정적인 측면이 농림축산업에서의 부정적인 측면을 만회하여 전반적으로 긍정적인 영향을 미친다는 연구결과가 나왔다.

전라북도에서도 제조업, 특히 자동차 및 자동차부품, 기계산업에서 긍정적인 효과가 농축산업에서의 부정적인 효과를 상쇄하고도 남은 것으로 연구결과 나타났다.

그러나, 본 연구에 의하면 전라북도의 자동차 및 자동차부품산업의 수출증가는 매우 미미한 것으로 나타났다. 정량적인 분석을 통하여 무역창출효과와 무역전환효과를 추정하는 과정에서 FTA에 대한 직접적인 효과가 매우 작은 것으로 나타났다. 주요 원인으로서는 기존에 전라북도에서 주력으로 수출하는 품목들의 관세가 0이거나 매우 낮아 실제적으로 한미 FTA의 체결로 인한 직접적인 한계이익은 미미하기 때문이다.

정성적인 분석에서도 장기적으로는 상용차 분야에서 가능성은 있으나 기업들의 의사결정에 의해 좌우되며 승용차 분야에서의 GM의 글로벌 전략이 수정이 된다면 FTA로 인한 혜택이 있을 수 있으나 이를 예측하기는 매우 어려운 상황으로 정성적인 분석에서도 단기 또는 중기적으로 큰 영향이 없을 것으로 판단한다.

FTA의 직접적인 영향력이 적은 상황에서 전라북도는 경쟁력강화와 FTA를 어떻게 활용할 것인지에 대한 고민을 해야 할 것이다. FTA가 가격과 품질경쟁력이 확보되면 수출확대가 가능하므로 경쟁력 향상을 위한 노력과 FTA가 체결된 후 이를 다양하게 활용하여 이익을 취할 수 있는 방안을 모색하여야 한다.

자동차 및 자동차부품산업의 경쟁력 강화를 위해서는 가장 기본이 되는 그린 자동차에 대한 R&D 투자가 강화되어야 한다. 수출전략형 핵심부품 기술개발 지속적 지원으로 미국 및 EU의 배출기준(유로6)의 충족과 연비 향상을 위한 고효율 그린 자동차 부품의 개발을 추진한다. 다음으로 지속적이고 포괄적인 해외마케팅 강화가 필요하다. 특히 해외 시장개척단을 파견하여 한국 GM등 완성차 북미시장 네트워크를 활용하고 수출전문기관(대우인터네셔널, 코트라)을 통하여 바이어의 확보를 하여 장기적인 차원에서 미국

의 완성차와 직접 거래를 할 수 있는 기반을 마련해야 한다. 또한, 글로벌 인재육성에 힘써야 한다. 원산지관리사에 대한 지역차원의 강좌개설이 지속적으로 이루어지고 이에 대한 기업들의 적극적인 참여를 유도하기 위한 수강료 지원과 같은 직접적인 지원이 필요하며 대학에서는 FTA 관련 전공의 확대가 필요하다. 대중소기업 연계협력 지원이 필요하다. 도내 대기업 협력업체를 대상으로 대기업이 요구하는 품질개선, 인증취득 등에 대한 지원을 통해 판로 안정화 및 수주량 확대를 도모해야 하며 이를 제품의 개발시점에서부터 추진하는 대중소기업들이 협력하는 모델을 개발할 필요가 있다. 또한, 기업맞춤형 지원이 필요하다. 중소기업업체가 어려움을 겪고 있는 애로기술에 대한 수요조사를 통해 다양한 분야의 기술지원을 추진한다. 마지막으로 상용차 거점강화사업을 추진한다. 상용차 부분의 경쟁력의 강화를 위하여 수출전략형 상용차량 및 부품 개발을 위한 R&D 인프라 구축사업을 통해 개발부품의 성능과 품질의 신뢰성을 높여 수출 경쟁력 확대를 도모한다.

한미 FTA 활용을 위해서는 한미 FTA에 대한 중소기업 CEO 대상 홍보 강화가 필요하다. 경제통상진흥원, 무역협회, 중소기업청, 전라북도 등이 간담회나 세미나를 통해서 소규모 기업들에 대한 FTA의 의미와 FTA가 소규모 업체에 미치는 영향력을 정확히 인식시켜 FTA에 대한 적응력을 키우기 위한 홍보가 필요하다. 다음으로 미국 Big3 인증획득 지원이 필요하다. 전북 입장에서 단기간적으로 Big3의 1차벤더나 2차벤더로 역할을 할 수 있는 기업이 없는 상황이므로 중장기적으로 Big3의 1차벤더로 진입할 수 있는 기술력의 확보 및 지속적인 관계를 유지하는 중장기적 전략이 필요하다. 다음으로 보유 인프라의 활용을 통한 품질제고 지원이 필요하다. 전북자동차기술원, 전자부품연구원등이 보유한 인프라를 활용하여 PL 및 Recall등에 대비하여 북미법규(FMVSS)에 적합한 시험 품질 승인을 위한 기술지원 한다. 다음으로 자동차 및 부품과 관련하여 지경부, 중소기업청 등에서 FTA 대응방안 마련을 위한 국가사업을 추진하고 있으므로 이에 응모하여 국가예산을 확보한다. 그리고, 원산지기준 충족을 위한 전략적 컨설팅이 필요하다. 원산지 충족은 FTA의 기본이 되며 이는 전략적인 접근이 필요한 부분이다.

한미 FTA로 인한 제조업 분야의 부작용 최소화 정책을 추진하여야 한다. FTA는 산업 내에서도 구조조정을 가져올 수 있고 한미 FTA로 인해 구조조정이 일어날 가능성도 커지므로 도 차원의 구조조정의 속도를 늦추는 정책이 필요하다. 자동차부품 산업에서도

품목별로 구조조정이 일어날 가능성이 높으므로 이들에 대한 규모화의 유도를 통한 경쟁력강화 정책을 추진할 필요가 있다. 또한, 무역조정지원법 개선을 통한 FTA 활용도 제고가 필요하다. 현재 무역조정지원법은 하청기업에 대한 지원규정은 마련하지 않고 있다. 실질적으로 FTA의 피해로 인하여 가장 타격을 받는 기업들은 하청기업들일 가능성이 높으므로 이들에 대한 지원방안 마련이 필요하다.

결론적으로 기존의 연구결과와는 달리 한미 FTA로 인한 자동차 및 자동차부품 분야에서의 무역창출효과와 무역전환효과가 미미한 것으로 나타난 가운데 한미 FTA를 어떻게 활용할 것인가, 산업의 경쟁력을 어떻게 강화할 것인가, 그리고 FTA로 인한 기업들의 피해를 최소화 할 수 있는 방안의 모색이 필요하다. 한미 FTA로 인한 영향력을 측정하는 가운데 일반균형모형이 아닌 부분균형모형의 활용은 본 연구가 가지는 분석도구 및 데이터의 한계로 지적을 할 수 있다. 지역차원의 분석도구의 개발과 데이터의 확보는 향후 FTA에 대한 지역차원의 영향력을 분석하는데 가장 기본적으로 선행되어야 할 연구임을 다시 한번 느낄 수 있었다.

참 고 문 헌

- 모세준, 이은창, 2009, “세계 주요 자동차부품업에 현황 및 국내 자동차부품업체의 경쟁력 비교 분석”, 하나금융연구소 산업연구시리즈
- 조미진, 김민성, 2011, “한미, 한 EU FTA의 원산지 검증방식 분석과 시사점”, World Economy Update, 대외경제정책연구원
- 조성대, 2011, “한 EU FTA 발효 이후 현지 우리기업의 체감효과 및 활용사례, Trade Focus, 한국무역협회 국제무역연구원
- 김도훈, 2007, “한미 FTA 타결의 산업별 영향과 산업구조 선진화 전략”, 산업경제, KIET
- KOTRA, 2011, “한미 FTA로 날개 달 중소기업 35대 수출유망상품”, Global Business Report
- KOTRA, 2011, “한미 FTA 발효 이후 미 자동차부품 바이어 대한 수입계획“, Global Business Report
- 임혜준, 2011, “FTA 체결 확대에 따른 무역조정지원제도의 개선 방향”, FTA 국제 컨퍼런스, FTA 효과 극대화를 위한 정책방향, KIEP
- 정인교, 2011, “중소기업의 FTA 활용”, FTA 국제 컨퍼런스, FTA 효과 극대화를 위한 정책방향, KIEP

부 록

부록1. 전국과 전북의 자동차부품 무역특화지수

HS코드	품목명	전국	전북
870110	보행운전형 트랙터	0.943	1.000
870120	세미트레일러 견인용의 도로주행식 트랙터	-0.278	1.000
870190	기타	0.549	0.694
870210	압축점화식의 피스톤식 내연기관(디젤 또는 세미디젤)의 것	0.995	1.000
870290	기타	0.956	1.000
870310	설상주행용 차량, 골프용차와 이와 유사한 차량	-0.961	-1.000
870321	실린더용량이 1,000cc 이하인 것	0.980	0.163
870322	실린더용량이 1,000cc 초과 1,500cc 이하인 것	0.992	0.999
870323	실린더용량이 1,500cc 초과 3,000cc 이하인 것	0.914	1.000
870324	실린더용량이 3,000cc를 초과하는 것	0.410	-0.574
870332	실린더용량이 1,500cc 초과 2,500cc 이하인 것	0.767	1.000
870333	실린더용량이 2,500cc를 초과하는 것	0.018	1.000
870410	덤프차 (비고속도로용의 것)	0.893	1.000
870421	총중량이 5톤 이하인 것	0.995	0.999
870422	총중량이 5톤 초과 20톤 이하인 것	0.922	0.970
870423	총중량이 20톤을 초과하는 것	-0.568	1.000
870431	총중량이 5톤 이하인 것	0.945	1.000
870510	기중기차	-0.524	0.915
870530	소방차	0.364	1.000
870540	콘크리트 믹서 운반차	0.976	1.000
870590	기타	0.342	1.000
870600	엔진을 갖춘 새시(제8701호 내지 제8705호의 자동차용에 한한다)	0.974	1.000
870710	사람수송용 승용자동차와 기타 차량용의 차체	0.926	1.000
870790	기타	0.972	1.000
870810	자동차용 완충기와 그 부분품	0.232	1.000
870821	안전벨트	0.381	0.991
870829	자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품	0.772	0.346
870830	제동장치와 그 부분품	0.439	0.111
870840	기어박스	0.006	0.672
870850	차동장치를 갖춘 구동 차축변속장치를 갖추었는지의 여부를 불문한다)과 비구동 차축 및 그 부분품	0.454	-0.731
870870	로우드 휠 및 그 부분품과 부속품	0.402	0.215
870880	서스펜션 쇼크 업소버	0.476	0.708
870891	방열기 (자동차용의 것)	0.303	1.000
870892	소음기와 배기관 (자동차용의 것)	0.533	-0.620
870893	클러치와 그 부분품 (자동차용의 것)	0.461	-0.200
870894	핸들 ,운전대 및 운전박스등 차량의 부속품	0.293	-0.363
870895	팽창 시스템을 갖춘 안전 에어백과 그 부분품	-0.417	0.989
870899	기타	0.847	0.940
871000	전차와 기타의 장갑차량(자주식의 것에 한하며, 무기의 장비 여부를 불문한다) 및 이들의 부분품	-0.822	0.940

HS코드	품목명	전국	전북
871130	실린더용량이 250cc를 초과 500cc 이하인 왕복식의 피스톤식 내연기관의 것	-0.974	-1.000
871140	실린더용량이 500cc를 초과 800cc 이하인 왕복식의 피스톤식 내연기관의 것	0.573	-1.000
871150	실린더용량이 800cc를 초과하는 왕복식의 피스톤식 내연기관의 것	-0.896	-1.000
871190	기타	-0.941	-1.000
871200	모터를 갖추지 아니한 이륜자전거와 기타의 자전거(배달용 3륜 자전거를 포함한다)	-0.976	-1.000
871419	모터사이클 (모페드 포함)의 기타 부분품과 부속품	0.018	-1.000
871491	프레임과 포크 및 이들의 부분품	-0.928	-1.000
871492	휠 림과 스포크	-0.959	-0.714
871494	브레이크(코스터 브레이킹허브와 허브브레이크를 포함한다) 및 그 부분품	-0.746	-1.000
871499	기타 부분품과 부속품 (차량의 것)	-0.901	-0.680
871500	유모차와 그 부분품	-0.945	-1.000
871610	트레일러와 세미트레일러 (이동주택형의 것으로 주거 .캠핑용의 것)	-0.926	-1.000
871639	화물수송용의 기타 트레일러와 세미트레일러	0.202	1.000
871680	기타의 차량	-0.067	-1.000
871690	부분품	-0.389	0.368