

주요 수출품의 경쟁력 현황

이인호 · 한국무역협회 과장

머리말

흔히 우리의 수출 상품은 선진국 제품에게는 품질에서 밀리고 개도국 제품에게는 가격에서 쫓기고 있다고 한다. 80년대 말까지만 해도 원자재를 들여다 비교적 숙련되고 값싼 노동력을 투입하여 상품을 만들어내면, 비록 품질은 선진국 제품에 비하여 떨어지지만 가격이 저렴하다는 이유로 선진국 시장의 한부분을 차지할 수 있었다. 그러나 중국 등 후발개도국이 해외 자본을 적극 유치하면서 공업화가 진전된 1990년을 전후하여 우리 상품의 경쟁력에 문제가 생기기 시작하였다.

1990년 수출액이 43억 달러로 총수출의 7%에 이르렀던 신발은 작년의 경우 12억 달러로 총수출의 1%에 불과하다. 의류, 완구, 가방 등 대부분의 경공업 제품도 실정은 마찬가지이다. 이러한 품목들이 후발개도국들에게 자리를 내주고 이에 대체하여 자동차, 철강, 조선, 반도체, 화학 등이 최근 우리의 주종 수출 상품으로 부상하고

있으나, 기술 수준은 주 경쟁국인 일본 등 선진국에 비하여 아직 크게 떨어지고 있다.

본 고에서는 우리 수출 상품들의 경쟁력 현황과 경쟁력 약화의 원인을 분석하고, 앞으로 수출 회복 나아가서 무역수지 개선을 위한 과제들을 짚어보기로 하겠다.

주요 수출품의 경쟁력 현황

1) 노동 집약 품목의 경쟁력 약화 지속

우선 후발개도국의 추격으로 노동 집약적 완성 소비재가 수출 상품으로의 지위를 상실해가고 있다. 1990년 이후 수출 감소 폭이 컸던 대표적인 26 개 품목의 수출 추이를 보면 1996년까지 연평균 12.8% 감소하였다. 이에 따라 이들 품목이 총수출에서 차지하는 비중은 1990년 28.9%에서 1996년에는 6.4%로 떨어져 주종 수출 상품으로서의 지위를 상실하고 말았다. 금년에도 수출 부진은 지속되어 5월까지 18.7%로 감소율이 확대되고 있다. 최근 일각에서는

〈표 1〉 주요 수출 부진 품목*의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

	1990	1996	연평균 증감률	1997. 1~5
수출(A)	18,809	8,276	-12.8	2,773(-18.7)
총수출(B)	65,016	129,719	12.2	52,794(-1.1)
비중(A/B)	28.9	6.4		5.3
수입(A)	1,072	4,181	25.5	1,637(2.9)
총수입(B)	69,844	150,339	13.6	62,251(2.0)
비중(A/B)	1.5	2.8		2.7
무역수지	17,736	4,094	-2,274	1,100(-683)
전체 무역수지	-4,828	-20,624	-2,633	-9,457(-1,809)

주: 1) () 내는 전년 동기비 증감률, 무역수지는 증감액.

2) *는 의류, 신발, 완구, 라디오카세트, 가방류(혁제, 합성수지제, 직물제), 활선어, 컴퓨터 본체, 석제품 등 26 개 품목. 대개 임금 의존형 품목들로 1990년 기준 인건비 비중은 15~20%로 제조업 평균치(12.2%)를 상회함.

원화의 對달러 환율이 지난 1995년 중반 이후 15% 정도 상승하여 우리 상품의 경쟁력 향상이 있을 것으로 기대하고 있으나, 이들 품목에는 해당되지 않는 듯하다.

더욱 문제되는 것은 이들 품목이 국내 시장에서의 기반도 허물어질 가능성이 있다는 점이다. 이들 품목의 수입은 1996년 까지 연평균 25.5% 증가하여 전체 수입의 연평균 증가율 13.6%의 두 배에 달하였다. 금년에는 국내 경기의 둔화로 수입 증가율이 2.9%로 낮아졌으나, 국내 경기가 회복 되면 수입이 다시 확대될 것으로 예상된다.

2) 반도체

한국은 1996년 기준으로 세계 3위의

반도체 생산국으로 발돋움하였다. 특히, 메모리 부문은 생산과 기술 모두 선진국과 동일한 수준으로 성장하였으나, 비메모리 부문의 경우 주요 공정인 로직(Logic) 공정에서는 선진사와 약 1~2년 정도의 기술 격차가 있으며, S/W 및 재료·장비 기술 및 시스템 기반의 설계 기술 능력 면에서는 아직도 큰 격차를 보이고 있다. 또한 세계 매출 10위권 기업들의 메모리 비중은 평균 30~40%인 반면, 우리의 경우 삼성 전자 85%, 현대·LG 90% 이상으로 지나치게 메모리 분야에 편중되어 있다.

부문별로 일본과 경쟁력을 비교해보면, 일본은 기초 기술 분야와 집적 공정 기술 등의 단위 공정 기술 분야에서 우위를 보여 주문형 반도체 및 비메모리 분야에서

〈표 2〉 일본 반도체 산업과의 경쟁력 비교

	한국		일본
	메모리	시스템 LSI	
기초 기술	80	20	100
설계 기술	95	30	100
제조 기술	100	85	100
조립 기술	100	75	100

자료: 통산산업부(1996. 7).

강점을 보이는 반면, 한국은 메모리 분야의 경우 일본과 동등 수준이나, 시스템 LSI 분야의 경우 기초 기술과 설비 기술이 크게 뒤떨어져 있다. 특히, 논리 소자 등 비메모리 분야는 설계 등 주요 부문의 기술 수준이 전체적으로 낮은 실정이다.

일본은 매출액의 11.5% 가량을 연구 개발에 투자하고 있고 총액 기준으로도 한국의 2 배에 이르고 있다. 산업 인프라 측면에서도 성숙된 전후방 산업 구조를 보이고 있다. 즉, 전방 산업인 시스템 산업에서는 일본의 내수 비율은 41.2%이고 한국이 10.8%이며, 후방 산업인 장비·재료 자급률은 일본이 80% 이상을 보이고 있는 반면, 한국은 장비 자급률이 8% 정도에 그치고 있다.

3) 석유화학

석유화학 산업은 구미 지역의 선진 화

학 기업들 주도로 합병과 제휴·구조 개편·고부가가치 분야로의 진출 등을 통한 경쟁력 강화를 도모하고 있는 실정이며, 아시아 개발도상국들은 높은 경제 성장을 배경으로 석유화학 공장의 신·증설을 활발히 추진하고 있고, 중동 산유국들도 산업화 차원에서 석유화학 산업의 발전 속도를 가속화하고 있어 국제 시장에서의 경쟁이 심화되고 있다.

합성 수지, 합성 원료 및 합성 고무 등 범용 제품에서는 품질 상의 차이가 거의 없어 가격이 중요한 요인이 되나, 이는 제조 원가의 약 60~80%를 차지하는 부자재를 포함한 원재료의 가격에 의해 크게 좌우되어 국제 가격에 민감하게 반응하고 있다. 에틸렌을 기준으로 보면 대체로 국내 업계의 제조 원가는 에탄을 원료로 하는 미국과 중동에 비해서는 높으나, 나프타를 원료로 하는 서구·일본·중국에 비해서는 동일하거나 저렴한 수준을 보이고 있다.

비가격 경쟁력 측면에서는 고급 제품의 제품 개발력에서 선진국 다국적 기업 제품과의 격차가 크며, 해외 영업력 및 현지 기술 서비스 등의 분야에서도 매우 취약하여 신규 시장의 개척에 장애가 되고 있다. 또한 핵심 기술과 관련한 장기적인 기술 경쟁력, 국제 환경 규제에 대응한 공정 기술

〈표 3〉 우리나라 석유화학 산업의 세계 속의 위치

구분	미국	일본	한국	대만
에틸렌 생산 능력 (천 톤/년)	23,619	7,239	4,290	1,135
세계 점유비(%)	27.8	8.5	5.1	1.3

주: 1996년 기준으로 1위는 미국, 2위는 일본, 3위는 CIS, 4위는 독일, 5위는 한국, 6위는 프랑스.

및 물류 비용 등의 분야도 선진국에 비해 낙후된 실정이다.

4) 철강

우리나라의 철강 산업은 높은 설비 가동률과 상대적으로 저렴한 인건비를 바탕으로 선진국에 비해 가격 경쟁력 우위를 유지해왔다. 주요 수출 품목인 냉연 강판의 1996년 상반기중 제조 원가를 보면 선진국 제철소에 비해서는 대략 5~25% 우위를 점하고 있으나, 저임의 노동력을 바탕으로 한 후발개도국에 대해서는 열세에 있는 것으로 나타났다. 더구나 생산 합리

화와 구조 조정으로 미국, 일본, EU 등 선진국이 경쟁력을 회복하는 가운데 개도국을 중심으로 한 설비 확장으로 세계적인 공급 과잉이 예상되어, 임금 및 금융 비용의 부담을 안고 있는 우리 철강 산업은 더욱 치열한 경쟁에 맞서게 되었다.

비가격 경쟁력 측면에서 보면 제선, 제강 및 조업 기술은 선진국과 대등한 수준에 올라 있는 것으로 보이지만, 제품의 고부가가치화를 위한 제품 기술력 면에서 보면 보통강 위주의 산업 구조로 인해 특수강 생산 비중이 10% 내외로 지나치게 낮아 선진국에 비해 질적인 면에서 상당히 열위에 있다.

〈표 4〉 냉연 강판의 주요국 원가 비교

(단위: 달러/톤)

구분	미국		일본	독일	대만	브라질	한국
	일관	전기로					
환율	1	1	105	1.47	25.3	0.97	790
재료비	317	308	343	340	320	298	304
노무비	152	43	167	193	138	70	89
감가, 이자	38	27	112	64	67	105	94
세전 원가	507	377	622	598	525	473	487

자료: World Steel Dynamics(1996. 3).

5) 기계

우리 기술 수준은 가공 기술, 주물 기술, 용접 기술 등 생산 기반 기술의 경우 선진국 수준에 상응하는 수준이나 전반적으로 선진국의 기술을 모방하여 습득하는 단계에 있다. 또한 연구 개발 수준은 선진국 대비 45%, 신제품 개발 및 설계 기술은 40%, 생산 기술 및 품질 수준도 65~70% 정도에 불과해 10년 이상 뒤지고 있는 것으로 평가되고 있다. 특히, 기계 기술의 중핵 부문인 자동화 기술의 경우 자동화 요소 기술은 선진국 수준에 어느 정도 접근해가고 있는데 반해, 산업용 로봇, 공작기계의 수치 제어 기술, 생산 자동화 CIM/MIS 기술 등은 선진국에 비해 상당히 낙후되어 있다.

가격 면에서 보면 외국 제품을 100으로 볼 때 국산 기계류는 87 정도로 10% 정도 낮은 것으로 분석되고 있다. 그러나 기관

및 터빈(96), 풍수력 기계(94)는 기술 도입 비용의 지불로 제품 단가가 높은 것으로 나타나고 있다. 한편, 비가격 경쟁력의 경우에도 평균 83 정도의 수준으로 나타났는데, 섬유 기계의 경쟁력이 76으로 가장 낮은 반면 라이선스 계약으로 생산되어 품질이 좋은 선박용 기관 및 터빈은 93으로 비교적 높게 나타났다. 그러나 비가격 경쟁력 요소 가운데 부품·소재의 경쟁력 수준이 81로 가장 낮은 수준을 보여, 우리나라 자본재의 경쟁력 열위 요인이 조립·제작 기술보다는 부품과 소재 등 기초 기술 분야에 있음을 보여주고 있다.

6) 조선

현재 한국과 일본은 세계 전체 상선 건조량의 약 70%를 점유하고 있다. 가격 경쟁력에 있어서 한국은 1993년 건조 비용

〈표 5〉 국산 기계류의 비가격 경쟁력 수준(외국 제품 = 100)

구분	성능	품질	사양	부품	소재	마케팅	평균
기계류 평균	84	82	84	81	81	87	83
금속 공작기계	83	80	82	70	77	86	79
섬유 기계	74	75	75	77	76	84	76
기관 및 터빈	100	92	95	90	90	91	93
풍수력 기계	82	82	84	88	82	90	84

자료: 전경련(1996. 4).

주: 조사 대상업 산업의 국내 수요 업체와 공급 업체를 대상으로 동종 수입 자본재의 가격 및 비가격 수준을 100으로 하였을 때의 평가지수를 설문 조사한 결과임.

〈표 6〉 한일 조선 건조 비용 구성 비교

구분	원재료비		노무비	기타	합계
	강재	엔진 및 기타 기자재			
한국	16	45	33	11	105
일본	15	45	30	10	100

자료: 노무라종합연구소(1996, 11).

주: 전제 조건 1 달러 = 100 엔 = 820 원임.

(cost) 면에서 일본에게 약 30% 정도 경쟁 우위에 있었으나, 현재는 오히려 가격·비가격 경쟁력 측면 모두에서 일본에 뒤져 있는 실정이다. 먼저 가격 경쟁력 측면에서 보면, 1996년말 기준으로 일본이 평균 건조 비용 면에서 약 5%의 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 분석되고 있다. 이는 일본의 조선 업계가 1996년 6월 이후 자재의 해외 조달을 통해 건조 비용의 60~65%를 차지하는 자재비를 30~40% 낮춘 것과 더불어 1993~95년 사이 생산성은 36% 개선된 반면, 임금 상승률은 5% 전후에 머물러 노무비(건조 비용의 25~30%를 차지)가 25~30% 삭감된 데 기인한 것이다. 즉, 일본은 1993년 이후 약 15~25%의 비용 절감이 이루어진 반면, 한국의 원화 기준 비용은 10~15% 상승하였다.

한편, 비가격 경쟁력 측면에서도 일본이 비교 우위를 가지고 있는 것으로 분석되고 있다. 기술 수준 면에서 한국은 탱커, 벌크 캐리어 등에서는 일본과 대등한 수준이나,

GAS운반선, 여객선 등 고부가가치 선박 건조 기술은 설계 분야, BLOCK 조립 기술, 용접 기술의 열세로 일본에 뒤져 있는 상황이다. 또한 금융 조건 면에서도 일본이 민간 신용인 종합상사 금융을 이용하여 OECD 기준보다 유리하게 대금 결제 조건을 제시하고 있어, 금리, 상환 기간, 융자 비율 등 한국보다 유리한 것으로 분석되고 있다.

7) 자동차

국내 시장이 성숙기에 진입한 자동차 산업은 선진국의 견제와 개발도상국의 추격 속에 해외 시장 확대를 위한 경쟁력 강화의 필요성이 어느 때보다 강조되고 있다. 해외 시장에서 본 자동차 산업의 경쟁력은 선진국 수준에 근접한 경쟁력을 확보하고, 중국, 멕시코, 아세안 등 후발 경쟁국에 대해서는 우위의 경쟁력을 갖고 있는 것으로 평가되었다. 가격 측면에서 보면 주력 수출 차종인 소형 승용차의 경우

〈표 7〉 소형차의 가격 경쟁력 비교

	혼다 시빅	도요타 터셀	포드 아스파이어	현대 엑센트
가격(미 달러)	9,990	10,348	8,790	8,455
지수	118	122	104	100

주: 1996년 6월 미국 승용차 시장 기준.

22%까지 저렴한 것으로 나타났으나, 미국의 경쟁력 회복과 일본 엔화 하락으로 격차가 축소되고 있다. 특히, 브랜드 이미지, A/S체계, 금융 제공 등 마케팅 면의 열세를 감안한다면, 현재 수준의 가격 차이로는 충분한 경쟁력이 확보되지 못했다고 볼 수 있다.

한편, 비가격 경쟁력 측면에서 보면 기초 기술의 경우 선진국의 92~95%, 생산 기술의 경우 97% 정도인 것으로 나타났으며, 첨단 기술 분야에서는 전자·정보화 기술이 미흡, 선진 메이커와 2~3년의 격차를 보여 전체적으로 아직은 선진국에 비해 열위에 있는 것으로 평가되었다. 그러나 최근 미국교통안전국과 독일 자동차 잡지의 평가에서 국산 중형차는 미국·일본 차에 버금가는 안전성과 가격 대비 성능을

인정받아 선진국과의 격차를 좁혀가고 있는 것으로 평가되었다.

경쟁력 약화의 원인

우리 상품의 경쟁력 열세의 원인으로 우선 우리 경제의 고비용·저효율 구조를 들 수 있다. 미 달러화를 기준으로 한 우리의 제조업 월평균 임금은 1985년 이후 1996년까지 연평균 17.6% 상승하여 경쟁국에 비하여 가장 높은 수준을 보였고, 이에 따라 임금의 절대 수준도 역전되는 결과가 발생했다. 1985년에는 대만의 임금 수준이 우리보다 55% 높았던 반면, 작년에는 오히려 역전되어 대만이 22% 낮아졌다. 그동안 근로자들의 복지 향상, 정당한 처우 보장의 차원에서 매년 임금을 큰 폭

〈표 8〉 중형차의 가격 대비 성능 비교

	렉서스LS400	벤츠S클래스 BMW7시리즈	현대 쏘나타Ⅱ, 미쓰비시 갤랑 캐딜락 엘도라도, 마쓰다 밀레니아
가격 대비 성능 (80점 만점)	68(1위)	65(3위)	59

주: 미국 Consumer Guide誌.

으로 인상시켜올 수밖에 없었으나, 이제 우리 경제가 더 이상의 높은 임금 상승을 감내할 수 없는 한계에 이르렀다.

또 하나의 문제는 고물류비이다. 1996년 한 해 동안 국내 기업들이 물류비로 지출한 돈은 무려 71조 원으로 한 해 국가 예산과 맞먹는 액수이다. 도로, 철도, 항만 등 사회간접자본 부족에 따른 동맥경화가 국가와 기업의 발전을 저해하는 현실은 이제 더 이상 방치할 수 없을 정도로 위험 수위에 도달했다. 서울에서 부산까지의 컨테이너 운송비가 부산에서 LA까지 운송하는 비용의 10 배나 된다는 이야기는 우리나라의 고물류 현상을 단적으로 설명해주고 있다.

다음으로 우리의 수출은 일부 제품에 집중되어 다양성이 크게 부족하다는 점이다. HS-2단위를 기준으로 10대 수출 상품의 비중은 74%로 일본(86%)에 비해 집중도가 낮다. 그러나 HS-6단위를 기준으로 보면 우리는 35%인 반면, 일본은 24%로 크게 낮은 것으로 나타났다. 이는 일본은 경쟁력이 강한 일부 산업에 특화하여 산업 내에서 제품의 다양성을 추구하고 있는 반면, 우리는 산업 내에서 일부 품목에 집중하여 수출이 이루어지고 있음을 보여주는 것이다. 후발개도국의 추격 및 수요 패턴이 개성화되는 추세에 대응하여 기존의 소

품종대량생산체제에서 다품종소량생산체제로의 전환이 미흡한 데 그 원인을 찾을 수 있다.

이와 같은 요인들은 결국 우리 경제의 기반(fundamentals)의 열세에 따른 것이라고 볼 수 있다. 그런데 이러한 열세를 환율 면에서 커버해주지 못해왔다는 점이 아쉽다. 일국의 환율이란 내외 경쟁력 차를 보정하여 대외 거래의 균형을 유도해주는 최종적인 수단이다. 80년대 후반 3저의 호기로 처음 찾아온 흑자 기조가 원화의 급격한 절상으로 3년만에 무너지고 말았다. 1993년 적자 폭이 줄어들자 1994년부터 다시 원화가 절상되었고, 최근에는 1996년 초 이래 지속된 원화 약세가 이제는 충분한 수준에 이르렀으며, 향후 소폭이나마 강세화를 예상하는 견해도 대두되고 있다. 우리의 경쟁력 수준에 대한 좀 더 세심한 평가 특히 대일 경쟁력의 변화에 주목하여 향후 환율 운용의 방향을 설정해야 할 것이다.

경쟁력 회복의 과제

경쟁력 회복을 위해서는 우선 기업이 최소한의 의욕을 가지고 기업 활동을 할 수 있도록 비용 요소의 안정을 도모하고, 원가 면에서의 경쟁력 약화를 시정하는 환

을 운용이 필요하다. 품질·기술·인지도 면에서 우리보다 한발 앞서 있는 일본을 상대로 경쟁해야 하는 상황에서 원화의 對 엔화 환율이 절상되어서는 경쟁력의 회복을 기대할 수 없다. 해외 자본 유입시 외환 시장에 적극적으로 개입하여 실물 경제 상황과 맞게 환율이 움직이도록 하여야 한다. 물론, 환율의 인상은 물가에 악영향을 미침으로써 장기적인 비용 요인의 안정에 마이너스 효과를 미칠 수 있으나, 물가 문제는 유통 구조의 개선, 생산성 범위내 임금 인상 등을 통하여 해결해야 한다.

다음으로 총체적인 국가 경쟁력 회복을 위한 기반을 확충해야 한다. 경영 합리화를 저해하는 각종 관행의 시정과 행정 규제의 최소화로 기업 활동의 자율성을 제고하는 동시에, 시장 진입 장벽의 극소화 등 경쟁적 시장 원리를 강화해야 한다. 또한 동맥경화 상태에 이른 국내 물류 문제도 정부가 해결해야 할 과제이다. 물류와 관련된 하드웨어의 구축과 동시에 이를 효율적으로 운용할 수 있는 소프트웨어도 완비되어야 한다.

산업 구조의 원활한 조정을 위한 정책적 배려도 있어야 한다. 현행 8%의 중심 세율을 유지하는 균일관세체제는 국내 산업 보호 기능이 강화되도록 개편되어야 한다. 또

한 수입 개방 확대에 따라 외국 기업의 덤핑 등 국내 산업에 대한 피해가 속출하는 사태가 없도록 산업피해구제제도도 강화하여, 국내 산업이 고부가가치 산업으로 원활하게 구조 전환을 할 수 있도록 해야 한다.

개별 품목들의 경쟁력 강화를 위한 최종적인 책임은 기업에 있다. 수출이 부진한 가운데서도 세계 시장을 석권하고 있는 예는 쉽게 찾을 수 있다. 최근 무역협회에서 우수 수출 상품 포상을 실시한 결과, 수상 업체들의 공통적인 특징은 손쉬운 OEM보다는 자기 브랜드로, 목표(target) 시장을 개도국이 아닌 미국, 일본, EU 등 선진국 시장을 선택하여 선진 기업과 정면 승부함으로써 고급품으로서의 이미지 구축에 성공했으며, 기술 개발과 제품의 기능 향상에 혼신의 힘을 기울인 점이다.

21세기 선진국 도약을 희망하는 우리로서는 이제 고수익성·고품질의 상품을 만들어내야 한다. 한국 상품에 대한 세계인들의 이미지가 중저급품에 머물고 있는 이상 선진국 도약은 요원하다고 할 것이다. 낮은 생산비로 우리를 추격할 수 있는 나라는 얼마든지 있기 때문이다. 이제 더 이상 가격에 의존한 저가품에서 벗어나 한국을 대표하는 세계 최고의 품질을 가진 상품을 개발한다는 기업가의 의지가 중요하다. ■