

# 한-EU 자유무역협정이 국내 자동차 및 타이어산업에 미칠 영향

산업연구원, 기계산업팀장 | 이항 구

한미자유무역협정(FTA)에 이어 한EU FTA 체결을 위한 협상이 본격적으로 진행되고 있다. 우리나라도 세계적인 개방화의 물결을 거스를 수 없고 다자간무역협상이 교착상태에 빠져 있기 때문이다. EU는 확대와 심화를 거듭하면서 세계 최대의 자유무역지대를 형성하고 있다. 과거 서유럽 선진국 중심의 무역과 투자 자유화가 신흥개도국들인 중동구 국가를 회원국으로 가입시키면서 전유럽으로 확산되고 있다. 따라서 유럽 이외 지역의 국가들은 EU와의 FTA 체결을 적극 추진하고 있다. 본고에서는 최근 추진되고 있는 한-EU FTA의 주요 내용에 대해 살펴보고, EU 자동차산업과 타이어산업의 현황에 대해 분석해 본 후 한-EU FTA가 국내 타이어산업에 미칠 영향에 대해 평가해 보기로 한다.

## 1. 한·EU FTA의 주요 내용

### 1 관세철폐

EU는 현재 27개 회원국으로 구성된 경제공동체로 통합의 내용을 심화시키면서 회원국의 수를 확대해 나가고 있다. EU는 단일 정치체제를 지향하고 있으나 아직까지 회원국별로 언어, 문화 및 상거래 관행이 상이한 실정이다. EU 회원국은 선진국과 신흥개도국으로 구성되어 있으며, 회원국간 분업체제가 효과적으로 구축되어 있다. 이에 따라 전산업이 균형있게 발달되어 있으며, 중소기업의 경쟁력도 매우 강할 편이다.

주자하다시피 작금의 FTA를 포함한 지역무역협정의 확산은 EU가 주도해 왔다. EU가 확대와 심화를 거

듭하자 미국은 북미자유무역협정(NAFTA)을 발효시켰고, 여타 국가들도 경쟁적으로 인접국가나 보완성이 큰 타지역 국가들과 지역무역협정의 체결을 확대하고 있다. EU는 미국과 마찬가지로 전방위적인 통상정책을 운용하고 있는데 중남미, 아프리카 및 아시아국가와의 자유무역협정 체결에 적극 나서고 있다. 금번 EU와의 FTA 협상은 한미 FTA 협상 당시와 거의 유사한 형태로 진행되고 있다. 단지 그 동안의 경험을 바탕으로 한미 FTA 협상에 소요된 기간보다 짧은 시간내에 협상을 마무리하겠다는 것이 우리 정부의 방침이라 할 수 있다. EU 또한 우리나라와 조기에

FTA를 체결할 것을 희망하고 있다. 금번 협상에서도 타이어를 포함한 자동차분야가 한미 FTA 협상 당시 처럼 초미의 관심분야로 부상하였다. EU는 완성차가 우리의 최대 EU 수출품목이고 관세수준이 우리나라보다 2% 포인트나 높은 점을 들어 관세철폐에 신중한 입장을 보이고 있다. 이러한 양상은 타이어와 부품에서 나타나고 있는데 이들 품목도 우리나라의 EU 수출 품목중 8위를 차지하고 있기 때문이다. 우리나라도 자동차 및 부품의 관세 철폐에 각별한 주의를 기울이고 있다. EU는 미국과는 달리 경쟁력이 강한 자동차산업을 보유하고 있고 저가차에서부터 프리미엄

업급의 최고급 자동차까지 전차종을 생산하고 있기 때문이다. 부품도 세계 최대이자 최고의 기업인 보쉬를 비롯하여 다수의 초우량기업을 보유하고 있고, 타이어분야에도 세계적인 업체들이 존재하기 때문이다. 우리나라와 EU의 타이어 관세를 비교해 보면 우리나라의 평균 수입관세가 7%인 반면 EU는 4.1%(승용차 용은 각각 8%와 4.5%)여서 관세가 철폐될 경우 가격 인하 효과는 EU산이 더 클 예정이다. 전술한 바와 같이 우리나라와 EU 모두 타이어의 관세를 즉시 철폐하기 보다는 가능한 한 7년에 걸쳐 관세를 점진적으로 인하하기를 희망하고 있다.

〈표-1〉 한·EU 자동차산업 관세구조

	한국	EU	미국
승용차	8	10	2.5
트럭	10	22(가솔린 2,800cc 이상 및 디젤 2,500cc이상) 10(가솔린 2,800cc 미만, 디젤 2,500cc 미만)	25
버스	10	22(가솔린 2,800cc 이상 및 디젤 2,500cc이상) 10(가솔린 2,800cc 미만, 디젤 2,500cc 미만)	2.2(10인승 2,800cc 이상)
부품 (타이어)	8 (7)	4.5(조립용) (4.1)	2.5(새시, 엔진, 승용차 부품) 4(트럭 부품)

## 2 비관세장벽 철폐

EU는 자동차관련 환경과 안전에 대한 규제를 강화하고 있다. 이에 따라 외국 자동차업체가 EU시장에 접근하는 데는 기술개발 부담과 추가적인 비용과 함께 다양한 제도를 이해하기 위한 시간과 전문성을 요구하고 있다.

EU는 승용차에 적용하고 있는 형식 승인 절차인 “전차종유형승인(Whole Vehicle Type Approval)” 시

스템을 상용차에도 적용할 계획이어서 완성차업체의 부담이 가중될 전망이다. EU 회원국별로 상이한 자동차 제제도 비용 부담으로 작용하고 있다. EU의 자동차 형식승인 절차와 배출가스 자기진단장치 의무화 등은 우리 기업에게 비관세장벽으로 비춰질 수 있다. 그러나 금번 협상에서 이러한 규제를 비관세장벽으로 간주하여 이를 시정하기는 어려운 실정이다. 그

동안 EU가 회원국을 확대하고 여타 국가와 FTA를 추진하면서 자신의 제도를 비관세장벽으로 인정하지 않았기 때문이다. EU는 심화와 확대과정을 거치면서 새로운 회원국이나 지역무역협정 체결 대상국에 대해 기존 EU의 법과 제도를 따라줄 것을 요구해 왔다. 따라서 상이한 양국간의 법과 제도를 어느 수준에서 조화시킬 수 있는가가 협상의 관건이라 할 수 있다. EU가 일부 개도국에게는 예외 규정을 부여해 왔으나, 금번 협상에서 우리나라가 이러한 예외 조치를 인정받기는 힘들 예정이다. 타이어업계에 부담으로 작용할 EU의 규정으로는 2010년 1월 1일부로 발효될 신진유(extender oil)사용 제한 규정을 들 수 있다. EU는 발암물질인 다환성방향족탄화수소계(Polycyclic Aromatic Hydrocarbon; PAH)의 사용

을 줄이기 위해 2010년부터 타이어 트래드 생산과정에서 젖은 도로상에서 제동력을 저해하지 않는 새로운 저PAH 신진유를 사용하도록 규정하였다. 이에 따라 국내 업계의 비용부담이 가중될 예정이다. 한편 EU 타이어업계는 우리나라의 기술 및 시장접근 장벽에 대해 관심을 표명하고 있다. 주한 EU상공회의소는 매년 무역장벽백서를 통해 자동차부품의 배출가스 및 소음인증시험과 자기인증 및 안전기준과 관련하여 비관세장벽이 존재하고 있다고 주장하고 있다. 아직까지 우리나라와 EU 모두 구체적인 협상안을 제시하고 있지 않으나 한미 FTA 협상과정에서 제기되었던 문제와 유사한 내용이 향후 협상에서 제기될 예정이다. 우리나라와 EU의 타이어 관련 규제에 대해 살펴 보면 <표-2>와 같다.

<표-2> 타이어 관련 규제 현황

	한국	EU
인증	자율안전확인제도	E Mark
획득	타이어종류 및 구조별로 최초 수입시 1개 규격만 획득	신규개발 타이어 규격별로 획득
인증기관	기술표준원(화학시험연구원 대행)	ECE 회원국 교통부(TUV사가 대행)
관련 법규	품질 경영 및 공산품 안전관리법	ECE 규제
표시사항	자율안전신고확인 스티커 부착	EU회원국의 인증번호를 타이어에 각인
인증비용	업체당 연간 60만원	업체당 연간 1억원
시행일시	2007년 3월 24일	1990년 이전부터 시행

## II. EU의 자동차산업 및 타이어 동향

타이어의 수요산업인 EU 자동차산업의 동향과 우리나라 자동차와 타이어의 대EU 진출 현황에 대해 살펴 보면 다음과 같다.

## 1 EU의 자동차산업 동향

### (1) 생산

EU의 자동차 생산은 2006년에 전년대비 1.1%가 증가한 1,859만대를 기록하여 전세계 생산의 27%(1위)를 차지하였다. 이중 승용차의 생산비중은 33%, 밴의 비중은 11.5%, 트럭의 비중은 9%를 차지하였다. EU의 자동차 생산은 2004년 1,816만대, 2005년 1,839만대, 2006년 1,859만대로 꾸준히 증가하고 있다. 총 생산중 승용차가 차지하는 비중은 87%(세계비중 33%, 1위), 상용차의 비중은 23%를 차지하고 있다.

2006년 기준으로 세계 승용차 생산에서 차지하는 주요국의 비중은 EU가 33%, 일본 20%, NAFTA 3개국 14%, 중국 10%, 우리나라가 7%를 차지하였다. EU의 생산은 상위 5개국(독일, 프랑스, 스페인, 영국, 이탈리아)이 주도해 왔으나, 최근 중동구국가로 생산기지가 이전하면서 이들 국가의 비중이 감소하고 있으며 전통적인 생산지역이었던 스페인과 베네룩스 3국의 생산기반이 약화되고 있는 반면 체코, 슬로바키아, 폴란드, 헝가리의 생산기반은 강화되고 있다.

〈표-3〉 EU의 자동차생산 현황

(단위 : 만대, %)

	2005	2006
승용차	15,996,987(0)	16,104,933(1)
경상용차	1,796,656(13)	1,861,338(4)
대형 트럭	552,039(4)	578,696(5)
버스	39,601(17)	41,003(4)
합계	18,385,283(1)	18,585,970(1)

자료 : EU자동차공업협회  
주 : ( ) 안은 증감율

〈표-4〉 EU 주요 국가의 자동차 생산 현황

(단위 : 천대)

구 분	2004		2005			2006		
	생산량	비중	생산량	비중	증가율	생산량	비중	증가율
전 체	18,162	100.0%	18,385	100.0%	1.2%	18,586	100.0%	1.1%
독 일	5,570	30.7%	5,758	31.3%	3.4%	5,820	31.3%	1.1%
프랑스	3,666	20.2%	3,549	19.3%	3.2%	3,174	17.1%	10.6%
스페인	3,012	16.6%	2,753	15.0%	8.6%	2,777	14.9%	0.9%
영 국	1,852	10.2%	1,803	9.8%	2.6%	1,648	8.9%	8.6%
이탈리아	1,142	6.3%	1,038	5.6%	9.1%	1,212	6.5%	16.8%
5국 비중	84%		81%			79%		

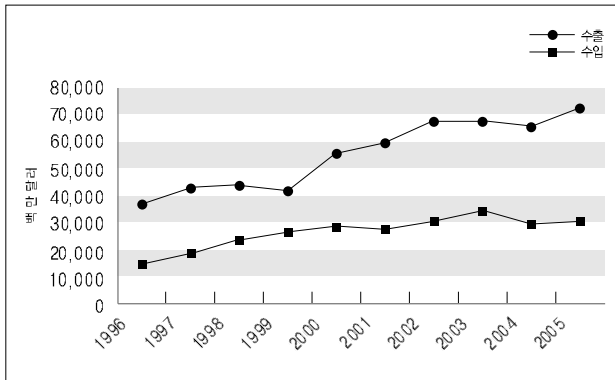
자료 : 전계서

EU 자동차업계는 2005년에 매출액의 4%에 해당하는 200억 유로를 연구개발에 투자하여 신차종을 개발한 결과 전차종 생산체제를 구축하고 있다. 승용차는 프리미엄, 럭셔리, 대형, 중형, 소형 차종을 생산하고 있고, 픽업트럭과 SUV 및 대형 상용차도 생산하고 있다.

(2) 수출입

EU는 역내 교역을 포함해 2006년에 전년비 6.1% 증가한 2,325억 유로의 자동차를 수출하고, 전년비 7.9% 증가한 1,925억 유로를 수입하여 400억 유로의 흑자를 기록하였다. EU의 상위 10대 자동차 수출대상국중 EU 역외국은 미국(① 270억), 러시아(⑨ 43억), 일본(⑩ 42억) 등이다. EU의 상위 10대 자동차 수입국중 EU역외국은 일본(⑤ 117억), 한국(⑦ 71억), 미국(⑨ 55억) 등이다.

<그림-1> EU 15국의 역외국 완성차 수출입 추이



자료: EU 집행위

EU의 역내외 부품 수출은 2006년에 전년비 10% 증가한 971억 유로, 수입은 전년비 11.4%가 증가한 927억 유로로 44억 유로의 흑자를 기록하였다.

상위 10대 부품수출국중 EU역외국가는 미국(⑥ 57억), 터키(⑩ 29억)고, 부품수입 상위 10대국중 EU역외 국가는 일본(⑨ 32억)이다. 최근 EU의 완성차 수출이 꾸준히 증가하고 있는 반면 수입은 둔화되고 있다. 이는 일본자동차업체의 현지 생산이 증가하면서 수입을 대체하고 있기 때문이다.

(3) 판매

EU의 자동차 수요는 2006년에 전년비 1.4%가 증가한 1,754만대를 기록하였으며, 전세계 수요에서 차지하는 비중은 물량기준으로 31%, 금액기준으로 29%에 달하여 세계 최고를 기록하였다. 서유럽(EU15+EFTA)의 승용차 판매는 1999년에 최고 수준인 1,510만 대를 기록한 후 지난해에는 1,460만대로 감소하였으나, 중동구의 신흥개도국이 회원국으로 가입하면서 수요가 증가하고 있다. EU의 자동차 판매는 상위 5개국(독일, 영국, 이탈리아, 프랑스, 스페인)이 77%를 차지하고 있다. 2006년 이들 5대시장중

독일(4.5%)과 이탈리아(3.9%)는 판매가 증가한 반면 영국(3.9%), 프랑스(3.2%), 스페인(2%)의 판매는 감소하였다. 유럽의 자동차시장은 5개 세그먼트로 구분할 수 있으며, 소형차와 준중형차의 판매비중이 절반을 넘고 있다. 특히 이들 시장에서의 경쟁이 심한 편인데 준중형차시장의 진입 장벽이 높은 편이다.

고유가와 함께 유럽 특유의 협소도로 등으로 인해 소형차 판매가 주류를 이루고 있으며, 디젤차 수요가 52.7%를 점유하고 있다. EU에서 판매되고 있는 승용차의 평균 배기량은 1,728cc로 준중형차가 중심인

것으로 평가할 수 있다. 2006년 서유럽의 소형차 판매 비중은 35.2%, 준중형(lower medium)차 판매 비중은 32.9%를 차지하였다. 2006년 서유럽시장에서는 디젤차가 전년대비 4% 증가한 740만대가 판매된 반면 휘발유차는 2%가 감소한 720만대가 판매되었다.

〈표-5〉 유럽 C세그먼트 시장의 판매 현황

구분	점유율
경차	7
소형차	27
준중형차	24
중형차	16
대형차 / SUV	28

자료 : 현대차 유럽법인  
주 : 2006년 기준

〈표-6〉 EU 자동차 판매 현황

(단위 : 천대)

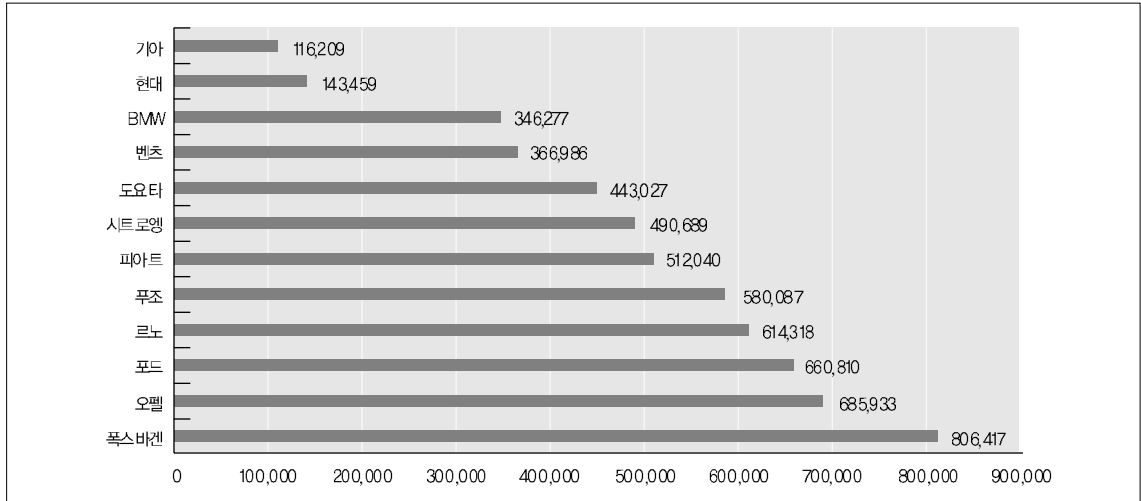
구분	2004		2005			2006		
	수량	비중	수량	비중	증가율	수량	비중	증가율
전체	17,309	100.0%	17,301	100.0%	0.0%	17,544	100.0%	1.4%
독일	3,550	20.5%	3,615	20.9%	1.8%	3,772	21.5%	4.4%
영국	2,959	17.1%	2,828	16.3%	4.4%	2,734	15.6%	3.3%
이탈리아	2,520	14.6%	2,487	14.4%	1.3%	2,585	14.7%	3.9%
프랑스	2,474	14.3%	2,548	14.7%	3.0%	2,499	14.2%	1.9%
스페인	1,891	10.9%	1,959	11.3%	3.6%	1,953	11.1%	0.3%
5국 비중	77%		78%			77%		

자료 : www.acea.be

유럽에서 디젤차 수요가 증가하고 있는 이유는 디젤 기술의 발전으로 인한 연비 향상과 고유가 속에서 상대적으로 가격이 저렴하기 때문이다. 4X4 차량의 판매도 지속적으로 증가하고 있는데 지난해에는 전년대비 10%가 증가하여 점유율도 7.5%에서 8.2%로 상승하였다. 경트럭(벤)의 판매는 전년대비 5.6%가 증가하여 200만대를 넘어섰으며, 네덜란드, 벨기에, 포르투갈의 판매가 감소한 반면, 독일(12.5%), 이탈리아

(8.3%), 스페인(5.9%), 프랑스(4.8%), 영국(1.3%)은 수요가 증가하였다. 주요 브랜드별 EU시장 판매 비중은 폭스바겐(VW) 18.3%, 푸조시트로엥(PSA) 13.5%, 포드 10.7%, GM 9.6%를 기록하였고, 일본차의 판매 비중은 13.6%를 기록하였다. EU의 자동차 보유대수는 지난해 2억 5,178만대로 인구 2.1명당 1대를 소유하고 있다.

〈그림-2〉 업체별 유럽시장 판매 동향



자료 : 유럽자동차공업협회  
 주 : 2007년 상반기 실적 기준

## 2 EU의 타이어산업 동향

EU의 타이어산업은 자동차 5대 생산국인 독일, 프랑스, 스페인, 영국과 이탈리아가 주도해 왔다. 그러나 최근 EU 타이어업체들이 비용절감을 위해 중동구 국가에 대한 투자를 증대하고 있고 외국 타이어업체들도 중동구 지역을 EU 진출 교두보로 삼기 위해 직접 투자를 확대하면서 이들 5개국이 EU 타이어생산에서 차지하는 비중이 감소하고 있다. 특히 승용차용 타이어의 생산은 자국 브랜드 자동차업체를 보유하고 있는 독일, 프랑스와 이탈리아가 증가하고 있는 반면 스페인과 영국의 생산이 감소하고 있다. 2004년 EU 25개국의 타이어 생산은 142억 8,000만 유로에 달하였으며, 이중 자동차용 타이어의 생산은 87억 2,800만 유로로 61.1%를 차지하였다.

EU의 타이어 판매구조는 2005년 기준으로 승용차용이 86.6%, 상용차용이 12.4% 농업 및 산업용이 1%를 차지하였다. 선진국인 EU 15개국의 판매 부진으로 전반적으로 판매가 둔화되어 왔으나, 중동구 신흥개도국의 자동차 판매 호조에 힘입어 타이어 판매가 다시 증가하고 있다. EU 선진국에서는 대체용 타이어의 수요가 꾸준히 증가할 것이며, 신흥개도국에서는 신차용과 대체용 타이어의 수요가 동시에 증가할 전망이다.

한편 EU는 지난해에 45억 9,900만 달러의 타이어를 수출하고, 57억 7,300만 달러의 타이어를 수입하여 11억 7,400만 달러의 무역수지 적자를 기록하였으며, 적자폭이 전년에 비해 확대되었다. EU의 타이어

수출은 2000~2006년중 연평균 14.9%가 증가한 반면 수입은 연평균 19.6%가 증가하였다.

EU 25개국 타이어 및 튜브의 수출입이 EU 전체 상품수출에서 차지하는 비중은 2005년에 각각 0.3%와 0.4%를 기록하였다.

〈표-7〉 EU 주요 국가별 타이어 생산 추이 (단위: 백만개, %)

구분	승용차용			상용차용		
	2002	2004	증감율	2002	2004	증감율
프랑스	54	55	1.9	7	8	14.3
독일	59	67	13.6	10	11	10.0
이탈리아	29	30	3.4	2	3	50.0
스페인	34	30	-11.8	4	5	25.0
영국	22	17	-22.7	1	2	100.0
소계	198	199	0.5	24	29	20.8
유럽 비중	84.6	83.6	-1.0	54.5	50.0	-4.5
세계 비중	23.5	21.8	-1.7	7.2	7.2	0

자료: IRSG

〈표-8〉 유럽시장 타이어 판매 추이 (단위: 백만개, %)

구분	2003	2004	2005	연평균 증감율
승용차용	193	180	181	-3.3
상용차용	28	26	26	-3.8
농업 및 산업용	3	2	2	-22.5
합계	224	208	209	-3.5

### III. 한-EU 자동차산업의 협력 및 경쟁력 현황

우리나라의 對EU 총 수출에서 자동차가 차지하는 비중은 20.6%로 최대의 수출 품목이다. 對EU 총 수입 중 자동차의 비중은 9.6%로 일반기계(56억달러,

18.6%) 다음의 2위 수입품목이다. 양국 자동차 교역 통계는 상이한 기준과 시차로 인해 차이를 보이고 있다. 우리 통계로 2006년 우리나라의 對EU 자동차 및 부품 수출은 105.7억 달러로 전년대비 13.5%가 증가하였다. 완성차는 94.4억 달러로 전년대비 10.6%가 증가하였으며, 부품은 11.3억 달러로 45.4%가 증가하였다. 2006년 우리나라의 對EU 자동차 및 부품 수입은 29억 달러로 전년대비 24.5%가 증가하였다. 완성차 수입이 16.2억 달러로 전년대비 48.7%가 증가하였으며, 부품은 12.7억 달러로 3.1%가 증가하였다. EU 통계 기준으로 지난해 우리나라는 EU의 31번째 완성차 수출대상국이며, 25번째 부품 수출대상국이다. 또한 우리나라는 EU의 7번째 완성차수입대상국이며, 24번째 부품 수입대상국이다. 2006년 자동차 및 부품의 무역수지 흑자는 전년대비 9.8%가 증가하였으나, 부품은 1.4억 달러로 적자폭이 감소하였다.

〈표-9〉 대 EU(27) 자동차 교역 현황 (단위: 백만불, %)

구분	2004		2005		2006	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
총 수출	38,363	41.0	44,239	15.3	49,240	11.3
자동차	7,075	61.1	8,537	20.7	9,442	10.6
부품	632	45.8	776	22.8	1,128	45.4
자동차계	7,359	59.9	8,973	21.9	10,570	17.8
총 수입	24,353	22.4	27,407	12.5	30,168	10.1
자동차	837	4.5	1,092	30.5	1,624	48.7
부품	1,198	49.1	1,233	2.9	1,271	3.1
자동차계	2,034	26.8	2,325	14.3	2,895	24.5
총수지	14,010	8,139	16,832	2,822	19,072	2,240
자동차	6,238	2,548	7,445	1,207	7,818	373
부품	△566	△222	△457	109	△143	314
자동차계	5,672	2,326	6,988	1,316	7,675	687

주: 수지는 변화액



이는 국내 완성차업체의 현지생산이 시작되면서 조립용 부품의 수출이 증가했기 때문이다.

EU의 완성차 수입에서 차지하는 우리나라의 비중은 2005년의 3.46%에서 2006년에는 3.71%로 증가하였다. EU의 완성차 수출에서 차지하는 우리나라의 비중은 2005년의 0.3%에서 2006년에는 0.4%로 증가하였다. EU의 자동차 부품 수입에서 차지하는 우리나라의 비중은 2005년의 0.29%에서 2006년에는 0.39%로 증가하였다. EU의 자동차 부품 수출에서 차지하는 우리나라의 비중은 2005년의 0.60%에서 2006년에는 0.58%로 하락하였다.

EU산 자동차의 국내 판매는 2004년 1만 2,999대(수입차판매 점유율 55.7%), 2005년 1만 8,010대(58.3%), 2006년 2만 3,769(58.6%)로 꾸준히 증가하고 있다. EU산 자동차중에서는 독일산 자동차의 판매가 지난해에 1만 8,981대를 기록하여 수입차시장의 46.8%를 점유하였다. 지난해 한국 수입차시장에서 미국산차가 11.2%, 일본산 차가 30.1%의 점유율을 기록한 것과 비교해 볼 때 국내시장에서 EU산 차의 경쟁력을 가늠해 볼 수 있다.

〈표-10〉 우리나라의 완성차 및 부품 교역에서 차지하는 EU의 비중(2006)

(단위: 만달러, %)

	수출			수입		
	금액	증가율	점유율	금액	증가율	점유율
완성차	906,277	10.5	29.6	134,340	51.1	70.6
화물차	7,362	17.6	5.1	7,031	36.5	48.8
특수차	236	10.1	2.6	4,417	58.3	45.7
부품	85,270	49.2	9.0	78,438	4.1	30.8

자료 : 무역협회, Kofis

한편 국내업체 중에서는 현대와 기아차가 2007년 상반기에 브랜드별 유럽시장 판매에서 16위와 20위를 기록하였다. 한국차 판매는 서유럽시장에서 2006년 57만 7천대(점유율 3.4%)로 전년대비 6%가 감소하였다. 연도별로 살펴보면 2004년에 62만대로 3.7%의 시장 점유율을 기록하였고, 2005년 61만 6천대로 3.6%, 2006년에는 57만 7천대로 3.4%, 2007년 1~5월중에는 26만 6천대로 3.3%를 기록하였다.

〈표-11〉 한국 자동차업체의 유럽시장 판매 현황

단위: 대

	승용	경자동차	코치	상용	합계
대우	7,943	583		56	8,582
현대	129,312	5,699			135,011
기아	106,434	2,552	348		109,334
기타	11,986	1,071	216		13,273
합계	255,675	9,905	564	56	266,200

자료 : 유럽자동차공업협회

주 : 1) 경자동차와 코치는 3.5톤 미만

2) 2007년 1~5월 실적 기준

국내 자동차업체의 EU 직접투자는 완성차업체로는 기아자동차의 슬로바키아 공장, 부품업체로는 성우하이텍의 체코공장과 모비스의 슬로바키아 공장, 한국유리의 폴란드 공장 등을 들 수 있으며, 타이어업체도 헝가리에 생산설비를 구축하였다. 슬로바키아에는 기아차 주변에 부품업체들이 입주하여 클러스터를 형성하고 있으며, 완성차업체의 연구소가 독일에 위치하고 있다. 타이어업체가 네덜란드, 독일, 이태리, 헝가리, 오스트리아에 판매법인을 설립하였고, 완성차업체의 판매법인이 영국, 프랑스, 독일, 오스트리아와 스페인에 위치하고 있다. 현대차가 체코공장을 건설중에 있어 부품업체의 추가적인 진출이 예

상된다. EU 완성차업체 중에서는 르노가 르노삼성의 생산설비를 국내에 보유하고 있고, 보쉬, 발레오 등 세계 유수의 기업들이 국내에서 생산과 연구개발 활동 중이다.

자동차와 타이어를 포함한 부품산업의 기술 경쟁력은 EU가 우위를 보이고 있다. EU는 디젤분야에서 세계 최고의 경쟁력 보유하고 있으며, 세계 최대의 부품업체인 보쉬를 비롯해 컨티넨탈, 발레오 등 독일과 프랑스의 자동차부품업체들의 경쟁력은 세계적인

수준이다.

우리나라와 EU간의 자동차산업 국제경쟁력을 무역특화지수를 통해 살펴보면 우리나라가 완성차의 수출특화와 자동차부품의 수입특화를 시험하고 있다. 자동차부품의 경우 2002년 이후 디젤차에 대한 수요가 늘어나면서 디젤엔진과 관련된 부품의 대EU 수입이 증가하였으나 최근에는 국내 완성차업체의 현지 생산으로 인한 부품수출이 증가하고 있다. 이에 따라 부품분야에서도 수출특화가 이루어질 예정이다.

#### IV. 시사점

EU의 자동차산업정책은 CARS21(Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century)와 EUCAR 프로그램 및 Framework Program 7을 중심으로 운용되고 있다. EU는 자동차산업 육성정책 목표를 환경을 고려한 지속가능 성장에 두고 있다. 또한 EU는 생산 및 분업, 디자인과 기술혁신, 시장과 제품·상용화·서비스전략을 고려하여 자동차산업을 육성하고 있다. 전통적으로 EU의 자동차업체는 역내 교역에 치중해 왔으나, 대외 무역수지는 흑자를 유지해 왔다. 미국이 자동차분야의 무역역수지적자로 고민하고 있는 반면 EU는 부품과 고급차 부문의 세계 최고 수준의 경쟁력을 바탕으로 자동차산업의 성장세를 유지하고 있다. 1992년 EU가 출범한 이후 EU 선진 15개국은 국가별 산업특화에 노력해 왔으나, 각종 사회보장비용의 증가와 근로시간의 단축에 따른 비용 상승과 생산성 저하라는 문제에 직면하였다. 이에 따라 한때 미국을 제치고 21세기

세계 경제를 주도하리라는 예측은 빗나갔으며, 유로화도 출범 초기에 약세를 면치 못했다. 그러나 21세기에 들어서서 EU 각국은 구조개편을 적극 추진하고 2004년부터 독일의 노조가 경쟁력 강화에 동참한 결과 최근 가시적인 성과를 거두고 있다. 독일은 다시 세계 최대의 수출국 자리를 탈환하였으며, 프랑스의 노조도 변화에 동참하면서 EU 경제가 활기를 되찾고 있다. 서유럽 자동차업체들은 중동구의 신흥개도국과의 분업을 확대하고 있으며, 연구개발과 핵심부품의 설계 및 생산은 자국에서 실시하고 단순조립은 비용이 저렴한 국가에서 실시함으로써 국제경쟁력을 강화하고 있다. 서유럽 자동차업체의 분업 생산기지 는 EU 회원국 이외에 러시아와 모로코까지 확대되고 있다.

EU의 자동차 및 타이어를 포함한 부품시장은 회원국 수가 증가하면서 성장세를 유지할 전망이다. 유럽의 승용차 타이어시장은 전세계 시장의 1/3에 해당하는

연 10억개의 판매고를 기록하고 있으며, 이중 신차용 타이어 수요가 25%를 차지하고 있는 것으로 추정된다. 미셸린은 유럽 타이어시장이 향후 5년간 연평균 2.6%의 성장세를 유지할 것으로 전망하고 있는데 신차용 타이어 시장이 연평균 1.5% 성장하고 교체용 타이어 시장이 연평균 3.3% 증가할 것으로 보고 있다. 서유럽시장의 수요는 둔화될 것이나, 중동구시장은 연평균 9%의 성장세를 나타낼 전망이다. 우리나라는 지난해 25억 6,200만 달러의 타이어를 수출하고 3억 200만 달러를 수입하여 22억 6,000만 달러의 흑자를 기록하였다. 2000~2006년중 우리나라의 타이어 수출은 연평균 10.6%가 증가하였으며, 수입은 연평균 18.2%가 증가하여 수입증가율이 높은 실정이다. 우리의 대EU 타이어 수출은 지난해에 7억 1,500만 달러를 기록한 반면 수입은 3,700만 달러에 그쳐 6억 7,800만 달러의 흑자를 기록하였다. 2000~2006년중 우리나라의 대EU 타이어 수출은 연평균 10.4%가 증가하였으나 수입은 연평균 7.2%가 증가하여 수출입 증가율 모두 전체 수출입 증가율을 하회하였다. 우리나라의 타이어 수출에서 차지하는 EU의 비중은 2000년에 28.3%를 기록하였으나 2006년에는 27.9%로 소폭 하락하였으며, 수입에서 차지하는 비중도 2000년의 22.2%에서 점감하여 지난해에는 12.4%로 낮아졌다. EU 타이어시장에서 차지하는 국산 타이어의 점유율은 2000년대에 들어와서 0.2%의 안정세를 유지하고 있다.

EU의 완성차 및 부품업계 뿐 아니라 타이어업계도 EU가 아세안, 인도 및 우리나라와 자유무역협정을 추진하는데 있어 깊은 관심을 보이고 있다. 한국과

FTA를 체결할 경우 수출이 증가할 것으로 기대하고 있기 때문이다. 유럽의 완성차업계는 국내시장에서 유럽산 고급차의 판매가 꾸준히 증가하고 있는 가운데 관세가 철폐될 경우 가격하락에 따라 판매가 증가할 것으로 예상하고 있다. 또한 독일산 자동차 중심의 수입구조도 프랑스와 이탈리아 자동차업계의 경쟁력이 회복되면서 다변화될 것으로 기대하고 있다. EU 자동차업계는 신차종 출시를 가속화하면서 국내 시장에 전차종을 투입할 수 있는 역량을 확보할 수 있어 관세가 철폐될 경우 대한 수출이 증가할 것으로 예상하고 있다.

반면 국내 완성차업계와 부품업계는 한-EU FTA의 효과에 대해 업체별로 상이한 평가를 내리고 있다. 현지 생산설비를 구축하고 있는 업체들은 관세가 철폐되더라도 수출이 증가하지 않을 것으로 예상하고 있다. 반면 수출을 확대하고 있는 외국계업체들은 관세 철폐로 인해 EU 시장 진입기회가 확대될 경우 수출이 증가할 것으로 기대하고 있다.

현재 국내 완성차업체의 EU시장 판매는 소형차 위주로 이루어지고 있다. 전통적으로 EU 소형차시장에서의 경쟁은 매우 치열한 편이다. 특히 유럽 고급차 생산업체들이 고급 소형차를 개발하여 출시하고 있고, 피아트 등 소형차 생산에 비교우위를 확보하고 있는 업체의 신차개발이 가속화되고 있어 소형차시장에서의 경쟁은 심화될 예정이다. 유럽의 중형차 시장은 일반 가격보다 30%가 저렴한 렌터카나 법인용 차량으로 대량 판매되는 플리트(Fleet) 판매 비중이 40%나 되나 동 시장에서의 EU산 브랜드 선호도가 높고 EU 소비자들에게도 어필할 수 있는 차종도 제한적이

어서 진입이 어려운 실정이다. 이와 같이 EU시장은 다양한 소비자 취향과 다수의 경쟁업체들로 인해 장기적인 경쟁우위를 유지하기 힘든 특징을 보이고 있다. 따라서 국내 완성차업체가 현지 생산을 확대할 경우 관세철폐에 따른 수출 증대 효과는 기대에 못미칠 예정이다.

자동차부품은 우리나라의 수입관세가 상대적으로 높아 철폐시 수입 증가가 우려된다. 우리나라의 최대 부품 수입국은 일본으로 지난해 9억 3,300만 달러를 수입한 후 금년 상반기에는 4억 9,500만 달러를 수입하였다. EU로부터의 수입은 지난해 7억 8,000만 달러에 달하였으며, 금년 상반기에는 4억 5,600만 달러를 기록하여 증가율이 일본을 상회하였다. 최근 국내 디젤차의 판매가 증가하고 있는 가운데 EU 부품업체의 경쟁력도 강화되고 있어 관세가 철폐될 경우 관련 부품의 수입이 증가할 가능성이 높다. EU시장에서 국내 타이어의 브랜드 인지도는 EU산 브랜드에 비해 크게 낮은 것으로 나타났다. 한국산 승용차용 타이어의 브랜드 인지도를 100으로 보았을 때 미셸린은 198, 컨티넨탈은 192, 피렐리는 178, 던롭은 156으로 평가되었다. <sup>9)</sup> 따라서 브랜드를 중시하는 EU 소비자들이 관세철폐에 따른 가격인하로 인해 구매 제품을 대폭 전환하지는 않을 예정이다.

한편 EU 선진국의 자동차 기술경쟁력은 세계 최고의 수준으로 한-EU FTA가 체결될 경우 협력과 경쟁을 통한 국내 부품업체의 기술경쟁력 향상을 기대할 수 있다. 또한 그 동안 부진했던 EU 자동차산업의 생산성도 최근 다시 증가하고 있다. 부품업체의 모듈생산 방식, 완성차 조립업체의 도요타생산방식(TPS) 도입

및 IT 접목에 따른 생산성 향상이 가시화되고 있기 때문이다. 경직적이고 강성 일변도였던 EU의 노동환경 역시 최근 지속적으로 개선되고 있다. 독일 자동차업체는 임금을 동결하거나 근로시간을 연장하면서 노사화합을 통해 경쟁력을 강화하고 있으며, 이러한 움직임은 영국, 프랑스와 이태리로 확산되고 있다. 이러한 EU 자동차산업의 환경변화는 FTA 체결을 통해 국내 자동차산업의 기술경쟁력, 생산효율화와 노사문화 개선에 기여할 것으로 기대된다.

한-EU FTA 체결을 위한 협상은 이제 시작단계에 있다. 그러나 한미 FTA 당시와는 사뭇 다른 양상을 보이고 있다. EU가 협상 체결에 적극적인 자세를 보이고 있고, 농업부문의 난제는 보이고 있지 않지만 제조업분야, 특히 중소제조기업에게 부정적인 영향을 미칠 가능성도 있기 때문이다. 타이어를 포함한 자동차업체는 한-EU FTA에 대해 한미 FTA 당시와는 다른 기대반 우려반의 입장을 보이고 있다. 중장기적으로 미국과 EU 자동차시장 모두가 성장세를 유지할 것이나, 대미 수출은 안정세를 유지하고 있는 반면 완성차대EU 수출이 감소하고 있고, 미국 자동차산업의 경쟁력이 저하되고 있는 반면 EU 자동차산업의 경쟁력은 강화되고 있으며, 시장에서의 경쟁강도도 EU가 미국보다 훨씬 강하기 때문이다. 따라서 한-EU FTA는 한미 FTA보다 신중한 협상전략을 요구하고 있다. 노련한 협상력을 보유한 EU가 우리의 ‘빨리빨리’ 문화까지 거론하면서 협상을 재촉하고 있는 이면에는 EU기업에게 돌아갈 혜택이 더 크다고 보고 있기 때문이다.