



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

2015년 2월

석사학위 논문

한국 자동차산업의 對캐나다
수출경쟁력측정과 수출확대 전략
연구

조선대학교 대학원

무역학과

박 소 연

한국 자동차산업의 對캐나다
수출경쟁력측정과 수출확대 전략
연구

A Study on Export Competitiveness Measurement of the
Korean Automotive Industry and Export Expansion
Strategy in Canada

2015년 2월 25일

조선대학교 대학원

무역학과

박 소 연

한국 자동차산업의 對캐나다
수출경쟁력측정과 수출확대 전략
연구

지도교수 송 윤 아

이 논문을 무역학 석사학위 신청논문으로
제출함




2014년 10월

조선대학교 대학원

무역학과

박 소 연

박소연의 석사학위논문을 인준함

위원장 조선대학교 교수  백노경 인
 위 원 조선대학교 교수  김석민 인
 위 원 조선대학교 교수  송윤아 인

2014년 11월

조선대학교 대학원

< 목 차 >

| | |
|-----------------------------------|----|
| ABSTRACT | 1 |
| 제 1 장 서 론 | 3 |
| 제1절 연구의 배경 및 목적 | 3 |
| 제2절 연구의 방법 및 구성 | 6 |
| 제 2 장 한·캐나다 간 자동차산업 교역 현황 ..7 | |
| 제1절 한·캐나다 간 수출입 현황 | 7 |
| 1. 캐나다의 수출입 현황 | 7 |
| 2. 한·캐나다 간 수출입 현황 | 9 |
| 제2절 한국과 캐나다의 자동차산업 분석 | 11 |
| 1. 한국 자동차산업 동향 | 11 |
| 2. 캐나다 자동차산업 동향 | 11 |
| 제3절 한국과 캐나다 간 자동차산업 교역 구조 ... | 14 |
| 1. 수출입 구조 | 14 |
| 2. 무역수지 동향 | 15 |
| 제 3 장 한국자동차산업의 對캐나다 수출 확대전략... 17 | |
| 제1절 캐나다 수입자동차 시장 동향 | 17 |
| 1. 차종별 수입 동향 | 17 |
| 2. 국가별 수입 동향 | 19 |

| | |
|----------------------------------|----|
| 제2절 한국과 주요국의 캐나다 시장 내 수출경쟁력 비교.. | 23 |
| 1. 현시비교우위지수 비교 | 23 |
| 2. 무역특화지수 비교 | 27 |
| | |
| 제 4 장 한국 자동차산업의 對캐나다 수출 확대 전략.. | 32 |
| 제1절 한·캐나다 FTA 체결현황 | 32 |
| 1. 한·캐나다 FTA의 주요 내용 | 32 |
| 2. 자동차분야 양허안 | 35 |
| 제2절 캐나다 자동차시장 진출 시 문제점 | 37 |
| 1. 세계 자동차산업의 구조적 요인 | 37 |
| 2. 캐나다 시장 내부요인 | 38 |
| 제3절 對캐나다 자동차시장 수출확대 전략 | 39 |
| 1. 캐나다 수입자동차시장 경쟁구도 분석 | 39 |
| 2. 한국자동차 산업의 수출확대 전략 제안 | 41 |
| | |
| 제 5 장 결 론 | 47 |
| 참고문헌 | 50 |
| 감사의 글 | 53 |

<표 목차>

| | |
|----------------------------------------------------|----|
| <표 2-1> 연도별 수출, 수입 및 무역 수지 | 8 |
| <표 2-2> 한국의 對캐나다 10 대 교역품목 | 9 |
| <표 2-3> 한국의 對캐나다 수출입실적 | 10 |
| <표 2-4> 국내 자동차 판매량 | 12 |
| <표 2-5> 국내 자동차 수출현황 | 13 |
| <표 2-6> 한국의 對캐나다 자동차산업의 연도별 수출입 현황 | 14 |
| <표 3-1> 자동차연구의 분석대상 상품군 | 18 |
| <표 3-2> 배기량 1,000~1,500cc 승용차 수입 대상국 및 수입액 | 19 |
| <표 3-3> 배기량 1,500~3,000cc 승용차 수입 대상국 및 수입액 | 20 |
| <표 3-4> 배기량 3,000cc 이상 승용차 수입 대상국 및 수입액 | 20 |
| <표 3-5> 북미 자동차 판매 동향 및 전망 | 21 |
| <표 3-6> 한국 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA 지수(870321~333) | 24 |
| <표 3-7> 미국 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA 지수(870321~333) | 25 |
| <표 3-8> 일본 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA 지수(870321~333) | 25 |
| <표 3-9> 독일 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA 지수(870321~333) | 26 |
| <표 3-10> TSI 지수 기준 | 28 |
| <표 3-11> 한국 자동차의 연도별 TSI 지수(870321~333) | 28 |
| <표 3-12> 미국 자동차의 연도별 TSI 지수(870321~333) | 29 |
| <표 3-13> 일본 자동차의 연도별 TSI 지수(870321~333) | 29 |
| <표 3-14> 독일 자동차의 연도별 TSI 지수(870321~333) | 30 |
| <표 4-1> 한·캐나다 FTA 협상타결 주요내용 | 33 |

<표 4-2> 한·캐나다 FTA 전체 상품 양허수준 비교 36

<그림 목차>

<그림 2-1> 한국의 對캐나다 자동차 무역수지 16

ABSTRACT

A Study on Export Competitiveness Measurement of the Korean Automotive Industry and Export Expansion Strategy in Canada

Park, So-Yeon.

Advisor : Prof. Song, Yunah Ph.D.

Department of Trade.

Graduate School of Chosun University.

Korea and Canada established diplomatic relations In 1963 and held FTA(Free Trade Agreement) consultation in 2005. Canada's manufacturing production bases are fewer than Korea. On the other hand, the sharing of the mining industry and service industry are relatively high. The effectuation of Korea and Canada FTA will be expected a significant opportunity to Korea is able to hold a complementary industrial structure. Besides, Korea and Canada can greatly expand the trade and investment in natural resources and state-of-the-art technology. And Korea has an opportunity to secure a bridgehead in the NAFTA(North American Free Trade Agreement)market, which accounts for 36% of global GDP and a huge FTAA(Free Trade Area of America)market.

The paper investigated the Korea-Canada FTA Prospects. As a result, Korea has been exported car mainly in Canada. Therefore, It measured and analyzed export

competitive advantages of Korea, USA, Japan and Germany's automotive Industry in Canada between 2005 and 2013. In doing so, the calculation of the Balassa Index of Revealed Comparative Advantage(RCA) and the Balassa Index of Trade Specialization(TSI) was used. It indicates that Export Competitiveness of Korea Automotive Industry is based on Export and Import rate. It describes occurred difficulty when Korea and Canada FTA is effectuated and the alternative solution.

This study found that Korea has increased the annual competitiveness rate in Canada from 2005 to 2013 with a positive state. The paper complements the previous literature at least in the following directions. First, previous studies not explained side of the competitiveness of Korea automotive industry in Canada specifically. Second, this study presents a more detailed study about automotive industry than the traditional automotive study, this can be more strategic analysis. It can be seen even the specific preferences in Canada through the results.

제 1 장 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

최근 국제무역환경의 변화를 살펴보면 WTO로 대표되는 범세계적인 자유무역주의를 추구하는 다자주의(multilateralism)라는 큰 틀 속에서, 유럽경제통합 (EMU)을 결성, 북미자유무역협정 (NAFTA)의 체결 및 미주자유무역지대(FTAA)로의 확산 움직임과 ASEAN 자유무역지대 (AFTA)의 출범 등으로 대표되는 배타적인 지역주의 추세(regionalism)가 변화의 한 축을 이루고 있고, 둘 이상의 당사자국간의 FTA가 다른 한 축을 이루고 있다. Viner(1950)에 의하면 지역경제통합의 효과는 크게 정태적 및 동태적 효과로 나눌 수 있다. 정태적 효과는 다시 무역창출효과와 무역전환효과로 구분된다. 무역창출효과는 고비용 역외국으로부터 저비용 역내국으로 수입선을 바꾸는 효과를 의미하며, 무역전환효과는 저비용 역외국에서 고비용역내국으로 수입선을 바꾸는 효과를 의미한다. 동태적 효과는 경쟁력 압력을 증가시킴으로서 비효율적 기업의 도태를 초래하는 효과이다. Baldwin과 Venables(1995)는 전통적인 자원배분효과 뿐만 아니라, 자본축적효과와 ‘집적경제(agglomeration economies)의 효과’, 소득분배효과 등과 같은 동태적효과를 포함하는 분석방법을 제시한다.(Viner, 1950)¹⁾

우리나라는 2004년 4월 1일 발효된 한·칠레 FTA를 시작으로 여러나라와의 FTA 발효와 서명을 거쳐(제지연, 2011)²⁾ 캐나다와는 1963년 1월부터 수교를 시작한 것으로 되어 있다. 2004년 협의 후 한·캐나다 FTA 서명, 전략적 동반자 관계의 출범을 계기로 향후 50년의 양국관계는 새로운 단계로 발전할 수 있는 중요한 전환점이 된다. 한국은 2014년 9월 23일, 북미자유무역협정(NAFTA)과의 교역비중이 65%인 캐나다와 아시아 국가 중 최초로 FTA를 체결했다. 2014년 3월 11일에는 최종타결 되었고 늦어도 2015년 내에는 협정이 발효될 것으로 전망된다.

캐나다는 사실 넓은 국토면적을 가진 선진국임에도 불구하고 GDP 규모는 세계 11위에 그쳐 15위인 한국의 두 배가 안되는 수준이다. 그러나 캐나다 시장의 상징성과 잠재력에 주목할 필요가 있다.(주원, 2014)³⁾ 2008년 금융위기 이후 소비침체가 있었지

1) Jacob Viner (1950), "The Customs Union Issue," New York.

2) 제지연 (2011), "한·EU FTA 체결에 따른 한국 기업의 대응방안 : 한국의 자동차 산업을 중심으로," 경남대학교 경영대학원 석사학위논문, p.1.

3) 주원 (2014), "한-캐나다 FTA 상징성과 잠재력 주목해야," 「통일한국」, 제364호, p.50.

만 현재 큰 회복세를 보이고 있어 전망이 큰 시장이다. 캐나다의 경제는 금융업의 투자은행에 대한 집중도가 미국보다 적어서 미국경제에 비하여 거품이 적고 성장률이 높은 편이다. 한국이 캐나다에 수출하는 품목 중 가장 기대되는 품목은 자동차다. 한국의 캐나다에 대한 수출 중 자동차가 차지하는 비중은 2013년 기준 약 43%에 달하고 있다. 한·캐나다 FTA가 발효되면 자동차 품목에 대한 관세의 6.1%를 24개월 만에 철폐하기로 했다. 이렇게 될 경우 현재 캐나다 자동차시장에서 미국과 일본 등에 밀려 있던 한국의 시장점유율이 크게 끌어올려질 것으로 예상된다. 특히 소형차와 중형차 시장에서 경쟁력이 강화될 것으로 보인다. 현대차 관계자는 “세컨드카 용도의 수요가 많은 소형차는 가격에 민감해 FTA 효과를 기대할 만하다”면서 “일본차의 공격적인 엔저 마케팅에 대응하고 가격 면에서도 프로모션을 검토할 것”이라고 말했다. 앞자리를 차지하고 있는 미국·일본계 업체들은 이미 미국·캐나다 공장에서 만든 차량으로 무관세 혜택을 받기 때문에 순위가 뒤바뀔 가능성도 크지 않다.(이유진, 2014)⁴⁾

한국과 캐나다의 FTA 전망을 예측하여 보면 두 국가의 협정이 발효되어야 할 필요성을 알 수 있다. 첫째, 한국은 NAFTA와의 게이트웨이를 열 수 있게 된다. 캐나다를 교두보로 하여 역내 보호무역주의를 떠는 NAFTA와 가까워져 교역을 증진시킬 수 있다. 한국은 이에 그치지 않고 캐나다와의 FTA를 통해 4억 2천만명의 소비자와 GDP US\$11.8조를 얻는 기회를 갖을 수 있게 된다. 둘째, 캐나다의 선진화된 기술 자원을 이전할 수 있다. 캐나다는 큰 항공 우주 개발 국가 중 하나이다. 또한 생명공학 분야에서 5위 안에 든다(2006). 정교한 연구능력, 교육된 인력, 강화된 거래선과 경제적인 기초가 한국 기술에 전략적 이익을 준다. 셋째, 캐나다의 천연자원의 확보와 공급의 다양성을 갖는다. 세계자동차 메이커들은 경쟁력 제고를 위해 기술, 시장근접성 및 저임금 등의 다양한 생산요소들을 전 세계적 차원에서 새로이 조직하기 시작한다. 과거 일국내 생산을 조직하고 수출을 통해 연결되었던 국제화와는 달리 지금은 생산자체를 국제적으로 재조직하고 있다.(정병기, 2011)⁵⁾ 대부분 캐나다에서 천연자원을 수입하는 한국은 강력한 규칙을 통해 더욱 가깝게 접근할 수 있다. 넷째, 캐나다의 FDI가 증대된다. 캐나다의 시장 규모가 여타의 선진국보다 상대적으로 작지만, G7의 멤버 중 하나로 높은 GDP를 보유하고 있다. 한국과 캐나다가 경제협력의 조합을 이루고 장애를 제거한다면 좋은 FDI의 파트너가 될 수 있다. 다섯째, 한국과 캐나다 모두 APEC 멤버로써, 협력할 수 있다. FTA를

4) 이유진 (2014), “한·캐나다 FTA로 국산차 수출에 ‘과관불,’” 연합뉴스.

5) 정병기 (2011), “독일 자동차기업의 VW과 BMW의 사례를 중심으로,” 「한독경상학회」, Vol.29. No.3, p.2.

통해 그들의 경제협력을 강화하면 무역자유화를 제공하여 APEC국가들을 이끌 수 있다.(천대석, 2006)⁶⁾ 여섯째, 시장 선점을 위해서는 조기발효가 필요하다. 현재 진행 중인 캐나다·일본 FTA 협상도 급진전되고 있기 때문이다.

본 연구는 자동차산업과 관련된 선행연구, 학술지, 인터넷 사이트 등을 문헌조사 하였고 KITA, UN COMTRADE 자료를 이용하여 현시비교우위지수와 무역특화지수를 도출하여 한국자동차산업의 국제경쟁력을 분석하였다. 한국이 캐나다에 주력하고 있는 상품은 자동차인데, 캐나다가 자동차를 수입하는 국가 중 가장 경쟁력 있는 미국, 일본, 독일과의 경쟁력비교분석을 통한 수출전략을 연구했다. 이 중 가장 한국과 가깝게 경쟁하고 있고 엔저정책으로 경계해야 할 점이 많은 국가는 일본이다. 2012년에 일본 총무성의 통계국의 발표에 의하면 2011년의 일본의 국가별 무역점유율은 對한국수출이 중국과 미국 다음의 3위 (8%)이고, 수입은 6위(4.8%)였다. 일본과 한국은 경제적으로도 가까운 관계에 있다고 할 수 있다.(정병무, 2014)⁷⁾ 그러나 현재 독일 또한 가격경쟁을 통한 전략을 내세워 각 국가간의 경쟁은 더욱 치열해지고 있다. 이와 관련해서 캐나다에서 대표적인 해외 자동차 브랜드의 경쟁전략을 종합하여 한국 자동차 산업 진출에서 얻는 어려움을 해결하는 방법을 제시하였다.

6) 천대석 (2006), “(A)study on validity of FTA between Korea and Canada,” 경희대학교 평화복지대학원 석사학위논문, pp.65~66.

7) 정병무 (2014), “한국의 FTA 전략이 한일자동차산업에 미치는 영향에 관한 연구,” 「한국무역상무학회지」 제61권, p.304.

제2절 연구의 방법 및 구성

연구 방법으로는 다음과 같은 절차를 수행했다. 첫째, 한국과 캐나다의 경제교류를 조사하고 현재 FTA의 동향 중 자동차산업을 중심으로 분석하였다. 둘째, 캐나다 내 자동차 수출입 동향을 통해 주력해야 할 품목이 무엇이고 가장 수출을 많이 하는 국가들을 선별하였다. 셋째, 선별한 국가 중 가장 영향력이 있는 미국, 일본, 독일과의 경쟁력비교를 위해 현시비교우위지수(RCA)와 무역특화지수(TSI)를 계산하여 분석했다. 넷째, 한국의 경쟁이 되는 선진국의 기업을 분석하고 이를 바탕으로 한국의 문제점을 해결할 수 있는 발전 전략을 RCA와 TSI로 도출해낸 결과와 종합하여 제시하였다.

제 2 장 한·캐나다 간 자동차산업 교역 현황

제1절 한·캐나다 간 수출입 현황

1. 캐나다의 수출입 현황

가. 개요

캐나다 경제는 수출이 국내 총생산의 약 3분의 1을 차지하며 경제에서 수출이 차지하는 비중이 높아 글로벌 경기 변동과 캐나다의 수출 여건 변화에 민감하게 반응한다. 한편, 교역 비중에서 미국은 캐나다 수출의 약 70%, 수입의 약 50% 이상을 차지하고 있는 최대 교역 파트너이며 미국 경기 흐름에 따라 캐나다의 수출입과 경기 흐름도 큰 영향을 받는 구조를 갖고 있다.

금융위기로 인한 글로벌 경기 침체가 발생한 2009년을 제외하고 캐나다의 교역규모는 최근 5년간 매년 8천억 달러 이상을 기록하였다. 또한, 2011년에는 최초로 교역규모 9천억 달러를 돌파하였다. 2012년 캐나다 달러가 예년보다 강세를 보이면서 수출 경쟁력이 약화되고 수입품은 캐나다 시장에서 가격 경쟁력이 상승하였다. 이에 따라 수출은 2011년 대비 0.5% 증가에 그쳤으나 수입은 이보다 높은 2.4% 증가하여 무역수지는 1년만에 다시 적자로 전환되었다. 2013년 3월 캐나다 수출입은 전문가들의 예상을 벗어나 깜짝 실적을 기록하였다. 당초 2월에 이어 무역수지 적자가 예상되었으나 3월에 수출은 전월 대비 12.5% 상승하였고 수입은 8.6% 증가에 그쳐 흑자로 전환되었다. 2013년 3월 수출 증가에 가장 큰 영향을 미친 분야는 에너지 산업과 자동차 산업으로, 에너지 산업의 수출은 3.9% 증가하였고 완성차 및 자동차부품을 포함한 자동차 산업의 수출은 6.1% 증가하였다. 수입 증가에 가장 큰 영향을 미친 분야도 에너지 산업으로, 남미 진출 캐나다 기업의 원유 생산이 대폭 증가하여 한 달 사이에 원유 수입이 18.1%나 증가하였다. 이처럼 3월 수출입이 크게 개선되면서 2월 부진을 만회하였고, 2013년 1분기 캐나다 수출과 수입은 전년 동기 대비 유사한 수준을 기록하였다. 한편, 전년 동기 대비 수입이 수출보다 더욱 크게 감소하면서 무역수지 흑자폭은 증가하였다.

<표 2-1> 연도별 수출, 수입 및 무역 수지

(단위: US\$ 백만, %)

| 구분 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 수출금액 | 453,560 | 315,036 | 387,290 | 452,424 | 454,821 |
| 수입금액 | 407,135 | 319,945 | 391,994 | 451,353 | 462,285 |
| 수지금액 | 46,426 | -4,909 | -4,704 | 1,071 | -7,464 |

자료: WorldTradeAtlas, 2012

나. 캐나다의 국가별 수출입

미국은 캐나다 수입시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는데, 2012년 기준 미국은 캐나다 수입시장의 50.6%를 차지한 것으로 나타났다. 미국으로부터의 수입은 2012년에 전년 대비 약 100억 달러 가량 증가하며 가장 크게 늘어났는데 이는 캐나다 달러의 강세 외에도 인접국으로서 낮은 운송비와 NAFTA를 통한 무관세 수입의 장점이 크게 작용하였다. 2012년에는 금융위기 이전 수준으로 캐나다 내 자동차 판매가 회복되면서 자동차가 주요 수입 품목인 한국, 독일, 일본으로부터의 수입이 증가하였다. 한편, 유로존 위기와 유럽 중앙은행의 통화량 확대 정책에 따른 유로화 가치 절하는 유럽 국가로부터의 수입을 늘리는 요인이 되었다. 2013년 1분기에는 일부 국가를 제외하고 전반적으로 수입이 감소하였다. 특히, 2012년 12월부터 시작되어 현재까지 지속되고 있는 엔화 약세에도 불구하고 오히려 일본차의 수입은 13.9%나 감소하였는데 특히 자동차, 자동차부품 등의 수입 감소가 큰 요인으로 작용하였다. 또한 대(對)영국 수입은 25.3% 감소하였는데, 북해에서 생산되는 브렌트유의 가격 하락으로 원유 수입이 70.8%나 감소한 것이 가장 큰 원인으로 작용하였다.

반면, 수입 비중이 가장 높은 미국 수입은 1.3% 증가하여 전반적인 수입 감소를 상쇄하였다. 특히, 승용차 수입이 11.3%나 증가하였고 원유와 정제유의 수입이 각각 90.5%, 30.4% 증가하며 전반적인 미국차의 수입 증가를 이끌었다. 한편, 엔화 약세로 일본 제품과의 가격 경쟁력 저하가 우려되면서 한국차의 수입 감소가 우려되었으나 오히려 2.2% 증가하였다.

2. 한·캐나다 간 수출입 현황

가. 한·캐나다 관계

한국과 캐나다 양국간 협정으로는 무역협정(1965), 기술협력협정(1976), 원자력개발응용에 관한 협정(1976), 2중과세방지협정(1978), 섬유류 교역협정(1979), 비자면제협정(1994), 사회보장협정(1999) 등이 체결되었다. 주요 수출품은 석탄·광물·펄프 등 천연자원과 1차산업물품과 하이테크 상품이고, 수입품은 의류·기계류·전자제품·자동차 등이다.(KOTRA 국가정보, 2013)⁸⁾

나. 한국의 對캐나다 10대 교역품목 현황

<표 2-2> 한국의 對캐나다 10대 교역품목(산업통상자원부, 2011)⁹⁾

(단위: US\$ 백만, %)

| 수출품목 | 관세율 (%) | 금액 (백만불) | 비중(%) | 수입품목 | 관세율(%) | 금액 (백만불) | 비중(%) |
|---------|---------|----------|-------|-------------|--------|----------|-------|
| 승용차 | 6.1 | 2,227 | 42.8 | 유연탄 | 0 | 1,587 | 33.6 |
| 무선전화기 | 0 | 662 | 12.7 | 펄프 | 0 | 291 | 6.2 |
| 자동차부품 | 0-6.1 | 236 | 4.5 | 알루미늄괴 및 스크랩 | 0-3 | 217 | 4.6 |
| 섬유기계 | 0-8 | 119 | 2.3 | 칼륨비료 | 0-6.5 | 203 | 4.3 |
| 타이어 | 0-6.5 | 99 | 1.9 | 동광 | 0 | 184 | 3.9 |
| 냉장고 | 0-8 | 70 | 1.3 | 원목 | 0 | 153 | 3.2 |
| 합성수지 | 0-5 | 67 | 1.3 | 가축육류 | 3-72 | 91 | 1.9 |
| 직접회로반도체 | 0 | 60 | 1.2 | 운반하역기계 | 0-8 | 76 | 1.6 |
| 밸브 | 0 | 56 | 1.1 | 건설중장비 | 0-8 | 72 | 1.5 |
| 아연도강판 | 0 | 55 | 1.1 | 곡류 | 0-30 | 71 | 1.5 |
| 소 계 | | 3,651 | 70.1 | 소 계 | | 2,945 | 62.4 |
| 전 체 | | 5,205 | 100 | 전 체 | | 4,717 | 100 |

※ MTI4단위를 HS4단위와 연계하여 관세율 계산

자료 : 한국무역협회, 관세청, 2011

8) KOTRA 국가정보 (2013), “캐나다”.

9) 산업통상자원부 (2011), “한국의 對캐나다 10대 교역품목”.

<표 2-2>을 보면 섬유기계,냉장고,승용차,자동차부품,타이어는 한국의 캐나다 수출품목 관세율 중 높은 관세율을 적용받는 품목인데 그 중 승용차는 42.8%의 수출비율을 차지하고 있어 FTA 체결 시 가장 먼저 최대한 폭넓은 관세혜택을 적용받아야 하는 품목으로 협의가 필요한 것으로 보인다. 6.1%의 관세율수입품목 관세율을 보면 유연탄이 33.6%로 가장 높은 비중을 차지하는 수입품목이지만 무관세혜택을 받고 있고 그 다음으로 펄프 또한 무관세 혜택을 받고 있다. 이에 따라 캐나다는 그 외의 한국에서 수입률이 높은 품목의 관세 양허를 요청하게 된다.

다. 한국의 대 캐나다 수출입실적

2013년에는 수출금액이 5,202,855(US\$ 천)로 상당히 증가한 반면 2014년에는 3,391,582로 상당히 저하된 양상을 띠었다. 그러나 큰 변동 없이 유지해왔고 증가율은 다소 큰 폭으로 오르거나 떨어지지만 2012년 금융위기 이후 활성화된 경제로 다시 회복하고 있는 양상이다. 하지만 다시 그러나 한국과 캐나다의 FTA가 발효된다면 한국이 수출금액을 늘리고 다른 국가를 따라잡는 데에 도움이 될 것이며 전체적인 흐름으로 보았을 때, 큰 폭으로 저하될 우려는 없을 것으로 예상된다.

<표 2-3> 한국의 對캐나다 수출입실적

(단위 : US\$ 천, 전년대비증가율 %)

| 년도 | 수출금액 | 증가율 | 수입금액 | 증가율 | 수지금액 |
|------------------|-----------|-------|-----------|-------|------------|
| 2005 | 3,446,220 | 1.9 | 2,603,742 | 19.0 | 842,478 |
| 2006 | 3,620,405 | 5.1 | 3,091,282 | 18.7 | 529,123 |
| 2007 | 3,506,423 | -3.1 | 3,254,474 | 5.3 | 251,949 |
| 2008 | 4,057,234 | 15.7 | 4,403,522 | 35.3 | -346,288 |
| 2009 | 3,439,570 | -15.2 | 3,535,329 | -19.7 | -95,759 |
| 2010 | 4,101,864 | 19.3 | 4,350,930 | 23.1 | -249,066 |
| 2011 | 4,927,656 | 20.1 | 6,611,934 | 52.0 | -1,684,278 |
| 2012 | 4,828,116 | -2.0 | 5,247,371 | -20.6 | -419,255 |
| 2013 | 5,202,855 | 7.8 | 4,717,331 | -10.1 | 485,524 |
| 2014 (01-08월) | 3,391,582 | -5.0 | 3,594,243 | 14.4 | -202,661 |

자료 : 캐나다 통계청, 2014

제2절 한국과 캐나다의 자동차산업 분석

1. 한국 자동차산업 동향

가. 국내 자동차 산업

2013년 국내 자동차 실적은 전년도와 비슷한 수준인 약 155만대가 판매가 되었다. 국산차 판매는 신차 출시에 따른 수요 확대에도 불구하고, 전년도 대비 1.9%감소한 약 139만대가 판매가 된 반면에, 수입차의 경우는 신차 출시 및 20~30대를 공략한 마케팅 등으로 인하여, 전년도 대비 20%기에 실시된 개별 소비세 인하로 인한 선수요 발생 및 공급에 차질이 생겨 전년도 대비 1.9% 감소하였다. 그러나 2013년도 하반기 이후, 소비심리 개선과 RV차량 수요 확대 및 마케팅 강화 등으로 감소세가 다소 완화되었으며, 한국 지엠의 트렉스, 쌍용 코란도 투리스모, 현대 맥스크루즈, 제네시스, 기아 카렌스, 쏘울 등 6개의 신차를 출시하면서, 내수 판매에 앞장섰다.(한국개발연구원, 2014)¹⁰⁾

2. 캐나다 자동차산업 동향

가. 캐나다 자동차산업 동향

2009년 10월, 캐나다 자동차 판매는 2008년 10월 대비 1.0% 하락한 12만1500대 기록했다. 12개월 연속 자동차 판매가 전년 동월 대비 하락했지만, 전문가들은 두자릿수 하락을 기록하던 2009년 상반기에 비해 요즘 판매 감소폭은 눈에 띄게 둔화됐으며, 특히 10월 판매 하락률은 지난 1년 중 가장 낮은 감소폭이라고 전했다. 이러한 분석을 토대로 Scotia 은행의 Carlos Gomes 자동차산업 전문 이코노미스트는 자동차시장 회복이 서서히 시작되는 단계로 진단했다. 한국 자동차기업인 기아와 현대의 2009년 10월 총합계 판매량은 2008년 10월 대비 36.0% 상승했다. 2009년 10월 현대, Mercedes-Benz, 기아, 포드, 도요타, 좋은 성적을 기록했다. 현대는 2008년 10월 대비 43% 상승한 8415대의 차량을 판매하며, 역대 월 최다 판매기록을 수립했다. 현대의 이러한 신기록은 9

10) 한국개발연구원 (2014), “자동차 산업 전반 경영 환경 전망,” 「KDI 경제전망」, 2014 상반기..

개월 연속 이어지고, 10개월 연속 두자릿수 판매 증가를 기록했다.

Mercedes-Benz와 기아의 2009년 10월 판매는 각각 2008년 10월 대비 22.0%, 23.2% 증가한 2427대와 3603대를 기록, 포드는 2008년 10월 대비 20.1% 증가한 1만8201대의 차량을 판매하며, 5개월 연속 판매 상승 및 12개월 연속 시장점유율 상승 기록, 2009년 한 해 동안 전체적으로 부진하던 도요타는(렉서스 브랜드 포함) 2009년 10월 캐나다에서 생산하는 소형차인 Corolla와 Crossover 차량인 Matrix의 판매 확장에 힘입어 1만 8813대 차량을 판매하며 2008년 10월 대비 18.7% 판매가 상승했다. 캐나다에 생산시설을 보유한 GM, 크라이슬러, 혼다(Acura 브랜드 포함)의 판매는 모두 하락했다. 2009년 10월에 GM은 2008년 10월 대비 1/3 수준인 1만8818대의 판매를 기록했으며, 크라이슬러는 9.1% 하락한 1만4263대를 기록했다.

한편 GM과 크라이슬러 모두 새로운 인센티브 프로그램을 도입하고 판매 확대를 위한 대대적인 노력을 펼쳤다. 혼다(Acura 브랜드 포함)의 2009년 10월 판매는 2008년 10월보다 소폭 하락한 1만1303대를 기록했다. 혼다 역시 자사의 최고 인기차량인 Civic, CR-V CUV, Accord 모델 가격을 500~1500 캐나다달러 인하하기로 결정하는 등 각 자동차 회사들의 판매경쟁이 치열해지는 추세다.(박종훈, 2009)¹¹⁾

<표 2-4> 국내 자동차 판매량

(단위 : 대 / %)

| 구분 | 2012년 | | 2013년 | | 전년 비 증감률 |
|--------|-----------|-------|-----------|-------|-------------|
| | 판매대수 | 비중 | 판매대수 | 비중 | |
| 현대 | 667,777 | 43.2% | 640,865 | 41.5% | -4.0% |
| 기아 | 482,060 | 31.2% | 458,000 | 29.6% | -5.0% |
| 한국 지엠 | 145,702 | 9.4% | 151,040 | 9.8% | +3.7% |
| 르노삼성 | 59,926 | 3.9% | 60,027 | 3.9% | +0.2% |
| 쌍용 | 47,700 | 3.1% | 63,970 | 4.1% | +34.1% |
| 기타(국내) | 7,692 | 0.5% | 9,456 | 0.6% | +22.9% |
| 수입차 | 134,617 | 8.7% | 161,877 | 10.5% | +20.3% |
| 합계 | 1,545,474 | 100% | 1,545,235 | 100% | 0% |

자료 : 한국 자동차 산업 협회

차급별로 보면, SUV는 17.4%, 미니밴은 39.6% 각각 두 자릿수 증가를 보였으며, 경차의 경우 전년도에 발생한 연비에 대한 관심 제고로 기저효과 발생하여 전 모델이 감

11) 박종훈(2009), “캐나다 교역동향,” KOTRA TORONTO.

소하였다. 승용차 중에서는 유일하게 준중형 모델이 증가하였으며, 중형은 주력모델의 노후화 등으로 15.9% 감소, 대형 승용차량부분도 수입차 시장 잠식 등으로 인하여 5.2% 감소하였다.(한국개발연구원, 2014)¹²⁾ 반면에 수입차의 경우는 해외 각국과 체결된 FTA 효과로 인하여 가격 경쟁력이 향상되었고, 고연비 디젤차 출시 등과 맞물려 다양한 신 모델 출시와 적극적인 마케팅을 펼친 결과, 전년도 대비 20.3% 증가하였다. <표 2-5>를 보면 2013년 국내 자동차의 수출은 지속적인 품질 및 제품 신뢰도 향상과 주력 생산 모델인 고연비 소형차 선호도 증가 현상 및 한-EU FTA로 인한 가격 경쟁력 상승 등의 긍정적 요인에도 불구하고, 엔저현상과 글로벌 경기침체 및 주요업체 공급차질로 인하여 전년대비 2.6% 감소하였다. 특히, 글로벌 경기 침체로 인하여, 동유럽 자동차의 수요 위축 및 브라질의 공업세 부과 및 브라질 현지 공장 가동, 이집트나 이라크와 같이 정치 불안등의 이유로 상기 지역의 수출이 큰 감소세를 보였다. (한국개발연구원, 2014)¹³⁾

<표 2-5> 국내 자동차 수출현황

(단위 : 대 / %)

| 구분 | 2012년 | 2013년 | 증감률 |
|-----|-----------|-----------|--------|
| 승용차 | 3,012,584 | 2,948,352 | -2.2% |
| 버스 | 56,876 | 48,917 | -16.3% |
| 트럭 | 98,400 | 90,351 | -8.9% |
| 특장차 | 2,774 | 1,663 | -66.8% |
| 합계 | 3,170,634 | 3,089,283 | -2.6% |

자료 : 한국 자동차 산업 협회

12) 한국개발연구원(2014), “자동차 산업 전반 경영 환경 전망,” 「KDI 경제전망」, 2014 상반기.

13) 한국개발연구원(2014), “자동차 산업 전반 경영 환경 전망,” 「KDI 경제전망」, 2014 상반기.

제3절 한국과 캐나다 간 자동차산업 교역 구조

1. 수출입 구조

<표 2-6>은 한국의 對캐나다 자동차산업의 년도별 수출입 현황이다. 870323과 870324의 수출입이 가장 많다. 그 중 870323은 2012년에는 2,023,204,744 달러의 수준에 이르며 가장 무역수지가 높고 한국이 수출에 주력하는 대표적인 품목이다.

<표 2-6> 한국의 對캐나다 자동차산업의 년도별 수출입 현황

(단위 : US\$, %)

| 무역지수 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 870321 | - | -28768 0 | -77735 | -91596 | -20177 4 | - | -9706 | -23813 | -519 |
| 870322 | 405350 4 | 647026 2 | 100556 84 | 135393 39 | -9991 | 12063 | 12286 | 339957 57 | 117607 147 |
| 870323 | 109365 1887 | 109045 1457 | 110976 3535 | 120286 1484 | 134605 4948 | 135292 1239 | 157271 3352 | 202320 4744 | 192774 4657 |
| 870324 | 160738 741 | 190331 062 | 218381 009 | 167245 822 | 113306 138 | 739752 30 | 873312 72 | 788744 92 | 153412 020 |
| 870331 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870332 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 372436 7 | 399279 8 | 2970 | - |
| 870333 | 5107 | - | 44246 | - | -39742 | 10000 | -34544 28 | -17774 487 | -10812 128 |
| 합계 | 125844 9239 | 128696 5101 | 133816 6739 | 138355 5049 | 145910 9579 | 143064 2899 | 166058 5574 | 211827 9663 | 218795 1177 |

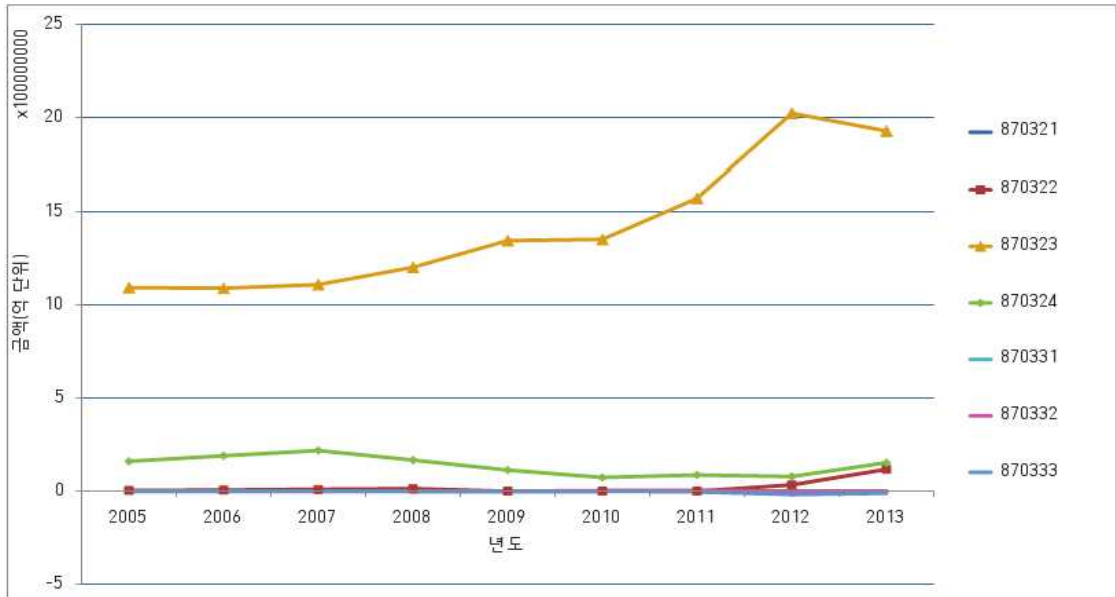
자료 : UN COMTRADE의 Database(2005~2013)를 바탕으로 분석

2012년에는 유럽발 금융위기의 여파에 많은 기업의 손실이 있던 해였는데 한국은 오히려 주력하는 품목에서 상승률이 크게 올랐다. 이는 '1.5~3.0리터 이하'와 '3.0리터 초과' 품목으로써 캐나다 내에서뿐만 아니라 세계 시장에서 그 수출비중이 높은 강점이 있던 덕분에 불황속에서도 입지를 단단히 할 수 있게 된 것으로 보인다. 그 다음으로 870322 품목이 수출입이 많은데 2009~2011년까지는 한국의 캐나다에 대한 자동차 수출입이 적었다. 그러나 2012년 이후부터 무역수지가 33,995,757로 대폭 상승하여 전환점을 맞게 된다. 이는 '1.0~1.5리터 이하'로 수출입이 많은 편은 아니고 캐나다의 선

호 품목은 아니지만 긍정적인 흐름으로 변환된 점에서 향후 자동차산업의 수출량 증대에 도움이 될 것으로 기대된다. 870321 품목은 2010년을 제외하고 2006년에 수출입이 28,7680, 2009년에 201,774 달러로 가장 줄어들었지만, 한국은 '1.0리터 이하'의 자동차에 대해서는 수출이 많지 않은 품목임을 알 수 있다. 또한 캐나다는 경차에 수입이 적은 편으로 알려져 있고 수출입지수 또한 그리 낮은 편은 아니기 때문에 향후에도 점차 늘어날 것으로 예상된다. 이와 마찬가지로 870331 품목은 '1.5리터 이하', 870332 품목은 '1.5~2.5리터 초과', 870333 품목은 '2.5리터 초과'로 캐나다 내에서 비인기 품목이다. 870333 품목은 2009년부터 한국의 캐나다에 대한 수출이 감소하여 2013년에는 10,812,128 달러만큼 수출입이 감소하게 된다.

2. 무역수지 동향

<그림2-1>은 그 무역수지를 그래프로 나타낸 것이다. 870323 품목이 가장 눈에 띄게 상승하고 있다. 2012년 가장 높게 올랐다가 조금 줄어든 상태를 보이는데, 캐나다 내 '1.5~3.0리터 이하'의 중형차시장에 있는 많은 경쟁국들의 빠른 회복세로 인한 것으로 보인다. 870324는 2005년에 160,738,741 달러로 2007년까지 호조(好調)를 보이다 2012년까지 난조(難調)하는 것을 볼 수 있다. 그러나 2013년부터 '3.0리터 초과'의 대형차 품목에 대한 캐나다의 수입이 증대되면서 153,412,020 달러라는 성과를 내며 이에 부응하고 있는 것을 볼 수 있다. 그 다음 870322는 '1.0~1.5리터 이하'품목으로 매우 낮은폭으로 상승하다가 2012년부터 870324를 따라잡았다. 2013년에는 총 무역수지가 117607147 달러로 870323과 같은 중형차가 캐나다내에서 꾸준히 사랑받으면서 주요 수출국으로 인정받은 영향이 중형차와 소형차 사이에 있는 870322 품목의 무역수지를 흑자폭으로 전환시킨 것이라고 볼 수 있다.



<그림 2-1> 한국의 對캐나다 자동차 무역수지

자료 : UN COMTRADE의 Database(2005~2013)를 바탕으로 분석

제 3 장 한국자동차산업의 對캐나다 수출 확대전략

제1절 캐나다 수입자동차 시장 동향

우리나라의 자동차생산은 외환위기로 인한 시장여건의 악화로 98년에는 전년보다 30% 이상 감소되어 위기를 맞기도 했으나 구조조정의 성공으로 국내경기가 서서히 되살아나면서 자동차 수요도 증가한 데다 수출이 호조를 지속하여 예상보다 빠른 2000년에는 이전의 수준을 회복하게 되었다. 이후에는 국내 수요가 경기에 대응하여 등락을 나타냈으나 수출이 비교적 안정적으로 증가세를 나타낸 데 힘입어 지속적으로 증가해왔다. 특히 이러한 과정에서 현대를 제외한 모든 자동차업체들이 국내 또는 해외에 매각되는 구조조정을 겪게 됨으로써 자동차업체들이 생산실적이 크게 요동치는 상황을 나타냈다. 이 결과로 이후 국내 자동차생산은 현대의 약진, 기아의 회복, 대우의 부진이라는 특징을 나타내게 되었다. 90년대부터 우리나라의 자동차 기술 수준은 한 단계 상승했다. 그동안의 많은 경험축적으로 조립기술과 단순 기술에서는 선진국 수준에 도달하게 되었고 여전히 취약점이 많으나 기초기반기술에서도 수준이 향상되었기 때문이다. 이러한 기술수준 향상에는 미국시장 진출과 좌절, 부품업체들의 규모 확대로 기술에 대한 투자 여력의 증대, 수급 기업 간 협력의 강화 등이 함께 조화를 이룬 것으로 보인다.(조홍신, 2008)¹⁴⁾

1. 차종별 수입 동향

캐나다의 수입 승용차를 배기량에 따라 ① 1,000~1,500cc(HS 870322), ② 1,500~3,000cc(HS 870323), ③ 3,000cc 이상(HS 870324) 으로 분류하였다.

14) 조홍신(2008), “한중일 FTA와 한국 자동차 산업의 영향과 대책 : 자동차부품산업을 중심으로”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, pp.30~33.

<표 3-1> 자동차연구의 분석대상 상품군

| HS | 2단위 | 4단위 | 품목명 | 6단위 | 품목명 |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------|
| 17부 차량. 항공기. 선박과 수송기기관 련품 | 87류 철도 또는 궤도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부속품 | 8703 | 주로 사람을 수송할 수 있도록 설계제작된 승용자동차와 기타의 차량(제8702호의 것을 제외하며, 스테이션 왜건과 경주용 자동차를 포함한다) | 870321 | 승용차 (1.0리터 이하) |
| | | | | 870322 | 승용차 (1.0~1.5리 터 이하) |
| | | | | 870331 | 승용차 (1.5리터 이하) |
| | | | | 870323 | 승용차 (1.5~3.0리 터 이하) |
| | | | | 870332 | 승용차 (1.5~2.5리 터 초과) |
| | | | | 870333 | 승용차 (2.5리터 초과) |
| | | | | 870324 | 승용차 (3.0리터 초과) |

자료 : KITA, 2014

2013년 기준 수입 비중은 1,500~3,000cc가 56%, 3,000cc 이상은 38%, 1,000~1,500cc는 6%를 차지한다. 對한국, 일본 수입은 1,500~3,000cc 차량에 집중하고 있다. 한국과 일본이 가장 주력하고 있는 차량으로 캐나다 내에서도 SUV와 같은 효율적인 차량의 선호가 증

대되어 두 국가에 대한 수입이 대체로 높은 품목으로 향후 전망을 보았을 때 큰 변동 없이 그 입지확보가 가능 할 것이다. 또한 3,000cc 차량의 꾸준한 높은 수입액 또한 대부분의 국가의 수출 주력 품목으로써 놓쳐서는 안 될 품목이다.

2. 국가별 수입 동향

<표 3-2> 배기량 1,000~1,500cc 승용차 수입 대상국 및 수입액

(단위: US\$ 천, %)

| 순위 | 국가 | 2011 | | 2012 | | 2013 | |
|------|-----|---------|----------|---------|----------|-----------|-------|
| | | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 |
| 총수입액 | | 838,437 | 44.8 | 929,791 | 10.3 | 1,350,336 | 45.2 |
| 1 | 미국 | 455,123 | 227.4 | 404,456 | -11.1 | 471,775 | 16.6 |
| 2 | 멕시코 | 139,988 | 12,570.2 | 171,378 | 22.4 | 261,056 | 52.3 |
| 3 | 중국 | 6,550 | 19,457.9 | 115,854 | 1,668.7 | 248,297 | 114.3 |
| 4 | 일본 | 227,309 | -46.3 | 210,666 | -7.3 | 135,247 | -35.8 |
| 5 | 한국 | 27 | -99.4 | 19,861 | 72,919.2 | 124,615 | 527.4 |

자료 : World Trade Atlas, 2013 주 : HS 870322 기준으로 집계

배기량 1,000~1,500cc는 2013년 기준, 對미국, 멕시코 수입이 주종을 이루고 있는데, 2012년 들어 對중국 수입이 큰 폭으로 증가했다. 4,5위에 있는 일본과 한국은 2011년 증감률이 하락했으나 對일본 수입은 지속적으로 감소세를 나타내고 있고, 對한국 수입은 폭발적인 증가세를 나타내고 있으나 수입액은 아직까지 미미하다. 그러나 캐나다의 수입 품목 중 가장 수입액이 적고 판매가격이 가장 낮은 품목으로 일본을 제외한 대부분의 국가는 증가세에 있다. 일본은 경차에 수출을 집중하지는 않지만 한국에 비해서 수출량이 적지 않다. 한편, 대부분의 국가가 주력하지는 않지만 중국이 2012년에서 2013년 사이에 증감률이 114.3로 크게 올라 캐나다에 대해 가장 경쟁력 있는 품목임을 알 수 있다. 한국 또한 동년 증감률이 527.4로 크게 올랐지만, 경쟁국에 비해 캐나다에서의 수입은 적은 편이다.

<표 3-3> 배기량 1,500~3,000cc 승용차 수입 대상국 및 수입액

(단위: US\$ 천, %)

| 순위 | 국가 | 2011 | | 2012 | | 2013 | |
|------|-----|------------|-------|------------|------|------------|-------|
| | | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 |
| 총수입액 | | 12,527,182 | 0.9 | 13,907,358 | 11.0 | 13,346,407 | -4.0 |
| 1 | 미국 | 5,579,195 | 8.2 | 5,887,275 | 5.5 | 5,825,755 | -1.0 |
| 2 | 일본 | 2,042,365 | -21.8 | 2,561,194 | 25.4 | 2,291,310 | -10.5 |
| 3 | 한국 | 1,541,710 | 11.5 | 2,059,868 | 33.6 | 1,921,413 | -6.7 |
| 4 | 독일 | 1,638,751 | 8.2 | 1,793,000 | 9.4 | 1,598,841 | -10.8 |
| 5 | 멕시코 | 1,382,989 | -0.5 | 1,310,823 | -5.2 | 1,461,190 | 11.5 |

자료 : World Trade Atlas, 2013 주 : HS 870323 기준으로 집계

배기량 1,500~3,000cc는 미국, 한국, 일본, 독일 순으로 주력 수출 품목이다. 캐나다는 2012년까지 한국과의 수입이 큰 폭의 증가세를 보이다 2013년 들어 한풀 꺾인 모습이다. 하지만 경쟁국가들 또한 새로운 소비트렌드로 인해 증감률이 비슷한 수준으로 조금 하락하였고 한국에 대한 수입액이 비교적 많이 차지하므로, 수출하기에 집중하기 쉬운 분야이다. 캐나다가 가장 많이 수입하는 품목이기도 해, 금융위기 등의 여파에 크게 흔들리지는 않았지만, 한국이 캐나다의 일본자동차 수입액에 대한 약간의 차이가 줄어들 수 있게 되었다.

<표 3-4> 배기량 3,000cc 이상 승용차 수입 대상국 및 수입액

(단위: US\$ 천, %)

| 순위 | 국가 | 2011 | | 2012 | | 2013 | |
|------|-----|-----------|------|-----------|------|-----------|-------|
| | | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 | 수입액 | 증감률 |
| 총수입액 | | 8,435,516 | 7.2 | 8,877,503 | 5.2 | 9,112,678 | 2.7 |
| 1 | 미국 | 5,043,237 | 2.0 | 5,266,700 | 4.4 | 5,862,293 | 11.3 |
| 2 | 독일 | 1,207,973 | 11.0 | 1,232,842 | 2.1 | 949,080 | -23.0 |
| 3 | 일본 | 840,507 | 30.8 | 935,971 | 11.4 | 707,708 | -24.4 |
| 4 | 멕시코 | 573,634 | 21.5 | 558,157 | -2.7 | 667,136 | 19.5 |
| 5 | 영국 | 294,762 | 21.9 | 340,971 | 15.7 | 339,988 | -0.3 |
| 6 | 한국 | 118,219 | 30.2 | 141,289 | 19.5 | 184,876 | 30.9 |

자료 : World Trade Atlas, 2013 주 : HS 870324 기준으로 집계

배기량 3,000cc 이상은 미국으로부터의 수입이 가장 크고, 수입규모도 증가세에 있다. 對한국 수입은 두 자리수 성장세를 나타내고 있으나, 수입 규모가 상대적으로 낮은 수준이다.(김현범, 2014)¹⁵⁾ 이전의 2010년 1~7월 캐나다 자동차 판매 시장의 가장 큰 특징은 2008년부터 부진하던 미국 Big 3의 귀환, '09년에 이은 현대와 기아차의 판매 선전, 그리고 일본의 리콜과 대지진 여파에서 빠져나오지 못하는 도요타와 혼다의 2011년과 2012년의 판매부진을 꼽을 수 있다. '빅3'는 소비자들이 원하는 차종을 개발하지 않고 고수익의 대형 SUV와 픽업트럭 생산에 치중한 결과 사상 최고의 유가로 인하여 이윤이 급격히 감소함에 따라 대규모의 구조개편을 추진하였으나, 경쟁력 회복이 용이하지 않았다.(Business week, 2008)¹⁶⁾

<표 3-5> 북미 자동차 판매 동향 및 전망

| | 2002~07 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 단위: 천 대 | | | | | |
| 캐나다 | 1,614 | 1,642 | 1,461 | 1,560 | 1,590 |
| 승용차 | 864 | 898 | 748 | 712 | 735 |
| 트럭 및 SUV | 750 | 744 | 713 | 848 | 855 |
| 단위: 백만 대 | | | | | |
| 미국 | 16.6 | 13.2 | 10.4 | 11.5 | 12.7 |
| 승용차 | 7.7 | 6.8 | 5.4 | 5.7 | 6.2 |
| 트럭 및 SUV | 8.9 | 6.4 | 5.0 | 5.8 | 6.5 |
| 단위: 백만 대 | | | | | |
| 북미 총생산 | 16.10 | 12.90 | 8.53 | 12.15 | 13.33 |

자료: Scotiabank Group, 2011

2011년 상반기 캐나다 자동차 판매는 2010년 상반기보다 2.7% 증가한 80만7772대로 집계하였다. 2011년 상반기 트럭 및 SUV 판매는 2010년 상반기 대비 6.0% 증가한 44만5131대를 기록한 반면, 승용차 판매는 1.0% 감소한 36만2641대에 그쳤다. 이로써 2010년 상반기 53.4% : 46.6%던 트럭 및 SUV와 승용차 판매 비율이 2011년 55.1% : 44.9%로 격차가 더욱 벌어졌다. 캐나다 5대 은행 중 하나인 Scotiabank는 2011년 상반기 캐나다 자동차 판매를 바탕으로 2011년 한 해 동안 2010년보다 2.2% 증가한 총

15) 김현범 외(2014), “한·캐나다 FTA 15大 수출유망품목,” pp.12~14.

16) Business Week (2008), pp.36~39

159만 대의 자동차가 캐나다에서 판매될 것으로 전망한다.

중형차 부분 판매 하락 지속하고 있고, 2011년 상반기 캐나다 중형차 판매는 고유가로 인해 2010년 상반기 대비 5.6% 감소하며 2010년의 하락세가 지속된다. 소형 럭셔리 차종 판매 부진 한 반면, 대형 럭셔리 승용차 판매는 상승하고 있다. 캐나다의 저명한 자동차 컨설턴트인 DesRosiers Automotive Consultants사에 따르면, 판매 실적이 좋았던 아우디 A4와 Mercedes-Benz의 B-Class를 제외한 대부분 소형 럭셔리 차종이 스타일, 참신함, 성능, 효율성 등이 부족하다고 지적한다. 한편, 2011년 상반기 대형 럭셔리 차량 판매 상승은 각 기업의 대형 럭셔리 신차 출시에 따른 영향으로 분석된다. 한편, 캐나다인의 지속되는 트럭과 SUV 판매는 증가가 지속되며 판매 시장을 주도할 것으로 예상된다.(박정훈, 2011)¹⁷⁾

17) 박정훈(2011), “캐나다, 2011년 상반기 자동차 판매동향 및 주요 트렌드,” 토론토 무역관.

제2절 한국과 주요국의 캐나다 시장 내 수출경쟁력 비교

1. 현시비교우위지수 비교

가. 한국과 미국·일본·독일의 對캐나다 현시비교우위지수(RCA)

수출경쟁력지수는 현시비교우위지수(RCA: Revealed Comparative Advantage), 즉 세계 전체수출시장에서 특정상품(서비스 포함)의 수출이 차지하는 비중과 특정국의 수출에서 동 상품수출이 차지하는 비중사이의 비율로 특정 상품의 비교우위를 판단하는데 널리 쓰인다. 이 지수가 1보다 크면 해당 국가(i국)의 자동차제품 j가 다른 국가에 비해 비교우위가 있다고 판단한다. 이를 식으로 나타내면 수출에 대한 RCA는 다음의 식(1)과 같으나, 본 연구는 특정시장의 수입시장 즉, 캐나다 수입시장에서 가장 경쟁력 있는 미국, 일본, 독일과의 한국의 수출경쟁력을 분석하는 것이므로 식(1)을 식(2)와 같이 i국의 대캐나다의 j상품의 세계시장에서 i국의 세계시장에서 j상품의 총 수출액에서 차지하는 비중을, i국의 세계시장에서 j상품의 총수출액이 i국이 세계시장에서 전체상품의 총 수출액에서 차지하는 비중으로 나눈 식으로 조정하여 수출경쟁력을 분석하였다.

$$RCA_i^j = \frac{X_i^j / X_w^j}{X_i / X_w} \quad \text{-----식(1)}$$

X_i^j : i국의 j상품 수출액

X_w^j : 세계시장에서 j상품의 총 수출액

X_i : i국의 전체상품의 총 수출액

X_w : 세계시장에서 전체상품의 총 수출액

$$RCA_{ca} = \frac{X_i^{ca} / X_w^{ca}}{X_i / X_w} \quad \text{-----식(2)}$$

X_i^{ca} : i국의 대캐나다의 자동차 수출액

X_w^{ca} : i국의 대캐나다의 전체상품 수출액

X_i : i국의 세계 자동차 수출액

X_w : i국의 세계 전체상품 총 수출액

만일 수출경쟁력지수가 0이면 j 상품의 수출이 전혀 없음을 나타내고, 1보다 클 경우엔 해당 국가가 j 상품의 수출비중이 타제품의 수출비중보다 높다는 점에서 비교우위를 갖고 있는 것으로 평가할 수 있으며 1보다 작을 경우에는 해당 국가가 j 상품에 대해 비교열위에 있다는 것을 나타낸다. 또한 Balassa(1967)의 연구에 따르면 $RCA > 2.5$ 일 경우 ‘매우 강한 경쟁력이 있음’, $1.25 < RCA < 2.5$ 이면 ‘보다 강한 경쟁력이 있음’, $0.8 < RCA < 1.25$ 이면 ‘보통 수준의 경쟁력이 있음’, $RCA < 0.8$ 이면 ‘보다 약한 경쟁력이 있음’ 이라는 평가를 할 수 있다.(김종화,2009)¹⁸⁾ ‘RCA 지수’를 통해서 한국과 일본의 자동차 수출경쟁력을 UN COMTRADE의 수출량과 수입량 자료를 바탕으로 분석하였다.

<표 3-6-9>를 통하여 2005~2013년 중 한국과 미국, 일본, 독일의 완성차 부문 (HS 870321~870333)의 수출경쟁력지수의 결과를 제시하였다.

<표 3-6> 한국 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 870321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870322 | 0.09 | 0.14 | 0.23 | 0.37 | - | 0 | 0 | 0.89 | 2.12 |
| 870323 | 6.7 | 6.76 | 7.13 | 7.47 | 9.93 | 7.96 | 6.75 | 8.27 | 7.64 |
| 870324 | 4.06 | 4.47 | 5.76 | 5.02 | 7.14 | 3.01 | 4.76 | 4.5 | 5.17 |
| 870331 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870332 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.1 | 0.08 | 0 | 0 |
| 870333 | 0 | - | 0 | - | - | 0 | 0 | - | - |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005~2013)를 이용하여 계산

한국은 전반적으로 870322 품목에서 ‘약한 경쟁력’을 띠지만 2013년에는 ‘강한 경쟁력’을 나타내었고, 870323과 870324 품목에서 ‘매우 강한 경쟁력’을 가진 것으로 보여진다. 특히 2010년 이전에는 안정된 양상을 띠었고 이후에 다소 감소하였지만, 다시 회복

18) 김종화(2009), “한국-호주의 경제적 당위성 연구,” 「한국통상학회」 제28권 4호, pp.261~262.

해가는 모습을 보인다. 한국은 중형차와 SUV를 주력으로 하는데 870324는 3.0리터 초과 품목으로 대형차에도 꾸준한 경쟁력이 있는 것으로 분석된다. 세계시장에서의 한국 자동차산업은 가장 수출하기에 수요가 높은 분야에 집중하여 효율적으로 경쟁력을 갖기 위한 노력이 있는 것으로 보인다.

<표 3-7> 미국 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 870321 | 1.78 | 1.79 | 1.36 | 1.06 | 1.17 | 1.13 | 1.59 | 1.61 | 1.87 |
| 870322 | 0.89 | 1.92 | 1.77 | 1.99 | 1.16 | 2.12 | 3.36 | 3.43 | 3.27 |
| 870323 | 1.55 | 1.4 | 1.55 | 1.62 | 1.71 | 1.5 | 1.29 | 1.55 | 1.38 |
| 870324 | 2.06 | 2.31 | 2.16 | 1.86 | 2 | 1.79 | 1.59 | 1.41 | 1.42 |
| 870331 | 0.15 | 0.43 | 0.61 | 0.51 | 0.07 | 0.4 | 0.89 | 1.11 | 0.71 |
| 870332 | 0.67 | 0.39 | 0.5 | 1.09 | 1.01 | 2.84 | 2.95 | 0.68 | 1.02 |
| 870333 | 1.36 | 1.72 | 0.63 | 0.4 | 0.45 | 0.96 | 0.88 | 0.49 | 0.6 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005-2013)를 이용하여 계산

미국은 완성차 부문의 모든 부문에서 안정적이지만 870321, 870323 품목에서는 2010년 이전에는 ‘보통 수준의 경쟁력’이었지만 그 이후로는 ‘강한 경쟁력’을 띠기 시작했다. 한국이 주력으로 하는 품목으로 비교적 안정되게 유지되고 있지만, 경쟁력은 한국이 더 앞서고 있다. 870322 품목에서는 ‘10년부터 경쟁력이 높아져 ‘매우 강한 경쟁력’을 나타내어 1.0~1.5리터 이하의 경차 부문에 경쟁력이 높다는 것을 알 수 있다. 경차의 가격적인 특성을 보았을 때 수출량을 많이 늘린 것으로 분석된다.

한편, 870324 품목은 ‘강한 경쟁력’이 있었지만, ‘08년 이후 금융위기 여파로 인해 다소 감소하는 추세를 나타낸다. 870332, 870333 품목은 가장 ‘약한 경쟁력’을 띠며 계속해서 경쟁력을 증대시키지 못하고 있다.

<표 3-8> 일본 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 870321 | 2.8 | 3.01 | 3.46 | 3.65 | 2.29 | 2.58 | 1.12 | 0.55 | 0.54 |
| 870322 | 2.57 | 3.34 | 3.59 | 3.32 | 3.38 | 4.21 | 2.46 | 2.07 | 1.53 |
| 870323 | 3.85 | 3.32 | 2.93 | 3.33 | 4.53 | 4.23 | 4.24 | 3.92 | 3.77 |
| 870324 | 1.98 | 2.3 | 2.85 | 2.58 | 3.25 | 2.81 | 3.09 | 2.37 | 2.16 |
| 870331 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 870332 | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.02 | 0.01 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870333 | 0.02 | 0.01 | 0.02 | 0.01 | 0.04 | 0.02 | 0.02 | 0.01 | 0.01 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005~2013)를 이용하여 계산

일본은 870321, 870322, 870323, 870324 품목에 있어 ‘매우 강한 경쟁력’이 있다. 한국은 870321과 870322, 870332 품목에서 전체적으로 일본에 비해 경쟁력이 미미한 모습을 보인다. 그러나 캐나다 자동차분야 주수입품목이며 수출에 가장 큰 주력이 되는 870323, 870324 품목에 있어 한국이 앞서고 있어 한·캐나다 FTA 발효 후 수출경쟁력의 기대효과가 더욱 클 것으로 예상된다. 2010년 초부터 리콜사태로 홍역을 치른 일본의 도요타사와 혼다사는 그 뒤에도 리콜사태 여파를 완전히 벗어나지 못하였지만, 수출경쟁력이 높은 편이었다. 그러나 2013년에는 주력으로 하던 870322, 870324 품목이 경쟁력이 줄어들었고 특히 안정적인 추세를 보이던 870332, 870333 품목은 가장 큰 폭으로 줄어들어 ‘약한 경쟁력’을 띤다. 하지만 일본의 엔화약세(엔저)의 영향이 올 해도 지속될 것으로 전망된다. 실제로 지난 해 일본의 수출 물량이 상반기에는 5.3% 감소했지만 하반기에는 2.4% 증가한 것으로 나타났다. 여기에 일본 기업들의 기술개발(R&D), 사업구조조정 등 경쟁력 강화 노력이 지속되고 있어 국내 기업들의 대응이 필요한 시점이다. 또한 캐나다는 풍부한 자원을 가지고 일본은 수입 자원을 바탕으로 공산품을 수출하기에 양국 무역은 서로 상호보완적인 효과를 낸다. 두 국가가 FTA 체결 시 시너지 효과가 클 것으로 예상된다.(유준오, 2014)¹⁹⁾

<표 3-9> 독일 자동차의 연도별 대 캐나다 RCA지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 870321 | 0.05 | 0.02 | 0.05 | 0.01 | 0.06 | 0.6 | 0.05 | 0 | 0 |
| 870322 | 0.01 | 0 | 0.01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870323 | 2.04 | 3.1 | 4.28 | 4.83 | 4.63 | 4.52 | 4.33 | 4.31 | 3.91 |
| 870324 | 3.32 | 3.17 | 3.76 | 4.08 | 6.94 | 6.28 | 6.03 | 5.55 | 4.98 |
| 870331 | 0 | 0.01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 870332 | 0.34 | 0.06 | 0 | 0.19 | 0.59 | 0.78 | 0.45 | 0.43 | 0.5 |
| 870333 | 0 | 0 | 1 | 1.6 | 1 | 0.15 | 0.24 | 0.26 | 1.01 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005~2013)를 이용하여 계산

19) 유준오(2014), “KOTRA : 캐나다-일본 FTA 협상 현황 및 캐나다 국내 반응,” KOTRA 토론토 무역관.

독일은 870323, 870324 품목에 있어 ‘매우 강한 경쟁력’이 있고, 870321, 870322, 870331, 870332는 ‘약한 경쟁력’에 있다. 한국의 주력 품목인 중형차 품목에 있어 독일도 가장 두드러진 수출경쟁력을 갖지만, 한국이 확연히 더 앞선다. 870333 품목은 2010년 이후 ‘보통 수준의 경쟁력’에 있으나 한국, 미국, 일본에 비교하였을 때 더 강한 경쟁력을 가지므로 향후 발전이 기대되는 품목이다.

2. 무역특화지수 비교

가. 한국과 미국·일본·독일 자동차의 무역특화지수 (TSI)

무역특화지수(TSI: Trade Specialization Index)는 수출량과 수입량을 동시에 고려하여 각 산업의 비교우위를 측정하는 방법으로 Balassa에 의하여 제시된 것으로 다음과 같이 계산된다.

$$TSI^i = \frac{X^i - M^i}{X^i + M^i}$$

여기서 X^i 와 M^i 는 i 산업의 수출량과 수입량을 각각 나타낸다. i 상품의 무역특화지수는 i 상품의 전체 수출입량에서 차지하는 i 상품의 수출액과 수입액의 차이, 즉 무역수지의 크기를 의미한다. TSI값은 항상 -1에서 1사이의 값을 갖게 된다. 그 값이 1에 가까우면 수출에 특화되어 있다고 할 수 있고, -1에 가까우면서 수입에 특화되어 있다고 할 수 있다. 예를 들어 1999년의 우리나라 자동차산업의 TSI가 1이라면 수출경쟁력이 높아서 수입은 없고 수출만 하는 산업형태를 가진 것으로 해석될 수 있으며, -1이라면 수출경쟁력이 낮아서 그 산업은 수입만 하는 산업형태를 띠는 것으로 해석할 수 있다. 결국 TSI가 0보다 클 때 수출특화 되었다고 하고, 국제경쟁력이 있는 것으로 해석된다.(송재병, 2001)²⁰⁾

20) 송재병(2001), “世界 自動車産業의 輸出競争構造 및 推移 分析 : 美國, 獨逸, 日本과 韓國을 中心으로,” 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, pp.12~13.

<표 3-10> TSI 지수 기준(송재병, 2001)²¹⁾

| 분류 | TSI 기준 |
|----------|-------------------------|
| 수출특화 품목 | $0.5 \leq TSI \leq 1$ |
| 경쟁가능 품목 | $0 \leq TSI \leq 0.5$ |
| 경쟁불가능 품목 | $-0.5 \leq TSI \leq 0$ |
| 수입특화 품목 | $-1 \leq TSI \leq -0.5$ |

‘TSI 지수’를 통해서 한국과 미국,일본,독일의 자동차 수출특화정도를 UN COMTRADE의 수출량과 수입량 자료를 바탕으로 분석하였다. <표 3-11~14>를 통하여 2005~2013년 동안의 완성차 부문 (HS 870321~870333)의 무역특화지수의 결과를 제시하였다.

<표 3-11> 한국 자동차의 연도별 TSI지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 870321 | 0.9948 | 0.9940 | 0.9969 | 0.9886 | 0.9899 | 0.9883 | 0.9798 | 0.9891 | 0.9860 |
| 870322 | 0.9976 | 0.9968 | 0.9968 | 0.9917 | 0.9960 | 0.9940 | 0.9918 | 0.9901 | 0.9970 |
| 870323 | 0.9190 | 0.9163 | 0.9038 | 0.9043 | 0.9016 | 0.8851 | 0.9135 | 0.9152 | 0.8953 |
| 870324 | 0.6532 | 0.5695 | 0.5143 | 0.4877 | 0.3992 | 0.5076 | 0.4101 | 0.4353 | 0.6043 |
| 870331 | 0.9995 | 0.9985 | 0.9973 | 0.9917 | 0.9977 | 0.9934 | 0.9955 | 0.9860 | 0.8235 |
| 870332 | 0.9900 | 0.9802 | 0.9630 | 0.9468 | 0.8261 | 0.8098 | 0.7672 | 0.6080 | 0.4781 |
| 870333 | 0.9705 | 0.8738 | 0.7995 | 0.6417 | 0.2724 | 0.3750 | 0.0177 | -0.4800 | -0.8029 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005-2013)를 이용하여 계산

한국은 대부분 ‘수출특화’ 되어있지만 870324 품목에서 특화가 비교적 약해 ‘경쟁가능’ 품목에 그치게 되지 않도록 더욱 주력해야 할 것이다. 또한 870332 품목은 점점 경쟁력이 약화되어 ‘경쟁가능’ 품목에 그치게 되었다. 870333 품목은 특화품목으로 높은 경쟁력을 유지했지만 2012년 이후로 ‘경쟁불가능’ 품목에서 ‘수입특화’ 품목이 되었다. 이는 자동차 소비트렌드에 맞춰 중형차 위주의 전략을 하였던 것이 2.5리터 초과 품목이 특화되지 못한 원인이 된 것으로 볼 수 있다. 특화되지 못한 품목에도 집중해야하지만 그 중 캐나다뿐만 아니라 세계의 트렌드가 중형차와 SUV와 같은 효율적인 완성차가 인기인데 이에 맞추어 신제품 개발 및 생산에 집중하는 것이 효율적일 것으로 여겨진다.

<표 3-12> 미국 자동차의 연도별 TSI지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 870321 | -0.1464 | -0.0826 | 0.1488 | 0.2761 | 0.3342 | 0.4334 | 0.4991 | 0.4831 | 0.4878 |
| 870322 | -0.9044 | -0.9310 | -0.8935 | -0.8810 | -0.8319 | -0.7270 | -0.5395 | -0.7056 | -0.7273 |
| 870323 | -0.4717 | -0.4769 | -0.4317 | -0.4164 | -0.6231 | -0.5185 | -0.4557 | -0.5742 | -0.5743 |
| 870324 | -0.7190 | -0.7016 | -0.6430 | -0.5696 | -0.5678 | -0.5574 | -0.5190 | -0.5169 | -0.4677 |
| 870331 | 0.7492 | 0.3481 | 0.9373 | 0.9596 | 0.9740 | 0.8427 | 0.9034 | 0.9144 | 0.7343 |
| 870332 | -0.3019 | -0.0865 | 0.9528 | 0.3563 | -0.4112 | -0.6214 | -0.1540 | 0.4152 | 0.3351 |
| 870333 | 0.7697 | 0.6318 | 0.9484 | 0.9794 | 0.8487 | 0.6901 | 0.5291 | 0.7467 | 0.6216 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005-2013)를 이용하여 계산

미국은 ‘수입특화’ 품목이었던 870322, 870323, 870324 품목이 대체로 점차적인 흐름에 의해 ‘경쟁불가능’ 품목이 되었다. 870331, 870332, 870333 품목은 ‘수출특화’ 품목이다. 특히 870331 품목이 가장 특화되어 있다. 870332 품목은 2006년까지 ‘경쟁불가능’ 품목이었던 것이 ‘수출특화’되었고 2008년 이후 다시 주춤하여 다소 불안한 양상을 띤다. 캐나다 내 전체적인 수출량은 대부분 많이 차지하고 있지만, 수출특화는 전체적으로 불안한 양상을 띠고 있다. 하지만 870332, 870333 품목은 비교적 수출특화되어 최근 승용차보다 SUV와 같은 실용성이 증시된 차량이 주목을 끄는 세계시장의 양상에 따라 움직이고 있다는 것을 알 수 있다. 한국 또한 이 품목의 인기에 힘입어 세계자동차시장에 더욱 가까워질 수 있도록 해야 할 것이다.

<표 3-13> 일본 자동차의 연도별 TSI지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 870321 | 0.9817 | 0.9777 | 0.9775 | 0.9422 | 0.9592 | 0.9329 | 0.7903 | 0.1134 | 0.0161 |
| 870322 | 0.9435 | 0.9735 | 0.9547 | 0.9400 | 0.8483 | 0.7080 | 0.5978 | 0.6025 | 0.6001 |
| 870323 | 0.7515 | 0.8155 | 0.8219 | 0.8696 | 0.8510 | 0.8616 | 0.8164 | 0.8039 | 0.8023 |
| 870324 | 0.7925 | 0.7967 | 0.8525 | 0.8597 | 0.8487 | 0.8915 | 0.8341 | 0.8331 | 0.8385 |
| 870331 | 0.9822 | 0.9855 | 0.9657 | 0.9867 | 0.9898 | 0.9759 | 0.9862 | 0.9440 | 0.5510 |
| 870332 | 0.9929 | 0.9942 | 0.9946 | 0.9926 | 0.9872 | 0.9968 | 0.9932 | 0.8751 | 0.7486 |
| 870333 | 0.9953 | 0.9713 | 0.9643 | 0.9639 | 0.9897 | 0.9131 | 0.9412 | 0.9269 | 0.9073 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005-2013)를 이용하여 계산

일본은 대체적인 품목이 매우 안정된 ‘수출특화’ 국가로써 그 위치를 유지하였고 870321 품목도 ‘수출특화’ 품목이었지만 2012년 이후 급격하게 수치가 하락하여 ‘경쟁가능’ 품목이 되었음을 알 수 있다. 일본의 자연재해와 세계금융위기 등으로 수출특화 지수가 크게 줄었지만, 신기술개발, 엔저정책 등으로 평균적인 수치만큼은 회복하는 것으로 보인다. 또한 870323, 870324, 870333 등 최근 세계시장이 주목하는 품목에 가장 특화되어 있어, 빠른 성장을 위한 전략으로 보여진다.

<표 3-14> 독일 자동차의 연도별 TSI지수(870321~333)

| 년도 HS코드 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 870321 | -2.8141 | -1.6036 | -1.1379 | -1.1660 | -1.0962 | -1.1754 | -1.1897 | -1.7462 | 0.8878 |
| 870322 | -1.7269 | -2.0839 | -9.7111 | -9.7582 | -2.3910 | 23.6540 | 10.8331 | 6.9945 | 9.8386 |
| 870323 | 0.4487 | 0.4351 | 0.4590 | 0.4742 | 0.4805 | 0.2981 | 0.2329 | 0.1997 | 0.2045 |
| 870324 | 0.1010 | 0.1309 | 0.0863 | 0.0877 | 0.0889 | 0.0646 | 0.0664 | 0.0632 | 0.0686 |
| 870331 | 0.9894 | -9.4788 | 11.3422 | 4.3710 | -7.6295 | 1.3981 | 5.7181 | 9.5017 | -15.5477 |
| 870332 | 0.5411 | 0.6027 | 0.4639 | 0.3922 | 0.3530 | 0.3726 | 0.4750 | 0.4568 | 0.4552 |
| 870333 | 0.9241 | 1.9653 | 0.7112 | 0.6738 | 0.5724 | 0.4188 | 0.4901 | 0.6801 | 0.5705 |

자료 : UN, comtrade International Trade Statistics Database(2005~2013)를 이용하여 계산

독일은 870321, 870322 품목이 ‘수입특화’ 품목이었지만 급격한 성장으로 ‘수출특화’ 품목이 된 것을 알 수 있다. 따라서 독일은 1.0리터 이하와 특히 1.0~1.5리터 이하의 경차 부문에서 ‘수출특화’ 되어 있다. 그 외는 대체로 ‘경쟁가능’ 품목이고 870331은 1.5리터 이하로 2013년에는 매우 급격하게 수치가 하락하여 ‘수입특화’ 되었다. 독일의 수출량이 품질 지수 하락으로 급격히 줄어들었지만, 경차 위주로 수입하는 국가에서는 수요가 부족할 정도여서 잠시 하락세를 보인 것이다. 2010년 이후 디젤 중심으로 변화한 한국과 같은 국가들의 수입차 시장에 맞는 상품성이 최우선으로 꼽힌다. 또한 자동차 판매가격을 대폭 할인시켜 한국의 효과적인 가격전략이 필요하다.

한국이 글로벌 금융위기 이후 감소되었다가 2011년 국내 생산이 다시 크게 증가할 수 있었던 것은 미국과 캐나다 경기 회복과 동유럽, 중동, 중남미 등 신흥시장의 수요 확대가 결정적인 역할을 했다. 특히 대규모 리콜과 엔고현상으로 일본 경제들이 고전한 반면 한국 업체들은 꾸준한 품질 및 브랜드 인지도 향상을 통해 그에 대한 반사이익을 누릴 수 있었다. 한국 자동차산업의 이 같은 경쟁력 향상의 원인으로서는 우선 외환위기 이후의 성공적인 구조조정을 들 수 있다. 또한 생산, 품질관리 시스템의 효율성

향상도 경쟁력 향상에 기여하고 있다. 지속적인 연구개발 투자로 인한 기반기술의 개발력 강화와 수요에 맞는 차종개발의 확대, 디자인의 연구는 한국 자동차 산업의 강점 중 하나이며, 이는 수출 및 내수시장에 대한 다변화된 마케팅 능력을 확보하고 있다. (이종민, 2011)²²⁾

22) 이종민(2011), “한·미 FTA체결에 따른 한국자동차 산업의 대응방안에 관한 연구,” 단국대학교 경영대학원 석사학위논문, p.5.

제 4 장 한국 자동차산업의 對캐나다 수출 확대 전략

제1절 한·캐나다 FTA 체결현황

1. 한·캐나다 FTA의 주요 내용

한·캐나다 FTA는 2004년 5월 FTA 공동연구 추진결정을 시작으로 2014년 3월 11일 협상이 되었고, 2014년 9월 정식서명 하였다. 한·캐나다 FTA 경제영향평가 결과에 따르면 한·캐 FTA의 거시경제적 효과의 생산 면에서 실질 GDP의 추가적인 증가, 소비측면에서는 소비자 후생수준의 변화가 있을 것으로 추정된다. (GDP) 한·캐 FTA 발효에 따라, 단기적(발효 후 5년)으로 실질 GDP는 추가적으로 0.02% 증가, 장기적(발효 후 10년)으로는 약 0.04% 증가할 것으로 분석되었다. 소비자후생은 한·캐 FTA 발효에 따라, 소비자 후생은 5년에 걸쳐 3.73억불, 10년에 걸쳐서는 5.10억불 증가할 것으로 분석되었다. 한국은 캐나다에 공산품을 수출하고 자원을 수입하는 상호보완적인 교역구조를 가져 조달처의 다양화로 자원수급의 안정적 확보가 예상된다. 한·캐나다 FTA 발효 시 한국의 주력상품인 자동차에 부과되는 관세가 6~6.1%의 관세가 3년 내 철폐될 예정이다. 또한 상대적으로 고관세를 적용받고 있는 자동차용 고무타이어(관세율 7%), 냉장고(8%) 역시 각각 5년, 3년 내에 철폐되어 시장점유율 확대가 기대된다. 그 외에도 FTA에 발효에 따른 즉시·5년 이내 관세철폐 대상 중 캐나다의 對세계 수입 1천만 달러 이상, 최근 3년간 연평균 수입증가율이 평균 이상(5.6%)인 품목을 분석한 결과, 일부 농식품, 섬유, 기계류 등의 수출이 유망할 것으로 예상된다.

<표 4-1> 한·캐나다 FTA 협상타결 주요내용

| 연도 | 내용 |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2004년 05월 | 대외경제장관회의에서 캐나다와의 FTA 체결을 단기 과제로 설정, FTA 공동연구(Joint Study)추진 결정 |
| 2004년 11월 | APEC 회의 계기 한-캐나다 정상 및 통상장관 회담 시 양국 간 FTA 추진 타당성에 대한 정부 간 예비협의 개최 합의 |
| 2005년 01월 | 한-캐나다 FTA 1차 예비협의 개최 |
| 2005년 03월 | 한-캐나다 FTA 2차 예비협의 개최 |
| 2005년 07월~ 2008년 03월 | 2005년 7월 1차 협상을 시작으로 2008년 3월까지 13차 협상 개최. 제13차 한-캐 FTA 협상 개최(오타와), 상품 양허, 협정문, 서비스, 투자 등 잔여쟁점 사항 타결 |
| 2008년 06월 | 14차 한-캐 FTA 협상 무기한 연기(서울), 제14차 협상이 6월 서울에서 열릴 예정이었으나 개최 일주일 전 무기한 연기하기로 합의 |
| 2009년 04월 | 캐나다, WTO에 한국의 캐나다산 쇠고기 수입금지조치 제소 |
| 2009년 05월 | 제네바소재 WTO 사무국에서 한국의 캐나다산 쇠고기 수입금지조치 관련 양자협의 개최 |
| 2010년 04월 | 제네바소재 WTO 사무국에서 한국의 캐나다산 쇠고기 수입금지조치 관련 1차 분쟁해소패널회의 개최 |
| 2010년 09월 | 캐나다 식품 검사청과 한국 농림부, 한국의 캐나다산 쇠고기 수입관련 3, 4차 기술협의 개최 |
| 2010년 10월 | 제네바소재 WTO 사무국에서 한국의 캐나다산 쇠고기 수입금지조치 관련 2차 분쟁해소패널회의 개최 |
| 2011년 12월 | 한국 국회에서 캐나다산 쇠고기 수입 위생조건안 통과 |
| 2012년 06월 | G20 정상회담에서 한-캐 FTA 연내 협상 재개에 합의 |
| 2013년 01월 | 밴쿠버에서 양국 비공식회의 개최 |
| 2014년 09월 | 한·캐나다 FTA 정식서명(오타와) |

자료 : 산업통상자원부 보도참고자료, 2013

가. 상품 양허 및 점유율

한국은 對캐나다 최대 수출품목(13년 수출 22.3억불, 수출비중 42.8%)인 승용차 관세(6.1%)를 3년(24개월) 철폐키로 한 바, 현재 캐나다와 FTA 협상중인 일본, EU 업체에 비해 유리한 경쟁력 확보했다. 주요 수출품목인 자동차부품(6%)에 대해 즉시/3년철폐, 타이어(7%) 5년철폐, 냉장고·세탁기(6~8%) 등 가전은 즉시/3년철폐 등으로 합의하여 수출확대 기대했다. 섬유 분야(평균관세율 5.9%, 최고 18%)는 대부분 3년내 철폐로 한-미 FTA 대비 높은 수준으로 합의하였으며, 원산지도 한-미 FTA(원사기준) 보다 완화된 기준으로 합의하여 중소기업 수출 확대 기대했다. 그 외는 한국의 대캐나다 주요 수출품목인 무선전화기, 반도체, 철강, 석유제품 등은 이미 무관세를 적용한다.

한국산 수입자동차의 캐나다 내 점유율은 2005년 기준 4%로 차량 판매대수 기준에 비해 현저히 낮다. 캐나다 산업부는 그 주된 이유로 한국산 수입자동차가 주로 소형차 부문에 집중돼 있기 때문인 것으로 분석한다. 한편 캐나다 내 Segment별 자동차 판매 분포를 보면 캐나다 시장은 소형차부터 픽업트럭까지 모든 자동차 Segment가 판매되고 있는데 반해, 캐나다 자동차 시장의 30%를 차지하고 있는 대형, 럭셔리, 픽업트럭 Segment에서는 한국산 자동차 수입이 없는 상황이다.(박종훈, 2009)²³⁾ 자동차생산국이 아닌 캐나다에선 모든 자동차를 수입에 의존하는데 2013년 캐나다에서의 자동차 점유율은 미국 44.5% 일본 33.6%, 한국 12.0%, 유럽 9.9%로 미국과 일본 자동차가 강세를 보였다. 올해의 캐나다에서 자동차 판매량을 보면 미국의 크라이슬러가 돋보인다. 올해 1월에서 5월까지의 판매량을 합산하였을 때 16.2%의 점유율을 보이며 지난해보다 0.5% 증가하였다.

반면 포드의 경우엔 15.3%의 점유율로 지난해보다 11%나 감소하여 캐나다에서 점유율 1위 자리를 크라이슬러에게 내주게 되었다. 하지만 지난해에도 연초에는 크라이슬러가 강세를 보였지만 포드가 역전을 하며 연간 판매량은 포드가 1위를 차지하였다. 크라이슬러와 포드의 뒤를 이어서는 GM이 13.3%로 뒤따르며 그 뒤로 현대자동차가 11.7%를 차지하고 있다. 도요타는 10.2% 혼다는 8%의 점유율을 보이고 있는데 승용차 사업에서 한국 현대·기아자동차와 일본 자동차들의 대결이 치열하다. 실제로 혼다의 '시빅'은 16년 연속 캐나다에서 가장 많이 팔린 승용차로 뽑히기도 하는 등 일본자동차의 인기를 무시할 수 없다. 대지진과 쓰나미 피해로 인해 주춤했던 일본자동차 산업이

23) 박종훈 (2009), “캐나다 교역동향,” 「KOTRA TORONTO」.

다시 활기를 띠면서 해외시장에서 현대기아자동차와 일본의 자동차간의 경쟁이 불가피할 것으로 예상된다. 비싼 인건비에 뭐든지 스스로 하려는 성향이 강한 캐나다 시민들에게 픽업트럭같은 대형차량은 큰 인기다. 지난해 캐나다 자동차 판매량을 살펴보면 SUV와 트럭의 판매량은 전년 대비 6.9%가 증가하였고 픽업트럭은 9%나 증가하였다.

미국과 일본의 캐나다시장 점유율을 보면 한국자동차는 다소 뒤쳐져 보인다. 하지만 각 회사간의 점유율을 비교해보면 현대자동차는 도요타나 혼다 등 일본자동차에게 절대 뒤지지 않고 있다. 해외시장에서 현대자동차의 선방 속에 최근 한국과 캐나다의 자유무역협정 FTA 체결 가서는 자동차시장에서 날개를 달아줄 것으로 예상된다. 양국간의 무역거래가 활발해지고 그 중 가장 큰 수혜는 자동차라고 평가되기 때문이다. 실제로 2013년 자동차 수출액은 22억 2천 700만 달러로 전체 캐나다 수출액의 43.8%를 차지하며 1위를 차지해 한국의 주수출원인 자동차 거래가 더 활발해 질 것이다. 현재 캐나다에서의 한국자동차 관세는 6.1%지만 FTA협정으로 인해 차츰 줄어나가며 2017년부터는 무관세로 한국자동차를 살 수가 있다. 캐나다에 공장을 지어 공급함으로써 가격을 낮춘 도요타와 혼다처럼 관세가 사라지면 일본 자동차와의 경쟁에서 더 힘을 쓸 수 있을 것으로 예상된다. 한·캐 FTA협정에 따라 부품과 타이어에 대한 관세가 사라지게 되면 정비비용이 많이 줄어들 것이고 이는 한국자동차 판매에도 호재가 될 것이다.(류태광, 2014)²⁴⁾

나. 원산지

한국의 주력 수출품의 생산 공정 및 원자재 해외 수입 등 산업별 특성을 고려한 원산지 기준에 합의했다. 완성차부문에 있어서 미국산 부품의 상호 누적 인정을 허용한 부가가치 기준(집적법 35%, 공제법 45%, 순원가법 35%)에 합의했다.

2. 자동차분야 양허안

자동차 비관세의 안전기준은 상대국 원산지 차량이 자국기준에 반영된 국제기준 및 미국기준을 충족한 경우 각각 자국기준을 충족한 것으로 인정한다. 한국은 자동차 안전기준 시행세칙 및 한·EU FTA에 반영된 국제기준 및 미국기준에 대해 해당 안전기준을

24) 류태광 (2014), "<http://mcarfe.co.kr/220062802959>," 모비스 통신원.

충족할 경우 한국기준을 충족한 것으로 인정한다. 캐나다는 캐나다 안전기준 범규에 직접인용 또는 반영된 국제기준 및 미국기준에 대해 해당 안전기준을 충족한 경우 캐나다 측 기준을 충족한 것으로 인정한다.

내국세/배출기준은 내국세 및 배출가스 기준 관련 FTA 체결국을 포함한 제3국에 부여한 최혜국 대우를 상호간 부여한다. (한·EU FTA와 동일) 자동차 신속 분쟁해결 절차는 자동차(부품 제외) 관련 분쟁은 일반 분쟁해결절차로 해결하되, 절차 진행을 보다 신속화시켰다. 한·미 FTA상의 스냅백 조항(협정상 불합치 또는 무효화/침해가 자동차의 판매 등에 실질적 영향을 미치는 것으로 패널이 판정한 이후 즉시, MFN 세율까지 인상 가능)은 미도입했다.

<표 4-2> 한·캐나다 FTA 전체 상품 양허수준 비교

(단위 : US\$ 백만, %)

| 양허유형 | 한국 양허 | | | | 캐나다 양허 | | | |
|--------|--------|------|----------|------|--------|------|---------|------|
| | 품목수 | 비중 | 對캐나다 수입액 | 비중 | 품목수 | 비중 | 對한국 수입액 | 비중 |
| 즉시 | 9,749 | 81.9 | 4,205 | 87.0 | 6,380 | 76.4 | 4,188 | 64.1 |
| 무관세 | 1,960 | 16.5 | 3,266 | 67.6 | 5,703 | 68.3 | 3,866 | 59.2 |
| 유관세 | 7,789 | 65.5 | 938 | 19.4 | 677 | 8.1 | 323 | 4.9 |
| 3년 | 502 | 4.2 | 255 | 5.3 | 1,403 | 16.8 | 2,072 | 31.7 |
| 5년 | 722 | 6.1 | 184 | 3.8 | 363 | 4.3 | 186 | 2.9 |
| 6년 | 2 | 0.0 | 0 | 0.0 | - | - | - | - |
| 7년 | 12 | 0.1 | 76 | 1.6 | - | - | - | - |
| 10년 | 612 | 5.1 | 29 | 0.6 | 2 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 세번분리 | 5 | 0.0 | 4 | 0.1 | - | - | - | - |
| (10년내) | 11,604 | 97.5 | 4,752 | 98.4 | 8,148 | 97.5 | 6,447 | 98.7 |
| 10년 초과 | 77 | 0.6 | 52 | 1.1 | 25 | 0.3 | 84 | 1.3 |
| 세번분리 | 5 | 0.0 | 4 | 0.1 | - | - | - | - |
| 계절관세 | 1 | 0.0 | 0 | 0.0 | - | - | - | - |
| 현행관세 | 2 | 0.0 | 0 | 0.0 | - | - | - | - |
| 양허제외 | 211 | 1.8 | 22 | 0.5 | 181 | 2.2 | 0 | 0.0 |
| 총합계 | 11,900 | 100 | 4,831 | 100 | 8,354 | 100 | 6,530 | 100 |

* 품목수는 HS 2011년, 수입액은 2009-2011년 수입액 평균
 자료 : 산업통상자원부 보도참고자료, 2013

제2절 캐나다 자동차시장 진출 시 문제점

1. 세계 자동차산업의 구조적 요인

한국자동차산업이 캐나다 자동차시장에 진출하는 데에 어려움의 외부적인 요인을 살펴보면, 세계의 경제 변화와 자동차시장의 전략의 흐름에 요인이 있다. 세계의 금융위기와 불황에 따른 변동에 의한 생산의 어려움에도 불구하고 수출생산국들은 2008년과 2012년의 금융위기에도 빠르게 자동차수출의 경쟁력을 회복하고 있다. 이는 미국의 꾸준한 브랜드 가치의 제고에 의한 안정된 수출, 독일의 대폭적인 가격경쟁과 가격이 높은 대형차 위주의 수출 전략변경 등 빠른 대응전략 덕분이다. 특히 일본은 2012년 12월 이후 갑작스러운 엔화 약세 정책을 통한 전략으로 자동차 부문에서 한국 수출제품의 가격 경쟁력 약화에 대한 우려의 목소리가 커지고 있다. 게다가 다양한 제품라인과 인지도, 선호도를 강점으로 선점하고 있는 이러한 다른 국가의 기업들과 비교했을 때 한국의 중형차 위주의 공략을 할지라도 경쟁력이 부족하다.

또한 2008년부터 세계 자동차업계의 구조조정이 가속화되었는데, 한국 또한 큰 타격을 받았었다. 각국 정부는 자동차산업의 붕괴를 방지하기 위한 다각적인 지원을 실시하고 있다. 구조조정은 세계적인 문제일 뿐 만 아니라 한국자동차기업의 화두가 되기도 하며 이는 과잉자본과 과잉투자로 인해 발생한다. 자본주의의 독점으로 거대화된 독점자본의 과잉설비 해소와 조직화된 노동자의 인력조정은 용이하지 않다. 이러한 글로벌화된 경제 내에서 자본의 과잉여부는 세계시장 변동에 따라 달라질 수 있다. 따라서 자본주의 일반의 구조조정과 마찬가지로 과잉투자를 해소하기 위한 자본의 재편과 노동의 재편이 필요할 것이다. 반면 과잉투자의 처리가 과도하게 추진될 위험성도 존재한다. 이는 과잉투자의 해소를 수요에 끼워 맞추게 되기도 하기 때문이다. 과잉투자는 생산능력 과잉과 낮은 이윤율이라는 두 측면을 갖는다. 생산능력이 과잉되면 설비와 인력의 축소를 불러온다. 그리고 낮은 이윤율과 관하여는 자산매각과 부채탕감을 통해 자기자본과 타인자본의 가치파괴를 일으키며, 임금 등 근로조건도 악화된다.(김기원, 1997)²⁵⁾ 그러므로 과잉투자의 해소를 둘러싼 기업주주, 채권금융기관, 노동자사이의 갈등이 야기되는 것이다.

25) 김기원 (1997), “「국민기업의 싹」, 기아를 살려야 하는 이유,” 「말」.

2. 캐나다 시장 내부요인

캐나다 내의 내부적인 요인을 살펴보면, 한국 자동차 산업은 한·캐나다 FTA의 체결에 앞서 한·캐 자동차 무역 불균형으로 캐나다 자동차 업계에 반발로 난관에 봉착했었다. 2012년 기준, 캐나다의 한국 자동차 수입은 약 22억 달러인 반면 한국으로의 자동차 수출은 950만 달러에 불과하였다. 캐나다 자동차 산업은 이러한 무역 불균형을 지적하며 한·캐 FTA로 한국이 캐나다산 자동차에 부과하는 8%의 관세가 철폐되더라도 비관세 무역 장벽으로 인해 캐나다산 자동차의 판매는 크게 늘어나지 않을 것이라고 주장하고 있다. 반면, 캐나다가 한국 자동차에 부과하는 6.1%의 관세가 철폐되면 한국산 자동차의 가격 인하로 수입은 더욱 늘어나 무역 불균형이 심화될 것이라고 주장하고 있다. 그러나 현재 두 국가의 FTA 체결은 완료된 상태이고 캐나다의 수입이 더 빠른 시일 내에 판매가 증대될 수 있도록 하여 인지도를 높인다면 24개월 내에 관세가 줄어들지라도 부정적인 이미지가 더 감소할 수 있게 될 것이다.

수출의 기본적인 요소 중 하나는 물류·운송이다. 자동차수출을 위한 캐나다의 주요 운송수단의 이용에 어려움이 있다. 캐나다의 철도운송은 CN(Canadian National Railway)와 CP(Canadian Pacific Railway)에 의해 운영되고 있다. 최근 급증하고 있는 아시아 태평양지역 국가들과의 교역량에 비해 철도 신규 건설은 계속 담보상에 있어 철도운송 인프라 부족에 따라 운송 적체 및 지연이 심화되고 있는데 이는 곧 한국기업의 수출 및 납기일 준수에 악영향을 미치고 있는 것으로 조사되었다. 현지 투자기업에 따르면, CN와 CP는 시장의 독점적 지위를 이용, 적극적 개선 노력 없이 적체 및 운송 지연에 대한 책임을 이용자에게 전가하는 경향이 있다고 한다. 향후 한·캐 FTA 체결 시 물동량이 더욱 증가할 것으로 예상되어 철도 운송 사용 시에 주의가 요망된다. 캐나다 주요항만 시설은인력부족 현상이 심화되고 있음에도 불구하고 항만노조의 개입으로 인해 필요인력의 30~50%만이 투입되고 있어 운송시간 지연 및 관련 비용의 증가로 이어지고 있다. 이와 관련하여 한국기업은 주정부에 문제해결을 위한 적극적 개입을 요청하였으나 사적 영역임을 이유로 주정부는 미온적 태도에 그치고 있다. 또한 항만 시설의 효율적 운용을 위한 소규모 확장작업은 현지 환경단체의 반대로 인하여 어려움을 겪고 있다.(KOTRA 국가정보, 2013)²⁶⁾

26) KOTRA 국가정보 (2013), “캐나다”.

제3절 對캐나다 자동차시장 수출확대 전략

1. 캐나다 수입자동차시장 경쟁구도 분석

글로벌화의 성공사례로 불렸던 포드가 2008~2009 무렵 위기에 빠진 현실은 글로벌화 시대에 부합되는 전문경영인력을 양성하거나 영입하지 않은 결과 경영전략과 경쟁정보 측면에서 뒤졌기 때문이라고 볼 수도 있다. 다른 요인으로는 자동차산업 자체의 요인 이외에 미국의 신경제로 인한 소득증가와 일본경기의 침체로 미국의 ‘빅3’가 호황국면을 거치는 동안 기술혁신과 비즈니스 모형의 발전을 소홀히 한 점을 들 수 있다. 예를 들어 연료효율 규제강화에 부응하기 위한 하이브리드 차량, 신형연료차량 촉진정책은 이 분야에 강점을 지니고 있는 도요타와 혼다의 경쟁력 강화에 크게 기여하였다.

2008년에 와서 세계 자동차업계는 고유가로 인해 수요가 부진한 가운데 인플레이션 억제제를 위한 금리인상으로 자동차 할부판매에 제약을 받고 있으며, 달러화 약세로 인해 세계 최대의 자동차 시장인 미국에 대한 자동차 수출에 차질을 빚고 있다. 신 3고 현상의 대두에 대응하기 위하여 세계 자동차산업은 대대적인 구조개편을 진 여기에는 현지생산 확충뿐만 아니라 현지 국적업체와의 거래확대를 통해 부품활용을 높여 현지화 하였다.

이 같은 기업전략의 변화에 따라 후지중공업의 미국 공장인 SIA에 캠리의 위탁 생산과 조지아주에 8번째 현지공장을 건설하여 대일수입 감소 및 현지 고용창출을 추진하고 있다.

일본은 닛산과 혼다의 리콜 대수가 2005년 20만대에 그친데 비해 도요타의 리콜 대수는 2003년에 100만대를 돌파한 후 매년 증가 추이를 나타내어 2005년에는 188만대를 초과하였다. 다른 경쟁기업에 비해 리콜이 과도하게 높은 수준일 뿐 아니라 증가추세라는 점에 문제의 심각성이 있다. 그 원인으로 비용절감을 위해 도입된 IT와 부품공용화의 확대적용으로 인한 결함증대와 급속한 현지생산의 확대에 의한 숙련 노동자의 부족현상을 들 수 있다. 이 같은 품질개선 문제를 해결하기 위한 방안으로 제품계획 재조정, 부품업체 관리강화, 숙련인력보급을 위한 글로벌 생산 추진센터(GPC)의 현지 생산지 확대 등을 진행하고 있다. 일본의 자동차 생산업체들은 최첨단 시설의 운영에 있어 더욱 높은 유연성을 확보시킬 수 있는 자국 시장을 위한 생산기지를 민첩하게 확장시키고 있다²⁷⁾.(Business Week, 2008) 결국, 일본 자동차 생산업체들은 수입물품에 대

한 관세의무를 회피하고, 엔화 강세로 인한 손실을 회피하기 위한 대책으로써 생산 시설의 해외시장 설립을 허용하는 정책을 오랫동안 유지시켜 왔다. 현재는 2011년 대 지진으로 인한 피해로 고품질을 위한 자국에서의 생산에 어려움이 있어 해외생산의 확대가 불가피하다. 글로벌 생산을 확장시킨 것이 대책이 되어 그 손실이 적다. 앞으로 더 현지화된 생산을 뒷받침하기 위한 철저한 인력교육과 보급이 필요하다.

Big 3의 판매증가는 저연비 및 친환경차량 개발 노력과(Chrysler과 Fiat 소형차 기술 제휴, GM Chevrolet Volt 전기차 개발) 파격적인 인센티브 제공에 따른 결과가 크다. 이것은 캐나다뿐만 아니라 전 세계적인 현상이다. 당초 강점을 지닌 중소형 차량 라인업을 중심으로 일본차 기업과 주로 경쟁하던 현대와 기아차는 앞으로 Big 3의 중소형 차량 시장 확대 전략이 본격화되며 이들 기업과의 치열한 경쟁도 피할 수 없을 것으로 전망된다.(KOTRA, 2010)²⁸⁾

캐나다 내 GM과 크라이슬러의 대대적 투자가 예상되는 만큼 이들의 새로운 생산라인과 모델에 걸맞은 부품 개발 및 공급라인전략이 필요하다. 크라이슬러의 경우, 현재 캐나다에서 생산되는 Sebring과 Dodge Avenger가 다른 제품으로 대체될 것으로 예상되므로 이 차량에 부품을 납품하는 한국업체들의 지속적인 모니터링이 필요하다. 크라이슬러는 앞으로 고효율과 저연비를 테마로 친환경 중소형 차량 제조에 역량을 집중할 것으로 기대되므로 크라이슬러에 납품을 원하는 한국업체는 이에 적합한 친환경 부품 개발, 생산, 판매에 초점을 맞춰야 할 것이다. GM 납품을 원하는 한국업체는 앞으로 캐나다에서 생산 확대 예정인 Equinox, Terrain, Camaro 제품 관련 부품 공급라인을 집중 공략해야 할 것이다. 포드의 경우 재정상황은 제일 낮지만 상기 두 회사와는 다르게 캐나다 정부 도움을 받지 않으며, 그로 인해 보다 자유롭게 캐나다에서의 생산을 감축시킬 수 있다. 그러므로 포드에 주로 납품하는 한국 부품업체는 다른 OEM기업과 관계를 맺은 Tier 1 부품업체로의 다양한 공급노선 확보에 주력해야 한다. 이전 St. Thomas 공장을 상대로 납품하던 업체들이 그대로 Oakville과 Windsor 공장에서 새로 생산될 차량 모델과 엔진에도 납품을 진행할 것으로 보이나, 신규 부품이나 업체 변경을 대비해 이 생산시설 구매라인에 대한 지속적인 모니터링이 필요하다. 크라이슬러와 GM의 캐나다 생산시설 투자 확대는 한국 자동차 부품업체뿐만 아니라 자동차 및 부품 생산시설에서 사용하는 장비 및 기계에 대한 수요도 증가시킬 전망이다. 2009년 11월 현재, 수입 일반기계 무관세 책정에 대한 논의가 진행되는 만큼 뛰어난 제품 개발

27) Business Week (2008), p.64.

28) KOTRA (2010), 토론토 무역관.

과 구매라인 및 경쟁력 확보를 통해 한국산 관련장비 및 기계 수출을 확대해야 한다. 크라이슬러의 경우 Fiat 사와의 공동구매라인이 형성될 전망이므로, 유럽을 본거지로 둔 Fiat사의 구매라인을 뚫는 것도 우회적으로 캐나다 자동차시장 진출에 일조할 수 있을 것이다.(박종훈, 2009)²⁹⁾

2. 한국자동차 산업의 수출확대 전략 제안

한국은 캐나다에 대한 수출자동차경쟁기업에 맞서 경쟁력을 늘리기 위한 방안을 마련해야한다. 이를 위한 제고방안은 다음과 같다.

가. 한국 자동차의 브랜드 가치를 제고

캐나다 시장을 적극적으로 개척하여 시장 점유율을 확대하기 위해서는 확실한 품질과 서비스 등으로 기업의 브랜드 이미지를 점차 제고하는데 노력을 기울여야 한다. 장기적인 기업 생존전략을 위해 고기술과 고품질 등으로 기업 이미지 관리를 하였을 때에 시장 점유율을 늘릴 뿐만 아니라 기업의 이미지를 한 단계 높이는 계기가 된다. 세계적인 품질 유지와 브랜드 이미지 구축을 통해 고객 충성도를 제고하여 수요기반을 확충하기 위해서는 이미지 홍보도 강화해야 한다. Kotler(2003)에 의하면, 브랜드 포지셔닝(brand positioning)이란 타겟 소비자계층의 마음에 명백한 자리를 차지하기 위하여 이미지를 설계함으로써 상품구매를 유도하는 것으로 이해할 수있다. 전략적 포지셔닝은 한 기업이 특정 시장에서 다른 경쟁자와 비교하여 특정한 입지를 정하고 이를 위하여 자원을 어떻게 배치하는가를 다루고 있는(Evans et al., 1996; Porter, 1979)³⁰⁾ 반면에, 브랜드 포지셔닝은 한 기업의 제품 혹은 브랜드에 대한 소비자의 인식을 창조하거나 변화시키는 과정에 초점을 맞추고 있다(Crawford, 1985). 브랜드 포지셔닝은 의도된(intended) 포지셔닝, 실제의(actual) 포지셔닝, 인식된(perceived) 포지셔닝으로 구분될 수 있다.(Fuchs and Diamantopoulos, 2010)³¹⁾ 의도된 포지셔닝은 기업이 타깃소비

29) 박종훈 (2009), “캐나다 교역동향,” 「KOTRA 토론토」.

30) M.J Evans, L Moutinho and W.F van Raaij (1996), “Applied Consumer Behaviour,” London, Addison-Wesley.

31) C Fuchs and A Diamantopoulos (2010), “Evaluating the effectiveness of brandpositioning strategies from a consumer perspective,” European Journal of Marketing, 44(11/12), pp.1763-1786.

자가 해당 브랜드에 대하여 어떻게 인식하기를 바라는 바이며, 브랜드에 대하여 창조하고 싶은 연상(association)을 의미한다. 실제의 포지셔닝은 소비자에게 제시된 포지셔닝 정보에 반영되어있고 일차적으로 광고를 통하여 행해진다. 인식된 포지셔닝은 광고 같은 매체를 통한 실제의 포지셔닝을 기반으로 하며 소비자들의 브랜드에 대한 인식과 자신들의 마음에서 브랜드의 위치를 정하는 것을 뜻한다. 인식된 포지셔닝은 개별 소비자들 마다 다르게 나타나는데, 이는 동일한 포지셔닝 정보도 개인의 목표, 목적, 가치, 사용 상황에 따라 다르게 해석하기 때문이다(Friedmann and Lessig, 1987; Schiffman and Kanuk, 2007)³²⁾.

나. 스피드와 유연성의 제고

전세계 자동차업계는 국제경쟁력을 강화하기 위해 유연성과 스피드를 제고하는 다양한 전략을 운용한다. 이에 따라 한국 자동차업계도 생산능력을 환경변화에 따라 신속적으로 조정할 수 있는 능력을 배양해야 한다. 또한 생산을 확대하고 선진 업체와의 전략적 제휴를 확대해야 한다. 동시에 완성차업체는 생산차종의 다양화와 고부가가치를 추진해야 한다.(송경과, 2010)³³⁾ 이를 위해 세계 소비자의 급속히 변화하는 구매트렌드와 문화적 요소를 결합시켜 자동차시장의 선호도와 경쟁기업의 전략변경을 미리 탐지할 수 있도록 해야 한다.

다. 신기술 개발의 노력을 제고

오늘날 기업은 불확실한 경영환경 속에서 지속적인 기술변화에 직면하고 있다. 이러한 기술변화에 능동적으로 대처하여 지속적인 혁신을 수행하는 기업은 계속 생존할 수 있지만 그렇지 못한 많은 기업들은 제대로 적응하지 못하여 도태된다. 혁신이란 새로운 제품을 개발하고 시장에 출시하기 위한, 근본적으로 기업의 내적 능력에 뿌리를 둔, 개혁적인 활동을 말한다. 또 Roberts(1988)는 혁신을 새로운 정치, 제품, 프로세스, 혹은 시스템을 발견하고 이를 최초로 상업화하는 과정이라고 하였다. 기업은 고객이 요

32) R Friedmann and P.V Lessig (1987), "Psychological meaning of products and product positioning," Journal of Product Innovation Management, 4(4), pp.265~273.

33) 송경과 (2010), "한국 자동차기업 對 중국시장전략 연구 : 현대·기아 판매전략 중심으로," 숭실대학교 무역대학원 석사학위논문, p.43.

구하는 우수한 제품을 만들어 시장에서 경쟁력을 갖추어야 경영성과를 올리고 기업의 목적을 달성할 수 있다.(Qi, Qing Qing, 2014)³⁴⁾ 현재 자동차 산업이 직면하고 있는 환경, 에너지 및 안전문제의 효과적인 해결을 위해서는 하이브리드 연료전기 및 지능형 자동차의 조기 개발과 상용화가 필요하다. 환경관련 기술개발과 연비 향상을 위한 새로운 엔진 및 소재의 개발에는 연관 산업 간의 협력이 필요하다. 캐나다는 SUV 자동차시장이 주가 되어 중급, 경제형 차량으로 가장 큰 자리를 차지하고 있다. 가장 중점이 되는 가격경쟁에서 제품의 차별화를 위해 SUV자동차는 중고급, 고급화를 통해 부가가치를 높여야 한다. SUV자동차 제품을 고급화 시키려면 투입해야 되는 인재, 기술력, 부품을 포함한다. 한국의 부품업체들은 일반적으로 영세하고 낮은 기술력을 보유하고 있기 때문에, 신형모델의 개발에 있어서 조립업체와 부품업체들 사이에서의 협력관계는 지금까지 한국 자동차산업에서 큰 역할을 하지 못하고 있다. 신형모델의 개발을 전적으로 조립업체가 떠맡게 될 경우, 조립업체들의 부담이 과도하게 되고 이로 인하여 신형모델의 개발이 활성화되지 못하는 문제가 나타나게 된다. 또한 한국 자동차의 품질 경쟁력 강화를 위하여 요구되는 우수한 부품 및 모듈을 국내에서 조달하지 못하다면, 필연적으로 해외 부품업체에 의존해야 하는데, 이는 한국 자동차산업의 생산비용을 증가시켜서 가격경쟁력을 손상시킬 수 있을 뿐만 아니라 자동차산업이 창조하는 부가가치를 감소시키고, 또한 한국 자동차산업의 해외기술 의존도를 심화시키게 된다. 이런 모든 문제들을 고려해볼 때 한국 자동차의 경쟁력 향상을 위해서는 경쟁력 있는 부품업체의 육성이 가장 중요한 과제이며(김중천, 2002)³⁵⁾ 핵심기술 혁신, 고급인재 육성을 하여야한다.

라. 현지에 적절한 차종개발 및 부품 생산을 현지 투입

소비자의 소비특성을 철저히 파악하고 시장 변화에 맞게 캐나다 형 제품개발로 시장 점유율 확대를 도모해야 할 것이다. 캐나다 모델의 개발 및 대규모 생산을 위해서는 필요한 부품의 현지화가 필수이다. 1970년대에 실버스톤이 정태적 규모경제를 설명하기 위하여 자동차산업을 예로 들었던 시기와는 달리 1980년대의 자동차산업은 ‘학습곡선’을 통한 동태적 규모경제가 중요시되고 있다. 이 같은 변화는 자동차산업의 특성이

34) Qi, Qing Qing (2014), “중국 본토브랜드 SUV자동차의 경쟁력 강화방안에 관한 연구,” 충북대학교 석사학위논문, p.61.

35) 김중천 (2002), “독일 자동차산업 발전의 결정요소,” 「질서경제저널」, Vol.5. No.2, p.121.

조립산업에서 종합기계 산업으로 전환되었음을 의미한다.(Silberstone, A, 1972)³⁶⁾ 세계화의 확산과 소득증가에 힘입어 다양해진 소비자의 욕구를 충족시켜야 할 필요성이 증가함에 따라서 제품차별화를 실현시키는 범위경제(economies of scope)도 규모경제만큼 중요성이 증가하고 있다. 1970년대 이전에는 생산자, 1970년대에는 소비자, 1980년대 이후에는 부품업체가 자동차산업의 주도권을 행사하고 있다. 1990년대가 리엔지니어링을 활용하여 자동차업체 내부의 벽을 제거했던 시대라면, 2000년대는 IT화, 모듈화를 활용하여 완성업체와 부품업체간의 벽을 제거하는 시대라고 할 수 있다.(남경우, 2009)³⁷⁾ 완성차제품의 60% 이상은 부품의 비중으로, 중요한 역할을 한다. 부품조달의 모듈화는 부품업체를 대형화시킬 뿐만 아니라 1차 부품업체수를 줄여 부품조달에 따르는 시간과 비용을 절감시켜주며, 완성차의 조립 및 생산비용도 감소시켜 준다.

마. 적절한 가격 및 원자재 확보

전 세계적인 자동차 공급과잉으로 가격인상이 매우 어려운 실정이다. 그래서 원자재를 조달하여 생산비용을 축소한 비용절감을 추진해야한다. 또한 원자재와 부품 등에 캐나다와의 교역량이 크므로 이를 활용한 전략이 필요하다.

바. 정부의 전략적 제휴와 개선방안

국제산업기술협력을 강화하는 일이다. 이는 국제 공동연구개발사업의 추진, 합작투자, 기술교류 등 전략적 제휴의 증진을 위한 기반조성에 기여하게 된다. 또한 정부는 경쟁력을 결정할 핵심요소가 기술력이라는 판단 하에, 응용연구와 개발을 중시하는 기업의 R&D투자 강화 추세에 보조를 맞추어 기술정책기조를 전환함으로써 기업의 기술개발 의욕을 고취시켜야 한다.(김혁, 2003)³⁸⁾ 한국 자동차 산업협회에서는 국내 경기 주요 지표가 상승하고, 한-미 FTA에 따른 개별 소비세 인하 및 신차 출시 등의 이유로 전년 대비 2.2% 증가한 158만대를 전망하고 있다. 하지만, 수입차 증가분을 빼면 전

36) Silberstone, A (1972), "Economies of Scale in Theory and Practice," *Economical Journal*, pp.369~391.

37) 남경우 (2009), "한-EU FTA 체결에 대비한 한국자동차산업의 대응방안," 건국대학교대학원 박사학위논문, pp.81~82.

38) 김혁 (2003), "한국 자동차산업 전략적 제휴의 문제점과 개선방안," 단국대학교 산업경영대학원 석사학위논문, p.5.

년 비 1.2% 소폭 증가한 140만대를 전망하고 있다. 한국 자동차 산업협회에 따르면 2014년도에는 3.7%의 경제성장이 예상되며, 이에 따라 자동차 소비도 점차 회복세에 접어들 전망이다. 뿐만 아니라, 주요 메이커에서 신차를 출시함과 동시에 적극적인 마케팅 활동을 펼칠 것으로 보이며, 2000CC 이상급 차량에 대하여 개별소비세가 7%에서 6%로 줄어들게 된다. 또한, 10년 이상 된 노후 차량의 비율이 커지고, 유가가 안정됨에 따라 내수가 증가할 것으로 예상된다. 뿐만 아니라, 전기차에 대해 개별소비세나 취득세가 감면되고, 정부차원에서 보조금이 지급 되어, 전기차와 관련해서도 내수시장이 활성화 될 것으로 보인다. 하지만, 세계 각국의 FTA로 인한 수입차의 가격 경쟁력 향상과 고 연비 디젤차 출시, 20~30대를 겨냥한 적극적인 마케팅 등으로 인하여 수입차의 비중이 증가할 것으로 보인다. 2014년 내수 판매는 전년대비 11.2% 증가한 18만대로 예상되며, 내수 시장 점유율은 11.4%에 이를 것으로 예상된다.(김병호, 2014)³⁹⁾

사. 한국자동차 산업에 위기를 가져올 수 있는 구조조정을 개선

1990년대 중반 이후 세계자동차 업계의 대규모의 인수·합병이 급격하게 전개되었다. (유진수, 1999)⁴⁰⁾ 국내의 기간사업인 자동차업체의 해외매각은 그 업체를 거대 외국업체의 하청기지로 전락시키고 잔존한 국내기업마저 몰락시킴으로써 국민경제의 종속을 초래할 수 있다. 노사관계의 갈등으로 인한 손실 또한 발생하는데 이러한 쟁점에 대해 민주성과 효율성에서 무엇을 더 중시하는가 또 외국자본에 대해서는 어떤 태도를 취하는가가 중요하다.(김기원, 2002)⁴¹⁾ 미국은 Buy America와 같은 보호주의 정책을 운용하여 자국내에서 자동차의 생산, 투자 및 고용을 증대시킬 수 있는 환경을 조성하고 있다. 중국은 대형 완성차업체수를 축소하는 구조조정 정책을 수립하고, 자국 브랜드 차량의 정부 구매를 확대하는 한편 자국 업체가 해외 브랜드와 설비를 인수하거나 전문 인력을 채용할 수 있도록 지원하고 있다. 독일은 자동차산업의 협상력 또한 발달되었다. 자동차 산업은 본청업체가 하청업체의 납품으로 직접적인 영향을 받는데, 독일은 평균 70%가 하청업체의 납품을 활용하고 있다.(VDA, 2010)⁴²⁾ 즉 자동차 생산업체 가치사슬의 70%가 하청업체가 담당하고 있으며 이는 하청업체 제품의 품질이 바로 자동

39) 김병호 (2014), “에프터마켓 시장공략을 통한 대경권 자동차 부품 산업의 활성화 전략,” 경북대학교 산업대학원 석사학위논문, pp.8-9.

40) 유진수 (1999), “대외환경 변화와 자동차산업,” 「한국산업조직학회」 하계정책 세미나 발표논문.

41) 김기원 (2002), “한국자동차의 구조조정을 둘러싼 쟁점,” 「산업노동연구」, Vol.8. No.1, pp.7-8

42) VDA (2010), “Jahresbericht 2010,” Verband der Automobilindustrie.

차 생산업체의 경쟁력인 것이다. 일반적으로 자동차 산업 분야에서 대기업으로 이루어진 본청업체는 중소기업으로 주를 이루는 하청업체에게 높은 파워(협상력)을 가지고 있다. 시스템 안에서 협상이 가능해져야 한다. 이에 최근 들어서 한국은 정책적으로 “대기업-중소기업 상생협력”(김기찬, 1995)⁴³⁾이라는 슬로건 하에 본청업체와 하청업체의 상생협력을 장려하고 있다. 또한 친환경 기술개발을 위한 연구개발 지원 확대를 해야 한다.(민준기, 2010)⁴⁴⁾ 가장 큰 결정력을 갖는 기업 또한 인수·매각에 앞서 장기적인 관점으로 브랜드 파워를 증대시키는 방안을 추진하는 것도 고려해야 할 것이다. 또한 과잉투자과 자본으로 인한 구조조정에 대비하여 한·캐나다 FTA에 앞서서도 적절한 개선방안을 강구해나가는 것이 중요하다.

43) 김기찬 (1995), “대기업-중소기업 간 협력관계와 시스템 경쟁효과-자동차산업을 중심으로-,” 「한국중소기업학회」, Vol.17 No.2, pp.193~221.

44) 민준기 (2010), “한·중 자동차산업의 수출경쟁력 비교 연구,” 중앙대학교대학원 석사학위논문, p.64

제 5 장 결 론

본 연구는 한국이 캐나다와의 FTA를 발효할 시에 가장 경쟁력 있는 자동차 산업의 경쟁력을 비교하고 수출전략을 분석하였다. 이를 위해 캐나다에서 가장 수출량이 많은 완성차를 품목별로 나누어 현시비교우위지수와 무역특화지수를 분석하고 그 전략을 제시하였다. 캐나다 내에서 뿐만 아니라 세계자동차수출시장에서 가장 수출을 많이 하고 경쟁력이 우위에 있는 한국, 미국, 일본, 독일의 수출경쟁력을 비교하였다. 한국은 현시비교우위지수와는 달리 수출특화지수는 경기불황에도 불구하고 꾸준하나, 주력 품목에서 다른 품목에 비해 조금 약한 편이다. 하지만 캐나다는 2009년 금융위기 이후에도 캐나다 달러의 강세로 인한 지속적인 수입이 가능한 수출 시장으로, 고유가시대에 불 구하고 무역특화지수에서는 870322(1.0~1.5이하)에 ‘수출특화’되었고 870323(1.5~3.0), 특히 870324(3.0초과)에도 주력할 수 있다. 미국은 현시비교우위지수 뿐만 아니라 수출특화지 수도 높았고 특히 2010년 금융위기를 극복하고 870321(1.0리터이하), 870323(1.5~3.0이하)뿐만 아니라 870332(1.5~2.5초과), 870333(2.5초과) 품목인 중·대형차에 강점이 있다. 가장 많이 수출되는 품목보다 가격대비가 높은 대형차에 집중함으로써 이득을 취하기 위해서다. 그렇지만 고연비시대에 조금씩 구매량이 줄어드는 편이지만 신차개발, 시장 선점 등을 통한 장점을 이용하여 SUV와 럭셔리 차종의 개발로 전세계의 트렌드로 자리 잡게 되었다. 일본은 870321(1.0리터이하), 870322(1.0~1.5이하), 870323(1.5~3.0이하), 870324(3.0초과)에 강하지만 미국에 비해 미미하다. 870323(1.5~3.0이하), 870324(3.0초과)에 있어서는 한국이 앞서고 있다. 이는 엔화약세와 다양한 자사의 부품의 현지화된 글로벌생산과 기술개발 및 R&D가 강점이 되었다. 독일은 경차인 870321(1.0리터이하), 870322(1.0~1.5리터이하)가 현시비교우위지수와 무역특화지수에서 한국보다 약세에 있다. 하지만 ‘수입특화’되던 것이 급격히 ‘수출특화’되어가고 있다. 870333(2.5초과)은 다른 경쟁국가들 보다 강하다. 전반적으로 한국은 캐나다의 선호품목에 높은 수출경쟁력을 가지는 장점이 있다. 과거에는 소형차를 중심으로 하는 일본을 선두로 빅3(GM,포드,크라이슬러)도 “일본을 배워서 일본을 넘어선다”는(오성철, 1999)⁴⁵⁾ 소형차에서의 경쟁력 확보가 목표가 되었을 정도로 소형차위주의 전략을 진행했었다. 그러나 소비자들은 온오프로드(On-Off load)에서도 주행이 모두 가능하며 디자인보다 실용성에 중시된

45) 오성철 (1999), “韓國 自動車産業의 競爭環境 變化에 따른 對應方案에 관한 研究,” 조선대학교 경영대학원 석사학위논문, p.34.

SUV와 같은 효율적인 차량을 선호하며 변화하고 있다. 이러한 점을 미루어볼 때 기존의 주력하던 수출분야와 함께 최근 수출량이 많아지고 있는 중형차 분야를 특화시켜 더 많은 점유율을 갖는 것이 효율적일 것이다. 한편, 한국 또한 주력하고 있는 높은 연비의 자동차 분야는 가격적인 면에서 강점이 많으므로 미국과 독일과 같이 870324(3.0초과)에도 개발 및 전략을 위해 힘써야 할 것이다.

한편, 한국과의 자동차부문에 있어서 주력품목이 비슷하고 세계적으로 경쟁력있는 국가인 일본은 최근 엔화약세 정책으로 전세계의 주목되어지고 있다. 미국 양적완화 종료로 일본의 엔화 약세는 장기화될 것으로 전망되고, 한국은 경제정책에도 불구하고 위기에 놓여있다. 미국이 금리를 올려 ‘슈퍼달러’(달러강세) 현상이 이어지면 유럽과 일본은 환율 혜택을 볼 것으로 보인다. 양적완화 지속으로 자국 통화 가치가 약세인 상황에 달러 강세까지 합세하니 수출 가격경쟁력이 더 강해질 것이기 때문이다. 미국의 기준금리가 인상되면 고금리를 좇아 신흥국에 투자됐던 캐리트레이드 (carry trade)⁴⁶⁾ 자금이 썰물처럼 빠져나갈 가능성이 크다. 현재 신흥국 채권시장에 투자된 달러 캐리트레이드 자금을 2조 달러로 추산된다. HSBC는 아시아 증시가 미국 금리 인상에 따른 피해를 볼 것이라고 경고했다. 특히 미국의 “2013년까지 2년 동안 제로금리 유지”로 인해, 각국 통화가 출렁이고 제2차 통화전쟁까지 예상되는 가운데, 한국 자동차 부품 기업들은 환율 변화에 대비한 환 헤지 방안 마련 절실할 것으로 보인다.

하지만 미국이 예상 범위를 벗어나 1%포인트씩 금리를 급격하게 올릴 것으로 보이는 않다고 금융권 관계자는 말했다. 급격한 자금 유출로 신흥국에 위기가 올 수 있기 때문인데, 신흥국의 위기가 미국에도 도움이 되지 않기 때문이다.(류순열, 2014)⁴⁷⁾ 2011년 상반기 캐나다 자동차 시장에서 미국 Big3 자동차 기업의 판매는 2010년 동기간 대비 평균 6.3% 증가하며 준수한 성적을 기록했다. 한국차 판매는 평균 14.8% 증가하며 미국차 기업 평균보다 높은 성장률을 기록했다. 고급차 위주의 유럽차 판매는 평균 17.3% 증가하며, 일본, 미국, 한국차 기업과 비교했을 때 가장 높은 판매 성장률을 기록했다. 미국은 신용등급 하락과 유럽 재정위기에 따른 세계경제위기의 더블딥에 대한 우려를 확산시켜 캐나다 소비자들의 2011년 하반기 자동차 등 내구재 소비 감소시킬 것으로 전망되어왔다. 그러나 금융위기 이후에도 경쟁국들의 수출경쟁력과 그 수치는 쉽사리 변하지 않는다. 2010년 캐나다 자동차 판매가 금융위기 직격탄을 맞고 2008년 하반기부터 부진해오던 북미 Big 3 (GM, 크라이슬러, 포드)의 판매 회복 움직임

46) 캐리트레이드 : 이자가 싼 통화를 빌려 이자율이 높은 나라의 자산에 투자하는 것.

47) 류순열 (2014), “미국 ‘양적완화’ 종료…한국은 괜찮을까,” 세계일보.

임을 꼽을 수 있다. 한편 일본차 판매는 잦은 리콜과 대지진 여파로 난국에 빠져 있었지만 곧 신차개발과 저가판매 공략으로 회복해오고 있다. 한국 자동차 기업은 이에 맞설 수 있는 저연료 차량과 전기차 등 친환경 차량 개발 지속해야 것으로 예상된다. 뿐만 아니라, 파격적인 인센티브와 대규모 현지 생산시설을 바탕으로 캐나다 국민에게 자국기업과 같은 친근한 이미지로 인식된 Big 3의 판매에 대비할 전략 마련 필요하다. 한편, 현대와 기아차에 더불어 Big 3의 캐나다 판매 확대는 이들 회사에 주로 제품을 납품하는 한국 중소 자동차 부품 기업들의 캐나다 애프터마켓 부품 시장 진출 확대에 긍정적 영향 미칠 것으로 기대된다. 한편 한·일 자동차의 rca는 엔저 기조 속에 일본 기업들의 기술개발(R&D), 사업구조조정 등 경쟁력 강화 노력이 지속되고 있어 이에 대한 한국 기업들의 대응이 필요하다. 한국은 인구의 노령화, 소득의 침체 등에 의한 국내 수요의 정체와 수입자동차의 국내 점유율 확대에 의한 국내 수요 정체와 수입자동차의 국내 점유율 확대 등에 의해 해외 생산은 더욱 필요하다고 할 수 있다.(박준현, 2014)⁴⁸⁾ 이를 위해 한국정부는 상품수입원을 한국이 무역적자를 내는 국가들로부터 자국이 무역흑자를 기록하는 국가들로 전환시키는 수입다변화 전략을 추진하고 있다. 이러한 한국정부의 전략은 제한적이지만 실제로 그 전략을 강력히 추진한다면 한국에 대한 캐나다의 수출증대에 있어서 새로운 전기가 주어질 수도 있을 것이다.(아브라함 오카자끼, 1989)⁴⁹⁾ 또 자동차기업의 경쟁력 강화 방안으로 ‘P.R.I.D.E’원칙이 필요하다. 효율성 제고(Promoting Efficiency)를 통한 경영체질 개선, 환리스크 및 신흥국 진출 진입리스크 최소화 등 리스크 관리(Risk Management), 글로벌 아웃소싱 및 해외 M&A 추진 등 국제화(Internationalization) 전략 강화, R&D 관련 투자 확대 등을 비롯한 제품 고부가가치화(Driving up added value of product), FTA(자유무역협정) 활용률 제고(Enhancing Utilization of FTA) 등이 중요하다.(박수진, 2014)⁵⁰⁾

한·캐나다 양국은 한·캐 FTA를 적극 활용하여 자국의 경제번영 및 양국관계 발전에 있어 잠재력을 최대한 실현시킬 수 있도록 해야 할 것이며, 이를 위해 중점적 노력을 기울여야 할 세가지 분야로, ‘캐나다 업계의 한·캐나다 FTA 적극적 활용’, ‘한반도 정세 안정 및 한반도 평화통일을 위한 캐나다의 기여 확대’, ‘글로벌 및 지역 이슈에 전략적 동반자로서 양국간 협력 강화’를 목표로 준비해나가야 할 것이다.

48) 박준현 (2014), “한국 자동차 산업의 국제 경쟁력과 해외생산 확대,” 부산대학교대학원 석사학위논문, p.72.

49) 아브라함 오카자끼 (1989), “한국-캐나다 경제관계: 캐나다의 입장,” 「캐나다 연구」, 제1집, p.155.

50) 박수진 (2014), “韓日 수출경쟁력 10년 성적표 비교…전자 앞서고 자동차 뒤졌다,” 헤럴드경제.

참고문헌

- 김기원 (1997), “ 「국민기업의 싹」, 기아를 살려야 하는 이유, ” 「말」
- 김기원 (2002), “한국자동차의 구조조정을 둘러싼 쟁점, ” 「산업노동연구」, Vol.8. No.1, pp.7~8.
- 김기찬 (1995), “대기업-중소기업 간 협력관계와 시스템 경쟁효과-자동차산업을 중심으로-, ” 「한국 중소기업 학회」, Vol.17 No.2, pp.193~221.
- 김병호 (2014), “애프터마켓 시장공략을 통한 대경권 자동차 부품 산업의 활성화전략, ” 경북대학교 산업대학원 석사학위논문.
- 김종천 (2002), “독일 자동차산업 발전의 결정요소, ” 「질서경제저널」, Vol.5. No.2, p.121.
- 김종화 (2014), “한국-호주의 경제적 당위성 연구, ” 「한국통상학회」 제28권 4호, pp.261~263.
- 김혁 (2003), “한국 자동차산업 전략적 제휴의 문제점과 개선방안, ” 단국대학교 산업경영대학원 석사학위논문, 2003.
- 김현범 외 (2014), “한·캐나다 FTA 15大 수출유망품목, ” pp.12~14.
- 남경우 (2009), “한-EU FTA 체결에 대비한 한국자동차산업의 대응방안, ” 건국대학교대학원 박사학위논문.
- 류순열 (2014), “미국 '양적완화' 종료...한국은 괜찮을까, ” 세계일보. 2014.10.13.
- 류태광 (2014), “<http://mcarfe.co.kr/220062802959>, ” 모비스 통신원.
- 민준기 (2010), “한·중 자동차산업의 수출경쟁력 비교 연구, ” 중앙대학교대학원 석사학위논문.
- 박수진 (2014), “韓日 수출경쟁력 10년 성적표 비교...전자 앞서고 자동차 뒤졌다, ” 헤럴드경제, 2014.03.10
- 박정훈 (2011), “캐나다, 2011년 상반기 자동차 판매동향 및 주요 트렌드, ” 「토론토 무역역관」.
- 박종훈 (2009), “캐나다 교역동향, ” 「KOTRA 토론토」.
- 박준현 (2014), “한국 자동차 산업의 국제 경쟁력과 해외생산 확대, ” 부산대학교대학원 석사학위논문.
- 산업통상자원부 (2011), “한국의 對캐나다 10대 교역품목”.
- 산업통상자원부 (2013), “한·캐나다 FTA 전체 상품 양허수준 비교”.

- 산업통상자원부 (2013), “한·캐나다 FTA 협상타결 주요내용”.
- 송경과 (2010), “한국 자동차기업 對 중국시장전략 연구 : 현대·기아 판매전략 중심으로,”
승실대학교 무역대학원 석사학위논문.
- 송재병 (2001), “世界 自動車産業의 輸出競争構造 및 推移 分析 : 美國, 獨逸, 日本과 韓國
을 中心으로,” 연세대학교 경제대학원 석사학위논문.
- 아브라함 오카자끼 (1989), “한국-캐나다 경제관계: 캐나다의 입장,” 「캐나다 연구」, 제1집,
p.155.
- 오성철 (1999), “韓國 自動車産業의 競争環境 變化에 따른 對應方案에 관한 研究,” 조선
대학교 경영대학원 석사학위논문.
- 유준오 (2014), “캐나다-일본 FTA 협상 현황 및 캐나다 국내 반응,” 「KOTRA 토론
토무역관」.
- 유진수 (1989), “대의환경 변화와 자동차산업,” 「한국산업조직학회」 하계정책 세미나 발
표논문.
- 이유진 (2014), “한·캐나다 FTA로 국산차 수출에 ‘과란불’,” 연합뉴스.
- 이종민 (2011), “한·미 FTA체결에 따른 한국자동차 산업의 대응방안에 관한 연구,”
단국대학교 경영대학원 석사학위논문.
- 정병기 (2011), “독일 자동차기업의 VW과 BMW의 사례를 중심으로,” 「한독경상학
회」, Vol.29. No.3, p.2.
- 정병무 (2014), “한국의 FTA 전략이 한일자동차산업에 미치는 영향에 관한 연
구,” 「한국무역상무학회지」 제61권. p.304.
- 제지연 (2011), “한·EU FTA 체결에 따른 한국 기업의 대응방안 : 한국의 자동차
산업을 중심으로,” 경남대학교 경영대학원 석사학위논문.
- 조홍신 (2008), “한중일 FTA와 한국 자동차 산업의 영향과 대책 : 자동차부품산
업을 중심으로,” 연세대학교 경제대학원 석사학위논문.
- 주원 (2014), “한-캐나다 FTA 상징성과 잠재력 주목해야.” 「통일한국」 제364호 p.50.
- 천대석 (2006), “(A)study on validity of FTA between Korea and Canada,” 경희
대학교 평화복지대학원 석사학위논문.
- 캐나다 통계청 (2014), “한국의 對캐나다 수출입실적”.
- 한국개발연구원 (2014), “자동차 산업 전반 경영 환경 전망“ 「KDI 경제전망」, 2014 상
반기.
- Business Week (2008), pp.36~39.

- Business Week (2008), p.64.
- Evans, M.J., Moutinho, L. and van Raaij, W.F (1996), “Applied Consumer Behaviour,” London, Addison-Wesley.
- Friedmann, R. and Lessig, P.V (1996), “Psychological meaning of products and product positioning,” Journal of Product Innovation Management, 4(4), pp.265~273.
- Fuchs, C. and Diamantopoulos, A (2010), “Evaluating the effectiveness of brandpositioning strategies from a consumer perspective,” European Journal of Marketing, 44(11/12).
- KITA (2014), “자동차연구의 분석대상 상품군”.
- KOTRA (2010), 토론토 무역관.
- KOTRA 국가정보 (2013), “캐나다”.
- Qi,QingQing (2014), “중국 본토브랜드 SUV자동차의 경쟁력 강화방안에 관한 연구,” 충북대학교 석사학위논문.
- Scotiabank Group (2011), “북미 자동차 판매 동향 및 전망”.
- Silberstone, A (1972), “Economies of Scale in Theory and Practice,” Economic Journal, pp.369~391.
- UN comtrade International Trade Statistics Database (2005~2013).
- VDA, “Jahresbericht 2010”. Verband der Automobilindustrie (2010)..
- Viner, Jacob (1950), “The Customs Union Issue,” New York.
- World Trade Atlas (2013), “캐나다의 승용차 수입 대상국 및 수입액”.

감사의 글

어느덧 짧지 않은 대학원 생활을 마무리하며 지난 시간들을 돌이켜보니 많은 아쉬움과 후회가 남습니다. 학업적 성취에 있어서의 아쉬움만이 있고, 고마운 많은 분들께 감사의 마음을 제대로 전하지 못했기에 더욱 그러한 것 같습니다. 대학원에 입문하고 논문을 준비하면서 직·간접적으로 힘이 되고 방향을 잡아주셨던 많은 분들이 있어 큰 도움을 받아 이에 감사의 말씀을 전하고자 합니다.

먼저 본 논문이 완성되기까지 세심한 지도와 많은 격려로 이끌어 주신 송윤아 교수님께 진심으로 감사드립니다. 또한 논문 심사 과정에서 아낌없는 지도로 많은 가르침을 주시고 논문에 도움을 주신 박노경 교수님, 김석민 교수님께도 진심으로 감사드립니다.

마지막으로 항상 사랑으로 키워주시고 믿어주신 부모님께 감사의 말씀을 드립니다. 언제나 제 편이 되어 힘을 주시고 바르게 생각하고 행동할 수 있도록 가르쳐주신 부모님께 누가 되지 않는 사람이 되기 위해 더욱 성장하도록 노력하겠습니다.