

주요 산업별 韓日 관계 분석과 문제점

-자본재 산업-

류재천 / 현대경제사회연구원, 국제경제학

머리말

광복 50주년을 맞이한 오늘의 시점에서 자본재 산업¹⁾ 분야에서의 韓日 관계는 크게 두 가지 차원에서 접근할 수 있다. 첫째는 반성적 차원이다. 그간의 韓日 관계를 통해서 이룩했던 성과 이면에서 발생한 문제점을 해결해야 한다는 점이 바로 그것이다. 韓日간의 가장 큰 문제점 중의 하나는 무역 불균형의 확대라고 할 수 있다. 다음 <표 1>에서 보여지듯이 우리 나라 무역 수지 적자 누적에는 對日 무역 수지 적자가 눈덩이처럼 늘어난 데에 가장 큰 요인이 있다. 특히, 자본재 산업의 핵심이라고 할 수 있

는 일반 기계 분야의 對日 의존도 심화는 매우 우려할 만한 수준에 달하고 있다. 이제 50년 전에 정치적인 독립을 했던 우리 나라로서는 경제적인 對日 의존의 탈피 즉, 對日 경제 독립을 해야 할 과제를 안게 된 셈이다.

<표 1> 對日 누적 무역 적자 추이

(단위: 억 달러)

| 무역 수지 구분 | 1965~74 | 1975~84 | 1985~94 | 1965~94 |
|-------------|---------|---------|---------|---------|
| 무역 수지 | △105 | △291 | △152 | △548 |
| 對日 무역 수지 | △55 | △228 | △742 | △1,024 |
| 일반 기계 무역 수지 | △291 | △183 | △414 | △6262 |
| 對日 무역 수지 | △141 | △120 | △423 | △5572 |

자료: 관세청, 「무역통계」.

한국기계공업진흥회, 「기계공업편람」, 「기계공업무역통계」.

무역협회, 「수출입통계」.

주: 1) 1969~74년 간의 누적치임.

2) 1969~94년 간의 누적치임.

1) 일반적으로 자본재란 직접 소비의 대상이 되는 최종 소비재와 대응되는 개념으로서 소비재 생산에 투입되는 모든 재화를 말한다. 국제적인 기준으로서는 기계 공업 전체(금속 제품, 일반 기계, 전기·전자 기계, 수송 기계, 정밀 기계)를 지칭하지만 보통 수송 기계와 전자 분야를 제외시킨 나머지를 자본재 산업이라고 발함. 이 글에서의 자본재 산업은 후자의 경우에 해당되지만, 경우에 따라서(통계 여건상) 일반 기계를 중심으로 분석하고자 함.

둘째는 90년대에 들어서면서 새롭게 전개되고 있는 여러 가지 환경 변화를 맞이하여 새로운 韓日 관계를 모색해야 하는 미래 지향적인

차원이다. 글로벌화와 블럭화시대는 韓日間의 관계를 일방적인 의존 관계보다는 상호 의존 관계를 요구하고 있다. 수직적 분업 관계보다는 수평적 분업 관계로 이행하는 것이 양국의 경제 및 산업 효율을 더욱 극대화시킬 수 있을 것이기 때문이다.

자본재 산업에서의 韓日 분업 관계의 변천

자본재 산업에서의 韓日間 분업 관계를 기준으로 시기 구분을 해보면 크게 다섯 단계로 나누어 볼 수 있다. 그간의 韓日間 분업 관계는 우리나라의 산업 발전 수준과 일본의 대외 여건 즉, 엔고 등에 따라 바뀌어 왔다.

제 1단계는 해방 직후부터 공식적이고 본격적인 韓日 관계가 시작된 韓日 국교 정상화 직전까지의 기간인 분업 관계 단절기(1945~64년)이다. 이 시기의 국내 자본재 산업은 식민지 시대의 유산을 토대로 출발했지만 그나마 국토 분단에 따라 산업 구조도 분단된 상태였다. 우리나라의 공업화 수준은 매우 낮은 수준이었고 자본재 산업 분야에서의 韓日 관계는 상호 수급의 필요성에도 불구하고 단절된 상태에 머물렀다. 한국전쟁은 군수용 자본재 산업이 발전할 계기였으나, 일본보다는 미국의 기계 물자가 대량 도입되었다. 50년대 이후의 원조 경제시에는 생산재보다는 소비재 중심의 원조로 인해 공업화 속도는 매우 느렸다. 다만 이 시기는 미미하나마 자생적인 국내 기계 공업이 형성되기 시작했다.

제 2단계는 韓日 국교 정상화 이후 對日 수입선 다변화 조치를 시작한 1977년 이전까지인 수직적 분업 편입기(1965~76년)이다. 이 시기에 경제개발계획을 위한 산업 기반 확충을 위한 자본재 수요가 커지면서 오늘날 자본재 산업의 對日 의존도가 시작되었다. 국내에 축적된 자본이 부족한 상태에서 원조마저 축소되었다. 수출 산업화를 위한 자본재 설비 도입의 필요성은 일본에 대한 국민 정서가 용납하지 않은 상태였지만 韓日 관계의 정상화를 불가피하게 했다. 산업 SOC 건설과 경공업 중심의 급격한 공업화에 필요한 산업 설비, 부품, 소재는 對日 청구권 자금을 계기로 일본으로부터 대량 도입되었다.

제 3단계는 수입선 다변화 정책 시행 이후 자본재 산업의 국산화 조치가 체계적으로 도입되기 시작한 1987년 직전까지인 수직적 분업 완성기(1977~86년)이다. 이 시기는 중화학 공업화가 본격적으로 진행된 기간으로서 최종재 수출 제품을 생산하기 위해 중간재 제품은 수입에 의존하였다. 즉, 조립 가공형 제품의 수출 산업화는 韓日間 수직 분업화의 정착을 불가피하게 하였다. 1977년 첫해에 이미 對日 무역 역조 현상이 우리 경제에 커다란 부담으로 작용할 정도였다. 이를 개선하기 위해 일본으로부터의 자본재 수입을 암묵적으로 제한하고자 하는 수입 제한 정책인 수입 다변화 정책이 1977년 말에 도입되었다. 이 점은 수입 다변화 정책의 주된 대상으로서 1994년말 현재까지도 전체 품목의 약 50%가 자본재 품목이라는 사실에서

잘 드러난다(<표 2> 참조). 1980년대 중반부터 국산화가 진행되면서 품목 수는 줄어들었으며 WTO 시대의 도래에 따라 이 정책은 폐기될 운명을 맞고 있다.

<표 2> 수입선 다변화 품목의 산업별 구성
내역(1994년 12월 현재)

| 산업 분야 | 기계· 소재 | 전자· 정보 | 섬유· 화학 | 기타 | 계 |
|---------|-----------|-----------|-----------|----|-----|
| 품목수(비중) | 112(49%) | 84 | 61 | 3 | 260 |

자료: 통상산업부.

제 4단계는 기계류·부품·소재 국산화 5개년계획이 시행된 시기(1987년)부터 자본재 산업의 수출 산업화를 목적으로 시행된 자본재 산업 육성 정책이 발표된 시점까지인 수직적 분업 탈피기(1987~94년)이다. 이전 단계에서는 수입선 다변화를 통한 소극적인 유치 산업(자본재 산업) 육성 정책이 실행되었던 데 반해, 이 단계에서는 국산화를 통한 적극적인 유치 산업 육성 정책이 시행되었다는 의의를 지닌다. 특히, 1985년 이래 급격한 엔고는 국산화

<표 3> 일반 기계의 단계별 특징과 수급 구조 변화 추이

(단위: 억 달러)

| | 분업 관계 단절기(45~64) | 수직적 분업 편입기(65~76 ¹⁾) | 수직적 분업 완성기(77~86) | 수직적 분업 탈피기(87~94) | 수평적 분업 모색기(95~) |
|--------------|------------------------------|-------------------------------------|---|---|---|
| 교역 형태 | 교역이 활발하지 못함. 개보수 용품 수입 | 턴키베이스 수입 | 생산 설비·기계 수입, 일부 범용 부품 국산화, 일부 對II 수출 시작 | 국산화에 의한 수입 대체 활발, 첨단 기계, 핵심 부품·소재 수입 | 수입 대체화 활성화, 對II 수출 산업화 모색에 의한 산업내 분업 가속화 |
| 기술 도입 수준 | - | 운전 노하우 | 조립 가공 기술 | 제품 생산 기술 | 기초 응용 기술 |
| 생산 | - | 17 | 238 | 1,168 | - |
| 수입(對II수입액) | - | 46(24.0) | 280(142.0) | 825(411.7) | - |
| 총수요 | - | 63 | 518 | 1993 | - |
| 내수 | - | 59 | 453 | 1,886 | - |
| 수출(對II수출액) | - | 4(0.1) | 65(4.7) | 447(31.8) | - |
| 수입의존도(%) | - | 78.4 | 61.8 | 43.7 | - |
| 對II 수입 비중(%) | - | 52.2 | 50.7 | 49.9 | - |
| 수출 비율(%) | - | 24.0 | 27.4 | 38.3 | - |
| 對II 수출 비중(%) | - | 2.5 | 7.1 | 7.1 | - |

자료: 한국기계공업진흥회, 「기계공업편람」, 「기계공업무역통계」.

주: 1) 통계치는 1969~76년도 기간 누적치임.

2) 수입 의존도 = 수입/내수*100.

3) 對II 수입(수출) 비중 = 對II 수입(수출)/수입(수출)*100.

4) 수출 비율 = 수출/생산*100.

의 필요성을 제고시킨 계기가 되었다. 수직적 분업 구조가 유지되는 한, 우리 산업의 대외 경쟁력은 물론 對日 무역 역조를 근본적으로 개선할 수 없다는 인식이 이 정책을 추진한 주된 배경이 되었다.

제 5단계는 1995년 5월 10일에 발표된 자본재 산업 육성 정책의 시행 이후에 해당되는 수평적 분업 모색기(1995년 이후)이다. 제 4단계의 국산화 정책을 통해 국산화 대상 품목의 약 50%가 국산화에 성공했다는 사실은 수직적 분업의 탈피 가능성을 보여주었다. 그러나 공작 기계를 비롯한 핵심 기계류, 부품, 소재 분야의 수입 의존도는 여전히 높은 수준을 유지하였고, 국산화되었다고 해도 일부 제품은 경쟁력을 보이지 못했다. 이런 가운데 또다시 진행된 엔고 파동은 우리 자본재 산업계를 다시 한번 자극하였다. 우리나라 입장에서는 수입선 다변화 조치가 WTO 체제 하에서 더이상 유지될 수 없을 뿐만 아니라 일본 제품과의 경쟁이 배제된 상태에서의 수입 대체성 국산화 정책만으로는 자본재 산업은 물론 산업 전체의 경쟁력을 제고시킬 수 없음을 깨닫게 되었다. 한편,

일본은 그간 여러 번의 엔고를 내부 합리화를 통해 극복해 왔지만, 이번의 90엔/달러 이하의 환율 수준에서는 이런 방식의 극복책이 한계가 있음을 인식하게 되었다. 이러한 양측의 한계 상황에 대한 인식이 韓日間에 수평적 분업을 진전시킬 중요한 계기를 만들어주고 있다.

韓日 관계의 문제점 분석

자본재 산업의 경우 그간의 韓日 관계에서 드러난 문제점은 현상적으로는 만성적인 무역수지 적자 구조이지만, 본질적으로는 높은 對日 의존성이라는 점이다. 이런 문제점이 야기된 배경은 몇 가지 측면에서 파악될 수 있다.

우선 무엇보다도 자본재 산업의 성격을 규정 짓는 양국의 산업 발전 방식에서 찾아질 수 있다. 우리나라의 산업 발전 방식은 조립 가공형 산업을 기반으로 최종재의 수출 산업화를 꾀하는 방향으로 전개되었고 그 담당자는 민간 대기업이었다. 따라서 자본재와 중간재 생산 부문의 발전과 이를 담당할 중소기업의 성장은 지체되었다. 이 때문에 기계류, 부품, 소재는 해

<표 4> 기계류(금속 제품 및 기계)의 韓日間 산업 연관도 변화

| | 한국(A) | | 일본(B) | | A/B | |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | 1975 | 1985 | 1975 | 1985 | 1975 | 1985 |
| 상대국 최종 수요에 의한 생산유발계수 | 0.0028 | 0.0058 | 0.4765 | 0.3292 | 1/170 | 1/57 |
| 상대국 최종 수요에 의한 수입유발계수 | 0.1915 | 0.1349 | 0.0016 | 0.0027 | 120/1 | 50/1 |
| 상대국 수입 중간재 투입 계수 | 0.1249 | 0.0951 | 0.0007 | 0.0009 | 178/1 | 106/1 |

자료: 한국은행, 「韓日 경제의 상호 의존 관계」, 1992.

의 즉, 일본에서 주로 조달되었다. 대기업 중심의 최종재 산업 분야는 자본재의 對日 유발 수요가 매우 컸다. 한편, 일본은 전형적으로 원세트(one set)·자립형 산업 구조를 띠고 있기 때문에 산업 발전에도 불구하고 對韓 수입 유발 효과가 매우 작았다. 이에 따라 앞서 지적했듯이 對日 무역 적자가 누적되는 주된 요인이 되었다. 즉, 韓日間 자본재 분야의 분업 구조는 우리의 수입 일변도 형태를 띠고 있는 것이다.

둘째로 지적할 수 있는 문제점은 우리 나라 자본재 산업의 경쟁력 확보 속도가 늦었다는 점이다. 이 점에 대해서는 대략 정부와 민간 업체의 대응, 기술 도입 정책 등을 통해서 보기로 하자.

우선 자본재 산업 경쟁력이 빠른 속도로 진전되지 못한 요인은 앞서 보았던 것과 같은 산업 발전 방식을 선택한 결과로서 나타난 측면이 강하지만, 자본재 산업 자체를 육성하려는 정부 및 민간 기업의 적극적인 의지가 부족했던 데에도 기인했다. 우선 자본재 산업은 오랫동안 정책적인 배려 대상에서 제외되어 왔다. 1986년부터 공업발전법의 등장 이전까지의 산업별 육성 및 지원 정책에서 자본재 산업은 관심의 대상이 되지 못했다. 다만 중소기업 육성 정책이나 1986년 이후 기능별 지원 정책, 기계류 부품 소재 국산화 정책이 시행되긴 하였으나 물가, 고용, 통상 마찰 등 거시 경제 문제를 해결하는 차원이었지 자본재 산업 자체를 본격적으로 육성하려는 집약적인 의지가 부족하였다. 민간 업계로부터도 자본재 산업은 관심의

대상이 되지 못했다. 재빠른 해외 시장에서의 접근을 위해서는 기술이나 품질보다는 가격이 문제시되었기 때문에 최종재 생산 대기업으로서 생산품의 품질 수준을 유지하기 어렵게 하여 어찌면 高비용을 초래할지도 모르는 국산 자본재보다는 고품질의 해외 특히, 일본제 자본재를 도입하는 편이 훨씬 선호되었다. 특히, 국내 자본재 시장의 협소성과 자본재 산업 관련 해외 마케팅 경험이 부족한 국내 대기업은 자본재 산업으로 사업 다각화하려는 의지도 보여주지 못했다. 그러나 1980년대 후반에 들어서면서 국내 대기업이 자본재 분야로 사업 다각화를 모색하려는 움직임이 늘고 있다. 이런 움직임이 나타난 배경에는 경제 규모가 커지고 WTO 체제가 도래함에 따라 자본재 산업 분야의 국내외 시장이 커져 사업 타당성이 높아졌으며 국내의 고임금화 추세와 엔고에 따른 자본재 수입 가격의 상승이 최종재 산업 경쟁력에 직접적으로 영향을 미칠 것이라는 우려가 작용하였기 때문이다.

무엇보다도 對日 의존적인 자본재 산업이 그간 경쟁력 제고 부진을 보인 이유 중의 하나는 앞선 수준의 일본 기술을 효과적으로 이전받지 못한 점을 지적하지 않을 수 없다. 다음 <표 5>에서 보여지듯이 우리나라의 기계 관련 기술 도입은 우리나라의 총기술 도입 건수에서 약 30%를 차지하고 있으며 특히, 일본으로부터의 기술 도입이 큰 비중을 차지하고 있다.

<표 5> 기계류 기술 도입 건수

(천, %)

| 구 분 | 1962~91 |
|----------------------|-------------|
| 총기술 도입 | 3,813 |
| 기계 관련 기술 도입 | 1,941(50.9) |
| 對日 기계 관련 기술 도입 | 1,194(61.5) |
| 전기·전자 관련 기술 도입 | 1,813(47.5) |
| 對日 전기·전자 관련 기술 도입 | 889(49.0) |

자료: 한국산업기술진흥협회, 「기술도입년차보고서」.

기술 도입 내용을 보면 우리나라는 기술 도입 효과와 무역 수지 개선 효과가 큰 직접 투자 방식보다는 그 효과가 상대적으로 미약한 라이선싱 계약 방식에 크게 의존했다. 이것은 직접 투자 유치에 의해서 對日 기술 도입을 피하고 있는 아시아 국가들의 전략과 차이가 난다. 더욱이 1988년부터 일본으로부터의 기술 도입 건수 자체가 줄고 있다. 도입된 기술 수준을 보아도 일본 기술이 우리의 자본재 산업 경쟁력을 제고시키기에는 역부족이었다. 즉, 일본에서 도입된 기술의 대부분이 미국 등 국가에서 도입하는 기술에 비해, 생산 관련 기술의 비중이 높으며 비교적 보편화되고 표준화된 기술과 신속한 판매를 위한 시장 지향적인 제품 기술들이었기 때문이다. 韓日間 무역 불균형이 제기될 때마다 가장 크게 등장하는 것이 일본에 대한 기술 이전의 촉진 요구였다. 그러나 기술 격차 문제가 일본의 기술보수주의에도 문제가 있긴 하지만 우리가 적극적으로 기술을 소화하려는 의지가 부족했던 것도 사실이다.

세번째 문제점은 자본재 산업의 교역 정책에서 찾을 수 있다. 우리는 그동안 해외 시장을 오랫동안 개척해 왔지만 일부 소비재를 제외하고는 1억 2,000만 명의 인구를 가진 일본 시장을 개척하려는 의지가 부족했다. 특히, 자본재 분야에서 이런 면은 두드러졌다. 일본이 수입 대상국임과 동시에 수출 시장이라고 하는 균형된 인식을 가지지 못한 점이 對日 자본재 무역 불균형의 심화를 초래한 요인 중의 하나였다. 이런 태도가 기술 개발 의지는 물론 對日 기술 도입 방식, 그리고 韓日 경제의 수평적인 분업 구조를 조기에 정착시키지 못한 배경이기도 하다.

21세기를 향한 새로운 韓日 관계의 모색

자본재 산업 분야에서 나타난 그간의 韓日 관계는 거의 일방적인 수입 의존 관계였고, 이러한 관계가 韓日間 수직적 산업 구조를 고착화시킨 요인이 되었다. 그러나 韓日 관계를 둘러싼 새로운 조건이 최근 들어 급속하게 등장하고 있다는 점에서 종래의 양국간 산업 관계를 변화시킬 호기를 맞이하고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

우선 유럽과 아메리카 블록화에 대한 韓日間 대응 체제 구축의 필요성은 아시아권 내에서 양국의 관계를 경쟁 관계보다는 동반자적인 관계로 나아가도록 자극하고 있다.

또한 지속적인 엔고도 韓日間の 관계를 변화시킬 유력한 복병이 되고 있다. 최근의 엔고에

서 보여지듯이 급속한 엔고는 그간 유지되어 온 일본의 원세트형·자립형 산업 구조를 와해시키는 방향으로 나아가고 있다. 일본 내에서 산업 공동화의 우려가 제기되고 있는 상황에서 일부 기계 제품과 부품의 해외 조달 추세가 이어지고 있다. 그 결과, 내수 시장이 축소되고 채산성이 악화된 일본 자본재 관련 중소기업의 해외 이전 움직임도 늘고 있다. 이에 따라 우리의 기술 도입 기회가 늘어나는 동시에 일본 시장의 공략 가능 영역이 넓어지고 있다.

우리나라의 산업 발전 단계도 자본재 산업의 경쟁력 제고를 강하게 요구하고 있다. 세계 시장에서 품질 경쟁을 강화하면서도 가격 경쟁력을 유지하기 위해서는 품질 수준을 보장해 줄 기계·부품·소재 분야의 보다 완전한 국산화가 필요하게 되었다. 이런 점이 바로 최근의 자본재 육성 정책이 나오게 된 직접적인 배경이다. 또한 자본재 산업에 대한 국내 민간 기업 특히, 대기업의 움직임도 변화하고 있다. 우선 자본재 산업 분야에 대한 투자가 늘어나고 있으며, 예전과 비교해 볼 때 부품 업체 즉, 중소기업에 대한 적극적인 기술 및 자금 지원이 두드러지고 있다. 중소기업을 원가 삭감의 대상이 아니라 이익을 공유할 동반자로 인식하는 추세가 진행되고 있는 것이다.

최근의 이러한 환경 변화에 대해 韓日 양국이 산업 협력의 강화와 수평적 분업 관계의 조성에 대해 높은 관심을 보이고 있는 것은 당연한 귀결이라 할 수 있다. 그러나 광복 50년을

맞이한 현 시점에서 우리 자본재 산업 발전에 유리하게 조성되고 있는 이런 여건 변화를 어떻게 활용하느냐가 중요한 과제가 되고 있다. 산업의 근간임에도 불구하고 그동안 이루지 못했던 자본재 산업의 경쟁력 확보 여부가 광복 50년을 맞이한 우리의 몫이다.

21세기형 韓日間 관계는 일방적인 수입 의존 상태의 자본재 산업을 수평적인 관계로 전환시키는 데 총력을 기울여야 한다. 무엇보다도 그간의 우리 산업 발전 방식을 근본적으로 재고해야 한다. 이것은 자본재 산업 육성 정책의 성공 여부와 관련이 깊다. 다음으로 일본의 기술적 자원을 효과적으로 이용할 지혜를 발휘해야 한다. 기술 도입이나 일본 기업 및 기술자의 국내 유치를 적극화하고 이를 효과적으로 활용하는 것이 필요하다. 마지막으로 전략적인 자세도 잃어서는 안된다. 즉, 자본재 산업 분야의 기술적 조건 변화에 신속히 대응해야 한다. 최근 자본재 산업 자체의 기술 혁신이 빨라지고 있고 정보 통신, 신소재, 생명 공학과와 기술 융합이 급속히 진전되고 있으며, 하드웨어 기술에 대응한 소프트웨어 기술이 더욱 중요시되고 있다. 이런 추세에 대응하여 일본을 능가할 국내 자본재 산업의 경쟁 우위 분야를 선점하는 전략이 필요하다. 이를 위한 국내적 여건 조성 노력이 필요하다. 특히, 자본재 산업 관련 융합 기술 및 소프트웨어 기술 개발에 대한 투자 확대, 모험 자본의 활발한 성장 지원, 인적 자본의 적극적인 육성이 필요한 시점이다.♣

주요 산업별 韓日 관계 분석과 문제점

-자동차 산업-

신승철 / 현대경제사회연구원, 생산 및 경영과학

한국 자동차 산업의 성장 과정

국내 최초의 자동차는 1955년에 생산된 시발 자동차였다. 그러나, 이는 수공업에 의하여 생산된 것으로서 본격적인 생산 체제 하에서 생산된 자동차는 1962년의 새나라자동차였고, 새나라자동차가 생산을 시작한 1962년을 국내 자동차 산업의 출발점으로 보는 것이 일반적이다. 이렇게 본다면 광복 50주년을 맞이한 올해 국내 자동차 산업은 33번째의 생일을 맞은 셈이 된다.

33년이라는 짧은 시간 동안 국내 자동차 산업은 불모의 상태에서 230만 대를 생산할 만큼 눈부신 성장을 이룩하였다. 이로써 국내 자동차 산업의 부가가치 창출 규모는 GDP의 4%에 이르고 있으며, 고용 규모는 전체 고용의 7%를 차지하고 있다. 이러한 규모는 국가별 생산 실적으로 볼 때 세계 5위로서, 우리나라는 戰後 자동차 산업에 신규 진입한 국가들 가운데 유

일하게 세계 무대 진출에 성공한 나라로 꼽히고 있다.

국내 자동차 산업의 성장은 여타 개도국들과는 달리 국내 업체들의 기술 자립 노력에 의하여 이룩되었다. 수출 지향적인 국내 경제 구조에서도 그 원인을 찾을 수 있을 것이나, 그보다는 경영자들의 도전적인 전략들이 지금의 한국 자동차 산업을 이룩하는 데 기여한 바가 크다고 보아야 할 것이다. 내수 시장의 한계로 수출을 통하여 성장할 수밖에 없었던 국내 업체들은, 선진국 기술에 의존한 생산은 수출 시장 개척에 한계가 있다고 보고 독자적인 기술 개발을 통한 성장 전략을 추진해 왔기 때문이다.

이러한 노력에 힘입어 1975년 12월에는 국내 최초의 고유 모델인 포니가 등장하였다. 1975년 9월에는 기아산업(現 기아자동차)이 카타르에 소형 픽업 트럭 10 대를 수출하였는데, 이것이 국내 최초의 자동차 수출이었다. 그후, 자동차 수출은 1983년 12월의 캐나다 진출과 1986

년의 미국 진출을 기점으로 폭발적인 증가세를 보이면서 1988년도 한해만 미국 시장에 48만여 대를 판매하기에 이르렀다.

한편, 1980년대 중반 이후는 국내 경기 활황과 소득 증대에 힘입어 자동차 대중화가 촉발됨으로써 1980년대 후반에는 연평균 30%를 넘는 내수 성장을 보였다. 이러한 내수 성장은 1989년부터의 수출 판매 부진을 補填하면서 국내 자동차 산업의 성장을 뒷받침하였다. 그러나 1990년대에 들어, 자동차 대중화가 완만한 성장기로 접어들면서 내수 판매 증가율이 한 자리수에 머물게 되었는데, 다행히도 업체들의 수출선 다변화 전략에 힘입어 1991년부터 수출이 회복세를 보이기 시작했다. 1990년대에 들어 되살아 나기 시작한 수출은 최근에는 업체들의 본격적인 현지화 전략과 국산차에 대한 이미지 제고, 엔화 강세에 힘입어 가파른 상승세를 보이고 있다. 지난 해에는 74만 대에 이르는 수출 실적을 보였고 올해는 100만 대를 넘어 설 것으로 전망되고 있다.

국내 자동차 산업은 비록 33년이란 일천한 역사에 불과하지만, 여타 선진국들과 다른 성장 패턴을 보여 왔다. 선진국들의 경우는 자국의 자동차 대중화에 힘입어 양적 성장을 도모했고, 이로부터 경쟁력을 갖춰 수출 시장에 나섰다. 미국의 경우 국내 자동차 판매 증가율이 둔화되기 시작했던 1950년대부터 유럽 시장에 진출하면서 본격적인 수출 전략을 펼치게 되었고, 유럽도 1960년대에 들어 자동차 대중화가 성숙기에 접어들면서 역내 판매가 부진해지자

미국을 비롯한 수출에 적극적으로 나서기 시작했다. 일본도 역시 1960년대의 자동차 대중화를 거친 후 1970년대부터 수출에 적극적으로 나섰다.

그에 비해 국내 자동차 산업의 성장은 자동차 대중화라는 내수 성장에 의한 것이 아니라 수출에 의하여 촉발되었다. 그 후 수출이 둔화되기 시작한 1980년대 후반에는 자동차 대중화에 힘입은 내수 활황이 성장을 뒷받침하였으며, 내수가 둔화되기 시작한 1990년대에 들어서서는 또 다시 수출에 의한 성장을 보이고 있다. 지난해 74만 대를 기록하면서 44억 달러에 달했던 자동차 수출은 올해 전반기 중 50%를 넘는 성장률을 보이면서 연간 전체로는 70% 증가한 75억 달러에 달할 것으로 예상되고 있다. 이는 국내 총수출의 7%에 해당하는 규모로서 자동차 산업은 반도체에 이어 명실공히 수출 산업 2위의 자리를 차지하고 있다.

韓日間 협력 관계

국내 자동차 업계는 일본과 밀접한 협력 관계를 유지해 오면서 성장하였다. 1962년부터 국내 승용차를 독점 생산하기 시작했던 새나라 자동차는 닛산의 블루버드 모델을 조립 생산한 것이었으며, 신진자동차로 이름을 바꾼 후 1966년부터는 도요타의 코로나를 생산했다. 1971년에 기아산업은 일본 도요고교(현재의 마쓰다)와의 기술 제휴로 소형 트럭 타이탄을 생산하기 시작했으며, 미쓰비시와 기술 제휴 관

계였던 현대자동차는 북미 시장 진출을 위하여 미쓰비시와 자본 제휴 관계를 맺게 되었다. 기아자동차와 마쓰다와의 협력 관계는 마쓰다와 자본 제휴를 맺고 있는 포드社가 개입하면서 설계-생산-판매라는 다국적 분업 관계를 형성하게 되었다.

이러한 일본과의 협력 관계는 국내 업체들의 그동안의 연구 개발 투자에 힘입어 기술 독립이 가능해진 지금에도 활발히 이루어지고 있다. 미국의 제너럴 모터스와 결별한 대우자동차는 일본 혼다자동차와 급속히 가까워졌고, 삼성중공업은 일본의 닛산디젤과의 기술 협력으로 상용차를 생산하기 시작했다. 또한 새로 출범한 삼성자동차는 닛산자동차의 전격적인 지원을 받으며 생산 준비를 하고 있다.

한때 국내 업체들은 미국과 유럽의 자동차 업체들과 다각적인 기술 협력 관계를 맺으며 성장을 꾀해 왔다. 그러나 지금에서는 쌍용자동차가 유일하게 독일의 벤츠社와 협력 관계를 맺고 있는 것을 제외하고는 모두가 일본 업체들과 협력 관계를 맺고 있을 만큼 일본과의 협력 관계는 더욱 깊어지고 있다.

그런 가운데 협력 관계의 내용 면에서의 변화는 있어 왔다. 1980년대 중반까지만 해도 韓日間 협력 관계는 한국 업체들의 일본 업체에 대한 일방적인 의존 형식이었다. 1970년대 중반부터 독자 모델 생산에 나선 현대자동차의 경우는 일본에 대한 의존도가 비교적 미약했지만, 기아자동차의 경우는 아직도 마쓰다社의 구모델들을 생산하고 있다. 캐피탈, 롱코드를

비롯하여 포텐샤 등은 마쓰다社의 1980년대 모델들이었고, 대우자동차가 조립 생산하고 있는 아카디아는 혼다社의 레전드 모델이다. 또한, 기아자동차가 생산하고 있는 아벨라는 마쓰다社가 설계한 모델이다.

이러한 가운데에서 현대자동차가 미쓰비시 자동차와 공동 설계로 신형 그랜저를 개발함으로써 기존의 일본과의 종속적 협력 관계가 수평적 협력 관계로 변화해 왔으며, 일방적으로 마쓰다社에 의존했던 기아자동차 역시 엔화 강세에 따른 일본 자동차 업계의 전략 변화에 힘입어 점차 수평적 협력 관계로 변화하고 있다.

이처럼 韓日間의 협력 관계는 그동안의 국내 업체들의 기술 개발 노력에 힘입어 수평적 협력 관계로 변화해 오고 있으나, 기존의 일부 업체와 신생 업체들의 성장 전략으로 인하여 아직도 종속적인 협력 관계가 지속되고 있다.

한국 자동차 산업의 對日 의존도는 부품 부문에서 명확하게 나타나고 있다. 국내 부품 업체들의 성장과 기술 개발 노력, 그리고 수입선 다변화 정책으로 부품 산업의 對日 의존도는 지속적으로 낮아져 오기는 하였으나, 지난해 일본으로부터의 부품 수입 규모는 10억 7,000만 달러로 전체 자동차 부품 수입의 60%에 달하고 있다.

韓日間 자동차 산업 비교

이렇듯이 한국의 자동차 산업은 일본 자동차 산업과 밀접한 관계 하에서 성장해 왔다. 그러

면, 이러한 괄목할 만한 성장을 보여 왔던 국내 자동차 산업을 일본과 비교해 보자.

생산 규모

1993년까지 세계 1위의 자동차 생산국이던 일본은 1990년에 1,350만여 대에 육박하는 자동차 생산 실적을 보였으며, 1990년대부터의 경기 위축에도 불구하고 1,100만 대 수준의 생산을 유지하고 있다. 이에 비해 우리나라의 지난해 생산은 230여만 대로 세계 5위의 생산국으로 발돋움하였다고는 하나 일본에 비하면 보잘것 없는 규모이다. 단순히 인구수로 감안해 볼 때, 일본은 1985년에 이미 10 인당 1 대의 생산을 기록한데 비해, 우리는 인구 20 인당 1 대 수준에 불과하다. 이는 일본의 1970년의 생산 수준이다.

무역 수지에의 기여

올해 우리나라 자동차 수출은 75억 달러에 이를 것으로 전망되고 있다. 이러한 규모는 지난해에 비해 70%가량 신장된 것으로서, 총수출의 7% 가량을 점유할 것으로 예상되고 있다. 그러나, 일본의 경우 1993년도의 수출이 583억 달러로서, 자동차에서만 531억 달러의 무역 흑자를 내고 있다. 일본의 자동차 교역에서의 무역 흑자는 총무역 수지의 44%를 차지하고 있다.

<표 1> 韓日間 자동차 무역 수지 비교

(단위: 억 달러)

| 구 분 | 무역 수지 | 자 동 차 | | | |
|--------|--------|-------|-----|------|-------|
| | | 수 출 | 수 입 | 무역수지 | 비 중 |
| 한 국 | ▲16 | 43 | 1.4 | 41.6 | - |
| (1995) | (▲100) | (75) | | | - |
| 일 본 | 1,204 | 583 | 52 | 531 | 44.1% |

주: 1993년 실적임. 한국의 ()내 수치는 1995년 전망치임.

고용 효과

우리나라 총고용 인구 중 자동차 관련 산업에 종사하는 노동자의 수는 130만여 명에 달하여 총고용의 7%에 이르고 있다. 그러나 이러한 규모는 일본의 10%나 미국의 14%에 비하면 낮은 수준이다.

<표 2> 韓日間 자동차 관련 산업 고용 비교

(단위: 천 명, %)

| 구 분 | 한 국 | 일 본 |
|-----------|--------|--------|
| | 1993 | 1990 |
| 총고용 인구 | 19,173 | 62,490 |
| 자동차 관련 고용 | 1,300 | 6,526 |
| 고용 비중 | 6.8 | 10.4 |

보급률 비교

일본은 현재 인구 1,000 인당 500 대를 넘는 보급률을 보이고 있다. 그에 비해 우리는 이제 170 대 수준을 넘어서고 있어 일본의 1/3 수준에 이르고 있다. 단순히 일본의 보급률 추이를 우리에게 적용해 보면, 일본의 경우 1970년에 1,000 인당 170 대의 자동차 보급 대수가 500여 대로 성장하는 데에 23 년이 소요되었으므로

우리의 경우 2 인당 1 대의 보유율을 보이는 시점은 2020년경이라는 계산이 나온다.

이러한 자료들을 종합해 보면, 국내 자동차 산업이 일본과 유사한 속도로 성장한다고 가정할 경우, 우리나라의 자동차 생산이 국내 자동차 생산의 정점으로 예상해 볼 수 있는 10 인당 1 대에 이르는 시점은 2010년경이 될 것이며, 자동차 대중화가 포화기에 들어서는 시점 역시 2020년경임을 쉽게 유추할 수 있을 것이다.

이상에서 한국과 일본의 자동차 산업의 규모와 국민 경제에 대한 기여도를 비교해 보았다. 이러한 비교 결과들은 우리 자동차 산업의 영세성을 잘 나타내주는 것이나, 한편으로는 아직도 국내 자동차 산업이 그만큼 성장 잠재력을 갖고 있다는 의미로도 해석할 수 있을 것이다.

그러면 우리나라 자동차 산업의 성장 속도는 일본에 비해 어떠했는가를 살펴 보자.

생산 증가 속도

韓日間 자동차 산업의 생산 증가 추이를 비교해 보면, 우리가 일본에 다소 처지고 있음을 알 수 있다. 지난해 국내 업체들의 생산 실적은 230만 대로서 인구 1,000 명당 50 대의 생산을 기록하였다. 이는 529만여 대를 생산했던 일본의 1970년 수준이다. 일본의 경우, 1933년에 닛산자동차, 1937년에 도요타자동차가 설립될 당시만 해도 불과 1만여 대의 생산에 불과했으나

1950년대 초의 한국전 특수에 힘입어 트럭 중심으로 연간 4~5만 대까지 성장하였다. 그런 가운데 1955년에 국민차 육성 요강이 발표되면서 본격적으로 추진된 자동차 산업 육성 정책에 힘입어 1960년에 1,000 명당 6.3 대에서 불과 10년만인 1970년에 50 대로 성장하였다.

한편, 국내의 경우는, 1962년 자동차공업보호법 제정 이후의 생산 일원화 체제가 국산화율이 미흡하다는 판단 하에, 1968년부터 삼원화 정책으로 전환되면서 현대자동차, 아시아자동차, 기아자동차 등이 생산에 참여하기 시작하였는데, 1979년에 1,000 인당 5.4 대의 생산을 기록한 국내 자동차 생산은 15 년이 지나서야 50 대로 성장하였다.

<표 3> 韓日間 자동차 생산 증가 추이 비교

| 구 분 | 한 국 | | 일 본 | |
|-------------------|------|-------|------|-------|
| | 1979 | 1994 | 1960 | 1970 |
| 생산 대수(천 대) | 204 | 2,312 | 457 | 8,779 |
| 1,000 명당 생산 대수 | 5.4 | 52.3 | 6.3 | 51.1 |
| 소요 기간 | 15년 | | 10년 | |

자료: 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업편람」, 1994.

보급 속도 비교

자동차 보급률을 보면, 올해 7월중 전국 자동차 등록 대수는 800만 대를 넘어서 인구 1,000 명당 178 대의 보급률을 보이고 있어 일본의 1970년 수준에 이르고 있다. 그러나 보급 속도를 보면, 일본이 1,000 명당 15 대의 보급을 보였던 1960년에서 현재의 우리의 수준인 170 대

에 이르기까지 불과 10 년이 걸린데 비해, 우리의 경우는 1980년의 14.8 대로부터 15 년이란 기간이 걸렸다.

<표 4> 韓日間 자동차 보급률 추이 비교

| 구 분 | 한 국 | | 일 본 | |
|----------------|------|-------|-------|--------|
| | 1980 | 1995 | 1960 | 1970 |
| 보유 대수(천 대) | 528 | 8,000 | 1,353 | 17,582 |
| 1,000 명당 보유 대수 | 14.8 | 178.0 | 15.0 | 170.0 |
| 소요 기간 | 15 년 | | 10 년 | |

자료: 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업편람」, 1994.
한국자동차공업협회, 「한국의 자동차산업」, 1994.

주: 한국의 1995년 수치는 7월말 현재임.

이러한 자료를 보면, 전후 유일하게 세계 시장 진입에 성공한 우리나라 자동차 산업의 성장 속도는 일본에 비하면 다소 뒤져 있음을 발견할 수 있다. 물론, 이에는 1979년의 유류 파동 이후 국내 경기가 급속히 위축된 탓도 무시할 수 없을 것이다. 그러나 이를 감안해도 국내 자동차 산업의 성장 속도가 일본보다 나았다고는 말하기 어려울 것이다.

한국 자동차 산업의 과제와 韓日間 새로운 협력 관계

국내 자동차 산업이 성공적으로 세계 시장에 진출하고, 연간 230만 대를 생산함으로써 세계 5위의 자동차 생산국이 되었다고는 하나, 외형이나 수요 기반으로 보았을 때 우리나라 자동차 산업은 1970년의 일본 자동차 산업 수준에

불과하다. 또한 괄목할 만한 성장이라고는 하나, 일본의 성장 속도에 비하면 우리가 다소 뒤쳐져 있음도 발견할 수 있다.

그러면, 이러한 시점에서 국내 자동차 산업의 지속적인 발전을 위한 과제는 무엇이며, 韓日間 협력 관계는 어떠한 방향으로 모색되어야 할 것인가.

한국 자동차 산업의 과제

한국의 자동차 산업은 앞에서 비교한 바와 같이 규모나 수요 기반 측면에서 일본에 훨씬 뒤져 있다. 또한 경쟁력 역시 전반적으로 일본에 뒤져 있는 것으로 평가되고 있으며, 근본적으로는 부품 산업이 취약하다는 과제를 안고 있다.

<표 5> 미국내 소형차 판매 가격

(단위: 美 달러)

| 차 급 | 모 델 명 | 가 격 |
|-------------------|----------------|--------|
| Lower Sub-compact | 현대 Accent(3D) | 8,079 |
| | 포드 Aspire(3D) | 8,440 |
| | 도요타 Tercel(2D) | 9,998 |
| | 혼다 Civic(3D) | 9,750 |
| Upper Sub-compact | 현대 Flantra | 10,199 |
| | 기아 Sephia | 8,495 |
| | 혼다 Civic(4D) | 11,980 |
| | 도요타 Tercel(4D) | 11,328 |
| Lower Middle | 현대 Sonata | 13,399 |
| | 혼다 Accord | 14,800 |
| | 닛산 Altima | 14,799 |
| | 도요타 Camry | 16,410 |

자료: 현대자동차.

주: 1) 각 모델의 최저 가격 모델 기준임.

2) 1995년 1월 기준임.

○ 경쟁력 비교

순수한 국산 기술에 의한 100% 국산차가 등장하였으나 국산차의 경쟁력은 가격을 제외하고는 모든 면에서 일본에 뒤지고 있다.

가격의 경우는, 엔화 강세로 인하여 대당 2,000 달러 가량의 우위를 보이고 있다.

그러나 기술 면에서 우리는 일본을 비롯한 선진국의 70~80% 수준에 머물고 있으며, 신차 만족 지수(SSI)¹⁾와 소비자 만족 지수(CSI)²⁾도 일본과 많은 격차를 보이고 있다.

<표 6> 한국 자동차 산업의 기술 수준

(선진국 = 100)

| 분 야 | 기술 수준 |
|-------------|-------|
| 생산 기술 | 80 |
| 신제품 개발 능력 | 60 |
| 제품 품질 | 80 |
| 생산 설비 수준 | 80 |
| 소재 및 부품 자급도 | 70 |

자료: 한국자동차공업협회, 「자동차 산업 현황과 경쟁력 제고 방안」, 1995. 1.

<표 7> 韓日間 자동차 산업의 비가격

경쟁력 비교

| 분 야 | 한 국 | 일 본 |
|-------------|------|-------|
| 신차 만족 지수 | 98 | 117 |
| 소비자 만족 지수 | 110 | 146 |
| 대당 평균 조립 시간 | 26.5 | 16.8 |
| 미국내 판매량 | 493 | 1,355 |

자료: 한국자동차공업협회, 「자동차 산업 현황과 경쟁력 제고 방안」, 1995. 1.

INVP, 1993.

주: 한국은 현대자동차, 일본은 도요타자동차임.

이처럼 일본에 비해 취약한 비가격 경쟁력을 확보하는 것이 가장 시급하다. 또한 현재 우리가 우위를 점하고 있는 가격 경쟁력도 더 이상 낙관할 수 없는 상황이다. 일본 업체들의 현지화 전략이 본격화하고 있기 때문이다. 이미 미쓰비시자동차는 말레이시아의 프로톤社와 제휴하여 유럽 시장에 “사가”를 수출하고 있으며, 스즈키자동차는 인도의 마루티社와의 제휴로 생산한 자동차를 동구 시장에 수출하고 있다. 일본 업체들의 현지화 전략에 의한 저가 시장 재탈환 움직임과 더불어 국산차의 가격 경쟁력을 위협하고 있는 것은 엔화 강세와 임금 상승이다. 현재까지는 엔화 강세의 혜택과 저임금에 힘입어 가격 경쟁력을 유지할 수 있었으나, 이제 더 이상은 어려워지고 있기 때문이다.

○ 한국 자동차 산업의 과제

국내 자동차 산업은 이제 소형차 부문에서는 경쟁력을 갖춘 것으로 평가되고 있다. 앞으로 보다 부가가치가 높은 중형, 대형, 고급차 부문의 경쟁력을 갖추어 나가야 하는 것이 국내 업계의 과제일 것이다. 이와 더불어 중요한 것은 앞에서 지적한 바와 같이 가격 및 비가격 경쟁력을 확보하는 일이다. 선진국 업체들은 경쟁력 향상에 전념할 수 있는데 비해, 국내 업체들은 차종 상급화를 위한 노력과 더불어 경쟁력 향상을 위한 노력도 해야 하며, 규모의 경제를

1) New Car Sales Satisfaction Index: 구입후 3 개월 동안의 판매 서비스, 보증, 품질에 대한 만족도.

2) Consumer Satisfaction Index: 구입후 1 년이 경과된 고객의 딜러와 정비에 대한 만족도.

실현하기 위한 시장 개척과 생산 확대에도 노력해야 하는 어려운 위치에 처해 있는 셈이다.

한국 자동차 산업의 과제는 ① 생산 규모 확대, ② 가격 및 비가격 경쟁력 향상, ③ 기술 개발, ④ 부품 기반 확충으로 요약할 수 있다.

생산 규모의 확대는 수출 확대와 업체들간의 구조 개편에 의하여 가능할 것이다. 현재 국내 업체들이 KD 방식으로 현지 생산에 적극 나서고 있는 것은 바람직스런 일이다. 또한 국내 업체들은 품질, 성능, 마케팅력, A/S 등 비가격 경쟁력 향상을 위하여 많은 노력을 기울여 왔는데, 이러한 노력은 1990년대에 들어 효과가 가시화하고 있다. 기술 개발을 위한 투자에도 적극적으로 나서 왔는데, 우리나라 자동차 산업의 R&D 규모는 산업 전체 R&D의 18%를 점하고 있어 미국(15.5%)이나 일본(13.2%)보다 높은 수준을 기록하고 있다. 또한 선진 기술을 습득하기 위한 M&A도 활발하게 이루어져 왔으며, 선진국 업체와의 전략적 동맹도 강화되어 왔다.

이러한 업체들의 노력에 힘입어 우리나라 자동차 산업은 현재의 위치까지 성장할 수 있었다. 이러한 노력들은 앞으로도 꾸준히 이루어져야 할 것이다. 여기에서 우리에게 더욱 시급한 것은 부품 산업 육성이다.

급속한 기술 변화와 환경 규제 등 새로운 환경의 변화는 자동차 업계에 많은 과제를 던져주고 있다. 이들을 해결하는 데는 완성차 업체 혼자만의 힘으로는 점점 어려워지고 있다. 능력 있고 경쟁력있는 부품 업체의 협력이 어느 때보다도 중요해지고 있다. 수입에 의존하고 있는 핵심 부품들을 국산화하여 국산차의 가격 경쟁력을 향상시키는 것도 부품 업체의 과제이

며, 경쟁력 있는 부품을 생산해야 하는 것도 부품 업체들의 과제이다. 완성차 업체로서는 효과적인 부품 업체 관리 체제를 구축해야 할 것이며, 외주 확대를 통하여 부품 업체의 경쟁력을 향상시키는 데 노력해야 할 것이다.

새로운 韓日間 협력 관계: 협력과 경쟁

그러면, 이러한 과제를 안고 있는 우리나라 자동차 산업과 일본 자동차 산업은 어떠한 관계에 서게 될 것인가. 1970년대까지만 해도 기술 이전에 우호적이었던 일본 업체들이 1980년대 중반 이후 국내 자동차 산업의 급속한 성장을 경계하면서 기술 이전을 꺼려 왔다. 이에 따라 국내 업체들은 서구 자동차 업체들로부터의 기술 도입을 늘리기 시작하면서 對日 의존도를 낮추려 애써 왔다. 이러한 관계는 1990년대에 들어 새로운 기류를 보이고 있다. 멀어져 왔던 韓日間 협력 관계가 다시금 강화되고 있기 때문이다.

韓日間 자동차 산업의 협력이 강화되고 있는 데에는 두 가지 원인이 있다. 하나는 국내 업체들의 기술 수준이 향상되면서 일본 업체들이 엔화 강세 하에서의 생존을 위하여, 부품 비용 절감과 연구 개발 부담 경감을 위한 수평적 협력 관계의 파트너로서 한국 자동차 업체들을 필요로 하고 있기 때문이다. 또 다른 하나는 일부 국내 업체들의 성장 전략의 일환으로 일본 업체들의 도움을 필요로 하고 있다는 점이다. 대우자동차와 삼성자동차가 그러한 경우이다.

일본 업체들은 엔화 강세 하에서의 생존을 위하여 현지 생산에 적극적으로 나서면서 외국 업체들과의 협력을 강화하고 있다. 일본 업체

주요 산업별 韓日 관계 분석과 문제점

- 전자 산업 -

정반석 / 현대경제사회연구원, 산업조직

1960년대부터 수출 주도형 성장 전략을 추진 해온 우리나라는 대외 교역이 경제 발전에 지대한 영향을 미쳤다¹⁾. 대외 교역중 적게는 20%에서 많게는 50% 정도를 일본과 거래하였다. 특히, 전자 산업은 60년대 이후 수출 전략 산업으로 육성되어 지속적인 성장을 거듭하였으며, 일본과의 상품 및 기술, 자본의 거래에서 중요한 위치를 차지하고 있다.

1995년은 광복 50주년이 되는 해이며, 국민소득 1만 달러, 교역 2,000억 달러 시대이며 선진국으로 발돋움하는 의미있는 해이다. 이제, 韓日 관계와 전자 산업이 한국 경제에 주는 의미를 되새겨 보고 새로운 도약을 위한 발전적인 방향은 무엇인지 점검해야 할 때이다.

한국 전자 산업의 성장 과정
- 대외 거래를 중심으로

외자 의존적 산업 성립 단계(~1972)

한국의 전자 산업은 60년대 후반에 가서야 외자도입법의 제정으로 외국인 직접 투자가 허용되고 전략적인 육성 방안이 마련됨에 따라 생산과 수출 기반이 마련되었다. 이 시기의 생산과 수출은 저임 노동력을 바탕으로 하는 가전 제품의 조립이 주를 이루었다. 그리고 투자의 주체는 조립 기지와 부품 생산 기지로의 활용을 위한 외국인 투자가 주를 이루었다.

도시바, 삼양전기, 일본전기 등 일본계 기업이 본격적으로 들어온 1969~70년에는 부품 생산 비중이 급격히 높아졌다. 그러나 부품에 대한 국내 수요가 미비했을 뿐 아니라 외자도입법상의 수출 의무에 의하여 생산품의 상당 부분이 수출되었다. 따라서 이 시기에 한국에 진

1) 특히, 수출이 경제 성장에 미친 직·간접적인 효과를 감안한 총 기여도는 64년 이후 50%를 넘어 서며 많게는 68%에 이르기기도 했음(이영수외, '수출 30년의 회고와 평가', 「기업경제」, 현대경제사회연구원, 1995. 2. 참조).

들의 외국 업체들과의 협력 유형을 살펴 보면, 유럽 업체들과는 판매를 겨냥한 협력이 주었고, 아시아 업체들과는 생산을 겨냥한 협력이 대부분이었다. 그러면 지금 강화되고 있는 韓日間 자동차 업체들간의 협력은 어떠한 방향으로 진행될 것인가. 생산을 위한 협력일 것이다. 그러나 동남아 국가의 업체들과의 생산을 위한 협력과 韓日間の 협력은 내용 면에서 다른 방향으로 진행될 것이다. 동남아 국가의 업체들과의 협력이 자본 제휴와 기술력 차이에 따른 하청 분업 생산 구조를 띠고 있는데 비해, 韓日間の 협력은 양국의 기술력을 바탕으로 요소별로 비교 우위에 기초하여 수평적 협력 구조를 띠는 것으로 전망되기 때문이다. 일례로 비교적 높은 수준의 품질과 성능이 요구되는 비전략적 부품의 경우는 일본이 한국 업체로부터 조달받는 것이 유익할 수 있을 것이고, 연산 200~300만 대의 규모의 경제를 갖는 부품의 경우는 한국 업체로서는 규모의 경제를 실현할 수 없기 때문에 일본산 부품을 수입하는 것이 유리할 수도 있을 것이다. 이렇듯이 앞으로의 韓日間 자동차 산업의 협력 관계는 규모의 경제와 가격 경쟁력, 제품의 전략적 중요성에 기초하여 수평적인 협력 관계로 변화할 것으로 전망된다.

그러나 협력 관계가 발전해 가는 이면에서 양국간의 경쟁은 더욱 치열해질 전망이다. 이미 올해중 일부 차종이 수입선 다변화 품목에서 해제되었다. 2000년이면 일본산 차들은 수입선 다변화 품목에서 모두 해제될 전망이다. WTO 체제의 출범으로 회색 조치들이 철폐되어야 하기 때문이다. 일본산 차들이 본격적으로 국내 시장에 진출할 경우 한국 자동차 산업은 커다란 타격을 받을 것으로 우려되고 있다.

양국간의 문화적 유사성과 지리적 인접성, 그리고 일본산 차의 경쟁력이 이러한 우려를 낳게 하고 있다. 그러나 이러한 우려는 한낱 기우로 넘겨야 할 것이다. '일본산 차들이 한국인의 구미에 잘 맞을 것'이란 우려를 우리는 '일본인에게도 한국산 차가 잘 맞을 것'이라는 자신감으로 연결시켜야 할 것이다.

양국간의 문화적 유사성과 일본인들이 한국인을 잘 알고 있으므로 한국에 일본산 차를 많이 팔 수 있는 기본 여건은 갖추어져 있다고 볼 수 있겠지만, 일본에 대한 한국인의 역사적 인식의 벽도 만만치 않을 것이다. 또한 일본 자동차 시장이 한국 자동차 시장에 비해 규모 면에서 4배에 달하는 점도 우리에게 유리한 점이다.

한국산 차의 일본 시장 진출은 이미 초읽기에 들어 섰다. 다가오는 21세기는 韓日間の 수평적 협력 관계와 더불어 지리적 인접성과 문화적 유사성을 배경으로 치열한 경쟁을 하는 구도가 될 것이다.♣

<그림 1> 韓日間 협력 관계의 변화

| 연 대 | 관 계 | 협 력 내 용 |
|--------|------------|------------------|
| 1960년대 | 일방적 의존 | KD 생산 |
| | | ↓ |
| 1970년대 | 일방적 의존 | 부품, 기술 도입 |
| | | ↓ |
| 1980년대 | 의존 및 경쟁 | 부품, 기술, 모델 도입 |
| | | ↓ |
| 1990년대 | 의존, 협력, 경쟁 | 부품, 기술 도입, 공동 개발 |
| | | ↓ |
| 2000년대 | 협력 및 경쟁 | 부품, 기술 교환, 공동 개발 |

출한 일본 기업들의 주 목적은 한국을 부품 생산 기지로 활용하는 데 있었다.

<표 1> 60년대 후반 전자 산업의 생산과 수출

| | 1967 | 1968 | 1970 |
|----------|--------|--------|---------|
| 업체수(個) | 64 | 80 | 234 |
| 외국인투자업체 | 5 | 8 | 12 |
| 생산(천 달러) | 26,833 | 44,734 | 107,375 |
| 가전(%) | 36.2 | 39.9 | 28.6 |
| 산전(%) | 47.3 | 29.4 | 15.0 |
| 부품(%) | 16.5 | 40.7 | 56.4 |
| 수출(천 달러) | 6,545 | 22,275 | 54,964 |
| 외국인투자업체 | 4,294 | 17,330 | 32,868 |

자료: 한국은행, 「한국 산업구조의 재편성」, 1971.

조립형 수출 확대 단계(1973~1985)

1973년에는 드디어 전자 산업의 수출이 수입을 초과하였고, 이후 전자 산업은 외화 획득을 위한 수출 전략 산업으로 부상하게 되었다. 이 기간 중에는 국내 전자 업체들의 성장으로 가전 제품의 생산과 수출이 큰 폭으로 증가하였으나 외국 부품의 수입에 의한 조립품의 OEM 수출이 많은 부분을 차지하였다.

한편, 産電 제품과 부품의 생산 및 수출에서 외국인 업체의 비중은 눈에 띄게 줄어들었다. 특히, 80년대 초까지 외국인 투자 업체는 부품의 생산에서 30%, 수출에서 50% 이상을 차지하였는데, 1985년에 각각 19.7%와 31.0%로 감

2) 이 시기에 주요 가전 제품의 수출중 OEM 수출이 차지하는 비중은 50%를 상회하였음.

소하였다. 이는 80년대에 들어 대기업이 부품 및 산전 분야에 진출하여 본격적인 생산을 시작한 것에 기인한 것이다.

<표 2> 부문별 생산·수출·수입 추이

(단위: 백만 달러)

| | | 1973 | 1977 | 1981 | 1985 |
|--------|----|------|-------|-------|-------|
| 생 산 | 가전 | 135 | 679 | 1,574 | 2,411 |
| | 산전 | 42 | 185 | 494 | 1,518 |
| | 부품 | 285 | 894 | 1,723 | 3,356 |
| 수 출 | 가전 | 104 | 436 | 1,124 | 1,860 |
| | 산전 | 18 | 103 | 125 | 905 |
| | 부품 | 247 | 568 | 969 | 1,825 |
| 수 입 | 가전 | 55 | 76 | 147 | 249 |
| | 산전 | 39 | 122 | 350 | 957 |
| | 부품 | 232 | 649 | 1,277 | 1,735 |
| 계 | 생산 | 462 | 1,758 | 3,791 | 7,285 |
| | 수출 | 369 | 1,107 | 2,218 | 4,590 |
| | 수입 | 326 | 847 | 1,774 | 2,941 |

자료: 전자신문사, 「한국전자연감」, 1985.

한국전자공업진흥회, 「전자·전기공업통계」, 1995.

국제화 촉진 단계(1986~현재)

1980년대 중반에 들어 세계 각국의 보호무역주의가 강화됨에 따라 한국도 잦은 수입 규제에 시달리게 되었다. 특히, 가전 제품 수출중 최대 비중을 차지하던 칼라 TV는 미주 지역과 유럽 지역에서 동시에 수입 규제를 당하게 되어 생산량의 대부분을 이들 국가에 수출하던 국내 가전 업체들은 최대의 위기를 맞이하였다. 이에 따라 수입 규제를 회피하기 위한 수단으로 전자 산업의 해외 직접 투자가 본격

화 되었다.

<표 3> 전자 산업의 해외 직접 투자

(단위: 건, 천 달러)

| | ~1985 | 1986~89 | 1990~94 |
|-----|-------|---------|-----------|
| 건수 | 4 | 63 | 341 |
| 투자액 | 8,650 | 144,826 | 1,333,018 |

자료: 한국은행, 「해외투자 현지법인 현황」, 1995.

1986년부터 해외 직접 투자가 본격화되어 1985년까지 총 4 건에 지나지 않던 전자 산업의 해외 직접 투자는 1986~89년 기간에 63 건으로 급증했다. 그러나 이 시기의 직접 투자는 통상 마찰을 회피하기 위한 것으로, 가전 제품을 생산하기 위해 주요 대기업이 선진국에 진출한 것이 대부분이었다. 그러나 90년도 이후의 해외 직접 투자는 저임 노동력 확보를 위해 동남아 지역과 중국을 중심으로 이루어졌다. 또한 중소기업에 의한 해외 투자가 활발했던 점도 이 시기의 한 특징이었다.

이상과 같은 단계를 거치는 과정에서 한국의 전자 산업은 총생산 증가율을 상회하는 성장을 기록하여 1993년 현재 제조업 총부가가치 생산의 12.3%를 차지하였다. 또한 취업자 10 명중 1 명은 전자 산업에 종사하고 있으며 1994년도에 수출로 벌어들인 100 달러중 32 달러는 전자 제품의 수출에 의한 것이었다.

한편, 우리 전자 산업은 1993년 현재 세계 전자 산업 생산의 5.2%를 차지하여 세계 6위를 점하고 있다. 특히, 가전 분야는 세계 생산의 15.3%를 차지하여 일본에 이어 2위에 올라 있

으며 반도체 분야에서는 세계 3위를 유지하고 있다.

<표 4> 전자 산업의 위상 변화

(%)

| | 1970 | 1980 | 1990 | 1993 |
|----------------|------|------|------|----------------|
| 생산 (제조업 대비) | 3.2 | 6.0 | 11.3 | 12.3 |
| 수출 (총수출 대비) | 6.6 | 12.4 | 27.1 | 31.6 (1994) |
| 고용 (제조업 대비) | 4.8 | 7.1 | 9.7 | 10.0 |

자료: 한국은행, 「한국 산업구조의 재편성」, 1971.
한국전자신문사, 「한국전자연감」, 1995.
노동부, 「노동통계연보」, 각년호.

전자 산업에 있어서 韓日 관계의 현황과 문제점

對日 수입 의존적 무역 구조

그러나 이상과 같은 성장에도 불구하고 아직도 한국 전자 산업은 수출 시장과 수입선이 지역적으로 집중되어 있을 뿐 아니라, 생산과 수출이 일부 품목에 집중되어 있다. 따라서 주요 사장이나 품목에서 수요가 위축되는 경우에는 전반적인 불황을 야기할 수도 있는 취약한 구조를 지니고 있다. 또한 조립 가공적인 수출 형태에서 완전히 탈피하지 못하고 있어서 일부 부품을 제외하고는 상당 부분의 부품을 수입에 의존하는 실정이다.

제조업의 對日 수입 의존도(수입/내수)는 1985년 6.4%에서 90년에는 5.8%로 낮아지는

추세를 보였다. 그러나 전자 산업의 경우는 오히려 15.8%에서 18.3%로 높아졌다. 이러한 추세는 계속되어 1994년에는 전자 산업의 대일 수입 의존도가 39.3%까지 상승하고 있다.

<표 5> 對日 수입 의존도

| | 1985 | 1990 | 1994 |
|------|------|------|------|
| 제조업 | 6.4 | 5.8 | - |
| 전자산업 | 15.8 | 18.3 | 39.3 |

(%)

자료: 한국은행, 「우리나라 대일 수입의 산업 연관 효과」, 1995.
한국전자공업진흥회, 「전자전기공업통계」, 1995.

국제 경쟁력 지수³⁾를 사용하여 韓日 전자 산업간의 경쟁력 관계를 살펴보면 다음과 같다. 한국 전자 산업의 경쟁력 지수는 80년대에 들어서며 순세계를 대상으로는 높아지고 있지만, 일본에 대해서는 순산업의 對日 경쟁력 지수보다 여전히 낮을 뿐 아니라 더욱 악화되고 있다. 생산과 수출을 위한 전자 부품과 산업용 전자 기기에 대한 수입이 일본에 집중되기 때문이다. 1994년에는 경쟁력 지수가 상당히 개선된 것으로 나타나지만, 그것은 부품과 산업용 전자 기기의 무역 적자가 개선된 것이 아니라 가전 부문의 對日 수입이 줄어들며 무역 수지가 개선되었기 때문이다.

<표 6> 전자 산업의 경쟁력 지수

| | | 1970 | 1984 | 1990 | 1994 |
|----|-----|--------|-------|-------|-------|
| 세계 | 순산업 | -0.40 | -0.02 | -0.37 | -0.06 |
| | 전자 | -0.13 | 0.18 | 0.27 | 0.27 |
| 對日 | 순산업 | -0.39* | -0.25 | -0.19 | -0.34 |
| | 전자 | -0.41* | -0.55 | -0.35 | -0.31 |

자료: 한국은행, 「한국 산업구조의 재편성」, 1971.
통계청, KOTIS 데이터베이스,
한국전자신문사, 「한국전자연감」, 1995.

주: *는 1978년 수치임.

이렇듯 일본에 대한 수입 의존적인 구조가 고착화된 이유는 전자 부품과 산업 전자 기기 부문이 낙후된 것이 하나의 요인이다. 그리고 또하나의 요인은 기술 교역이나 자본 교역 관계에서도 찾아볼 수 있다. 엔고가 한창 진행되어 일본 제품의 가격이 상승하던 1988년도에 행해진 수입선 다변화 정책에 대한 설문 조사는 이에 대해 시사하는 바가 크다. 수입선 다변화를 하지 못하는 이유를 묻는 응답에서 순산업 평균으로는 기존 제품에 대해 만족하기 때문이라는 응답(41.3%)이 가장 많았으나, 전자 업체에서는 기술 제휴와 합작 등 특수 관계에 의한 것(27.8%)이라는 이유가 가장 많은 것으로 나타났다⁴⁾. 이렇게 볼 때 전자 산업의 상품 교역에 있어서 對日 의존도가 기술 교역이나 자본 교역과도 무관하지 않다는 것을 짐작할 수 있다.

3) 경쟁력 지수 = (수출 - 수입)/(수출 + 수입) ÷ 1
(경쟁 열위) ≤ 경쟁력 지수 ≤ 1(경쟁 우위)

4) 대한상공회의소, 「수입선다변화 적혜요인 조사보고」, 1989.

수입 유발적 기술 도입

자체적인 기술 기반이 취약했던 우리나라는 전자 산업의 태동 당시부터 선진국으로부터 기술 도입이 적극적으로 이루어졌다. 이러한 외국 기술을 토착화시키는 동시에 자체적인 연구 개발 투자도 꾸준히 증가하여 매출액 대비 연구 개발 투자비는 1992년에 4.4%까지 상승했다. 그럼에도 해외 기술 의존도⁵⁾는 여전히 22.5%에 달하고 있다.

<표 8> 해외 기술 의존도

| | 1992 (%) | | |
|-----------|----------|------|------|
| | 1984 | 1988 | 1992 |
| 연구 개발 집중도 | 3.9 | 3.7 | 4.4 |
| 해외 기술 의존도 | 18.8 | 31.1 | 22.5 |

자료: 한국전자신문사, 「한국전자연감」, 1995.
한국산업기술진흥협회, 「기술 도입 연차 보고」, 1992.

60년대부터 우리나라의 기술 도입은 주로 일본을 통해 이루어졌다. 그 이유는 산업 발전 단계상 우리나라는 너무 앞선 기술을 받아들일 수 없었으며, 당시 최고의 기술 선진국이던 미국에서 일본이 기술을 도입하여 개량화시킨 것이 우리의 실정에 더욱 맞는 것이었기 때문이다. 그러나 80년대에 들어와서는 컴퓨터와 반도체 등에 대한 미국으로부터의 직접적인 첨단 기술 도입이 늘어나면서 일본에 대한 기술 의존도는 상대적으로 줄어들었다.

5) 해외 기술 의존도 = 기술 도입 대가 지분 / (연구 개발 투자비 + 기술 도입 대가 지분) × 100

<표 9> 전자 산업의 對日 기술 도입 추이

| | (건, %) | | | |
|----|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | 1962~71 | 1972~81 | 1982~88 | 1989~92 |
| 일본 | 63 (73.3) | 200 (62.3) | 389 (48.0) | 320 (41.1) |
| 기타 | 23 | 121 | 421 | 458 |
| 계 | 86 | 321 | 810 | 778 |

자료: 한국산업기술진흥협회, 「기술 도입 연차 보고」, 1993.

일본으로부터 도입된 기술의 특징은 상대적으로 낮은 수준의 기술이라는 점과 다른 나라의 기술 도입보다 수입 유발적이었던 데에 있다. 가전 기기와 통신 기기 등 조립 제품에 대한 기술 도입은 기술 습득 과정이나 공정상에서 핵심 부품을 본국에서 도입해야 하는 경우가 많다. 이 분야의 기술 도입은 미국이 31%를 점하고 있는데 비해 일본은 45%를 차지하고 있어 일본으로부터의 기술 도입이 수입 유발적 성격이 강하다고 볼 수 있다.

기술 이전도가 낮은 일본의 對韓 직접 투자

일본은 상품과 기술뿐 아니라 투자에 있어서도 중요한 교역 대상국이었다. 전자 산업의 경우, 앞서서도 언급한 바와 같이 기술과 자본력이 없었던 우리나라로서는 성장 초기 단계에 외국계 기업의 역할은 매우 중요한 것이었다.

60~70년대에 일본 기업의 투자는 전체 외국인 투자에서 압도적인 비중을 차지했었다. 그 후 전체 외국인 투자중 일본계 기업의 한국에

대한 투자는 80년대 초까지 50% 이상을 유지하다가 1990년대 16.2%까지 급속히 낮아지는 경향을 보였다. 그러나 엔고 현상으로 일본 기업의 해외 진출이 활발해지던 93년부터는 다시 30%에 이르고 있다. 94년까지 외국인 투자에서 일본이 차지하는 비중은 39.3%이며 일본의 투자중 12.8%가 전자 산업에 투자되었다.

외국인 투자가 국내의 기술 발전과 무역 구조의 개선에 긍정적인 효과를 주기 위해서는 국내 기업으로부터의 부품 조달, 동종 기업간 수평적인 기술 확산, 국내 기술자 고용에 의한 기술 교육 확대 등이 이루어져야 한다. 그러나 이러한 면에서 일본계 투자 기업은 바람직한 성과를 보이지 못하고 있는 것으로 나타난다. 표에서 보는 바와 같이 일본계 기업은 원자재와 부품 조달에 있어서 타 외국인 업체들보다 모국에 의존하고 있는 것으로 나타나서 무역수지의 개선 효과가 크지 않은 것으로 나타났다.

<표 10> 외국인 투자 업체의 원자재 및 부품 조달 방법

| | 모국에서 (%) | | 국내에서 (%) | |
|--------|----------|------|----------|--|
| 미국계 기업 | 41.7 | 25.0 | | |
| 일본계 기업 | 57.1 | 23.8 | | |
| 전체 | 52.5 | 25.0 | | |

자료: 대외경제정책연구원, 「외국인 직접 투자의 기술 이전 효과에 관한 연구」, 1994.

이와 함께 하청 관계를 형성하여 국내 부품

업체들의 안정적인 성장에 이바지하는 바도 상대적으로 적으며, 하청 업체들에 대한 기술 지도도 상대적으로 부족하여 수직적인 기술 확산도 낮은 것으로 나타났다.

<표 11> 하청 관계 형성 여부 및 기술 지도 경험

| | 국내 하청 관계 형성 (%) | | 하청 기업 기술 지도 경험 (%) | |
|--------|-----------------|------|--------------------|------|
| | 有 | 無 | 有 | 無 |
| 미국계 기업 | 75.0 | 25.0 | 83.3 | 16.7 |
| 일본계 기업 | 47.6 | 38.1 | 38.1 | 33.3 |
| 전체 | 57.5 | 32.5 | 52.5 | 30.0 |

자료: <표 10>과 같음.

한편, 국내 고용인에 대한 기술 훈련을 실시하는 일본계 기업의 비중은 다른 나라와 비슷한 수준인 53%에 이르고 있다. 그러나 다른 업체들이 정기적인 교육 프로그램에 치중하고 있는 반면, 일본계 기업들은 50% 이상이 부정기적인 훈련 프로그램을 운영하는 것으로 나타나, 국내 기술 인력의 양성을 통한 기술 확산 효과와 그 지속성이 상대적으로 부족하다고 할 수 있다.

■ 韓日 전자 산업의 바람직한 산업 협력 방향

전자 산업에 있어서 韓日 관계의 문제점은 무역 역조를 통해서 표면으로 나타난다. 그 이

유는 우리의 산업 발전의 낙후성과 그로 인한 취약한 경쟁력이라고 할 수 있다. 그러나 우리의 입장에서 보면 일본에서 도입되는 기술이 수입 유발적 성격을 가지고 있으며, 일본의 對韓 직접 투자가 기술 이전 효과나 무역 수지의 개선 효과에서 부족한 점이 있다는 것을 지적할 수 있다.

일본은 여전히 미국과 선두를 다투고 있는 최대의 전자 기술 보유국이다. 우리는 일본의 선진 기술을 우선적으로 습득해낼 수 있어야 더 높은 창조적인 기술을 개발해낼 수 있다. 더구나 그동안 우리나라가 누리던 경쟁 우위 분야가 급속하게 동남아 후발개도국으로 이전됨에 따라 기술 수준의 고도화는 더욱 시급한 과제가 되었다.

일본의 입장에서조차 전자 산업에서 멀티미디어 및 소프트웨어가 진전됨에 따라 미국으로 경쟁력이 급속하게 이전되는 데에 위기감을 느끼고 있는 실정이다. 특히, 최근에 고착화된 엔고 현상은 이러한 경쟁력 상실을 가속화시키고 있으며, 투자를 중심으로 하는 대외 산업 협력의 중요성을 인식시키고 있다. 또한 소비와 투자에 있어서 동북아 지역과 아시아 태평양 지역이 중요성을 더해감에 따라 韓日間의 산업 협력 가능성은 높아지고 있다.

그러므로 지금 韓日間 전자 산업은 서로간의 협력 필요성을 고조시키고 있는 상황이다. 그

리고 산업 협력의 방법은 주로 투자 관계를 통해서 이루어질 것이다. 이러한 이해 관계의 일치를 발전적으로 지속시키기 위해서는 양국간의 동반자적인 의식이 필수적이다.

동북아 지역의 중요성이 커지고 있는 지금, 결국 이 지역에서 일본에 가장 근접한 기술 수준을 지니고 있는 나라는 우리나라다. 일본에서의 직접 투자 및 제 3국으로의 합작을 위해서 가장 좋은 협력 조건을 가지고 있는 것이다. 우선, 우리나라는 일본의 전자 기업들이 국내에 직접 투자시에 장애를 파악하고 해소하여 투자여건을 만들어줘야 한다. 그리고 생산 공정상 상위 단계에 있는 기업에게는 국내에서 부품 조달을 할 수 있는 여건을 만들어 국내에서 중간재를 조달할 수 있도록 한다. 일본 기업들도 국내 부품 기업에 대한 기술 지도와 인적 교류를 확대하여 수직적 기술 확산을 촉진시켜야 할 것이다.

한편, 확대되고 있는 중국이나 동남아 시장의 진출을 위해서 한국과 일본의 경쟁 우위를 결합하는 합작이나 제휴도 적극 추진해야 한다. 이때 한국 기업은 단기적인 시장 확보나 수익 증대에 집착할 것이 아니라 일본의 선진 기술을 배우고 소화한다는 자세를 가져야 한다. 일본 기업들도 합작이나 제휴의 성공을 위해서는 異種 기술간에도 서로의 기술을 이해할 수 있어야 한다는 점을 인식해야 한다.♣