

한일 산업별 실질실효환율이 주는 시사

- 실질실효환율 추이를 통해서 한일간 산업별 경쟁력 차이를 파악할 수 있음
 - 전자산업에서 한국은 2008년 글로벌 금융위기 이전부터 생산성향상을 통해 경쟁력을 강화시켜온 반면, 일본은 글로벌 금융위기 이후에야 뒤늦게 구조조정을 실시함으로써 한국과의 경쟁력 격차를 좁히지 못하고 있음
 - 이와 대조적으로 자동차산업에서 한국은 코스트절감 노력을 통한 실질실효환율 하락보다는 명목환율 하락(원저)에 의해 경쟁을 유지하고 있는 반면, 일본은 엔고 국면에서도 코스트절감 노력으로 실질실효환율이 하락함으로써 엔저의 효과가 나타남

□ 엔의 실효환율 70%가 달러·유로·원에 의해 결정

- 실효환율은 특정 통화의 종합적인 수출경쟁력을 나타내기 위해 사용하는 환율로서, 다수의 환율을 통합하여 특정 통화에 대해 강약 여부를 나타냄
- 기준년도의 환율을 100으로 한 지수로 산출하여 지수가 상승할수록 통화가치가 상승하며, 상대국과의 무역량 비율과 경제관계의 긴밀도 등으로 각 통화의 가중치를 부여
- 국제결제은행이 공표하는 가중치에 의하면, 엔의 실효환율은 미국 달러, 유로, 한국 원과의 관계에서 거의 70%가 결정

□ 2013년 일본의 실질실효환율은 1985년 플라자합의 이전 수준의 엔저

- 실효환율에서 물가변동 영향을 제거한 것이 실질실효환율인데, 물가상승율이 높은 국가는 구매력이 저하되고, 통화가치가 하락하여 명목환율은 떨어지게 됨
- 그러나 물가의 영향을 제거한 실질로는 환율이 변화하지 않고 명목보다 높게 됨
 - 일본과 같이 디플레이션이 지속되는 경우 실질환율은 명목환율보다도 낮게 됨
- 실질실효환율은 명목환율을 기초로 각국의 물가 차이를 가미하여 만든 지수임

- 예를 들면, 동일한 성능의 자동차를 일본은 100만엔, 미국은 10,000달러로 각각 생산하고 실제 환율은 달러당 100엔으로 변함이 없다고 가정
- 만일 일본이 기술혁신으로 동일한 성능의 자동차를 절반가격인 50만엔에 생산할 수 있게 되고, 미국에서 판매가격은 종전과 같은 10,000달러인 경우, 50만엔의 이익이 발생
 - *절반가격으로 판매하면 미국시장에서 점유율을 2배로 늘릴 수 있음
- 이는 엔저로 가격경쟁력이 발생한 것과 같은 것으로, 달러 이외의 통화도 포함시켜 반영한 것이 실질실효환율임
- 일본은행에 따르면 일본의 실질실효환율은 2013년 7월에 78.42(2010년 100기준) 2007년 7월의 79.36을 하회, 장기적인 엔고·달러저의 기점인 1985년 9월 플라자합의 시점의 수준을 상회하는 엔저가 됨
- 이 지수는 달러 단위가 아닌 엔을 기준으로 하고 있기 때문에 수치가 낮을수록 엔저가 됨

□ 주요 산업의 실질실효환율과 한일 비교

- 물가수준의 차이를 조정한 실질실효환율로 일본 엔화가 약 30년 만에 최저치(엔저)를 기록했으나, 산업별로는 큰 차이를 보이고 있음
- 자동차 등 수송용 기계는 일본의 경쟁력이 강화되었으나, 전자산업에서는 한국과의 경쟁에서 고전
- 산업별 실질실효환율은 자동차와 기계산업 등 각각의 생산비용 차이를 가미한 환율로서 명목환율이 변화하더라도 생산비가 저하되면 실질환율이 떨어짐
- 그만큼 엔저가 된 것과 같아 수출경쟁력이 높아지게 됨
- 한국과 일본의 실질환율을 비교해보면, 일본이 어떤 산업이 강하고, 어떤 산업이 약한지 알 수 있음

<전자산업>

- 일례로 전자부품 등 전자산업인데, 일본은 2000년대 중반 엔저 국면에서 전자산업의 코스트 경쟁력이 매우 높았음

- 특히 샤프 등이 수요 예측을 잘못하여 과잉투자를 하는 바람에 결과적으로 실질 환율 하락폭이 적었음
- 이에 비하여 삼성전자 등은 2008년 글로벌 금융위기 이전 원고 국면에서 생산성을 크게 높인 결과, 실질환율이 하락
- 일본은 글로벌 금융위기 이후 뒤늦게 만회하려고 구조조정을 실시했으나 한국기업과의 차이를 좁히지는 못함

<자동차산업>

- 자동차 등 수송용 기계의 경우, 일본의 우위성이 두드러짐
- 글로벌 금융위기 후 엔고 기간 중 일본의 자동차업체들은 코스트절감을 추진한 결과, 실질환율이 하락함으로써 엔고 국면에서도 실질환율 하락에 의한 수출증가로 수익증가를 실현
- 닛케이신문이 분석한 데이터에 의하면 한국기업들은 코스트절감이 한계에 이르러, 경쟁력의 대부분을 명목환율에 의존하고 있다고 보도
- 법인기업통계에 의하면, 2013년 2분기 일본기업들의 매출액경상이익율에서 수송용 기계는 11%로 높은 수준을 달성했으나 전자는 4.4%에 그침

□ 산업별 특성도 실질환율에 반영

- 전자산업은 액정과 반도체 등 범용화가 활발하게 이루어지고 가격하락폭이 큰 상품이 주류를 이루고 있음
- 일본기업들이 기술혁신을 하더라도 외국기업들이 곧바로 추격해오기 때문에, 코스트 경쟁력에서 우위에 서기가 어렵다는 지적
- 한편, 자동차는 많은 부품들로 구성되고 제조공정이 복잡하기 때문에 외국기업이 쉽게 모방할 수 없어 산업의 특성이 실질환율에 반영되는 측면도 있음

□ 시사점

- 주목해야 하는 점은 코스트 절감노력에 의한 실질실효환율의 하락효과임
- 일본은 자동차산업에서 2008년 글로벌 금융위기 이후 엔고 상황에서도 코스트절감

노력을 실천하여 실질실효환율은 엔저수준으로 하락한 결과, 현재의 엔저 이익을 크게 실현하고 있음

- 이에 비해 한국은 코스트 절감 노력보다는 명목환율의 하락(원저)에 의해 경쟁력을 유지해오고 있다는 점임
- 이와 같은 분석데이터의 해석은 한국의 환율정책을 겨냥한 측면도 있는 것으로 보여 지나, 경쟁력의 요소로 실질실효환율이 중요하다는 점을 의미함
- 한·일 공히 환율하락(원저, 엔저)국면에서는 기업들이 수출경쟁력이 높아졌다고 착각하기 쉬운 나머지, 신상품개발과 코스트절감 노력을 소홀히 할 경우, 역으로 환율상승 국면에서 큰 타격을 받게 됨
- 따라서 기업들은 환율하락으로 벌어들인 수익을 연구개발과 효율적인 설비, 전문 인력육성 등에 투자하는 것이 장기간에 걸쳐 환율에 의존하지 않는 성장 원천이 될 수 있음을 시사

<참고자료>

日本經濟新聞(2012.12.31/2013.4.26/2013.9.23)