

우리나라 자동차산업의 미국투자 입지동기 분석

- 현대자동차 미 앨라배마 투자 사례를 중심으로 -

서 정 옥*

요약 : 해외직접투자는 기업의 장기적인 성장전략 차원에서 여러 가지 동기를 가진다. 본 연구는 현대자동차의 미국 앨라배마주 현지투자에 대한 사례연구를 통해 우리나라 자동차산업의 관점에서 미국에 대한 직접투자의 동기 및 입지선택시의 고려요인을 분석한다. 이 논문은 미국에 대한 수출이 최근 호조세를 지속하고 있는 상황에서 생산원가 면에서 유리하지 않은 미국내 투자가 이루어진 동기는 무엇인가에 대한 문제 제기에서 출발한다. 조사결과 미국투자의 가장 강력한 동기는 대미통상마찰 완화였다. 즉, 수출의 상당부분을 미국시장에 의존하고 있는 상황에서 현지생산을 통하여 자동차부문의 심각한 한·미간 무역수지 불균형현상을 완화하여 미국과의 통상마찰을 회피하고 무역분쟁의 소지를 줄이고자 하는 방어적 차원의 전략적 동기가 현대자동차 미국 현지투자의 가장 큰 이유였다. 소비자들의 접근성 향상 등 기타 요인은 부수적인 중요성에 머물렀다. 그러나, 국가 단위의 선택이 이루어진 후 local 단위의 선택에 있어서는 여러 가지 입지적 요인들이 종합적으로 고려되었으며, 특히 지방정부의 적절한 인센티브 제공이 중요한 역할을 하는 것으로 나타났다. 이러한 연구결과는 우리나라 제조업의 선진국에 대한 해외투자는 전통적인 해외직접투자 이론으로써는 설명할 수 없는 방어적 차원의 전략적 동기가 중요하게 작용한다는 것을 시사한다. 아울러, 각급 정부단위의 적절한 유인구조 설계가 해외직접투자 유치에 중요하다는 것을 확인한다.

주요어 : 해외직접투자, 자동차산업, 앨라배마, 통상마찰, 유인구조설계

1. 서 론

오늘날 기업활동의 국제화가 진전되면서 해외 직접투자(Foreign Direct Investment: FDI)는 무역(trade) 보다도 더 빠른 속도로 증가하여 지역 간 경제통합과 세계화(globalization)를 주도하고 있다. 우리나라 제조업부문도 1970년대 이래 경제의 국제화에 따라 해외직접투자를 꾸준히 증가시켜 왔고, 특히 1990년대 이후 국내 인건비 수준의 급격한 상승 등으로 인한 생산원가 절감차

원과 세계무역기구(WTO) 체제의 등장으로 인한 변화된 대외경제환경에 적응하기 위해 해외직접 투자를 적극적으로 검토하여 왔다.

전통적인 해외직접투자 이론에서는 기업들이 해외에 투자하는 이유를 크게 두가지 차원에서 설명하고 있다. 즉, 1) 현지적응을 통한 시장유지 및 확대라는 수평적 차원의 해외직접투자(horizontal FDI)와 2) 낮은 가격의 생산요소 획득을 통한 제조원가 절감이라는 수직적 차원의 해외직접투자(vertical FDI)가 그것이다(Shatz and Venables,

* 외교통상부 국제경제국 경제협력과 외무관(미국 뉴욕주립대 경제지리학 박사)

2001). 그러나, 최근의 변화된 국제통상 환경하에서는 이러한 전통적인 투자동기 외에도 개도국의 높은 관세율 등 무역장벽을 우회하고, 선진국으로부터의 수입규제를 비롯한 각종 통상압력을 회피하고자 하는 기업들의 전략적 동기가 투자대상지 입지선택의 배후에 강력히 작용하고 있다. 또한, 각 국가와 지역은 투자유치를 중요한 지역개발전략으로 인식하여 경쟁적으로 적극적인 투자유치 노력을 전개하고 있으며, 이러한 상황에서 각급 정부단위의 다양한 인센티브 제공은 해외투자를 모색하는 기업들 입장에서 입지선택시의 중요한 고려요인이 되고 있다.

경제지리학에서 기업입지에 대한 분석은 전통적으로 매우 중요한 연구주제였으며(박삼욱, 1999), 특히 최근 한국기업들이 해외직접투자를 급속히 늘리는 추세에 비추어 볼 때, 한국기업들의 해외직접투자 입지선택의 배후에 어떠한 동기가 강력히 작용하는지에 대한 이해는 향후 우리 기업들의 국제화 현상을 연구하는데 있어 중요한 시사점을 제공해 줄 수 있다고 생각된다. 이에 따라, 본 연구에서는 우리나라 중추 제조업인 자동차산업의 대표적 기업인 현대자동차의 최근 미국 앨라배마주 현지투자에 대한 사례연구(case study)를 통해 우리나라 자동차산업의 관점에서 해외, 특히 미국에 대한 직접투자의 동기와 입지선택시의 고려요인을 분석하고 이에 입각한 정책적 시사점을 모색해 보고자 한다.¹⁾

사례연구시 본 조사를 위한 자료는 관련 담당자들과의 심층 인터뷰 작업과 그들로부터 제공된 서면 자료, 그리고 관련 참고문헌 등을 통하여 수집하였다. 그리고, 가능한 한 조사결과의 정확성을 확인하기 위하여 서로 다른 담당자들에게 같은 내용의 질문을 던진 후 그들의 답변을 상호 비교하는 방법을 사용하였다. 본 연구에서의 해

외직접투자의 범위는 '생산' 법인으로 한정하며, 판매 등 기타 해외투자는 제외하는 것으로 한다. 본 연구는 다음과 같은 순서로 구성되어 있다. 다음 절에서는 이론적 관점에서 해외직접투자의 동기를 살펴보고, 제3절에서는 한국 자동차산업 및 현대자동차의 현황을 살펴본다. 제4절에서는 조사결과를 미국입지 동기와 앨라배마주 입지 동기로 나누어서 분석한 후, 마지막 제5절에서는 조사결과의 의미와 이에 입각한 정책적 시사점을 제시하도록 한다.

2. 해외직접투자 이론과 동기

1) 해외직접투자 이론

해외직접투자(FDI)란 기업이 자사가 보유하고 있는 자본, 기술, 경영노하우 등의 생산요소를 해외로 이전시켜 해외현지의 생산요소인 노동, 토지 등과 결합하여 해외에서 제품을 생산, 판매하는 기업활동으로서 투자기업이 직접 경영에 참여할 목적으로 행하는 국제경영방식을 의미한다(강태구, 1997; 배상열, 1997). 이러한 해외직접투자는 자국내의 생산요소들을 자국내에서 결합하여 제품을 생산, 해외로 판매하는 사업형태인 수출의 상대개념으로 정의되기도 한다(조동성, 2001). 다국적기업의 해외직접투자에 관한 이론은 다음의 두가지 질문에 초점을 맞추고 있다. 즉, 1) 외국기업이 외국기업으로서 갖는 불리한 점에도 불구하고 왜 해외투자를 하느냐는 점과, 2) 수출이나 라이선싱과 같은 해외진출의 다른 형태가 있는데도 불구하고 왜 직접투자라는 위험부담이 높고 자원투입이 많은 사업형태를 택하느냐는 것이다(정구현, 1982).

Hymer(1976)는 해외투자를 결심하는 외국기업은 현지사정에 정통한 현지기업의 홈 어드밴티지를 상쇄할 수 있는 기업특유의 잇점(firm-specific advantages)을 가지고 있어야 한다고 설명한다. 이러한 Hymer의 독점적 우위이론(monopolistic advantage theory)은 기업의 해외진출의 動因으로서 투자기업의 자본, 기술, 경영노하우 등의 경쟁우위에 입각한 시장의 불완전성(market imperfections)을 강조하는 것이다. 그러나 이 이론은 왜 기업특유의 우위가 수출이나 라이선싱 방식에 의하지 않고 반드시 해외투자로서 나타나는지에 대한 설명력이 부족하다(노택환, 1992).

Vernon(1966)은 제품수명주기(product life-cycle)라는 개념을 도입해 이를 입지적(locational) 차원과 결합시켜 해외직접투자를 설명한다. 제품 도입기에는 신상품을 자국시장에서 내수용으로 개발·판매하고, 해외수요에 대해서는 수출로써 대응하지만, 제품이 점차 성숙 및 표준화 단계에 진입하게 되면 생산 및 유통비용을 절감하거나 국내경쟁의 위협을 회피하고자 하는 기업들은 해외투자를 결심하게 된다. 이러한 Vernon의 제품수명주기 이론은 해외투자 입지의 진화적 과정을 동태적으로 설명하면서 주로 미국의 제조업투자를 설명하는데 적합하나, 결정론적이라는 비판을 받는다(Dicken, 1998).

Dunning(1981)은 기업이론, 조직이론, 무역이론, 입지이론 등 여러 관련이론들을 통합한 절충이론(eclectic theory)을 가지고 해외직접투자 현상을 설명하고 있다. Dunning은 해외직접투자가 이루어지기 위해 필요한 세가지의 상호관련된 요소들을 제시하였다. 즉, Dunning에 따르면 기업들은 1) 기업특유의 우위요소(ownership-specific advantages)를, 2) 내부화(internalization) 하려는 동기에서, 3) 입지특유의 우위요소(location-

specific advantages)가 있는 곳을 찾아 해외투자를 하게 된다는 것이다. Dunning은 기업특유의 우위요소를 내부화하려는 동기를 시장의 불완전성과 불확실성에서 찾는다. 이러한 Dunning의 절충이론은 해외직접투자를 포괄적으로 설명할 수 있는 유용한 틀을 제공해 준다는 점에서 중요한 평가를 받고 있으나, 세가지 변수사이의 관계가 명확하지 않고 변수간의 독립성이 보장되지 않는다는 비판이 있다.

2) 해외직접투자 동기

해외직접투자의 동기는 투자유형에 따라 여러 측면에서 분류할 수 있겠으나, 여기에서는 아래와 같은 네가지 관점으로 범주화하도록 한다.

(1) 시장접근 동기

현지시장(local market)에 대한 접근성 향상을 통해 시장유지 및 확대를 주된 목적으로 하는 해외투자이다. 보다 구체적으로는 관세나 운송비 등 시장공급과 관련된 코스트를 절감하거나, 현지사정이나 기호(local circumstances and preferences)에 적응하고, 현지 소비자들의 반응(feedback)을 빠르게 파악하며, 배달시간(delivery time)의 절감을 통한 적시공급을 목적으로 한다. 이러한 형태의 해외투자는 규모의 경제(economies of scale)를 실현할 수 있는 대형시장(larger markets)에서 주로 나타나며, 일반적으로 투자가 무역을 대체하는 효과를 갖는다(Shatz and Venables, 2001).

(2) 생산원가절감 동기

생산요소 가격이 저렴한 지역으로 진출하고자 하는 목적의 해외투자이다. 오늘날의 다국적 기업은 무역·투자 자유화가 진전되고 있는 글로벌 경제의 특성을 활용하여 생산의 효율성 극대화라

는 관점에서 생산라인의 지역별 최적 분배를 도모한다. 이러한 동기의 해외투자는 여러 단계의 생산라인이 서로 유기적으로 관련을 맺으면서 일반적으로 무역창출효과를 갖는다. 또한, 생산원가 절감은 부존자원의 다과에 따른 지역별 차이외에도 투자유치국의 인센티브 제공과 같은 정책적 요소가 중요한 역할을 하기도 한다(Daniels and Radebaugh, 2001).

(3) 선진기술습득 동기

선진기술이나 경영관리기법을 터득하기 위한 목적의 해외투자로서 최근의 지식기반경제에서 중요한 부분을 차지하고 있다. 이는 특히 세계화(globalization)가 진전되고 있는 현대경제에서도 제품경쟁력이나 이노베이션의 원천은 국지적인 지역단위(예: 실리콘밸리)에 국한되는 경향이 많다는 현지화(localization) 현상이 중요한 배경을 형성하기도 한다(Dicken, 1998).

(4) 리스크관리 동기

잠재적인 위험의 회피라는 목적으로 이루어지는 해외투자이다. 예컨대 경쟁기업의 해외진출에 따른 동반진출, 외국정부로부터의 통상압력의 사전 방지, 환율변동위험의 극복, 정치적 위험이 없는 국가로의 생산기지 이전 등을 예로 들 수 있다.

그러나, 위에서 열거한 해외투자의 여러 동기들은 최근 들어 특정 해외투자가 여러 목적을 동시에 띠고 있는 경우가 늘어나면서 서로 중첩되기도 한다.

3) 한국기업의 대(對)선진국 투자의 경우

한국기업의 대선진국 직접투자의 주요동기를 기업의 장기적 성장전략의 일환이라는 관점에서

수출시장을 유지하고자 하는 방어적 차원의 국제화 과정으로 이해하는 관점이 있다. 즉, 한국기업의 대선진국 직접투자는 선진국의 수입규제 등과 같은 악영향을 회피하기 위해 시장방어 차원에서 내려진 수출시장 보호 차원이라고 본다. 이러한 관점에 따르면 한국기업의 대선진국 직접투자는 해외마케팅 노력의 연장선상에서 파악할 수 있다(Jun, 1987; 전용욱·윤동진, 1991).

3. 우리나라 자동차산업 및 현대자동차 개요

1) 우리나라 자동차 산업

“한국자동차산업연구소에 따르면 우리나라 자동차 제조업 종사자는 2003년말 현재 모두 21만 명이며, 자동차 부품과 판매, 정비, 서비스 등 관련산업 인력까지 포함하면 150만명에 육박, 국내 전체 고용인력의 8%가 자동차산업과 관련된 직종에 종사하고 있다. 이는 4인 가족을 기준으로 할 때 8가구 중 1가구는 자동차와 관련된 일을 하고 있다는 얘기다. 실제로 현대·기아차의 고용인력은 7만7천명이나 1~3차 협력사를 비롯, 현대·기아차로 인해 직접적으로 고용이 유발되는 인원을 포함하면 모두 61만 2천여명에 달한다. 더구나 극심한 내수 침체로 수출이 한국경제의 버팀목이 되고 있는 가운데 2003년 자동차 부문의 무역수지는 196억달러의 흑자를 기록했다. 이는 우리나라 전체 무역흑자 155억 달러를 41억 달러나 초과한 것이다. 특히 지난해 현대차의 무역수지 흑자 89억 5천만달러와 기아차의 50억 달러를 합치면 우리나라 전체 무역수지 흑자의 90%에 해당한다. 연구소 관계자는 ‘자동차산업

의 부가가치 생산액은 2002년 27조원에서 2012년에는 74조원을 넘을 것으로 예상된다'며 '국민소득 2만달러 시대로 가는 열쇠는 바로 자동차 산업에 있다고 해도 과언이 아니다'고 주장했다" (한국일보 2004.3.26일자).

자동차는 우리경제의 핵심 제조업이며 대표적인 수출품목이다. 산업자원부에 따르면 2003년 우리나라 자동차 생산은 내수침체에도 불구하고 수출호조로 사상최대치인 318만대를 기록, 세계 제6위의 자동차 생산국 순위를 기록하였다(표 1 참조). 내수는 외환위기 이후 가장 극심한 침체로 전년대비 18.7% 감소한 132만대를 기록하였으나, 수출은 호조세를 지속하여 금액기준으로 전년대비 29.0% 증가한 사상 최대치인 191억불(부품 42억불을 포함하면 233억불)을 달성하였다. 2004년도에도 생산은 내수회복 및 수출호조 지속으로 전년대비 7.0% 증가한 340만대를 예상하고 있다. 내수는 하반기 이후 경기회복, 다양한 신차 출시 등으로 전년대비 15.3% 증가한 152만대로 회복할 전망이며, 수출은 세계 자동차 시장의 회복, 국산차의 브랜드 이미지 및 품질 향상 등으로 금액기준으로 9.9% 증가한 210억불로 지속적인 증가세를 유지할 전망이다.

표 1. 세계 자동차 생산국 순위 (2003년)

순 위	국 가	생 산(만대)
1	미 국	1,208
2	일 본	1,029
3	독 일	551
4	중 국	444
5	프랑스	325
6	한 국	318

자료 : 산업자원부

2) 현대자동차

국내 자동차 산업은 대표적인 독과점 형태의 시장으로서 2003년 59조5천800억원의 매출액을 기록한 현대·기아차의 국내 시장점유율이 70%에 달하고 있으며(표 2 참조), 2003년 우리나라의 총 자동차관련 수출액 233억불 중 현대·기아차가 182억 달러를 수출하여 78%의 수출점유율을 보이고 있다. 본 연구의 사례가 되는 현대자동차는 1967년 국내 최초의 자동차 회사로 출발하여 1976년 국산모델인 포니 시판, 1986년 미국수출 개시, 1991년 국내 최초 독자엔진 개발, 1996년 생산누계 1,000만대 돌파, 1999년 기아차 인수,

표 2. 국내 자동차업체 시장점유율 현황 및 전망 (%)

	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
현대	48.7	47.3	45.0	44.0	42.0
기아	27.0	26.5	25.0	25.0	24.0
GM 대우	11.8	9.9	12.01	13.0	15.0
쌍용	7.7	9.1	9.3	9.2	9.0
르노삼성	4.9	7.2	8.7	8.8	10.0

자료 : 신동아 2004년 3월호

표 3. 세계 주요 자동차 업체 판매 순위 (2003년)

순위	업 체	판매대수 (만대)	시장점유율 (%)
1	GM	1,338	22.0
2	포드	765	12.6
3	도요타	673	11.1
4	다임러크라이슬러	554	9.1
5	르노/닛산	551	9.1
6	폴크스바겐	509	8.4
7	푸조	345	5.7
8	현대/기아	292	4.8
9	혼다	282	4.6
10	BMW	113	1.9

자료 : 한국자동차공업협회

2003년 수출 100만대 및 100억달러를 달성하면서 세계적인 자동차회사로 도약하였다(표 3 참조). 또한, 1997년 터키(하오스)에서의 합작공장을 시초로 1998년 인도(첸나이), 2002년 중국(북경), 그리고 2003년에는 미국(앨라배마주 몽고메리시) 현지투자를 단행하여(표 4 참조) 2010년 연간 500만대 생산의 세계 5대 자동차 메이커로의 부상을 목표로 하고 있다.

표 4. 현대자동차 해외 생산법인 현황

국가	투자 유형	진출 시기	연 간 생산능력	생산차종
터키	합작 (현대50%)	1997	60,000	베르나, 스타렉스, 그레이스
인도	단독투자	1998	120,000	상트로, 베르나, EF 소나타
중국	합작 (현대50%)	2002	50,000	EF 소나타, 아반떼
미국	단독투자	2003	300,000	EF 소나타 후속, 싼타페 후속

자료 : 현대자동차

4. 미국 앨라배마주 투자동기 분석

1) 투자 개요

현대자동차는 1986년 미국시장에 첫 수출을 개시한 이래 16년만인 2002.4.2 앨라배마주 몽고메리시 지역의 1,740에이커(약 210만평)에 10억불 규모(관련 부품공장 등 포함시 15억불 규모)의 현지 생산법인을 설립기로 결정하였다. 2002.11월 착공, 2004.6월 완공을 목표로 현재 90% 이상의 공사가 진척되었으며, 2005년부터 본격적인 생산을 개시하여 연 30만대 규모의 차량(소나타와 싼타페 후속모델)을 생산할 계획을 가지고 있

다. 또한, 현대는 Mobis Alabama(자동차 부품 공장)을 설립코자 2003.3.7 기공식을 가졌다. 이는 현대 모비스(구 현대정공)의 북미 모듈공장으로서 약 3,000만불을 투자, 샤시모듈, 카펫모듈 등 핵심 부품을 현대자동차 앨라배마 공장에 2005. 3월부터 공급할 예정이다. 아울러, 기타 부품 협력 업체도 11개사가 동반 진출하고 있다. 이러한 현대자동차의 미국 현지투자는 고용창출 효과면에서 약 2,500여명의 직접고용 창출을 포함, 부품 협력 업체 등 간접고용까지 포함하면 약 8천여명의 고용 창출 효과가 예상되고 있다(www.hmmausa.com).

2) 문제의 제기

현대자동차의 미국현지 투자결정은 한국차의 전통적인 강점인 가격경쟁력 면에서는 손상을 가져올 우려가 있다는 점에서 주목되었다. 즉, 미국의 상대적으로 높은 물가수준을 고려할 때 한국으로부터의 수출을 통한 미국시장 진출이 가격경쟁력 면에서는 보다 선호되는 전략일 수 있었다. 북미 현지투자를 결정하더라도 비용측면만 고려한다면 생산요소의 가격이 훨씬 저렴하고 미국시장에 무관세로 진출할 수 있는 멕시코를 선택하는 것이 보다 효과적이었다.

또한, 현대자동차의 미국현지 투자결정은 현대자동차의 미국수출이 지난 몇년간 상당한 호조세를 보이고 있는 상황에서 나왔다는 점에서도 주목되었다. 2001년 현대·기아차는 미국시장에 2000년 보다 29% 증가한 569,956대를 판매하여 미국 내 모든 자동차 회사들 중 판매신장을 1위를 기록하였으며, 2002년에도 전년도에 비해 7.5% 증가한 612,464대를 판매, 현대자동차의 미국내 연간 판매대수로 사상 최대치를 기록하였다. 2003년에도 현대자동차의 미국수출은 계속 호조세를 보여 기아차를 제외한 현대자동차의 판매대수로

만 2002년 보다 6.7% 증가한 400,221대를 기록, 외국 브랜드로는 역대 4번째로 미국시장에서 40만대 이상의 판매를 기록하였다(ww.hmmausa.com). 이와 같은 상황에서 막대한 자본이 투입되고 위험을 수반하는 현대자동차의 미국현지 투자는 상당한 모험으로 비춰질 수 있었다.

3) 미국 직접투자 동기

현대자동차의 미국 직접투자의 주요 동기로는 다음과 같이 점들이 조사되었다.

1) 대미통상마찰 완화: 현지생산으로 투자가 수출을 대체하는 효과를 가져옴으로써 자동차 부문의 한·미간 무역수지 불균형을 완화하여 미국 측으로부터의 통상압력을 둔화시키고, 현지에서의 친현대 분위기 조성을 통해 안정적인 현지판매 및 국내 내수시장 보호여건 마련

2) 소비자인식 제고: 미국 현지생산을 통해 기업의 이미지 제고와 현대차의 신뢰도 향상을 도모함으로써 명실상부한 글로벌 메이커라는 소비자 인식을 확산

3) 미국시장에서의 판매 확대: 현지 소비자의 선호(local preferences)와 반응(feedback)에 입각한 마케팅 전략 수립, 배달시간(delivery time)의 단축 등을 통한 현지 판매 확대

이러한 동기들 중 인터뷰 대상자들이 가장 우선적이고 강력한 동기로서 공통적으로 지적한 것은 대미통상마찰 완화였다. 즉, 수출의 상당부분을 미국시장에 의존하고 있는 현재의 상황에서 현지생산을 통하여 자동차부문의 심각한 한·미간 무역수지 불균형현상을 완화하여 미국과의 통상마찰을 회피하고 무역분쟁의 소지를 줄이고자 하는 방어적 차원의 전략적 동기가 현대자동차 미국 현지투자의 가장 큰 이유였다.

(1) 미국의 통상압력의 배경

미국 자동차회사들의 미국내 시장점유율 하락과 구조조정, 경기부진으로 인한 대규모 감원 여파와 이에 따른 노조 및 업계의 압력은 미국정부의 對韓 통상압력의 기본 배경이 되고 있다.

“한국차의 미국내 시장점유율이 5~6%대로 올라갈 경우 미국의 통상압력이 거세질 우려가 있다. 한국차가 미국에서 연 70만대 팔리고, 미국차는 한국에서 연 3천대 팔리는 현실에서 한국 유력 자동차 회사의 미국시장 점유율이 25%(4%→5%) 이상 치솟는다면 통상마찰이 빚어지지 않는게 오히려 이상하다. 대우증권의 한 관계자는 ‘미국은 시장점유율에 가장 민감하다. 이게 어느 수준을 넘어 가면 자동차 공장이 있는 卅 출신 의원들이 가만 있지 않는다. 이것 저것 트집을 잡으면서 시장 무너뜨리기를 시도한다. 일본 자동차업계가 미국의 만지걸기에 시달리다 못해 ‘자율규제’라는 이름으로 자발적 쿼타 제한에 들어갔던게 좋은 예’라고 지적했다. 하지만 엘라배마 공장에서 차를 만들 경우 생산원가가 국내에서보다 10~15% 더 들 것으로 예상된다. 따라서 이곳에서 생산될 싼타페와 소타타 후속 모델은 차량 가격을 적어도 10% 이상 올려야 하는 부담이 따른다. 이 경우 현대차의 최대 메리트인 가격 경쟁력이 유지될 수 있을지 확신하기 어렵다”(신동아, 2004.3월호).

현대자동차의 미국 현지 직접투자의 직접적 배경이 되는 한·미간 무역수지 불균형 상황은 표 5를 보면 극명하게 드러난다.

미국시장은 우리나라 자동차 총 수출의 40% 이상을 차지하는 연간 70만대 이상을 수출하는 최대 수출시장이다. 그러나 미국으로부터의 자동차 수입은 연간 4천여대에 불과한 실정으로서

표 5. 우리나라 자동차 내수 및 수출입 통계

(통관기준)

		97년	98년	99년	2000년	2001년	2002년	2003년
내 수		1,512,935 (-8.0)	779,905 (-48.5)	1,273,029 (63.2)	1,430,460 (12.4)	1,451,450 (1.5)	1,622,268 (11.8)	1,318,312 (-18.7)
수 출	전 체	1,316,891 (8.8)	1,362,164 (3.4)	1,509,660 (10.8)	1,676,442 (11.0)	1,501,213 (-10.5)	1,509,546 (0.6)	1,814,938 (20.2)
	미 국	215,684 (7.1)	223,986 (3.8)	410,365 (83.2)	573,355 (39.7)	583,608 (1.8)	628,960 (7.8)	724,459 (15.2)
	EU	345,335 (21.7)	443,603 (28.5)	485,545 (9.5)	471,453 (-2.9)	409,015 (-13.2)	375,707 (-8.1)	491,018 (30.7)
	일 본	182 (-31.8)	6 (-96.7)	0 (-100.0)	340 (-)	1,874 (451.2)	3,446 (83.9)	2,188 (-36.5)
	기 타	755,690 (4.3)	694,569 (-8.1)	613,750 (-11.6)	631,294 (2.9)	506,716 (-19.7)	501,433 (-1.0)	597,273 (19.1)
수 입	대 미	7,358 (-13.7)	656 (-91.1)	1,235 (88.3)	2,500 (102.4)	2,283 (-8.7)	3,922 (71.8)	4,328 (10.4)
	점유율	0.48	0.08	0.10	0.17	0.16	0.24	0.32
	대EU	10,135 (-26.6)	1,560 (-84.6)	3,317 (112.6)	6,172 (86.1)	9,843 (59.5)	19,151 (94.6)	20,486 (7.0)
	점유율	0.66	0.21	0.26	0.43	0.67	1.16	1.51
	대일본	898 (-13.5)	298 (-66.8)	630 (111.4)	1,693 (168.7)	3,526 (108.3)	5,876 (66.6)	6,235 (6.1)
	점유율	0.06	0.04	0.05	0.12	0.24	0.36	0.46
	기 타	1,740 (-2.2)	471 (-72.9)	493 (4.7)	803 (62.9)	986 (22.8)	1,452 (47.3)	3,382 (132.9)
	점유율	0.11	0.05	0.03	0.05	0.06	0.08	0.26
	계	20,131 (-19.9)	2,985 (-85.2)	5,675 (90.1)	11,168 (96.8)	16,638 (49.0)	30,401 (82.7)	34,431 (13.3)
점유율	1.31	0.38	0.44	0.77	1.13	1.84	2.55	

자료 : 한국자동차공업협회, 단위: 대, ()안은 전년대비 증감율 %

EU나 일본으로부터의 수입보다도 더 저조한 실적이다. 이와 같은 상황은 세계 최대의 자동차 생산국이자 소비시장인 미국이 자국의 자동차산업 보호를 위해 강력한 對韓 통상 공세를 취할 동기를 제공하는 직접적 배경이 되고 있다.

(2) 미국의 잠재적 수입규제 조치

미국과의 통상마찰로 인해 미국으로의 자동차

수출에 지장이 초래될 수 있는 잠재적 위협요소로서는 다음과 같은 조치들을 상정할 수 있다.

① 반덤핑관세

덤핑(dumping)은 생산자가 자국시장에서 거래되는 정상가격(fair value or normal value) 보다 낮은 가격에 수출시장에서 판매하는 경우를 의미한다. 즉, 수출가격과 정상가격과의 차이가 덤핑

발생의 원인이 된다. 덤핑으로 인하여 수입국의 관련산업에 실질적인 피해(material injury)가 발생하면 수입국은 수출상품에 대하여 덤핑의 차액 범위 내에서 반덤핑관세를 부과할 수 있다. 그러나, 수출가격과 정상가격의 산정을 포함한 덤핑 판정에 있어서의 수입당국의 재량으로 인하여 반덤핑관세는 위장된 보호무역장벽으로 악용되어 왔다. 1980년대 중반 이후 반덤핑관세의 부과는 전세계적으로 크게 증가하였으며, 주요 부과국은 미국, EU, 캐나다, 호주 등 선진국이었던데 반해, 주요 타겟은 중국, 대만, 한국 등 신흥개도국이었다(Hoekman and Kostecki, 2001; Schott, 1994; 최병선, 1999). 한국차가 그동안 미국시장에서 주로 내세웠던 것이 저가에 기초한 가격경쟁력이었다는 사실과, 한국차의 미국내 시장점유율이 빠르게 성장하고 있다는 사실을 감안하면 이러한 반덤핑관세는 수출자 입장에서는 잠재적 위협요인이 될 수 있다.

② 상계관세

수출국의 정책당국이 특정 정책목표를 달성하기 위하여 자국산업에 보조금(예: 금융지원, 조세지원)을 지급함으로써 수입국의 국내산업이 실질적 피해(material injury)를 입고 있거나 그럴 위험이 존재할 경우 수입국 정부는 보조금액에 상당하는 관세를 특별히 부과하여 보조금의 효과를 상계 또는 제거할 수 있다. 과거 수출주도형 성장 전략을 채택한 개도국들은 자국의 전략산업 육성을 위해 광범위한 지원정책을 시행해 왔으며, 개도국으로부터의 수입증가로 일부산업이 사양화되는 상황에 처한 선진국에서는 이러한 보조금 문제를 일종의 불공정 무역관행으로 간주하여 본격적인 통상이슈로 부각하였다. 이에 따라 선진국들이 자국산업의 피해를 방지한다는 명분하에 보

조금의 효과를 상쇄하는 상계관세를 보호무역정책의 일환으로 활용하기 시작하자 이를 둘러싼 국제적 무역분쟁이 크게 증가하였다(강인수 외, 1998). 우리나라도 과거 산업화 과정에서 자동차, 전자 등 핵심 제조업을 육성하기 위해 수출보조금을 주요 정책수단으로 활용한 적이 있었으나, 1995년 WTO 출범과 더불어 수출보조금 지급이 원칙적으로 금지됨에 따라 특정성이 있는 보조금은 폐지되었다. 그러나, 보조금의 정의와 범위를 둘러싼 분쟁의 소지와 상계관세조치의 남용가능성 때문에 상계관세 부과는 여전히 잠재적 위협요인이 될 수 있다.

③ 표준 및 적합

대부분의 국가들은 고유한 표준, 기술명세 및 적합판정 절차를 보유하고 있다. 그러나, 국가간에 서로 상이하게 규정된 표준, 기술명세 및 적합판정 절차는 실질적인 무역장벽으로 기능하면서 국가간의 원활한 무역흐름에 부정적인 영향을 끼칠 수 있다. 왜냐하면 수입국이 엄격한 표준 및 적합 기준을 사용할 경우 수출국은 수입국의 고유한 기술명세를 통과하여 적합판정을 받기 위해 수출품의 사양을 변화시키거나 필요한 생산설비를 구비하는 과정에서 추가적인 조정비용을 부담해야 하기 때문이다. 이러한 추가적인 조정비용은 수출원가를 상승시킴으로써 수입국 입장에서는 수입을 억제하는 효과를 거둘 수 있게 한다. 이와 같이 국가간 표준화제도의 차이는 현대경제에서 대표적인 비관세장벽으로 작용하면서 실제적인 무역장벽을 형성하게 된다(강인수 외, 1998). 자동차와 관련하여 안전 및 환경에 관한 규정은 선진국으로 갈수록 까다로워지는 경향이 있으며, 미국은 세계에서 가장 엄격한 수준의 자동차관련 표준 및 적합 제도를 유지·적용하고 있는 국가중

의 하나이다. 만약 미국측이 무역보복적 의도를 가지고 이러한 표준 및 적합 규정을 사용할 경우, 미국으로의 자동차 수출에 큰 지장이 초래될 수 있다.

(3) 미국의 한국 국내제도에 대한 통상압력

“While Korean auto exports to the U.S. market hit record levels in 2003, the sales of foreign autos in Korea totaled 19,461 vehicles which represented only 1.9 percent of the Korean market. In 2003, U.S. exports to Korea totaled only 4,100 vehicles. The United States continues to strongly urge Korea to take additional meaningful actions to open the automotive sector, including elimination or reduction of Korea's eight percent tariff on automobiles. The priority the U.S. government places on Korea's effort is to develop and implement a plan to re-structure and simplify the automotive tax regime in a manner that enhances market access for imported vehicles”(2004 USTR Annual Report on Foreign Trade Barriers to U.S. Exports, www.ustr.gov).

“4.1일 발표된 미 무역대표부(USTR)의 한국 무역장벽 보고서 내용은 자동차 관세인하 요구를 포함, 일부 부문에서 강도 높은 제재가능성을 시사하고 있어 미 대선을 앞두고 부시 행정부가 무역보복에 나설 가능성이 우려되고 있다. 부시 행정부는 물론 민주당 등 야당측도 이날 USTR 보고서가 나오자마자 보고서의 지적사항에 대해 즉각적인 조치를 취하라는 압력을 행사하는 등 그 어느 때보다 무역보복의 전운이 감돌고 있다. 특히 우리 정부가 외국산 자동차수입 확대를 위해 관공서 차량 일부에 대해 외국산 자동차 사용을 의무화하는 등 시장개방 확대 노력을 전개하고 있음에도 불구하고, 이번 보고서에서는 여전히 미국차에 대한 국내인식이 부정적이라며 한국정부의 조치가 미흡하다고 질타하고 있다. 자동차 고관세조치를 시정할 필요가 있다고 요구하는 한편, 특소세 등 복잡한 세금체계가 외국 자동차 업체의 시장진입에 걸림돌로 작용하고 있다고

지적했다”(서울경제신문 4.3일자).

“미국 국회의원들이 한국 등에 대한 강력한 무역보복 조치를 취할 것을 미 행정부에 요구하고 나섰다. 4.11일 KOTRA에 따르면 미 민주당 하원의원 13명은 최근 백악관에 공개서한을 보내 ‘한국과 일본, 중국, 인도, EU의 비관세 무역장벽과 불공정 무역행위가 미국 내 실업자 양산을 초래했다’고 주장했다. 이들 의원들이 한국에 대해 제기한 문제는 차별적인 자동차 부가가치세, 복잡한 자동차 안전기준 및 형식승인 절차, 98년 한·미 자동차 협약자서 이행 미흡 등이다. 이들 의원들은 문제해결을 위해서는 미국의 통상법인 슈퍼 301조를 부활시켜야 한다고까지 말한 것으로 전해졌다. 슈퍼 301조는 미 의회가 불공정 무역관행을 제거하기 위해 제정한 임시특별조치법으로 상대국과의 협상절차를 생략하고 바로 무역보복 조치를 취할 수 있도록 하고 있다”(파이낸셜 뉴스 및 한국경제신문 2004. 4.12일자).

미국은 현행 우리나라 승용차관세(8%)의 미국 수준(2.5%) 이하로의 인하를 요구하고 있다. 미국은 또한 복잡하고 과중한 우리나라의 자동차 관련 조세체계가 수입차의 한국내 소비를 저해하는 주요 요인이라고 주장하면서 이의 단순화를 요구하고 있다. 사실 우리나라의 자동차 관련 세제는 여타 국가에 비해서 대단히 복잡한 구조를 가지고 있다. 우리나라는 수입관세(승용차 8%, 상용차 10%), 6가지의 구매단계 과세(특소세(2,000cc 미만 5%, 2,000cc 이상 10%), 특소세부 교육세(특소세의 30%), 부과가치세(10%), 취득세(2%), 등록세(5%), 지하철 공채(4-20%)), 2가지의 보유단계 과세(자동차세(cc당 80-220원), 교육세(자동차세의 30%)), 3가지의 유통 과세(교통세, 교육세, 부과가치세) 등 12가지의 자동차 관련 세제를 운영하고 있다. 한국 자동차세제 구조 관련 2002년 미국 자동차통상정책위원회(Automotive Trade Policy Council: ATPC) 보고서에 따르면,

상기 우리나라의 자동차 관련 세금은 차량 규모에 따라 원가의 88%-145% 상당의 가격인상 효과를 초래한다. 또한, 한국자동차공업협회(KAMA)에 따르면 2002년 우리나라의 자동차 관련 세수는 총세수의 18.2%를 차지한다. 이는 미국, EU의 경우 자동차 관련 세수가 총세수의 1% 미만을 차지하는 것과 크게 대비된다. 미국은 이들 복잡한 자동차 조세체계의 Tax on Tax 효과에 의해 수입자동차의 세금비중이 누진적으로 높아지는 현상을 지적하면서 이러한 내국세체계가 수입차의 국내시장 접근성을 저하시키는 중요한 요인이라고 주장하고 있다. 특히 미국으로부터 수입되는 승용차의 대부분이 2,000cc 이상의 대형 고급차라는 사실을 감안하면 이러한 다층 구조에 의한 내국세 부담액은 더욱 늘어나게 된다. 이러한 요인들이 국내 자동차관련 조세체도를 한·미간의 주요 통상이슈로 만드는 주요 배경이 되고 있다.

이상에서 살펴 본 무역보복적 의도를 가지고 취할 수 있는 미국의 잠재적 수입규제 조치와 국내제도에 대한 통상압력은 우리나라 자동차산업 입장에서는 미국시장에서의 지속적인 판매 확대와 안정적인 내수시장 기반의 방어²⁾라는 측면에서 결코 바람직하지 않은 현상이며, 가급적 회피하고 싶은 상황으로서 현대자동차 미국현지 투자의 중요한 동기를 형성하고 있다. 즉, 현지생산을 통하여 자동차 부문의 심각한 한·미간 무역수지 불균형을 완화하여 미국과의 통상마찰과 무역분쟁의 소지를 줄이고, 고용유발과 같은 지역경제 기여효과를 통해 미국 현지에서의 친현대 분위기를 확산하여 안정적인 미국 현지판매 및 국내 내수시장 보호여건을 마련하고자 하는 전략적 동기가 현대자동차 미국 현지투자의 가장 강력한 동기인 것으로 조사되었다.

4) 앨라배마주 입지 동기

미국에 현지 생산법인을 설립기로 결정한 현대자동차는 현지공장 입지결정을 위하여 투자환경의 여러 요소를 종합적으로 분석한 후 앨라배마를 포함, 미시시피, 켄터키, 오하이오 등 4개주를 최종 후보지로 선정하였다. 이들 네 후보지 중 다시 앨라배마주의 몽고메리와 켄터키주의 글렌데이가 끝까지 경합했으나, 미국 남동부 앨라배마주 몽고메리시가 현대자동차 미국 생산법인 부지로서 최종 결정되었다. 현대자동차 미국내 공장 부지로서 앨라배마주가 최종 선택된 이유로서는 다음과 같은 점들이 지적되었다.

- 1) Sun Belt 지역에 위치해 기후가 온화하다는 점,
- 2) 부지좌측에 고속도로, 우측에는 철도가 지나고 있고, 남쪽으로는 모빌(Mobile)항과 인접하고 있어 물류여건 면에서 우수하다는 점,
- 3) 자동차 생산에 필요한 전기 및 공업용수의 공급 등 관련 유틸리티의 이용이 용이하다는 점,
- 4) 상대적으로 저렴하고 풍부한 양질의 노동력이 존재하고, 노조결성이 약하여 노사분쟁의 가능성이 적다는 점,

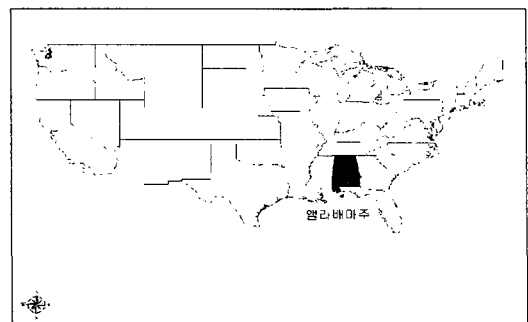


그림 1. 미국 앨라배마주

5) 자동차산업의 신흥 발흥지로서 1993년 메르세데스 벤츠, 1996년 혼다가 이미 자동차 공장을 건설하여 가동중이어서 관련 부품산업에의 접근성이나 전문인력 선발면에서 유리하다는 점,

6) 각종 인센티브 제공을 통해 현대자동차 공장을 위한 최선의 투자환경을 제공하겠다는 앨라배마 주정부 및 몽고메리 시정부의 헌신적인 노력이 있었다는 점 등이다. 그러나, 이러한 제 요소들 중 앨라배마주가 최종적으로 현대자동차 미국공장을 유치할 수 있었던 가장 강력한 요인은 주정부 및 시정부 차원의 적극적인 인센티브 제공인 것으로 나타났다.

총 10억달러를 투입할 예정인 현대자동차 현지 공장을 위하여 앨라배마주와 몽고메리시는 유치 대가로 2억5천만 달러 이상의 직·간접적인 지원을 약속하고 있다(표 6 참조).

앨라배마주와 몽고메리시에서 약속해 실천하고 있는 현대차에 대한 인센티브는 상상을 넘어선다. 앨라배마주와 몽고메리시가 현대차에 제공한 혜택은 현금으로 환산할 수 있는 부분만 2억 5000만 달러 이상에 이른다. 부지 제공과 직업 훈련, 광고 지원, 법인세 감면 등 주정부와 시당국이 할 수 있는 일은 모두 포함되어 있다. 주정부는 앨라배마 공장 앞의 도로명을 「현대대로(Hyundai

표 6. 앨라배마주 인센티브 주요 내용

주요 항목	내 용	비 고
부지		
(1) 면적	○ 1,740 에이커(약 210만 평)	
(2) 수용	○ 몽고메리 개발위원회가 수용 후 현대측에 무상 양도	
(3) 소유권 양도	○ 법적으로 문제없는 소유권 이전 - 등록, 등기비용 주정부 부담 ○ 법적 소유권 이전이 불가하면 99년간 리스	주정부 부담 약 2,500만불
(4) 정지 공사 비용	○ 주정부가 공사비 1,250만불 한도내 부담	주정부 부담 : 1,250만불
(5) 공사 시행 주체	○ 지방 정부가 공사업체 선정, 감독	
(6) 공사 완료 시한	○ 현대측이 공사 시방서 통보 후 5개월내 완료	
(7) 공사 범위	○ 현대측 요구대로 평탄작업, 배수로 공사 등 시행 ○ Foreign Trade Zone(보세 지역) 요건에 맞는 담장 설치	
(8) 부지 관리	○ 지번 단일화, 공업 지역으로 변경 ○ 주변 10마일 이내에 공해업체 입주 배제	
인프라		
(1) 도로	○ 주정부 부담으로 고속도로에서 공장까지 기존도로 4차선으로 확장	주정부 예산 : 800만불
(2) 상·하수도	○ 주정부가 공급 라인 설치 ○ 상하수도 설비 pump까지 공장내부에 인입	주정부 예산 : 2,100만불
(3) 천연가스	○ 앨라배마 가스 회사가 공장안까지 자기 비용으로 공급장비 설치	공장안까지 배관설치비 50만불과 입력계 개량 장치비 40만불 제공

표 6. 계속

주요 항목	내 용	비 고
(4) 전기	<ul style="list-style-type: none"> 수전설비를 공장안 까지 설치 부지내 가장 안정된 230KV 공급, 주변전설비 무상 제공 	변압기등 약 150만불 상당의 전기 설비를 현대측이 공급하면, 양산시 연간 20만불의 요금을 인하여 줌. 가스·전기·통신 합계 1,020만불 상당 인센티브
(5) 전화	<ul style="list-style-type: none"> 민간 회사와 별도 계약 	
(6) 철도	<ul style="list-style-type: none"> 민간 철도회사와 부지내 철도인입 별도 계약 	800만불 상당 인센티브
(7) 소방서, 경찰서	<ul style="list-style-type: none"> 부지 근처에 현대측 요구대로 설치 또는 보장 	
직업 훈련 시설		
(1) 임시 훈련 시설	<ul style="list-style-type: none"> 직업훈련 시설 완공시까지 부지 주변에 임시 직업훈련 시설 제공 	
(2) 사전 직업 훈련	<ul style="list-style-type: none"> 주정부가 임시 직업훈련 시설에서 신원 조회를 마친 예비 종업원을 교육 현대측은 교육 훈련을 마친 후보자 중 우수한 사람을 종업원으로 최종 채용 	
(3) 건립 장소	<ul style="list-style-type: none"> 공장 부지 내 	
(4) 공사, 교육 장비 구입	<ul style="list-style-type: none"> 주정부가 주도하여 건립 공사 시행 교육장비 구입도 정부가 제공하는 현금 인센티브로 구입 	생산 장비도 교육장비로 인정
(5) 소유권	<ul style="list-style-type: none"> 주정부 - 임차 계약으로 20년간 사용 	임차료는 연간 100불 미만의 명목적 금액
(6) 운영권	<ul style="list-style-type: none"> 초기에는 현대와 주정부와의 별도 계약에 따라 운영하고, 이후에는 현대 단독 사용 	현대 단독으로 우선 사용
(7) 비용 부담 (현금 인센티브)	<ul style="list-style-type: none"> 주정부가 2003년 4월 1일까지 5,480만불을 예치 하고, 현대측은 비용 발생시마다 그 금액을 인출해서 사용 전기, 가스의 설치공사 예산(1,020만불) 중 남은 금액은 이 기금에 포함 	직업 훈련 시설 건축비: 700만불 교육 장비 구입 기금: 5,480만불 합계: 6,180만불 주정부 부담
광고 지원	<ul style="list-style-type: none"> 2년간 신문 및 TV에 현대자동차 광고 	주정부 예산: 1000만불
세금 혜택		
(1) 법인소득세 면제	<ul style="list-style-type: none"> 양산후 20년 내에 총 누적 금액 8,200만불에 달할 때까지 면제 	
(2) 지방세 등 감면	<ul style="list-style-type: none"> 부동산, 동산 등에 대한 판매세, 지방세 등 감면 지방세 등 감면 허가에 필요한 비용은 주정부 부담 	총 혜택 금액: 6,980만불 예상
(3) 보세 지역 지정 (FTZ)	<ul style="list-style-type: none"> 공장 전체를 일종의 보세 지역(FTZ)으로 지정되도록 주정부가 필요한 조치 시행 	총 혜택 금액: 5만불 예상
(4) 허가 수수료 면제	<ul style="list-style-type: none"> 시정부의 건축 허가 수수료 면제 	총 혜택 금액: 125만불 예상
(5) 기업 지역세 감면	<ul style="list-style-type: none"> 기업 지역세 최소화 	총 혜택 금액: 4.5만불 예상
(6) 기타 비용 면제	<ul style="list-style-type: none"> 세금감면 신청 비용, 경제영향보고서 준비 비용 등의 면제 	총 혜택 금액: 60만불 예상

자료 : 현대자동차

Boulevard)」로 명명하고, 주소 역시 국내 현대차 울산공장의 번지수와 같은 700으로 변경했다. 지난 2월 2000명의 채용 공고 때 2만 5000여명의 지원자가 몰리는 등 지역 주민들의 현대차에 대해 관심과 애정도 크다. 몽고메리시는 특별한 채용한 직원 두 명을 현대사무소에 상주시키면서 자녀들의 입학에서 각종 행정절차까지 현대차 가족이 정착하는데 필요한 업무를 지원한다. 엘라배마 현대자동차 공장의 한 관계자는 ‘몽고메리시의 가족지원 프로그램은 현지 직원들의 감동을 자아내고 있다’고 말했다”(e-daily 2003.3.26일자).

우주항공, 철강, 타이어 공업이 이미 자리잡고 있는 엘라배마주는 1993년 메르세데스 벤츠, 1996년 혼다가 자동차 공장을 건설한 데 이어 이번 현대자동차 공장까지 가세해 미국 남부의 신흥 자동차 공업지역으로 발돋움하고 있다.

5. 결 론

1) 조사결과의 해석

본 연구는 현대자동차의 미국 엘라배마주 직접투자 사례를 중심으로 우리나라 자동차산업의 미국 직접투자에 있어서의 입지선택 동기를 살펴보았다. 조사결과, 국가단위의 투자지 선택에서는 통상문제가 가장 큰 투자동기로 작용하는 것으로 드러났다. 본 조사의 사례인 현대자동차의 미국 엘라배마주 현지투자는 미국으로부터의 통상압력 회피라는 정치적 동기에서 유발된 방어적 기업전략의 일환인 측면이 강했다. 즉, 한국 자동차산업의 미국 직접투자는 현지 투자로써 수출을 대체하고 무역역조를 완화함으로써 미국과의 통상마찰을 사전에 방지한다는 전략적 행동의 결과로

해석된다. 이러한 연구결과는 우리나라 자동차산업이 미국을 투자지로 선택한 동기는 미국의 보호무역조치를 예방하고 미국으로부터의 양자통상압력을 회피하려는 목적이 가장 우선적인 동기이고, 소비자에 대한 접근성 향상이나 선진 생산요소의 활용 등과 같은 여타 동기들은 부차적 중요성에 머무른다는 것을 시사한다. 또한, 이러한 연구결과는 우리나라 제조업의 선진국시장, 특히 미국시장에 대한 투자 현상은 독점적 우위이론과 같은 기존의 해외직접투자 이론으로써는 설명하기 어려우며, 경우에 따라서는 정치경제학적인 접근을 통해야만 정확한 투자동기에 대한 분석과 이해가 가능하다는 것을 시사하기도 한다. 그러나, 국가단위의 투자지가 결정된 후 당해 국가내의 local 단위의 구체적 입지장소 선택시에는 기후, 지형, 수송, 유틸리티, 주변의 산업환경, 지방정부의 지원 등 해당산업의 발전을 위한 여러 입지조건들이 종합적으로 고려되는 것으로 나타났다. 뿐만 아니라, 일반적인 입지조건이 어느 정도 충족된 상황에서는 지방정부 단위의 적극적인 유치노력 및 적절한 인센티브 제공이 최종 입지 결정시 가장 강력하게 작용하는 요인(factor)인 것으로 조사되었다. 이러한 연구 결과는 지방정부 차원의 적절한 유인구조(incentive structure)의 설계가 해외직접투자 유치의 강력한 필요조건을 구성한다는 것을 의미한다.

2) 정책적 함의

이러한 연구결과로부터 도출되는 정책적 함의(policy implications)는 다음과 같다.

첫째, 한국정부는 양자 통상압력을 극복하기 위해 WTO와 같은 다자무역체제를 강화하는데 노력해야 한다. WTO와 같은 다자적 틀에 입각해 관세인하, 반덤핑, 표준 및 적합, 보조금 등의

통상이슈를 논의하고 확정짓는 것이 우리나라와 같이 무역의존도가 높은 수출주도형의 경제에게는 협상력의 차이에서 비롯되는 양자압력으로부터 보다 자유로울 수 있고, 해외지향적인 우리 기업들에게 다른 나라의 통상정책에 대한 예측가능성을 부여해 줄 수 있다고 생각된다. 둘째, 무역상대국을 자극할 수 있는 불합리한 국내제도는 지속적으로 개선하고, 투명하게 하는 것이 장기적으로는 우리 기업들의 안정적인 성장기반 마련을 위해 보다 바람직하다는 것이다. 불합리한 국내제도로 인해 상대국과의 통상마찰이 장기화될수록 수출 확대 및 해외투자 유치에 부정적인 영향을 미치게 된다. 셋째, 각급 정부단위 차원의 적절한 유인구조 설계 및 기업활동 지원을 위한 규제완화가 해외투자 유치에 대단히 중요하다는 것이다. 특히, 오늘날과 같이 해외투자의 유치와 고용 및 소득증대, 지역개발 차원에서 핵심적인 정책수단으로 활용되고 있는 현실에서 해외투자 유치시의 비용과 편익 분석에 근거한 적절한 인센티브 구조의 설계와 제공은 해외투자 유치에 있어서 핵심적인 필요조건을 구성한다.

3) 연구의 한계 및 향후 연구방향

본 연구는 현대자동차의 미국 앨라배마주 투자 사례를 통하여 우리나라 자동차산업의 미국투자시의 입지동기에 대한 분석을 시도하였으나 연구방법상 사례연구(case study)에서 비롯되는 일반화(generalization) 측면에서의 한계를 가진다. 이에 따라, 미국에 직접 투자한 다른 나라의 자동차 회사들(벤츠, 도요다, 혼다 등)도 현대자동차와 비슷한 동기가 작용했는지를 비교, 분석해 보는 것은 해외 자동차산업의 미국내 투자동기에 대한 일반화를 시도해 볼 수 있는 흥미로운 작업이 될 것이다.³⁾ 또한, 우리나라 여타 제조업의 미국 직

접투자 동기를 본 사례와 비교하는 것도 우리나라 제조업의 미국에 대한 투자동기의 일반화를 시도하는데 있어 흥미있는 작업이 될 것이다.⁴⁾

주

- 1) 우리나라 자동차 산업은 현대·기아 자동차가 총 시장의 70% 이상을 차지하는 독과점 형태를 띠고 있다. 즉, 사실상 한 기업이 한 산업을 형성하고 있다고 할 수 있다. 따라서 현대자동차의 사례를 통한 연구결과는 우리나라 자동차산업 전체에 대한 대표적인 시사점을 제공해 줄 수 있다고 생각된다.
- 2) 인터뷰 조사 결과 우리나라 자동차 산업은 국내 조세제도에 의한 국산차 보호효과가 사라질 경우 미국차의 수입 증가뿐만 아니라 중·소형차를 주로 생산하여 한국차와 경쟁관계에 놓여 있는 일본이나 EU로부터의 자동차 수입급증으로 인해 내수시장 기반이 흔들릴 것을 더욱 우려하고 있는 것으로 나타났다.
- 3) 일본 기업들은 전통적으로 미국으로부터의 통상압력을 회피하고자 하는 행동을 보여 왔고, EU도 자동차 관세율이 우리나라보다도 높은 10%나 되는 상황이기 때문에 우리 기업과 비슷한 동기가 작용할 수 있다고 생각된다.
- 4) 전용옥·윤동진(1991)의 우리나라 가전산업을 대상으로 한 연구에서도 통상압력의 회피라는 전략적 동기가 한국의 대선전국 직접투자에 있어 가장 중요한 동기라고 분석하고 있다.

참 고 문 헌

- 강인수 외, 1998, 국제통상론, 서울: 박영사.
 강태구, 1997, 다국적기업 경영론, 서울: 무역경영사.
 노태환, 1992, 다국적기업의 해외직접투자 이론, 서울: 학문사.
 박삼옥, 1999, 현대경제지리학, 서울: 아르케.

- 배상열, 1997, 한국제조업의 해외직접투자 결정요인에 관한 연구, 동국대학교 박사학위논문.
- 전용욱·윤동진, 1991, "한국의 대선진국 직접투자에 대한 소고", 국제경영연구 2, pp.1-32.
- 정구현, 1982, 국제경영학, 서울: 법문사.
- 조동성, 2001, 국제경영, 서울: 경문사.
- 최병선, 1999, 무역정치경제론, 서울: 박영사.
- Daniels and Radebaugh, 2001, *International Business*, 9th. ed., New Jersey: Prentice Hall.
- Dicken, P., 1998, *Global Shift*, 3rd. ed., New York: Guilford Press.
- Dunning, J., 1981, *International Production and the Multinational Enterprise*, London: George Allen and Unwin.
- Hoekman, B. and Kostecki, M., 2001, *The Political Economy of the World Trading System: From GATT to WTO*, Oxford: Oxford University Press.
- Hymer, S. H, 1976, *The International Operations of National Firms: A Study of Direct Foreign Investment*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Jun, Y. W., 1987, "The reverse direct investment: the case of Korean consumer electronics industry," *International Economic Journal* 1(3), Autumn.
- Schott, J., 1994, *The Uruguay Round: An Assessment*. Washington D.C.: Institute for International Economics.
- Shatz and Venables, 2000, "The geography of international investment," *Oxford Handbook of Economic Geography*, pp.125-145.
- Vernon, R., 1966, "International investment and international trade in the product cycle," *Quarterly Journal of Economics* 80, pp.190-207.

교신저자(Correspondence): 서정욱, 서울시 종로구 도림동 95-1번지 외교통상부 국제경제국 경제협력과,

Tel: 02-2100-7718, Fax: 02-2100-7988, E-mail: jwsuh96@mofat.go.kr

Journal of the Economic Geographical Society of Korea

Vol. 7, No. 1, 2004 (65-81)

**An Analysis of the Locational Motives for the Korean
Auto Industry's Investment in the U.S.
- Case Study of Hyundai Motor Manufacturing Alabama -**

Jeongwook Suh

Deputy Director, Ministry of Foreign Affairs and Trade (Ph.D)

(jwsuh96@mofat.go.kr)

Abstract : Foreign direct investment (FDI) by firms has various motives in terms of the strategy for firms' long-term growth. This research uses the case study of Hyundai Motor Manufacturing Alabama to analyze the motives of the Korean auto industry's FDI in the U.S. and the locational factors that determined the selection of the site. This paper starts from the question of why Hyundai made the decision to invest in the U.S., which is not favorable in terms of production cost, especially considering that its exports to the U.S. have been on the increase. The results indicate that the strongest motive for the decision to invest in the U.S. was to ameliorate the trade friction between Korea and the U.S. Given that Hyundai depends on the U.S. market to a large extent for its exports, the foremost motive was to use local production in order to reduce the serious trade imbalance in the automobile sector between Korea and the U.S. in order that trade friction with the U.S. may be avoided and causes for trade disputes may be reduced. Other motives such as improving the access to local consumers were of secondary importance. After the selection of the country in which to invest, however, various factors were considered in the decision regarding the location of the plant, and incentives by local governments ultimately played a key role in this decision. The results imply that the Korean manufacturing industry's investment in the U.S. cannot be explained by traditional FDI theories and instead was greatly driven by a strategic defensive motive. In addition, the results confirm that the design of an appropriate incentive structure by host governments is important for attracting FDI.

Key Words : FDI, auto-industry, Alabama, trade friction, incentive structure