
CPTPP 가입이 국내 자동차산업에 미치는 영향 연구*

조정란

인하대학교 FTA통상정책·비즈니스컨설팅전공 조교수

Study on the Impact of Joining the CPTPP on the Korean Auto Industry

Jung-Ran Cho^a

^aAssistant Professor, Department of FTA Trade Policy & Business Consulting, Inha University, South Korea

Received 11 February 2020, Revised 21 February 2020, Accepted 26 February 2020

Abstract

On February 14, 2019, the government of Korea formally decided to consider the feasibility of joining the Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership (CPTPP) and has since been conducting bilateral consultations with individual member countries. In terms of the impact estimation, the CPTPP is actually a Korea-Japan FTA, and the most sensitive issue in the FTA is the opening of the auto industry market to Japan. Despite these circumstances, previous studies have predicted that the auto industry will be a beneficiary industry when joining the CPTPP. However, the Korean auto industry is opposed to joining the CPTPP. In order to investigate the cause of this discrepancy, this paper examines the problems of previous studies in estimating the impact of joining the CPTPP and found that the preceding study did not consider the industrial characteristics of the auto sector, especially in the context of Japan-Korea trade, and was heavily dependent on the Armington elasticity (structure) in the demand function of the GTAP CGE model. As a result, the domestic auto sector could lower prices and increase exports when joining the CPTPP. This paper attempts to precisely re-estimate the impact of joining the CPTPP on the auto sector in a way that corrects these problems by changing the CGE model and reflecting the major characteristics of the industry, with policy implications for the negotiation of CPTPP accession.

Keywords: Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership(CPTPP), Korea-Japan FTA, auto industry, Global Trade Analysis Project(GTAP)

JEL Classifications: F14, F15

* 이 논문은 인하대학교 지원을 받아 수행된 연구임.

^a E-mail: jungran@inha.ac.kr

© 2020 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

I. 서론

환태평양경제동반자협정(TPP)은 미국 탈퇴로 위기에 직면하기도 하였으나 일본 주도로 "포괄적이고 점진적인 TPP(CPTPP)"로 전환되어 2018년 말 발효되었다.¹⁾ CPTPP는 TPP 협정 중 개도국에게 민감한 29개 조항을 유예시켜 회원국 부담을 덜 수 있게 했다.²⁾ 그러나 CPTPP 회원국은 2019년 1월 19일 도쿄에서 제 1차 각료회의를 개최하고 신규 회원국 가입 가이드라인을 발표했다. 향후 신규 회원국은 CPTPP 협정을 수정없이 채택해야 하고, 전면적인 무역개방을 의무화했다. 기존 CPTPP 회원국이 요구하는 사항을 모두 수용할 준비가 되어 있어야 가입할 수 있음을 시사하고 있다.

2019년 2월 14일 우리나라 대외경제장관회의는 가입을 전제하지 않는다는 점을 분명히 밝히면서도 CPTPP 검토를 공식적으로 결정하였다. 통상국가를 지향하는 우리나라가 아태지역 메가 FTA인 CPTPP에 가입해야 한다는 의견이 있지만, 가입에 따른 이해득실에 대한 연구가 부족한 상황이다. 지난 5년 이상에 걸쳐 우리 정부는 TPP(CPTPP) 가입을 검토해 왔지만, 경제효과에 대한 확신을 갖지 못해 가입 결정을 내리지 못하고 있다.

본 논문에서는 TPP(CPTPP) 파급영향 분석에 대한 선행연구를 요약하고 선행연구의 한계점을 고찰하고자 한다. 이어 보다 정확한 방식으로 파급영향을 추정하고자 한다. 우리나라는 CPTPP 11개 회원국 중 9개 국가와 이미 FTA를 발효시킨 상태이고, 멕시코와는 현재 FTA 협상을 진행 중이다. 따라서 CPTPP 가입은 사실상 한-일 FTA이고(김대중 2014), 한-일 FTA에서 가장 민감한 쟁점은 우리나라가 불리한 자동차 시장 개방이다(조정란 2014). 선행연구들은 CPTPP 가입으로 우리나라는 경제적 이익을 기

대할 수 있고, 자동차산업이 수혜산업이 될 것으로 전망하고 있다.³⁾ 본 논문은 선행연구에서의 파급영향 추정상의 문제점을 분석하고, 한-일 자동차 무역에 대한 CPTPP 가입의 영향을 재추정하고자 한다.

II. CPTPP(TPP) 가입의 경제효과에 대한 선행연구

1. 선행연구의 개요

TPP(CPTPP) 가입의 경제효과에 대한 선행연구 대부분은 TPP 참여시 실질 GDP 및 후생증대 효과를 전망하고 있다. 우리나라의 TPP 가입의 파급영향을 계량적으로 추정한 초기 보고서는 Petri 외(2011)이며, 이 연구는 한국의 후생이 2025년까지 151억 달러 증가할 것으로 예측했다. 대외경제정책연구원(KIEP, 2013)은 세계무역분석(GTAP)⁴⁾ 모형을 사용하여 한국의 TPP 가입 시 2.5~2.6%의 높은 실질 GDP 증가를 예상한 반면, 불참 시에는 GDP가 0.11~0.19% 줄어든 것으로 추정했다. 성한경(2015)은 동일한 GTAP 모형에서 비공공서비스 생산성이 1% 증대된다는 가정하에 한국의 실질 GDP가 최대 4%까지 증가할 수 있을 것으로 예측했다. Roh and Oh(2016)는 GTAP 모형에 Meltiz 구조를 적용하여 KIEP(2013) 및 성한경(2015)과 유사한 결과를 제시했다. Petri 외(2011)는 한국의 후생이 2025년까지 151억 달러 증가할 것으로 예측했다.

김대중(2014)과 한국경제연구원(2018)의 연구는 다른 선행연구와 다소 차이가 있다. 선행연구는 TPP 전체 회원국과의 무역자유화 효과를 추정한 반면, 김대중(2014)의 연구는 한국의

1) 11개 회원국 중 6개(호주, 캐나다, 일본, 멕시코, 뉴질랜드, 싱가포르)만이 2018년 12월 CPTPP를 발효시켰고, 2019년 1월 베트남 발효, 2019년 11월 칠레 국회(상원) 비준 중단

2) 유예 조항은 주로 미국이 제안했던 것이며, 지적권 관련 사항이 13개이고, 나머지는 투자자-정부 제소권(ISDS), 정부조달 등임.

3) 무역이론에 따르면, FTA 무역자유화는 사중손실(deadweight loss)을 제거하고, 수입 불가 인하, 소비상품 다양성 증가 등으로 회원국에게 경제효과를 가져다 주게 됨. 이는 자동차산업에도 적용될 수 있을 것임. 하지만, 자동차와 같이 시장이 과점화된 경우, 일반균형 가정하에서 추정할 경우 무역자유화의 파급영향이 현실을 잘 반영하지 못할 수 있음. 본 논문은 이러한 가능성을 시뮬레이션으로 가정하여 분석.

4) GTAP 모형에 대해서는 Hertel(1997) 참조

Table 1. Progress of TPP(CPTPP)

Date	Event
2016. 02. 04	Signing the TPP Agreement (12 member states, including the US, Auckland, New Zealand)
2017. 01. 23	President Trump signed an executive order to leave TPP agreement
2017. 11. 12	Conclusion of the negotiation for the CPTPP
2018. 03. 08	Signing of the CPTPP Agreement (Chile Santiago)
2018. 12. 30	CPTPP entered into force (6 countries)
2019. 01. 14	Vietnam ratified the CPTPP Agreement
2019. 01. 19	New Membership Guidelines (CPTPP Ministerial Meeting, Tokyo)
2019. 02. 14	Korea's External Economic Ministers' Meeting made a decision for reviewing of joining the CPTPP Agreement
2019. 11. 12	Chile's decision to cease discussions on the ratification of the Agreement

Source: Press release and relevant government information.

Table 2. Estimation of Joining the CPTPP on Industrial Production(KERI)

(Unit: %, rate of change)

	Korea's participation	Livestock and dairy	Other primary industry	Petrochemistry	Steel, metal	Auto	Electronic industry	Machinery	Industrial average
SCN 1	No	0.024	-0.017	-0.088	-0.237	-0.716	0.050	0.011	-0.047
SCN 2	No	0.005	0.080	-0.098	-0.233	-0.793	0.055	-0.055	-0.066
SCN 3	Yes	-13.89	1.671	0.854	1.606	3.693	-0.334	-1.558	0.437
SCN 4	Yes	-13.89	4.125	4.132	6.008	5.459	3.698	3.024	1.077

Note: SCN 1: CPTPP11, SCN 2: TPP, SCN 3: CPTPP11+Korea, SCN 4: TPP+ Korea

Source: Korea Economic Research Institute(KERI, 2018)

TPP 가입효과를 한-일 FTA 체결 효과로 간주하고, 산업연관모형 분석을 통해 연간 약 1.7~2.1% 정도의 GDP 개선효과를 추정했다. 또한 한국경제연구원(2018)은 GDP보다는 우리나라의 산업에 대한 영향 위주로 분석하고, 우리나라의 산업생산이 전반적으로 1.08% 증가할 것으로 전망했다.

다수 선행연구들은 TPP(CPTPP) 가입으로 우리 경제 및 산업이 긍정적인 영향을 기대할 수 있을 것으로 전망했으나, 조정란(2014)은 TPP 참여시 우리나라 산업에 따라 상당한 타격을 입을 것으로 분석하여 다른 선행연구 결과와는 차이를 보였다.

2. 한국경제연구원(2018) 연구보고서

CPTPP 가입 파급영향으로 가장 널리 인용되는 연구는 한국경제연구원(2018) 보고서이다. 다른 선행연구들이 TPP 가입을 가정한 반면, 이 연구는 CPTPP 가입을 기본으로 분석하였다. 이 보고서는 CPTPP의 경제효과를 과소평가하는 정책당국에게 CPTPP 가입 협상을 즉시 개시할 것을 제안했다.

한국경제연구원은 파급영향 분석을 위해 다음 4가지 시나리오를 설정했다.

- 시나리오 1(SCN 1): 11개 국가간 CPTPP 출범(CPTPP11)
- 시나리오 2(SCN 2): CPTPP11 + 미국 (TPP12)
- 시나리오 3(SCN 3): 시나리오 1 + 한국, 즉 CPTPP11 + 한국
- 시나리오 4(SCN 4): 시나리오 2 + 한국, 즉 미국(TPP12) + 한국

한국과 미국이 동시에 TPP에 참여하는 시나리오 4에서 전반적으로 가장 높은 규모의 과급효과를 예상하면서 축산·낙농 및 서비스산업을 제외한 전 산업이 성장할 것으로 전망했다. 특히 자동차산업이 가장 높은 혜택을 볼 수 있을 것으로 제시했다.

3. 자동차산업 추정치에 대한 평가

일본을 제외한 CPTPP 회원국 대부분과 우리나라는 FTA를 발효시켰다. CPTPP 가입이 사실상 한-일 FTA이고, 제조업 경쟁력에 관한 한 일본이 압도적으로 우월한 상황에서 자동차와 같이 관세율 격차가 큰 산업은 불리할 수 밖에 없다.⁵⁾ 더구나 우리나라가 체결한 다른 FTA와는 달리 CPTPP는 자동차 등 상품에 대한 표준 관련 사항을 엄격하게 규정하고 있어 국내 산업계는 CPTPP 가입을 우려하고 있다. 그럼에도 선행연구들은 CPTPP 가입으로 우리나라의 자동차산업은 상당한 이익을 기대할 수 있을 것임을 제시하고 있다.(<Table 2>)

자동차는 국제적으로 가장 많이 거래되는 품목이고, 일반 소비재 중 가장 고가의 품목이다. 고가이면서 내구성이 긴 품목이므로 소비에 있어서도 일반 상품과 다른 특수성을 가지고 있다. 세계적으로 자국 브랜드 자동차 생산기반을 갖춘 국가도 얼마 안 되지만, 자동차 브랜드에 따

라 제품차별화와 소비자 선호도가 다르다.

CPTPP(TPP) 과급영향을 추정할 어떤 선행 연구도 자동차의 특수성에 대해 고려하지 않고 있다. 최소한 자동차산업 포함 여부가 과급영향에 미치는 영향을 점검했어야 한다. 최근 국내에서 매출이 빠르게 늘고 있는 자동차 수출국인 일본이 포함된 CPTPP하의 무역자유화의 영향 추정에는 자동차에 대한 이러한 특수성이 고려되어야 한다. 우리나라는 수입 자동차에 대해 8% 관세를 부과하고 있지만, 일본은 0% 무관세를 적용하고 있다. 국내 산업기반이 있는 국가가 자발적으로 무관세를 적용하는 것은 세계 최고 수준의 국제경쟁력을 갖추고 있기 때문이다.

CPTPP 가입의 과급영향에 대한 연구기관의 추정과 달리 국내 자동차업체가 강하게 반대하고 있다는 점에서 연구기관들은 자동차에 대해 좀더 신중한 분석이 필요했다. 또한 업계의 계량추정과 정반대되는 입장을 제기한다면 이에 대한 설명 제공이 있어야 했지만, 어떤 연구기관도 자동차가 CPTPP 수혜산업이 되는 이유를 제시하지 못하고 있다. 계량분석 모형은 연구자가 설정한 환경과 정책변수(shock)에 따라 과급영향을 기계적으로 산출해낸다. 모형의 설명력은 추정치가 이론과 일반의 상식과 얼마나 부합하는가에 따라 평가될 수 있다. 이 점에서 자동차산업에 대한 선행연구의 추정치에 대한 재검토가 필요하다.

Ⅲ. 선행연구 추정치의 재현 및 평가

선행연구들은 추정에 사용한 모형과 시나리오 외 자세한 추정방식을 제시하지 않고 있어 업계의 입장과 상반되는 추정치의 문제점을 파악하기 어렵다. 이에 선행연구 추정치를 재현함으로써 선행연구 추정상의 문제점을 고찰하고자 한다.

1. 선행연구 추정치 재현 시나리오

CPTPP 과급영향에 대한 선행연구는 여러 가지 형태의 무역자유화 시나리오를 설정하고 동

5) 무역학회 주관(2018.10.10.) 'CPTPP 대토론회'에서 한국자동차산업협회 의견. 자동차업계는 자동차에 대한 일본의 국제경쟁력이 높은 메다가 관세율 차이(한국 8%, 일본 0%)로 인해 CPTPP 가입의 의무사항(신규 회원국 가입 가이드라인)으로 간주되는 전 품목 자유화는 사실상 한국의 일방적인 시장개방으로 보고 있음.

Fig. 1. Bilateral FTAs by CPTPP countries

	Japan	Canada	Australia	Mexico	Malaysia	Singapore	Chile	Vietnam	Peru	New Zealand	Brunei	Korea (year)
Japan(2)	■	●	■	■	■	■	■	■	■	●	■	
Canada(7)	●	■	●	■	●	●	■	●	■	●	●	(2015)
Australia(2)	■	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■	(2014)
Mexico(6)	■	■	●	●	●	●	■	●	■	●	●	
Malaysia(3)	■	●	■	●	■	■	■	■	●	■	■	(2007)
Singapore(2)	■	●	■	●	■	■	■	■	■	■	■	(2007)
Chile	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	(2004)
Vietnam(3)	■	●	■	●	■	■	■	■	●	■	■	(2015)
Peru(4)	■	■	■	■	●	■	■	●	■	●	●	(2011)
New Zealand(4)	●	●	■	●	■	■	■	■	●	■	■	(2015)
Brunei(3)	■	●	■	●	■	■	■	■	●	■	■	(2007)
Korea	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	

Note: The numbers in parenthesis are the number of new bilateral FTAs due to CPTPP, ■: Existing FTAs before CPTPP, ●: New FTA

Table 3. Simulation Scenarios for Reproducing Previous Research Results

	Time of joining the CPTPP	Major assumptions
Scenario 1	Before implementation	Original member state of the CPTPP, early liberalization
Scenario 2	After implementation	New CPTPP member, long-term liberalization scheme
Scenario 3	After implementation	Scenario 2 and exemption of auto industry from tariff liberalization
Scenario 4	After implementation	No participation of Korea(calculating opportunity cost)

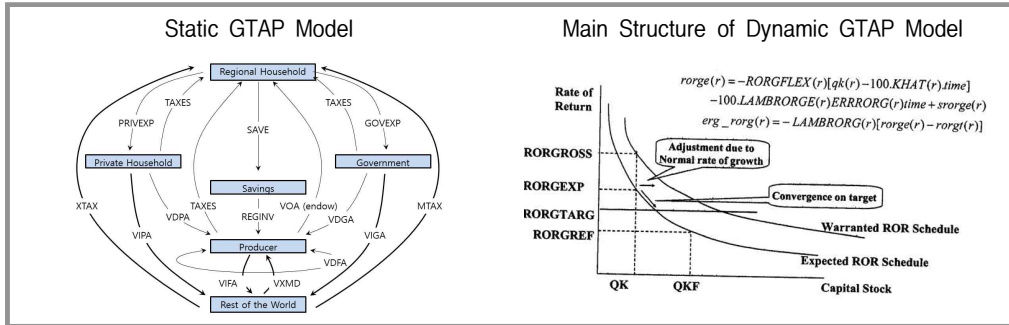
태 일반균형모형(CGЕ)을 사용하여 추정하였다.⁶⁾ 선행연구와 유사한 결과를 도출할 수 있도록 몇 가지 시나리오를 가정하였다. 선행연구 추정치 재현을 위해 CPTPP 11개 회원국의 기발효 FTA 협정 현황인 <Figure 1>을 바탕으로 관세양허, 기준 시점 및 범위를 분석하고, CPTPP를 통한 품목별 자유화 수준을 계산하여 4개의 추정 시나리오를 <Table 3>과 같이 설정

하였다.

Scenario 1은 우리나라가 CPTPP 발효 이전에 CPTPP에 가입한 원회원국(original member) 상황을 상정한 것이며, Scenario 2~4는 CPTPP 협정이 발효된 상황에서 우리나라가 신규 회원국으로 가입하는 것을 설정한 것이다. Scenario 1에서는 우리나라의 관세가 즉시 철폐되는 반면, Scenario 2에서는 15년에 걸친 느린 관세자유화 일정을 가정하고 있다. Scenario 3은 Scenario 2에서 자동차를 자유화 대상에서 제

6) 동태 CGE 모형의 구조에 대해서는 Ianchovichina & Walmsley(2012) 참조

Fig. 2. Structure of GTAP CGE Model



Source: Hertel(1997)

Source: Ianchovichina & Walmsley(2012), p.55

외할 경우를 상정한 것이며, 시나리오 4는 우리나라가 CPTPP에 참여하지 않을 경우의 기회비용을 추정하기 위한 것이다.

2. 분석모형의 개요와 국가/산업 구분

CGE 모형은 한 국가 혹은 여러 국가의 경제를 미시경제이론 및 일반균형이론에 따라 모형화함으로써, 정책변화의 파급영향을 체계적으로 분석할 수 있는 분석기법이다. 최근의 경제학자들은 CGE 모형을 사용하여 무역자유화, 국제통합, 기후변화, 질병의 확산, 지구 온난화 등의 중요한 정책 과제와 파급영향을 체계적으로 분석하고 있다. CGE 모형은 경제의 모든 생산자와 소비자의 동기와 이들 사이의 연관성을 설명하는 경제 전체를 다루는 모형이다. 예를 들어, 기업의 생산물 판매로 인한 수입은 궁극적으로 재화와 서비스, 세금 및 저축으로 처분되도록 모형화된다. 세수입과 저축은 정부와 투자자 지출로 나타나며, 민간 가구, 정부 및 투자자들의 수효는 수입과 지출의 순환 흐름을 완성하기 위해 생산 과정에서 사용된 투입재와 고용 노동자와 자본을 구매하는 회사들의 수요와 일치하도록 모형을 구성한다.

CGE 모형은 경제이론에서 직접 유도된 방정식을 기반으로 하며, 미시경제학과 거시경제학의 이론을 모두 포함하고 있다. 모형은 외생적이고 내생적인 변수와 시장균형 조건을 포함하

며, 모형의 모든 방정식을 동시에 풀어서 모든 시장에서 수요와 공급량이 동일한 경제의 균형을 찾게 된다. 모형의 실험을 수행하기 위해서는 하나 이상의 외생 변수를 변경(shock)하고 모형을 다시 풀어 내생 변수에 대한 새로운 값을 찾게 된다.

본 연구에는 2019년 발매된 GTAP데이터베이스 제10판이 사용되었다. 기준 연도는 2014년이지만, 경제성장률, 고용 등 거시경제데이터를 이용하여 2018년 시점으로 데이터를 업데이트하였다. 2019년 CPTPP 가입 협상이 타결되고 2020년부터 관세가 철폐되는 것으로 모형을 설정하였다.

GTAP 데이터베이스는 57개 산업과 141개 국가로 구성되어 있으나, 9개 국가 및 지역으로 그룹화하였다. CPTPP 11개 국가를 자동차산업 분석에 용이하도록 일본, 캐나다, 베트남, 멕시코, 말레이시아 및 기타 회원국(브루나이, 싱가포르, 호주 등)으로 구분하였다. 개별 국가로 분류된 일본 등 5개 CPTPP 회원국은 자동차산업 기반이 강하거나 CPTPP를 통해 잔존 자동차 관세를 철폐할 수 있는 국가들이다. CGE 모형을 이용한 시뮬레이션이 원활하게 될 수 있도록 하기 위해 산업 구분에 유의해야 한다. 각 산업의 크기 차이가 너무 클 경우, Singular Matrix 문제가 발생하기 때문이다. 이를 감안하여 산업을 9개로 구분하되, 기초산업과 서비스업을 각각 1개씩으로 하고, 제조업은 자동차를 포함하여 7개로 구분하였다.

Table 4. Clarification of Country and Industry in the GTAP DB

Country(Region)	Industry
- Korea	- Agriculture: 1-11, 13, 19-26
- Japan	- Light industry: 12, 14, 30-31, 34, 42
- Canada	- Petrochemical: 15-17, 32-33
- Vietnam	- Clothing, textile: 27-29
- Mexico	- Metal: 18, 35-37
- Malaysia	- Electronics: 40
- Other CPTPP such as Australia and Canada	- Machinery: 41
- Other OECD members (not cited elsewhere)	- Auto: 38-39
- ROW: All remaining countries	- Services: 43-57

Note: Numbers are GTAP industry codes

Source: Researcher's aggregation scheme based on GTAP industry codes

Table 5. Impact on Korea's GDP by Scenario

(% , Cumulative, 2035)

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
GDP	1.48	0.67	0.36	-0.12

3. 선행연구의 추정치 재현

선행연구에서와 같이, 우리나라는 CPTPP 가입 시 상당한 경제효과를 기대할 수 있음을 재현할 수 있었다. Scenario 1하에서 한국의 GDP는 1.48% 증가할 수 있을 것으로 나타났는데, 이는 2013년 발표된 KIEP의 GDP 추정치 1.7~1.8%보다 낮으나 KIEP 연구진이 가정한 생산성 향상 등으로 추정치가 올라간 점을 고려하면 사실상 같은 추정 결과인 것으로 평가할 수 있다.

자동차산업을 제외했을 경우(Scenario 3) 파급영향은 비교 시나리오인 Scenario 2하에 비해 크게 줄어들 것으로 전망되었다. 만약 선행연구에서 자동차를 포함하지 않았다면 GDP에 대한 CPTPP의 파급영향이 상당히 줄어들었을 것임을 알 수 있다. 또한, 한-일 간 자동차 수출입 구조와 수출경쟁력을 보더라도 일본에 비해 우리나라가 불리한 상황에서 CPTPP 협정에서 자동차산업을 제외시켰을 때(Scenario 3)에 비해 포함시켰을 때(Scenario 2)가 훨씬 더 높은 GDP 개선 효과를 제시하고 있으나, 해당 산

업에 대한 현황 파악과 특성이 잘 반영되지 못한 것으로 평가할 수 있다. 한편 CPTPP 불참 비용은 GDP의 0.12%(협정 발효 15년 누적치)로 KIEP 추정치와 유사하게 나타났다.

원(原)회원국(Scenario 1)으로 CPTPP에 참여할 경우 국내 자동차 생산은 9.9%(누적치) 증가하며, 신규 가입(Scenario 2)의 경우에도 4.08% 증가가 예상된다. 이는 한국경제연구원(2018)의 추정치 3.7~5.5%에 비해 낮지만, 질적으로는 유사한 것으로 볼 수 있다. 한국경제연구원(2018)이 사용한 CPTPP 자유화 수준을 사용하게 되면 유사성이 훨씬 높은 파급영향 추정치 계산이 가능할 것이다.⁷⁾ 앞서 논의한 바와 같이, 자동차산업이 포함된 Scenario 2에서의 자동차 생산이 Scenario 3에 비해 훨씬 높은 것으로 나타났다. CPTPP 및 한-일 FTA에서 대표적인 반대 업종인 자동차산업의 생산이 Scenario 2에서 크게 증가하는 메커니즘을 고찰함으로써 CPTPP 가입의 파급영향을 보다 정확하게 추정할 수 있을 것이다. 우리나라가 참

7) KIEP 및 한국경제연구원의 연구보고서는 품목별 자유화 수준을 제시하지 않고 있음.

Table 6. Impact on Production of Korean Auto Sector by Scenario

(% , Cumulative, 2035)

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Impact	9.90	4.08	0.35	-0.81

Source: Researcher's estimation

Table 7. Armington Elasticity of the GTAP Model

Industry	Elasticity between domestic goods and imported ones	Elasticity among imported ones by region
Agriculture	2.47	5.02
Light industry	3.11	6.54
Petrochemical	3.66	8.62
Clothing, textile	3.78	7.59
Metal	3.16	6.16
Electronics	4.4	8.8
Machinery	4.05	8.1
Auto	3.16	6.37
Services	1.94	3.85

Source: Drawn from the GTAP DB version 10

여하지 않는 Scenario 4에서 자동차산업 생산이 줄어드는 것은 일반의 상식과 부합한다.

2. 선행연구에서의 추정방식 평가

CGE 모형에서 수출입은 널리 사용되는 CES 수요함수 형태를 취하고 있으며, 산업별 특성은 가격탄력성과 Armington(1969) 탄력성(구조)로 모형화된다.⁸⁾ Armington 탄력성은 다국가 혹은 전 세계 국제무역 분석을 용이하게 해 줌에 따라 그동안 널리 사용되어 왔지만, McDaniel and Balistreri(2003), Zhang(2006), Feenstra 외(2018) 등의 무역분석 전문가들은 Armington 탄력성이 과급영향 추정치에 너무 큰 영향을 미치고 있고, 품목별 탄력성 자체에 대한 신뢰 부족 등 다수 문제점을 제기했다.

GTAP(정태, 동태)과 같이 세계경제 차원에서 무역정책을 분석하는 모형은 계산상의 부담으로 인해 산업별 탄력성을 세계 평균으로 계산하고, 이를 분석모형 내 모든 국가 및 지역에 동일하게 적용한다. 한국 자동차와 일본 자동차가 동일한 경쟁력을 가진 것으로 가정하고 추정하게 된다. 즉 선행연구에 사용된 GTAP 혹은 동태 CGE 모형은 연구자가 특별한 메커니즘을 도입하지 않는 국가별 산업의 특성을 분석에 반영할 수 없다.

〈Table 5〉와 〈Table 6〉에서 보듯이, 자동차 포함 여부가 추정치에 결정적인 영향을 미치고 있다. 자동차에 대한 수요가 가격 변화에 따라 기계적으로 결정되도록 모형이 설정되어 있기 때문이다. 일반 상품과 다를 수 있는 자동차 수요에 대한 특성이 추정에 반영되어 있지 않다. 더구나 일본 자동차의 국내 시장점유율이 빠르게 늘고 있고, 국내 메이커의 일본 시장 진출은

8) Armington 탄력성에 대해서는 Armington(1969) 참조

Table 8. Average Export Price Comparison by Country

(Unit : US\$)

	Korea	Japan	Germany	USA
Average export price(2016)	14,260	22,400	36,150	26,630

Source: Internal data of the Korea Automobile Manufacturers Association

사실상 중단된 상태이므로 전 산업의 자유화가 전제된 CPTPP 가입은 국내 시장을 일방적으로 일본에 개방하는 것으로 이어질 수 있다. 우리나라 산업생태계에서 자동차는 가장 중요한 산업이고, 국내 자동차 생산에 부품을 조달하는 중소기업의 영업실적은 생태계 유지와 직결되어 있다.

다른 FTA와는 달리 우리나라 입장에서 보면 CPTPP 가입은 사실상 한-일 FTA이고,

CPTPP 회원국 중 일본은 자동차산업 국제경쟁력이 가장 높은 국가이다. 자동차산업은 한-일 간 구조적 차이가 있다(한국경제연구원 2018). 일본은 세계적인 자동차 강국이며, 기술력 격차로 수출가격에서도 큰 차이가 있다(Table 8). 차세대 자동차 역량 차이로 한-일 간 기술격차가 앞으로 상당 기간 유지될 것으로 전망된다. 특히 일본 자동차는 브랜드 파워 측면에서 세계 최고 수준이다. JATO(2018)에 따르면, 세계 10대 톱 자동차 브랜드 가치 리스트에 일본 메이커 4개사가 포함되어 있다.

선행연구들과 같이 자동차에 대한 이러한 산업적 특성에 대한 고려 없이, 자동차를 일반 소비재와 같이 모형화해서 CPTPP 파급영향을 단순하게 추정한 결과만을 가지고 평가하는 것은 지양할 필요가 있다. 이에 본 논문에서는 이러한 문제점을 분석모형에 시정하여 CPTPP 가입의 파급영향을 정밀하게 추정하고자 한다.

3. 선행연구에서 시뮬레이션 전제조건

CPTPP 파급영향을 추정한 선행연구의 문제점을 시정한 추정을 위해서는 자동차산업에 대한 심도있는 연구가 필요하겠으나, 본 논문에서

서는 한-일 간 자동차 무역의 특수성을 분석모형에 반영하는 방식으로 선행연구에서의 한계를 수정하고자 한다. 신고전학과 경제이론에 근거한 완전경쟁 CGE 모형은 수요와 생산 체계, 가격 변동성과 시장청산조건 등이 연립방정식 체계로 작용하여 모형 내 모든 시장에서의 수급 균형이 달성되도록 모형화되어 있다.

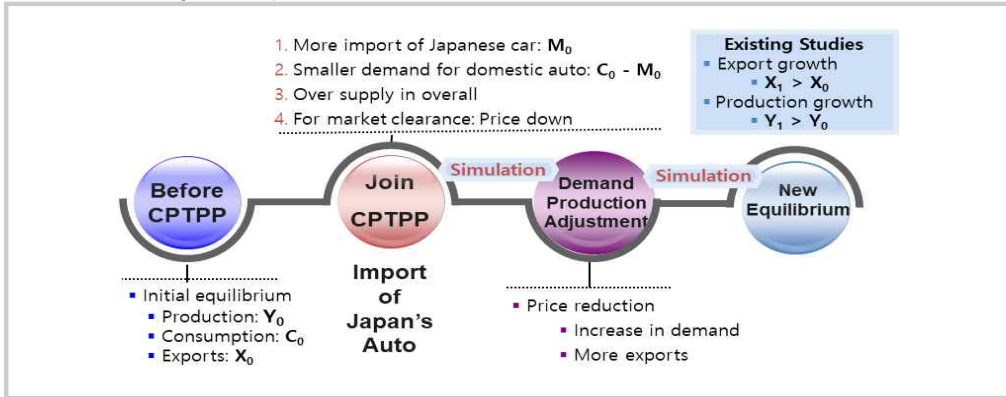
CPTPP에 가입할 경우 우리나라는 전 품목에 대한 관세를 철폐해야 하므로 일본 자동차의 대한국 수출은 늘어날 것이다. 현재의 한-일 간 무역통계와 같이 자동차 무역불균형이 강화될 것이다. 수입증가에도 불구하고 선행연구에서와 같이 우리나라의 자동차 생산이 늘어나기 위해서는 수출이 큰 폭으로 증가해야 한다. 선행연구에서와 같이 자동차 수출증가가 구현되기 위해서는 아래 사항이 필요하다.

- 한국 자동차 수급불균형 해소를 위해 가격 인하(시장청산조건)⁹⁾
- 국내 수요 및 수출증가
- 생산 증가
- Armington 구조에서 한국 자동차 수출이 증가하기 위해서는 한국 자동차 수출가격 인하

(Figure 3)은 이러한 가격-생산-수출 메커니즘을 도식화한 것이다. 국산 자동차 가격 인하 전제하에 분석모형은 반복적인 시뮬레이션을 통해 새로운 균형점을 찾게 된다. 이러한 과정을 통해 선행연구와 같이 CPTPP 가입 시 수출

9) 가격이 인하되기 위해서는 한국 내 자동차 초과공급 상황이 되어야 함. 연구자는 모형 내에서 일시적으로 한국의 자동차 생산량이 동일하게 유지되고 한국 소비자가 한국산보다는 일본산 자동차를 구매한 것으로 파악.

Fig. 3. Mechanisms of Auto Prices, Production and Exports in Existing Studies of Estimating the Impact of Accession to the CPTPP



Source: Author's drawing

증가와 국내 생산 증가로 나타나게 된다.

선행연구 추정 메커니즘에서의 핵심 전제 조건은 자동차 가격인하이다. CPTPP 가입으로 국내 자동차 수출이 늘어나고 생산이 큰 폭으로 증가하기 위해서는 가격인하가 필수적이다. 하지만, CPTPP 가입으로 자동차 가격이 인하될 수 있는 요인이 없다. 국내 자동차산업의 CPTPP 회원산 부품 사용 비율이 매우 낮기 때문이다.¹⁰⁾ 즉 국내 자동차 기업들은 주로 국내산 부품을 사용하고 있어 CPTPP에 가입하더라도 부품관세 철폐로 인한 완성차 가격인하를 기대하기 어렵다.¹¹⁾ 참고로 CGE 모형에서는 모든 산업의 초과이익이 없는 것으로 설정되어 있으므로 관세철폐 외 가격인하 요인이 없다. 더구나 자동차산업은 과점 구조를 가지고 있어

가격 결정이 수급구조에 전적으로 영향을 받는 것으로 보기 어렵다.

IV. 자동차산업에 대한 영향 재추정

1. 자동차산업 파급영향 재추정

제IV장에서는 선행연구에서 일반의 상식과 상반된 추정결과가 나온 분석모형상의 문제점을 고찰하였다. 이 장에서는 이러한 추정문제를 해소하는 방식으로 CPTPP 가입의 파급영향을 제III장에서 제시한 모형과 데이터베이스를 이용하여 추정하고자 한다.

앞에서 고찰한 바와 같이, 자동차산업에 대한 CPTPP 가입의 파급영향에 대한 연구기관과 자동차산업 간 입장 차이는 선행연구가 자동차산업의 특성과 한-일간 자동차 무역에 대한 현실적인 요인을 고려하지 않았기 때문이다. 이는 CGE 모형의 Armington 구조와 연관이 있다. 이를 시정하기 위해 본 논문에서는 다음 3가지 사항을 고려하여 추정 시나리오를 설정하고 CPTPP 파급영향을 추정하고자 한다.

- 단기와 장기: CPTPP 관세 자유화 시점을 단기와 장기로 구분

10) 정확한 데이터가 발표되지 않아 분석 애로가 있으나, 접근 가능한 자료를 바탕으로 추정해 보면, 국내 자동차산업에서 CPTPP 회원국의 부품 비중이 매우 낮음. 한국은행이 2017년 발간한 기업경영분석에 따르면, 자동차와 트레일러(대기업)의 매출액은 260조 4,236억원이고, CPTPP 회원국으로부터의 자동차부품 수입액은 8억2백만달러(주로 일본과 베트남, 2018)임. 즉 수입부품은 매출액 대비 0.4%에 불과함. 우리나라의 8% 관세가 철폐될 경우 수입부품이 완성차 가격인하에 미치는 단순산술적인 영향은 0.032%가 됨.

11) 기아 멕시코공장이 수입하는 부품의 95%(2018)는 한국산이며, CPTPP 회원국 비중은 0%임.

Table 9. Impact of CPTPP with Model Specifications*

	Tariff liberalization	Common	Competition consideration
scenario 1	short-term	Price rigidity	
scenario 2	short-term	Price rigidity	Korea' s unfavorable competition
scenario 3	long-time	Price rigidity	Korea' s unfavorable competition

Note: The scenarios will be applied for only the auto industry of Japan and Korea, all other CPTPP member countries are assumed to liberalize tariffs according to the tariff schedules of the CPTPP and Korea' s FTAs in Figure 1.

Table 10. Impact on the Production of Korean Auto Industry

(unit: %)

Major assumptions		2020	2022	2025	2030	2035
Scenario 1	Short-term tariff liberalization, price rigidity*	-0.69	-1.45	-2.02	-3.00	-4.36
Scenario 2	Tariff short-term, Adverse competition	-3.15	-5.29	-6.43	-8.38	-10.59
Scenario 3	Tariff long time, Adverse competition	-3.49	-5.22	-5.70	-6.44	-7.94

Note: Price rigidity applies to all scenarios

- 자동차 가격 경직성: Armington 구조로 인한 문제점 시정
- 한-일간 경쟁력 격차: 한국의 불리한 경쟁 여건

Scenario 1과 2는 단기 자유화, 3은 장기 자유화를 가정하고 있다. Scenario 3은 scenario 2에서 단기 자유화를 장기 자유화로 변화시킨 것이다. 2019년 CPTPP 회원국이 확정한 신규 가입조건에 따르면 Scenario 3안은 가능하지 않으나 비교분석을 위해 설정하였다. Armington 구조로 인한 문제점을 시정하기 위해 전 Scenario에서 가격변수의 움직임을 제한함으로써 가격경직성을 도입하였다. 그리고 Scenario 2와 3에서는 일본 자동차에 비해 불리한 한국 자동차의 경쟁력을 반영함으로써 보다 현실적인 추정치 도출을 시도하였다.

2. CPTPP 가입의 자동차산업 파급영향 결과

CPTPP 가입의 파급영향을 추정한 선행연구에서는 모든 가격변수의 변동성을 전제로 자동

차의 생산과 수출이 크게 증가할 것으로 추정하였다. 본 연구에서는 대외경제정책연구원(2013) 및 한국경제연구원(2018)이 제시한 산업에 대한 영향과는 달리 자동차 가격변수의 경직성 등 현실적인 요인을 시나리오에 반영하였다. 본 연구에서 설정한 3가지 현실적인 시나리오 전체에서 한국 자동차 생산이 감소할 것으로 나타났으며, 이는 선행연구(대외경제정책연구원 2013; 한국경제연구원 2018) 추정치와 반대되나, 국내 자동차업계의 현실 및 입장과는 부합한다.

2035년 기준 자동차 생산 감소 폭은 시나리오 2, 3, 1의 순이다. 자동차 관세가 단기에 철폐되고 불리한 경쟁요소를 고려(Scenario 2)할 경우, 생산 감소폭이 가장 큰 -10.59%(2035년 기준)에 달할 것으로 추정된다. Scenario 2에서 자유화 일정을 장기로 전환할 경우(Scenario 3), 생산 감소는 -7.94%로 낮아져 관세철폐 일정이 생산량에 꽤 영향을 미칠 것으로 나타났다. 단기 관세철폐와 가격경직성(Scenario 1) 가정 시 생산 감소 폭은 -4.36%로 완화될 수 있을 것으로 나타났다.

일본 자동차 수입은 상당히 큰 폭으로 증가

Table 11. Impact on the Imports of Auto from Japan

(unit: %)

	2020	2022	2025	2030	2035
Scenario 1	49.46	49.52	50.23	50.98	50.51
Scenario 2	47.56	46.53	46.79	46.88	45.90
Scenario 3	-1.17	9.41	29.03	64.28	64.10

Table 12. Impact on the Exports of Auto to Japan

(unit: %)

	2020	2022	2025	2030	2035
Scenario 1	3.63	3.49	3.14	2.66	2.52
Scenario 2	2.37	2.44	2.45	2.56	2.42
Scenario 3	2.37	2.60	2.76	2.93	2.79

할 것으로 추정된다. 이는 대외경제정책연구원(2013) 및 한국경제연구원(2018) 연구와는 반대되는 결과이다. 큰 차이를 관세가 단기적으로 철폐되는 Scenario 1과 2의 경우, 자유화 시점부터 수입증가율이 각각 49.46%와 47.56%로 높을 것으로 전망되나, 장기간에 걸쳐 자유화가 이루어질 경우(Scenario 3), 2030년 이후 수입이 크게 늘어날 것으로 전망된다. 2035년 기준 수입증가율은 장기 철폐와 불리한 경쟁요소가 고려되는 시나리오 3에서 가장 높은 수입증가가 예상된다.

일본 자동차 수입이 크게 늘면서 국내 자동차 시장 불균형이 발생하게 되고, 초과 물량의 일부는 일본으로 수출된다. 한국 자동차의 대일본 수출증가율은 2%대(2035년)로 수입증가율에 비해 매우 미미할 것으로 나타났다. 전반적으로 볼 때, 단기 자유화(Scenario 1, 2)보다는 장기자유화(3) 가정 시 수출증가율이 다소 높을 것으로 예상된다. 또한 단기자유화 Scenario 하에서는 자유화 초기에 수출증가율이 높게 나타나고, 시간이 가면서 하향조정되는 양상을 보일 것으로 나타났다.

3. CPTPP 주요 회원국에 대한 자동차 수출 가능성 분석

앞서 언급한 바와 같이, 캐나다, 호주, 칠레, 뉴질랜드, 싱가포르, 브루나이는 우리나라가 기발효시킨 FTA에서 자동차 관세가 자유화되었으므로 CPTPP에 가입하더라도 자동차의 시장 개방 여부가 크게 문제되지 어렵다. <Table 12>에서 보듯이 자동차분야에서 우리나라가 상당한 무역수지 흑자를 누리거나 일방적인 수출구조가 유지되고 있다. 멕시코 경우는 우리나라와의 FTA 협상이 추진 중이고, 무역수지 흑자를 누리고 있을 뿐만 아니라 국내 자동차 업계도 FTA 추진을 지지하고 있다.

일본은 자동차에 대해 이미 무관세를 적용하고 있어 CPTPP에 가입하더라도 수출시 관세 혜택 자체를 기대할 수 없으나, CPTPP 가입시 자동차 관세 인하가 예상되는 국가는 멕시코, 말레이시아, 베트남 등이다. 자동차에 대한 이들 3개 국가의 관세 추가인하가 기대되나, 본 논문에서의 추정결과에 따르면 CPTPP 전체 회원국에 대한 수출증가 효과보다 대일본 관세인하에 따른 수입확대 효과가 훨씬 더 클 것으로 나타났다. 여기서는 이들 개별 국가의 자동차 시장과 수출 가능성을 살펴보고자 한다.

먼저, 일본은 자동차 분야에서 우리나라의

Table 13. Korea's Auto Trade with CPTPP Member Countries

(unit: million \$)

		2017			2018		
		Exports	Imports	Trade Balance	Exports	Imports	Trade Balance
Rank	Total exports	38,248	11,201	27,046	40,458	11,112	29,346
2	Canada	2,282	33	2,249	2,582	37	2,545
4	Australia	2,120	0	2,120	2,043	0	2,043
12	Vietnam	550	0	549	687	0	687
15	Mexico	472	160	311	527	89	438
19	Chile	609	0	608	371	0	371
25	New Zealand	274	0	274	228	0	228
26	Singapore	139	0	139	177	0	177
31	Peru	181	0	180	154	0	154
60	Malaysia	93	0	92	46	0	46
69	Brunei	35	0	34	31	0	31
131	Japan	4	1,191	-1,188	4	1,185	-1,181

Source: Drawn from the KITA Trade Statistics

Table 14. The Trend of Korea's Auto Imports

		US	EU	Japan	Total
2015	No. of auto	17,501	197,396	29,003	243,900
	Share	7.20%	80.90%	11.90%	100.00%
2016	No. of auto	18,281	171,569	35,429	225,279
	Share	8.10%	76.20%	15.70%	100.00%
2017	No. of auto	20,019	169,487	43,582	233,088
	Share	8.60%	72.70%	18.70%	100.00%
2018	No. of auto	21,277	194,175	45,253	260,705
	Share	8.20%	74.50%	17.40%	100.00%

Source: Korea Automobile Importers and Distributors Association

131위 수출 대상국이지만, 수입에 있어서는 독일, 미국 다음의 제3위를 차지하고 있다. 자동차는 우리나라의 대표적인 대일본 적자 품목이다. 우리나라의 대일본 자동차 수출액은 연간 4백만달러로, 수입액 12억달러의 0.3%에 불과하다. 수출 차량의 대부분은 버스이며, 그 외 차량 수출은 미미하다. 일본 승용차 시장의 93.7%는 일본 브랜드가 장악하고 있으며, 국내

1위 브랜드인 현대 자동차 판매는 사실상 전무하다. 수입차 중에서는 독일계(72.9%)를 포함한 유럽계가 89.8%를 차지하고 있다.

하지만, 일본 브랜드의 우리나라 국내 시장 점유율 가파른 증가세를 보이고 있다. 한-미 FTA 발효 이후 일본 브랜드 자동차는 판매 및 점유율이 지속적으로 증가하고 있는데, 이 중 37.4%가 미국산 일본차이다. 2018년 기준 일본

은 독일에 이어 우리나라의 2대 자동차 수입국이다. 게다가 일본산 자동차 수입은 계속적으로 증가세를 보이고 있다. 일본 자동차 국내 판매는 2015년 29,003대(시장점유율 11.9%)에서 2018년 45,253대(17.4%)로 3년 사이 56% 증가율을 기록하였다.

멕시코의 경우, 자동차 수입을 엄격하게 규제하고 있다. CPTPP 협정에서 자동차(30%) 즉시철폐 하되, 세계적인 자동차 수출국인 일본에 대해서는 양허표에서 별도의 규제조항을 포함시켰다. 일본산 승합 및 화물차(HS8704) 관세를 8년간 8%까지 균등인하 후 9년차에 7.75%, 10년차에 7.5%로 인하하는 것으로 규정하였다. 즉 자동차 강국에 대해서는 관세를 철폐하지 않는다. 멕시코의 자동차 내수시장은 연 157만대 시장이고 고율관세(20%)가 철폐될 수 있다는 측면은 긍정적이나, 기아차 현지생산(연 30만대)으로 인해 관세철폐에 따른 수출 증가보다는 부품에 대한 관세인하 효과를 기대할 수 있을 것이다. 또한 멕시코는 현지 투자와 비례하여 무관세 수입을 허용하고 있어 기아차와 한국지엠은 수출 물량 전체에 대해 관세 부담없이 수출하고 있다.

말레이시아 역시 자동차 규제가 심한 국가이다. CPTPP 협정에서 승용차 관세(30%)를 6~13년간 균등철폐하고, 승합 및 화물차 관세(30%)는 11년간 균등철폐하기로 했다. 한-아세안 FTA에서 30% 관세로 규정(협정 당시 MFN 관세 50%에서 인하)되어 있어서 CPTPP 관세 인하 혜택을 기대할 수 있다. 하지만, 말레이시아는 자동차산업 국산화 정책을 추진해 왔으며, 자국 업체와 전략적 제휴 관계인 외국계 업체 외 다른 자동차업체의 영업 확대에 규제를 가하고 있다. 2017년 메이커별 판매규모를 살펴보면, 말레이시아계 업체인 Perodua(점유율 35.5%)와 Proton(12.3%)이 절반 가량을 차지하고 있으며, 일본계가 42.9%를 차지하고 있다. 그 뒤를 유럽(6.2%) 메이커가 따르고 있으며, 한국(1.4%) 등 기타 국가 점유율은 미미하다. 말레이시아계 업체 Perodua는 다이하츠가 지분 25%를, Proton은 지리자동차가 지분 49.9%를 보유하여 사실상 일본계와 중국계 업체이다. 자동차 고율관세(30%)가 철폐되더라도

일본계 및 중국계 자본이 현지 영업망을 쥐고 있어 우리 업체의 수출증대 효과는 크지 않을 전망이다.

그리고 말레이시아는 제휴 관계가 아닌 일반 외국계 자동차업체에 대해 국내세로 차별하고 있다. 소비자가격에서 관세보다는 내국세(소비세) 차별로 기존 시장선점(제휴) 업체와 경쟁이 어려운 상황이다. 투자 인센티브제도(ILP: Industrial Linkage Program)에 따라 현지조립 차량에 대해 현지부가가치 비율만큼 소비세 감면혜택을 제공하고 있다. 현행 소비세제는 배기량과 4WD(4륜구동) 여부에 따라 65~105%의 세율이 부과되고 있으나, 말레이시아내 기존 현지생산 업체들은 수입차보다 낮은 평균 50%의 소비세를 부담하고 있어 관세철폐에도 불구하고 국산 자동차의 현지 진출에 어려움이 있다.¹²⁾

베트남은 CPTPP 협정에서 승용 및 승합차에 대한 70% 관세를 협정 발효 3년 거치 후 4년차부터 10년간 균등철폐하기로 했고, 화물차(15~20%)는 12년 균등철폐하기로 하였다. 한-아세안, 한-베트남 FTA에서는 자동차 품목 대부분을 양허 제외하였다. 베트남은 연 25만대 시장으로 성장잠재력과 국내 업체의 시장점유율이 높으나(24.6%), 관세 부담의 고충을 극복하기 위해 국내 메이커(현대차)가 연 13만대 규모의 현지투자로 생산설비를 구축했다. 따라서 부품 수출시 관세 혜택을 어느 정도 기대할 수 있으나 완성차 수출을 기대하기 어렵다. 참고로 부품에 대한 관세의 상당부분은 현재 발효 중인 한-베트남 FTA를 통해 인하되었다.

V. 결론 및 시사점

대부분의 제조업은 제품수명주기이론에 따라 개발선진국-선진국-개도국으로 산업이 이전되지만, 1900년대 초 확립된 자동차산업은 아직도 선진국이 주도하고 있는 대표적인 제조업이다. 현존하는 산업 중 자동차산업은 세계에

12) <https://paultan.org/2018/03/19/pas-manifesto-touts-zero-excise-tax-for-first-time-car-buyers-interest-free-loans-is-this-good-for-us/>

서 국제통상마찰 역사가 가장 길고 빈도가 가장 많은 산업이며, 전 세계적으로 교역규모가 가장 큰 산업이면서 국내 산업 전반에 대한 파급력이 큰 산업이다.

개발도상국으로 글로벌 수출용 자동차 브랜드를 자체적으로 개발한 국가로는 아직까지 한국이 유일하며, 전기차 등 차세대 자동차 개발을 위해 많은 국가들이 경쟁을 벌이고 있다. 중국, 인도, 멕시코 등의 신흥국들의 자동차 생산 규모가 한국보다 많으나 글로벌 메이커와의 합작생산이 대부분이고 수출의 대부분은 본사와의 거래이다.

제IV장에서 고찰한 바와 같이, 캐나다, 호주, 페루, 칠레, 싱가포르, 브루나이 등은 기발효된 양자간 FTA하에서 자동차 관세가 철폐되었거나 무관세를 적용하고 있으므로 CPTPP 가입의 수출증대 효과가 미미할 것이다. 다만, 일본, 멕시코, 말레이시아 및 베트남은 CPTPP 가입 시 관세철폐 영향을 예상해 볼 수 있는 국가이다. 일본은 자동차 분야에서 우리나라의 131위 수출 대상국이며 대표적인 무역수지 적자국이다. 말레이시아와 베트남에 대해 우리나라는 무역수지 흑자를 누리고 있으나, 관세철폐로 부품 등에서 일부 수출증가를 기대할 수 있다. 하지만, 국민차 정책(말레이시아), 국내 메이커 현지 생산설비 가동(베트남, 멕시코) 등으로 추가 관세인하의 혜택을 기대하기 어려운 상황이다. 따라서 선행연구에서와 같이 자동차산업을 CPTPP 수혜산업으로 분류하기는 어려운 부분이 있다.

한-일 FTA와 마찬가지로 CPTPP 가입에 대해 국내 자동차업계는 부정적 입장을 견지하고 있다. CPTPP 회원국 중 일본은 세계 최고 수준의 국제경쟁력을 갖춘 반면, 외국인 자동차에 대한 시장진입장벽이 높아 독일 자동차를 제외하고는 일본시장 진출 성공사례가 거의 없는 실정이고, 자동차에 대한 한-일간 관세 비대칭(일본: 0%, 한국: 8%)으로 인해 CPTPP 논의에서 자동차산업 내에서 한-일간 이익의 균형을 모색하기 어려운 구조이기 때문이다.

자동차는 향후 CPTPP 가입 검토에서 핵심쟁점 분야가 될 것이다. 선행연구 결과를 근거로 일부에서는 자동차를 수혜산업으로 간주하고

있으나, CPTPP 가입시 국내 산업기반에 타격을 줄 수 있을 정도의 손실이 발생할 수 있을 것으로 국내 자동차업계는 우려하고 있다. 자동차의 경우 이론적 파급영향과 업계의 예상간의 간극이 크다. 본 연구는 이러한 차이가 발생하게 된 것을 추정방법론에서 문제점을 통해 고찰하고, 이를 시정한 방식으로 업계의 입장과 부합하는 추정치를 도출하였다. 그리고 CPTPP 회원국에 대한 수출증가 가능성을 정성적으로 분석하였다. 분석모형에서와 마찬가지로 현지 시장구조 및 수입국의 정책, 우리 기업의 현지 투자 등으로 자동차 수출 전망이 불투명함을 알 수 있었다.

우리나라 정책당국이 CPTPP 가입 여부를 몇 년째 결정하지 못하고 있는 이유는 데이터 규범, 지식재산권 보호 강화, 보조금 철폐 등 CPTPP의 다수 무역규범이 국내적으로 민감할 수 있다는 점과 더불어, 국내 다수 산업이 CPTPP 가입에 대해 부정적인 입장을 견지하고 있기 때문이다. 국민경제적 비중이 크면서 일반적인 상품과 달리 가격의 경직성이 있을 경우, 파급영향 추정 시 신중한 접근이 필요하다.

본 연구에서도 역시 한계점이 있다. 무엇보다 향후 CPTPP 협상을 대비하여 자동차산업에 대한 보다 세밀한 검토를 바탕으로 자동차 CGE 무역모형을 구축하고, CPTPP 파급영향을 보다 더 정교하게 분석해야 한다. 더 나아가 자동차업계가 경쟁력을 제고할 수 있는 방안을 연구해야 할 것이다. 선행연구에서의 문제점을 시정하기 위해 가격변수의 움직임 제한하는 방식으로 모형을 변경하여 가격경직성을 도입하였으나 자동차 가격 데이터를 구할 수 있다면 다른 시도를 할 필요가 있을 것이다. 자동차업계가 조사한 바에 따르면, FTA 관세철폐가 수입차 가격에 일부 반영되나, 국내 자동차메이커가 가격인하를 한 사례는 없다고 한다. 이 부분은 영업기밀과 관련되므로 연구를 위한 데이터 입수가 곤란하다. 하지만 보다 정교한 CPTPP 가입의 파급영향 추정을 위해서는 과점상태인 자동차산업에 대한 연구와 더불어 수입품 대비 국산차 메이커의 가격정책에 대한 실증연구가 보완되어야 할 것이다.

References

- 김대중(2014), “TPP 가입이 한국경제에 미치는 파급효과 분석”, 한국산업경제학회 춘계국제학술발표대회 논문집, 155-178
- 김종덕, 강준구, 이주미, 엄준현(2014), “TPP 주요국 투자·서비스 장벽 분석: 기체결 협정문 및 양허분석을 중심으로”, 대외경제정책연구원 정책연구 브리핑
- 김형주, 이지홍(2016), “TPP 이후 주목해야 할 사업환경 변화”, LG Business Insight 2016. 3. 2.
- 대외경제정책연구원(2013), “TPP 가입의 경제효과”, 비공개자료
- 산업통상자원부(2013), “환태평양경제동반자협정(TPP*) 관심을 표명”, 보도자료(11.29)
- 산업통상자원부(2015), “환태평양경제동반자협정(TPP) 협정문 공개”, 보도자료(11.05)
- 성한경(2015), “TPP와 TTIP가 한국, 중국, 일본에 미치는 동태적 경제효과 연구”, 시장경제연구, 44(1): 93-124
- 조정란(2014), “TPP(한·일 FTA)가 한·일 자동차 교역에 미칠 영향 분석”, 무역학회지, 39(4): 221-241
- 한국경제연구원(2018), “TPP의 한국 산업별 영향 분석”, 정책연구 18-02
- 한국자동차산업협회(2019), “글로벌 공정경쟁 관점에서 본 우리 자동차 산업의 문제점 및 과제”
- 한석호, 김영귀, 김수동, 김봉태, 정인교(2016), “메가 FTA의 경제효과 분석 방법론 개선방향을 위한 기초연구”, 경제·인문사회연구회 협동연구총서 17-18-01.
- JETRO(2019). “TPP11に加入すべきか否か 韓国政府のジレンマ. JETROビジネス短信”
- Armington, P.S.(1969), “A theory of demand for products distinguished by place of production”, IMF Staff Papers 16(1), 159-176.
- Feenstra, Robert C. & Philip Luck & Maurice Obstfeld & Kathryn N. Russ (2018), "In Search of the Armington Elasticity", The Review of Economics and Statistics, vol 100(1), pages 135-150.
- Hertel, T. W.(1997), “Global Trade Analysis: Modeling and Applications” Cambridge University Press, New York.
- Ianchovichina, E., & Walmsley, T. L. (Eds.)(2012), Dynamic modeling and applications for global economic analysis. Cambridge University Press.
- ITAC2(2015), “Advisory Committee Report to the President, the Congress, and the United States Trade Representative on the Trans Pacific Partnership Trade Agreement”, December 22, 2015.
- JAMA(2015), "Free Trade is Good for Everyone", Tokyo, Japan: Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.
- JATO(2018), “Global car sales analysis 2017”,
- McDaniel, Christine A. and Edward J. Balistreri(2003), “A review of Armington trade substitution elasticities”, Dans Économie internationale 2003/2-3 (no.94-95).
- Petri, P.A., M.G. Plummer, and F. Zhai, 2011, “The Trans-Pacific Partnership and Asia-Pacific Integration: A Quantitative Assessment”, East-West Center Working Papers, No. 119.
- Roh, J., and K. Oh, 2016, “A study of the economic impacts of the TPP on Korea: Armington and Melitz model”, Journal of Korea Trade, 20(1): 35-46.

US CRS(Congressional Research Service), "The Trans-Pacific Partnership (TPP): Key Provisions and Issues for Congress", CRS Report R44489, www.crs.gov

Zhang, X.G.(2006), "Armington Elasticities and Terms of Trade Effects in Global CGE Models", Productivity Commission Staff Working Paper, Melbourne, January.