

No. 2013-44

일본 경제 동향

(Japan Weekly Economic Digest)

2013. 11. 04

- ① 일본경제지표
- ② 주간경제이슈
: 일본기업의 가격전가와 디플레이션 탈출전망
- ③ 경제정책동향
- ④ 일본기업동향
- ⑤ 한국관련워치

1 일본경제지표

□ 주간 현황지표

- 엔화환율 : 구미와 일본의 추가하락에 따른 엔매도·달러매입으로 약세
- 장기금리 : 추가하락과 일본 재무성의 국채입찰 실시 등으로 하락세

| 구 분 | 10.28(월) | 10.29(화) | 10.30(수) | 10.31(목) | 11.1(금) |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 엔화의 대미달러화 환율(달러당) | 97.56 | 97.56 | 98.20 | 98.48 | 97.95 |
| 엔화의 대원화 환율(100엔당) | 1,089.59 | 1,086.66 | 1,080.90 | 1,077.51 | 1,077.90 |
| 닛케이평균주가(종가) | 14,396.04 | 14,325.98 | 14,502.35 | 14,327.94 | 14,201.57 |
| 장기금리(10년물 국채금리, 연리%) | 0.615 | 0.605 | 0.590 | 0.590 | 0.590 |

□ 주요 거시경제지표

- 2013년 9월 소비자물가는 전월비로는 8개월 연속 상승
- 2013년 9월 무역수지는 9.3천억 엔 적자로 15개월 연속 적자를 기록
- * 對한국 무역수지는 1.9천억 엔 흑자로 전월보다 소폭 확대

| 구분 | 2012 | 2013 | | | | | | | | | |
|----------------|------------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 |
| 실질GDP증가율(연율,%) | 1.2(2.0) | 4.1(P) | | | 3.8(P) | | | - | | | - |
| 수 출(천억엔) | 639(637) | 48 | 53 | 63 | 58 | 58 | 61 | 60 | 58 | 60 | - |
| 수 입(천억엔) | 721(707) | 64 | 61 | 66 | 67 | 68 | 62 | 70 | 67 | 69 | - |
| 對한국 수출 | 49.7(49.1) | 4.01 | 4.25 | 5.21 | 5.07 | 4.61 | 4.54 | 4.77 | 4.59 | 4.57 | - |
| 對한국 수입 | 32.8(32.4) | 3.12 | 2.92 | 2.81 | 2.58 | 2.85 | 2.57 | 3.04 | 2.78 | 2.72 | - |
| 직접투자(억달러) | (1,223) | 234 | | | 331 | | | - | | | - |
| 對한국 투자 | (40) | 7.7 | | | 9.1 | | | - | | | - |
| 소비자물가(전기비,%) | ▲0.2(0.0) | ▲0.3 | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | - |
| 실업율(%) | (4.4) | 4.2 | 4.3 | 4.1 | 4.1 | 4.1 | 3.9 | 3.8 | 4.1 | 4.0 | - |
| 경상수지(천억엔) | 42.9(47) | ▲3.6 | 6.4 | 12.5 | 7.5 | 5.4 | 3.4 | 5.8 | 1.6 | - | - |
| 엔화 對미달러 환율 | 82.9(80.1) | 89.2 | 93.2 | 94.8 | 97.7 | 101.0 | 97.4 | 99.7 | 97.9 | 99.2 | 97.9 |
| 환율 對원화(100엔) | (1,413) | 1,197 | 1,166 | 1,161 | 1,148 | 1,100 | 1,165 | 1,130 | 1,142 | 1,095 | 1,080 |
| 외환준비고(기말 천억달러) | 12.5(12.7) | 12.7 | 12.6 | 12.5 | 12.6 | 12.5 | 12.4 | 12.5 | 12.5 | 12.7 | - |
| 국채금리(10년, 연리%) | 0.560 | 0.740 | 0.665 | 0.560 | 0.600 | 0.860 | 0.855 | 0.795 | 0.720 | 0.680 | 0.590 |

주1. ()는 역년(1~12월)기준

2. 소비자물가, 실업률, 환율은 기간평균, 자료: 닛케이신문, 재무성, 한국은행

3. (P)는 2차 속보치(개정치)

□ 주요 보고서 워칭 사이트(report watching site)

- 『세계의 공장에서 세계의 개발거점으로 : 제품개발과 인재관리의 한중일 비교』 노동정책연구연수기구, 10월26일

*출처: http://www.jil.go.jp/institute/zassi/backnumber/2013/08/pdf/077-088.pdf#shohyo_3

- 『TPP와 일본의 FTA전략 : 일본은 왜 TPP교섭에 참가 하는가』 농림중금종합연구소, 11월1일

*출처: <http://www.nochuri.co.jp/report/pdf/n1311rel.pdf>

② 주간경제이슈 : 일본기업의 가격전가와 디플레이션 탈출전망

□ 가격전가 정도는 업종별에 따라 큰 격차

- 닛케이신문에 따르면, 엔저와 유가상승에 따른 원재료 가격의 상승분을 제품 가격인상으로 흡수할 수 있는 정도가 업종별로 큰 차이를 보임
- 자동차 등 수출산업은 엔화 환산 수출가격이 원재료비의 상승폭 이상으로 대폭 상승함에 따라 기업수익이 증가
- 화학제품과 철강 등 소재형 산업과 식품 등 내수형 산업은 원재료가격 상승에 비해 제품가격 상승이 따라가지 못하고 있음
- 일본은행이 업종별 가격통계를 사용하여 분석한 결과, 제조업 전체의 제품가격 지수는 9월 시점에서 전년 동월비 3.4% 상승하여 원재료 구입가격 상승분(3.5%)과 거의 비슷하나 업종별로는 큰 격차가 발생

□ 자동차와 전기기계는 큰 폭의 가격전가로 수익 향상

- 자동차를 포함한 수송기계분야의 제품가격을 나타내는 지수가 2012년 12월에 전년 동월비 플러스로 반전되어 금년 9월에는 3% 상승한 반면, 원재료 구입가격은 하락함에 따라, 제품가격에서 차지하는 이익 비율이 증가
- 원재료 가격상승과 엔저에 따른 가격상승분을 흡수할 수 있을 만큼 엔화환산 제품수출가격이 상승함에 따라 이익증가 구도가 형성된 데다, 북미시장에서 다목적스포츠차량(SUV) 등 고가 차량의 판매가 호조를 보였기 때문
- 전기제품도 제품가격이 2013년 4월에 플러스로 전환된 후 9월에는 1.6% 상승했는데 원재료 구입가격의 상승영향은 1.1%에 그침

□ 소재산업은 가격전가 어려워

- 소재산업은 제품가격에서 차지하는 원재료 비율이 높고, 신흥국 기업과 경쟁이 치열해지고 있어 가격전가가 부진
- 화학제품 분야는 원재료 구입가격의 상승분이 8.6%인데 비하여 제품가격의 상승율은 7.1%에 그침
- 가전제품에 사용되는 고기능 플라스틱 폴리카보네이트수지는, 엔저로 인한 원료가격 상승으로 생산기업들이 국내가격을 인상하였으나 충분히 반영되지 않고 있음

□ 세계적인 공급과잉이 가격전가의 족쇄로 작용

- 화학업계는 중국과 사우디아라비아에 폴리카보네이트 공장을 신설
 - 일본을 제외한 아시아의 생산능력은 2014년까지 2012년 대비 20~30% 증가할 전망
 - 중국의 경기감속으로 전기제품용 수요도 부진하여 폴리카보네이트의 아시아 시장 거래가격도 2013년 봄보다 10% 하락
- 대기업들을 중심으로 경영실적이 개선되고 있는 철강업계도 탄탄한 편은 아님
 - 대형 철강업체들은 4~6월 기간부터 자동차용 강판의 일본 국내가격을 10% 인상하였으나, 상승폭은 목표치 15~20%에는 미치지 못함
 - 경쟁력이 떨어진 중소기업들의 가격전가 교섭이 한층 어려운 상황
- 엔고 종식으로 아시아산 값싼 강재가 일본시장에 유입되는 움직임은 한풀 꺾였으나, 세계적인 공급과잉 때문에 강재를 중심으로 가격하락 압력이 강함
 - 철강은 자동차, 전기 등의 업종과는 달리, 수출에 의한 엔저이익이 발생되기 어려운 상황
- 내수 중심의 식음료도 이익이 크게 압박을 받고 있음
 - 엔저로 소맥 등의 수입원료 가격이 상승하기 시작한 2012년 11월 이후, 원료 구입비 상승폭이 제품가격의 상승폭을 상회
 - 식용유의 원료인 수입 대두는 9% 상승, 소맥도 제분회사의 판매가격이 14% 상승했으나, 식빵의 9월 소매가격 상승폭은 2.3%로 제조업체가 요구한 7%에 크게 미치지 못함

□ 원활한 가격전가 여부가 디플레이션 탈출의 초점

- 2012년 11월 달러당 80엔을 상회하는 엔고에서 엔저로 반전된 이후 1년 동안, 2%의 물가상승율을 목표로 한 일본은행의 금융완화로 일본의 국내물가는 상승 기조로 전환
 - 일본은행은 10월 31일 금융정책결정회의에서 앞으로도 질적·양적 금융완화를 계속하기로 결정
- 그러나 기업이 가격전가를 통하여 제품가격을 원활하게 인상시키지 못하면 디플레이션 탈출도 어려워질 전망

③ 경제정책동향

□ 일본정부, 2%대 경제성장과 양립 가능한 온난화방지목표 설정

- 일본 정부가 2020년까지 온난화가스의 삭감목표를 2005년 대비 3.8%로 조정하고, 구체적인 협의에 들어감
 - 목표 수정은 아베 총리가 2013년 1월, 민주당 정권이 정한 1990년 대비 25% 삭감을 제로베이스에서 수정하도록 지시함에 따라 이루어진 것임
 - 기준년도를 미국과 중국 등에 맞추어 1990년에서 2005년으로 바꿈으로써, 1억 톤 정도 배출량을 증가시킬 여유가 생기게 됨
- 새로운 목표치는 원전 재가동을 전제로 하지 않고, 연율 2%정도의 경제성장을 계속하면서 달성할 수 있는 수준으로, 일본의 에너지절약 기술향상을 감안하면, 태양광이나 풍력 등 재생에너지의 도입 등으로 실현가능한 것으로 판단하고 있음
 - 일본자동차공업회는 2020년도 온난화가스를 1990년도 대비 28% 삭감 목표를 설정하고 있어 비교적 여유가 있는 편임
 - 반면, 이산화탄소(CO2) 배출량이 일본 산업에서 50%이상을 차지하는 철강업계는 매우 부담스럽다는 주장
 - 철강업계는 이미 2011년까지 1990년 대비 배출량을 8.5% 삭감, 세계 최고수준의 에너지절약체제를 갖추고 있기 때문
 - 산업계와는 달리, 사무실 및 가정의 2011년 온난화가스배출량은 1990년 대비 약 50% 증가
 - 동일본 대지진 이후 절전의식이 높아짐에 따라 조명 및 냉난방으로 줄일 수 있는 여지가 있어, 에너지 절약을 더욱 촉진하는 정책이 필요하다는 지적
- 이번 목표치는 원전 가동을 제로로 하여 산출된 것인데, 100만 킬로와트의 원전이 3기 가동될 경우 온난화가스를 1% 줄이는 효과가 있음
 - 2013년 도입된 원전에 대한 새로운 규제기준은 가동 후 40년 이상 경과한 노후화된 원전은 원칙적으로 폐로하기로 결정
 - 현존하는 원전으로 2020년 시점까지 존속하는 30기 정도를 모두 가동하는 경우 10%정도는 추가 삭감이 가능
- 미국은 2005년 대비 17% 삭감, 유럽은 1990년 대비 20%~30% 삭감할 예정이어서 일본의 삭감목표는 외국에 비하여 떨어짐
 - 단순비교는 불가능하지만 중국은 GDP단위당 배출량을 2005년 대비 40~50% 삭감목표를 제시한 바 있음

□ 일본정부 인프라 수출회사 신설

- 일본정부는 철도, 공항 등 인프라 수출을 지원하는 회사를 2014년에 설립
 - 신규 회사는 외국 철도회사 등에 일본기업과 공동으로 출자하여, 인프라 운영과 정비를 패키지로 수주하는 수출을 목표
- 2014년도 일본정부의 투융자 한도는 2,000억 엔 규모로 아시아시장이 확대될 것으로 예상하고 공적자금을 활용하여 수주를 늘릴 계획임
 - 유력 안건은 철도와 항만분야로 태국, 베트남, 인도 등 아시아지역이 대상
- 일본 재무성의 재정투융자 분과위원회에서 구체적인 제도설계를 논의하고 있는데, 신규 회사의 설치목적과 사업내용을 정한 법안을 내년 정기국회에 제출할 방침으로, 민간기업과의 연대가 용이한 회사조직을 구상하고 있음
 - 외국기업에 대한 출자는 재정투융자자금으로 충당할 계획인데, 2014년도 계획 안에서 국토교통성이 출자금으로 산업투자 850억 엔, 추가투자를 대비한 정부보증 1,800억엔, 재정투융자 100억 엔, 합계 2,750억 엔을 요구
- 신규 회사는 출자를 통하여 해외철도, 항만, 공항 등 인프라 사업에 일본기업이 참여하기 쉬운 환경을 조성
 - 신흥국은 철도정비 경험이 없어 인프라 운영과 정비를 세트로 해외기업에게 발주하는 경우가 많음
 - 수주 받은 기업은 정비에 필요한 비용을 수십 년간 운임과 수수료 수입으로 충당하게 됨
- 인프라 사업은 장기간에 걸쳐 수행되기 때문에 수요가 예상보다 부진하거나 신흥국의 정치적 불안정이 우려
 - 일본 정부는 민간 기업만으로는 원금을 전부 회수하지 못할 가능성이 있는 출자에 대해 위험성이 크다고 판단, 신규 회사의 출자를 통해 부담을 최소화
 - 신규 회사는 인프라 및 금융 전문가도 파견하여, 해외운영회사의 경영에 참여
 - 외국 정부가 운영과 정비를 분리 발주하는 경우에도, 운영회사의 경영에 참여하면 건설사업과 인프라 관련제품을 일본기업들이 수주하기가 쉬워질 것으로 예상
- 내년 이후 입찰이 실시되는 안건을 대상으로 출자를 검토할 예정인데, 태국과 말레이시아의 고속도로는 이르면 내년에 입찰을 실시
 - 동일본여객철도(JR동일본)는 3월, 싱가포르에 현지사무소를 설립하여 입찰정보 등을 수집하고, 해외안건 수주를 겨냥
 - 신관서국제공항회사와 중부국제공항회사는 미얀마의 공항터미널 안건에 응찰하는 등 해외시장 개척을 목표로 하고 있음
- 일본 정부는 성장전략에서 2020년까지 인프라 수출액을 30조 엔으로 설정

4 일본기업동향

□ 외국 정부·금융기관, 일본에서 자금조달 확대

- 외국 정부, 금융기관, 기업들이 일본에서 자금조달을 확대
 - 엔화표시로 발행하는 채권인 이른바, 사무라이채권의 발행액이 2013회계년도에 전년 동월대비 약 50%나 증가
 - 일본은행의 금융완화로 일본 국내 금리가 하락함에 따라 해외기업들이 일본 시장에 다시 몰려들기 시작
- 2013회계년도 상반기(4~9월), 사무라이채권 발행액이 9,500억 엔을 상회
 - 1~3월 기간에는 전년 동월대비 약 90% 감소한 600억엔에 불과
 - 4~6월 기간에는 슬로바키아정부가 처음으로 사무라이채권을 발행하는 등 전년 동기대비 8% 증가한 5,400억 엔
 - 7~9월 기간 발행액은 3.1배인 4,067억 엔으로 증가했는데, 미국 시티그룹이 6년 만에, 제너럴일렉트릭의 금융자회사 GE캐피탈도 2년 만에 발행에 나섬
 - 10월 이후에도 프랑스 대형은행인 프랑스 상호신용연합은행(BFCM)이 1,081억 엔의 사무라이채권을 발행
- 국제협력은행(JBIC)이 투자 원금과 이자의 일부를 보증하는 사례도 있음
 - 튀니지 중앙은행은 8월, 224억 엔의 엔화표시 채권 10년물을 발행했는데, JBIC이 보증
- 사무라이채권 발행이 늘고 있는 이유는 일본의 금리 하락으로, 자금의 수요자와 투자가 쌍방의 니즈가 맞아 떨어지고 있기 때문임
 - BFCM이 발행한 채권 2년물의 이율이 0.475%로 1년 전에 발행한 것(1.1%)보다 부담이 줄어 듦
- 일본의 투자가로서는 일본국채 2년물과 비교하여 금리수입이 높음
 - 가격변동이 심한 주식투자자금을 늘리기 어려운 기업연금 등의 기관투자자들도 많다는 지적
- 엔화환율의 동향에 따른 환리스크가 없다는 점도 일본의 기관투자자들 사이에서 엔화표시 채권의 인기가 회복된 하나의 원인
 - 달러표시 채권과 유로화표시 채권을 구입하는 경우 환리스크를 줄이기 위해서는 일정비용이 소요되기 때문임
- 원금상환 위험이 상대적으로 낮은 채권 2~3년물 등 단기 사무라이채권에 수요가 집중되고 있어, 10년 등 장기자금을 조달하고 싶은 발행기관과는 차이가 있음

□ 혼다, 핵심 사업에 집중

- 혼다가 자동차용 전자제어부품회사인 혼다엘레시스의 주식 전부를 일본전산에 매각하는 동시에, 판매가 부진한 태양전지사업에서 철수하기로 결정
 - 에코 카(Eco Car)개발과 신흥국을 중심으로 한 세계시장 공략에 경영자원을 집중시킬 방침
 - 2016년 세계판매대수 600만대 달성을 위해 부품비용절감 등 사업구조개혁
- 엘레시스는 혼다가 60.8%를 출자하여 2002년에 설립한 회사로(NEC, 쇼와, 일신공업 등이 공동출자) 2014년 3월까지 주식 전량을 일본전산에 매각기로 함
 - 엘레시스는 충돌피해 경감시스템과 엔티로크 브레이크(ABS) 등 기술에 강하나, 300억 엔 정도의 매출에서 95% 정도가 혼다그룹의 내부거래가 차지
- 이와무라 부사장은 “일본전산이 전자제어부품을 세계시장에서 판매하게 되면, 비용이 그만큼 싸져, 혼다에게도 이점이 있을 것” 이라고 매각 이유를 설명
- 자동차부품시장에서는 다양한 차종에 사용하는 부품의 모듈화가 진전되고 있는데, 모터에 강한 일본전산이 전자제어기술을 접목시켜 모듈을 개발, 자동차업체 등에 양판하게 되면, 혼다는 자회사에서 구입하는 것보다도 저렴한 비용으로 조달할 수 있고, 제품력 향상도 기대할 수 있게 됨
- 혼다는 2020년까지 독일 보슈 등 세계적인 부품업체 30개사의 발주비율을 2011년의 16%에서 2배가 넘는 40%로 높일 방침인데, 이번 엘레시스 매각도 이 같은 조달체제의 연장선상에 있음
- 혼다는 자회사인 혼다솔테크를 내년 3월에 해산, 태양전지사업에서 철수한다고 발표
 - 혼다는 2006년에 태양광사업에 참여, 독자개발한 동과 희소금속을 원료로 한 태양전지를 제조
 - 재생가능에너지의 전량구매제도로 일본의 태양전지시장이 확대되었으나, 치열한 가격경쟁에 따른 판매부진으로, 2014년 2월 생산을 중단하고 공장을 폐쇄
- 혼다의 2012년도 세계판매대수는 약 400만대인데, 2016년도까지 50%증가한 600만대로 늘릴 계획
 - 인도에서는 2014년에 생산능력을 2배로 늘리는 등 신흥국에서의 사업 확대를 꾀하고 있음
 - 신흥국에서 인기가 있는 저가자동차분야에서도 수익을 확보하기 위해서는 코스트절감 노력이 더욱 더 필요하다는 지적
 - 혼다는 연료전지차와 하이브리드자동차 등 개발비용이 많이 투입되는 에코카 개발에 주력할 필요도 있어 수익력 강화가 큰 과제

5 한국관련워치

□ 개선될 실마리가 보이지 않는 한일관계

- 닛케이신문(10월 27일자 조간, 風見鶏 : 朴槿恵流に出口はあるか)은 APEC회의에서 대화의 창은 항상 열려있다고 말한 아베 총리에게 박 대통령이 응하려 하지 않는다고 하면서, 그 이유와 관련하여 박대통령의 기본 외교이념인 신뢰와 원칙을 들고 있음
- 「박근혜 정부가 대북정책에서 신뢰와 원칙에 입각한 강공을 펼침으로써 북한을 대화모드로 끌어들이는 경험이 대일정책에도 적용되고 있다」는 일본정부관계자의 분석을 닛케이신문이 보도
 - 한국의 고위급 관료도 상대가 강경하게 나오면 우리가 양보할 것으로 생각하면 큰 착각이라는 점에서는 북한이나 일본이나 마찬가지라는 것
 - 북한이 도발할 때마다 타협하고 보답하는 악순환에서 벗어나겠다는 박대통령의 생각이 한일관계에도 흐르고 있다는 것
- 그러나 일본과 북한이 같은 반열에 있지 않다는 점을 지적
 - 남북관계가 냉각상태로 되는 것과 한일관계가 냉전 상태로 되는 것과는 잃는 것이 다르다는 것
 - 한일 양국과 동맹관계를 맺고 있는 미국과 우호관계를 맺고 있는 동남아 모두 한·일의 화해를 바라고 있는 만큼, 정치적 신조에서 흔들리지 않는 것도 중요하나 자승자박으로 자칫 본전도 못 찾을 수 있다고 닛케이는 보도
- 아베 외교도 마찬가지로, 한국이 분노하고 일본이 달래고 나중에 다시 문제 삼는 악순환을 종식시키고 싶다는 것
 - 그렇다고 하여 한국을 단념한다면, 일본도 출구가 없다는 것

□ 오발, 한국에 유량계 제조공장 설립

- 일본의 산업용 유체 계측장치 제조업체인 오발(주)이 2013년도를 목표로 유량계의 조립공장을 한국에 설립할 예정
 - 파이프 가운데를 통과하는 석유 등의 양을 계측하는 「콜리오리유량계」를 생산하게 되는데, 유지하기 쉬운 점이 특징
- 한국 석유화학과 약품 플랜트 등 기존 설비의 노후화로 유량계의 교체 수요가 증가하고 있어 한국시장에서 매출액을 20% 늘릴 계획