

## 일본기업의 경쟁력\_일본·독일간 환율변동과 자동차산업의 경쟁력 비교

\* 이 자료는 호우기 히데오(法木秀雄) 와세다대학 교수가 「일본경제신문 경제교실: 일본기업의 국제경쟁력·일독자동차 환율에서 명암(‘14.7.1)」에 기고한 내용을 요약, 정리한 것임

- 일본은 장기간의 과도한 엔화강세로 국내생산의 경쟁력이 약화되어왔던 반면, 환율이 약세를 보여 왔던 한국과 독일은 이를 활용하여 상품력을 강화
- 일본이 국내생산을 유지하고 특히, 해외로 진출한 일본기업들의 유턴을 촉진하는 데는 국내생산의 경쟁력 강화가 중요한데 이를 위해 110엔대의 환율 유지가 필요

### □ 엔고로 일본차의 국내생산 감소

- 일본의 자동차업체들은 2000년대에 아시아시장 진출을 확대, 세계 생산대수가 연간 2,500만대 규모로 세계 전체의 1/3을 차지하면서 세계 정상에 오름
- 그러나 일본내 국내생산은 1990년대 1,356만대에서 2013년에 963만대로 30%나 감소, 주요 자동차생산국들과는 대조적임
  - 그 동안 자국에서의 자동차 생산은 독일이 15% 증가, 미국은 14% 증가, 한국은 무려 89%나 증가, 주요 자동차생산국들 모두 국내 산업기반을 강화하고 있음
- 그 요인으로서 일본 국내 시장의 축소 외에, 자동차업체들이 수출에서 현지생산으로 전환했던 것이 크게 작용
  - 유럽 지역의 수입규제와 과도한 엔고에 대응하기 위해서는 현지생산이 불가피했기 때문임

### □ 한국 및 독일과 비교한 엔화의 강세 폭

- 1970년대 이후 엔고시대가 도래함에 따라 일본자동차업체들은 국내생산의 경쟁력을 상실하게 되었음
- 세계시장에서 일본산 자동차의 코스트경쟁력은 가령 제품의 성능이나 사양이 여타 국가들의 제품과 동일하다면, 수출상대국의 통화로 환산한 생산비용의 차이에 의해 결정됨

- 각국의 비용변동을 상쇄하도록 환율이 결정된다면, 경쟁관계는 변하지 않고, 실제 환율이 이 수준을 상회하면 그만큼 외화표시 비용이 상승하게 되어 경쟁력을 상실하는 요인이 됨
- 이와 같은 접근방식에 기초한 환율변동의 이론치가 바로 상대적인 구매력평가임
- 구매력 평가로 볼 때, 엔화는 거의 일관하여 독일 통화나 한국 원화보다 강세였음
- 1990년대 중반에는 실제 환율이 구매력평가를 50%가까이 상회함에 따라, 일본의 자동차수출이 대폭적인 수익악화에 직면했음
- 이에 대하여 일본산 자동차와 경합관계에 있는 독일산 자동차는 대부분의 기간 동안 엔화에 비하여 10~20포인트 이상 하락한 환율의 영향을 수혜
- 특히 주목을 요하는 것은 과거 30년간 유지되어온 독일 통화와 스위스프랑간 높았던 연동성이 2010년 이후에는 유로화의 하락을 수반하면서 약해지고 있는 점임
- 이는 남유럽국가들의 금융위기를 기점으로 한 유로화 약세가 독일에게 더욱 메리트를 가져다주었음을 시사

## □ 독일산 자동차의 수출경쟁력

- 독일 자동차업체들의 수출비율은 약 80%로 매우 높음
- 수출에 의해 창출되는 이익이 커서, 연간 5,000억 엔 이상의 이익을 내는 기업들도 있음
- 2011~2012년 독일의 빅3(폭스바겐, 벤츠, BMW)의 과세 후 이익률이 평균 10%로 일본의 빅3(도요타자동차, 닛산자동차, 혼다)의 2배에 달함
- 독일 업체들은 수출로 벌어들인 막대한 이익을 기반으로 하여, ①차종의 대폭 확충(특히 BMW는 최근 10년 이상 차종을 확충), ②판매가격의 상승폭을 상회하는 성능향상과 옵션의 표준화(브랜드이미지를 훼손하지 않는 실질적인 가격인하), ③활발한 판매촉진(매스미디어에 대한 홍보증가와 판매점에 대한 판매장려금 증가)에 의해 판매를 늘리고 있음

## □ 원화약세와 한국산 자동차의 수출경쟁력

- 한국의 원화는 1997년 아시아통화위기에 따른 경제위기 이후, 큰 폭의 약세가 정착

- 한국 업체들은 수출로 벌어들인 이익을 기반으로 하여 연구개발투자를 서두른 한편, 일본과 구미로부터 기술자와 디자이너를 초청, 기술력과 상품력을 향상시킴

#### □ 엔저에도 불구하고, 일본의 자동차수출이 늘지 않는 이유

- 2012년 말 이후 엔고에 큰 전기가 찾아옴
  - 일본은행의 대담한 금융정책으로 엔고가 시정되었음에도 불구하고, 일본의 수출이 늘지 않고 있음
- 과거 일본 완성차의 주된 수출상대국이었던 북미(멕시코 제외)나 유럽, 중동시장은 이미 해외 생산차의 공급으로 대체되고 있음
  - 북미는 현지생산, 중동은 태국 등으로부터의 재수출 등으로 전환되어, 엔저가 되더라도 완성차수출이 이전보다도 늘어나기 어렵게 됨
  - 과거 전량을 일본으로부터의 완성차수입에 의존해온 북미시장 판매용 일부 고급차 모델조차 미국산 자동차로 대체되고 있음
- 2000년대에는 엔저반전 시기도 있었으나 자동차 업체들이 북미의 생산거점 증강에 주력했기 때문에 해외생산이전이 계속되었고 2007년대 이후에는 엔고에 박차가 가해짐
- 일단 해외로 이전된 생산이 일본으로 다시 돌아오기는 용이치 않음
  - 진출상대국에서는 부품 및 원재료 등의 70% 이상을 현지에서 조달토록 되어있어 부품과 원재료를 포함한 종합적인 현지생산체제가 확립되었기 때문임

#### □ 일본 자동차산업의 강점

- 자동차는 차종에 따라 다르나, 약 3만점의 부품들로 이루어진 고도의 복잡한 제품으로서 철, 금속, 고분자화학, 전자 등 많은 최첨단기술의 집합체임
- 일본은 일찍부터 ①첨단개발·생산기술을 가진 완성차업체, ②종합력을 갖춘 부품 공급업체, ③시제품(부품)에 유연하고 신속하게 대응할 수 있는 중소기업군, ④우수하고 풍부한 전문인력을 육성, 연구를 지원하는 많은 대학 교수·연구자, ⑤기초 연구를 지원하는 정부계연구기관 등이 긴밀한 네트워크로 이루어져 국가 전체가 하나의 자동차 클러스터를 형성해왔음

- 자동차 본체는 물론, 화학이나 금속, 재료공학 등은 근속년수와 기술이 말해주는 소위 경험공학 그 자체이며, 일본형 종신고용형태나 문화풍토에도 맞음
  - 조직의 벽도 구미기업보다 낮고, 조직목표에 대한 추진력이 모아지기 쉬움
  - 여타 기업들과도 높은 수준의 팀워크로 협력하고 기업을 초월한 스리아와세(조정·통합을 핵심요소로 하는 고객맞춤형 생산방식)가 가능함
- 이제까지는 이같은 클러스터의 존재가 글로벌 경쟁우위(개발, 생산기술력, 상품력, 해외생산추진력)를 지탱해주었음
  - 일본의 클러스터는 필요한 기술이나 제품, 인적자원의 국내 완결도라는 관점에서는 지금도 독일을 상회하는 세계 최강임
- 그러나 국내생산의 코스트경쟁력이 더욱 약해지게 되면, 내수용제품의 생산도 해외 이전·역수입으로 전환되어 국내생산이 더욱 줄어들고 클러스터도 약화될지도 모름
  - 해외와의 기술력·상품력 차이가 좁아지고 있는 가운데 엔고에 대한 대응력도 낮아지게 됨

#### □ 일본 국내로 유턴하기 위해서는 110엔대 환율 유지해주어야

- 일본 국내생산을 유지하기 위해 일본정부와 일본은행은 달러당 100엔대가 지속되도록 하는 정책을 동원해야 함
  - 나아가 해외 일본기업들이 일본으로 돌아오기 위해서는 일본의 경영자들로 하여금 당분간 국내 생산비용이 해외생산보다도 낮다고 확신할 수 있도록 하는 것이 중요함
  - 기업들로 하여금 적어도 5년 이상, 110엔대 이상의 엔저가 계속될 것이라는 전망을 갖도록 해야 함
- 한편, FTA도 체결건수를 늘려 일본의 완성차를 무관세로 수출할 수 있도록 해야 함
  - 특히 EU의 관세가 철폐되는 경우, 이제까지 낮은 채산성을 면치 못했던 대EU완성차 수출증가의 길이 열리게 될 것임
- 일본은 자원의 태반을 수입에 의존, 근년에는 무역적자가 정착되고 있음
- 이에 대하여 해외자회사로부터의 배당을 늘려, 경상수지 흑자를 확보하면 된다는

낙관론도 있으나, 수출기업들이 외화를 벌어들이는 능력을 상실하게 되면 이것도 어렵게 됨

- 수입을 위한 외화획득은 국민생활 유지에 필요하며 자동차는 2013년 일본 수출의 23%를 차지하는 중요산업이라는 점에서, 어떠한 일이 있어도 자동차산업의 쇠퇴만은 막아야 한다는 것이 대세임 