

世界 自動車市場 動向

—後發國地域—

協會 業務 部

◇……後發國地域의 自動車業界 역시 小型車競爭이 격화되어 이제까지 中·大型車로 世界…◇
 ◇…주요 自動車 後發國에 生産, 販賣網을 構築해 왔던 美國이나 유럽의 既存 메이커들은…◇
 ◇…現地에서도 守勢에 물리고 있다. 그러나 일찌기 小型車에 눈뜬 日本이나 Ford, VW 같…◇
 ◇…은 메이커는 계속 기반을 확대하고 있다. ……………◇
 ◇……이에 따라 각 後發國에서는 이제까지 난립 상태에 있던 自動車業界를 과감히 整理統合…◇
 ◇…하는 등 再編成하여 激化되는 國際 경쟁에 대응하려는 모습을 볼 수 있다. ……………◇
 ◇……한편 이제까지 自動車輸入을 금지함으로써 맹목적인 自國産業 保護政策을 실시해 왔던…◇
 ◇…南美諸國들이 요즘에 와서 일제히 輸入 禁止를 해제함으로써 이들 市場이 새로운 小型…◇
 ◇…車輸出市場으로 부각한 것은 특기할 만한 일이다. 日本車는 이 地域에 무서운 속도로 파…◇
 ◇…고 들어가고 있는 중이다. ……………(編輯者註)…………◇

□□□ 스페인 □□□

(1) 自動車産業國으로 登場

유럽 自動車産業에 不況이 깊어가고 있는 가운데 스페인의 自動車産業界는 外導資入에 의한 再編成 물결이 큰 고비를 맞이하고 있다.

舊 Chrysler는 프랑스의 Peugeot Citroen 그룹에 買收되어 타르보社로 되었고 輕트럭, 農機械, 버스를 生産하는 Motor Iberica는 금년 1월에 Nissan 自動車가 株式의 36%를 취득하였다. 또 國有 重車輛 메이커인 Enasa는 美國 International Harvester社에 資本 참가를 요구하여 교섭이 마무리 단계에 있다고 한다.

또한 同國 최대의 乘用車 메이커인 Seat는 이태리 Fiat의 經營支配에서 벗어나 Toyota, Nissan, VW 등에 資本技術提携를 交渉 중에 있으며, 한편 스페인에서 지난 76년부터 現地生産하고 있는 Ford를 쫓아 GM은 82년에 生産 개시할 목표로 總額 18억8천만달러에 달하는 工場建設을 추진중에 있다.

이미 現地 生産하고 있는 Renault, Peugeot Cit-

roen의 프랑스 2개社와 함께 스페인에서는 85년에 年間 70만臺 이상을 輸出하는 一大自動車生産國에 이를 전망이며, 유럽 自動車業界 판도에 큰 영향을 주게 될 것으로 보인다.

(2) 輸出産業의 不況

유럽 自動車業界에서 輸出 비율이 높은 生産國 가운데 스페인이 들어 있다는 사실은 비교적 알려지지 않고 있다. 스페인의 自動車業界는 작년 43만 4천臺를 輸出하여 輸出 비율은 41%에 달하고 있다.

스페인의 總輸出에서 占하는 自動車産業의 비중은 10%를 넘어 同國 최대의 輸出産業이다. 시멘트, 鐵鋼, 纖維와 같은 대표적인 輸出産業이 世界不況의 영향을 받아 어려운 입장에 놓여있는 만큼 自動車産業의 經營惡化와 再編成은 스페인 經濟 전체를 좌우할 수 있는 중대한 문제로 되어 있다.

그 중에서도 同國 최대의 乘用車 메이커인 Seat의 經營再建은 금년의 스페인 産業界 최대의 과제라고 할 수 있다. 同社는 프랑코 獨裁時代부터 두터운 保護 아래 國內 乘用車市場의 90% 이상을 차지해 왔다.

國內 웨어에서는 이미 30%이하로 떨어져 79년에는 29만 4천臺를 生産(操業率 75%)했으나 國內에서는 17만 4천臺밖에 팔리지 않았다. 이 때문에 억지로 11만 8천臺를 輸出(前년에는 8만 6천臺 輸出)했으나 80년에는 유럽의 乘用車業界가 급속히 停滯되는 바람에 79년과 같은 輸出促進에도 한계가 보이고 있다.

79년 決算에서는 Pt.150억(2억1,200만달러)의 大赤字를 나타내고 在庫는 7만 2천臺로 適正 수준보다 3만臺나 초과하고 있다.

(3) 外資導入으로 再編成

스페인의 自動車産業은 79년에 와서 一大再編成 시대에 들어가고 있다. Enasa는 80년 1월부터 美國의 農機 메이커인 International Harvester社와의 사이에 ① 35%의 資本 참가, ② 年産 10만臺 정도의 新엔진工場(總額 1억달러)의 建設, ③ 技術, 서비스部門의 改善을 支柱로 하는 經營協力を 교섭중에 있다.

또한 Motor Iberica는 輕트럭, 버스, 트랙터, 農機 등 폭넓은 車種을 生産하고 있으나 캐나다의 멧세 퍼가슨이 同社와의 資本 관계를 끊는 바람에 금년초에 Nissan 自動車가 36%의 資本 참가에 응했다.

한편 外資의 現地 生産工場도 본격적 操業에 들어가 프랑스의 Peugeot Citroen은 同社의 工場과 타르보의 두 支柱로 中期的인 增産計劃을 가지고 있다. 그리고 르노도 유럽市場의 需要가 회복되면 生産을 확대할 의향이다.

美國勢로는 Ford의 바렌시아工場이 이미 年産 27만臺體制로 들어가고 있는데, 그의 $\frac{2}{3}$ 까지를 EC 諸國에 輸出하여 스페인 최대의 輸出企業으로 成長하고 있다.

外資 진출의 동기는 ① 工場用地를 入手하기 쉽다. ② 勞動力이 풍부하고 賃金도 유럽보다 싸다. ③ 스페인 政府가 稅制 등 誘致 혜택을 베풀고 있다. ④ 83년 이후 스페인은 EC 加入이 예상되고 北아프리카와 南美와도 經濟 관계가 깊다는 점에서 自動車産業의 立地에 적합하기 때문이다.

79년 上半期중 外國産業의 직접 投資는 10억

3천만달러로 前年同期比 2배增으로 확대되고 그 대부분이 自動車産業에 집중되고 있다.

業界측에 의하면 GM의 生産 개시 후엔 스페인 自動車 輸出은 年間 70만臺를 넘어설 전망이다.

□□□ 캐 나 다 □□□

(1) 輸入車 增加로 萎縮되는 生産

79년의 캐나다 自動車生産은 全車種으로 前年對比 11.5%減, 乘用車만으로 15.8%減을 나타냈다. 80년에 들어와서도 5월달 현재 前年同期對比 全車種으로 22.6%減, 乘用車만으로 20.4%減을 나타내고 있다.

캐나다의 自動車 관계 勞働者數는 自動車 메이커 7만명(UAW 加入 6만5천명), 部品 메이커 4만명(同 3만명), 其他 修理서비스業 2만 5천명으로 총 13만 5천명인데, 無期限 레이옴 당한 勞働者數는 6월 25일 현재 自動車 메이커 合計 1만 2천명, 部品메이커 9,500명(其他 不明)으로 2만 2천명에 달하고 있어 그 比率는 각각 18%, 24%에 달하고 있다.

현재의 캐나다 自動車産業不況의 原因은 日本이나 유럽 小型車의 輸入急增에 있다고 지적하고 있다.

(2) 北美車 購買運動

79년의 캐나다 自動車販賣 상황을 보면 사상 최고의 高金利時代와 國産石油價格의 대폭 인상에도 불구하고 北美産車와 輸入車를 합하여 100만臺의 販賣 실적을 올렸다. 그 중 北美産車의 販賣臺數는 86만 705臺로 前年對比 4.8% 增加, 트럭은 35만 7,111臺로 同 3.6% 增加되었으며, 輸入車는 14만 7,061臺로 同 12.7% 減少되었다.

이와 같이 79년에는 北美産 中·大型車가 에너지 위기에도 不拘하고 잘 팔렸던 것이다. 그러나 80년에 들어서면서부터는 北美産車의 販賣가 不振한 반면 輸入 小型車가 다시 증가되어 캐나다의 自動車 産業을 압박하고 있다.

캐나다市場의 80년 1~6월의 北美産車 販賣臺數는 GM 23만7천臺(前年同期對比 7%減), Ford 8만 3천臺(同 28%減), Chrysler 6만7천臺(同 30%

減)으로 대폭 減退되고 있어 캐나다 自動車市場이 새로운 局面에 접어들고 있음이 여실히 나타나고 있다.

캐나다聯邦政府는 石油價格에 대해 國際價格에서 격리된 “Made in Canada Price”라는 低價格政策을 취하고 있다. 이 때문에 新車를 購買할 때 大型車를 처분하여 小型車를 바꿔 사는 경향이 높아지고 있다. 따라서 캐나다의 自動車市場은 앞으로 小型車 위주로 전환할 방향으로 있다.

北美產 自動車 販賣 狀況

車 種 別	1979 (1.1~5.26)	1980 (1.1~5.30)	增減(%)
乘用車	473,460	376,769	△20.4
트럭	319,870	237,071	△25.9
合 計	793,330	613,840	△22.6

(메이커別 內容省略)

輸入車 販賣 狀況

메이커別	1979	1980(1~6)	前年同期比
Toyota	16,080	19,369	+183
Honda	32,966	20,670	+33
Nissan	17,551	12,559	+48
Mazda	8,095	7,198	+124
其他合計	125,000	86,539	+37

이제까지 캐나다의 自動車産業은 美國에서처럼 가솔린 파동도 없이 비교적 평온하였으나, 80년에는 對美輸出과 北美車의 國內販賣가 대폭 부진하여 情勢가 급변하고 있다. “Buy North American Car” 캠페인이 이제 全國 규모로 번져 “Buy the Car Your Neighbors Help to Build”라는 포스터가 곳곳에 나붙어 있다.

한편 自動車業界(AMC의 피켓트社長)에서는 公開的으로 外國의 小型車로부터 캐나다 自動車産業을 지키는데는 政府에 의한 輸入制限 밖에 없다고 하며 특히 日本車에 대해서는 78년도 수준으로 규제해야 한다고 주장하고 있다.

캐나다의 自動車産業 문제는 三大社의 經營戰略의 실패, 즉 利潤이 높은 大型車에 대한 고집으로 小型車轉換이 늦어진데 있는데, 美·日간의 自動車 문제가 尖銳化되고 있는 마당에 그 여파

가 그대로 캐나다로 波及되고 있는 것이라고 한다. 한편 캐나다 政府는 위기에 빠져 있는 Chrysler를 위해 美國政府와 보조를 맞추어 2억달러의 融資保證을 提供하고 Ontario 州政府에서도 研究開發用資金으로 1,500만달러의 資金供給을 표명하고 있다.

□□□ 濠 洲 □□□

(1) 進出企業의 優待

濠洲의 年間 自動車生産 규모는 약 50만臺 정도의 小規模인 것으로 그 중에서 GM이 30%, 그리고 Ford가 그에 優박하며, 다음이 Toyota, Nissan 이 각각 15~17%, Chrysler, Mitsubishi가 10% 정도로 5개社가 경쟁하고 있다.

그런데 GM은 傘下子會社(뉴사우드, 웰즈州, 시드니郊外) 일부를 폐쇄하기로 했다. 그것은 GM의 월드카 戰略의 일환으로 비능률적이며, 소규모인 페이지우드工場을 정리하기로 한 것이다.

濠洲측에서는 同工場을 유지하기 위해 GM社에 대해 전부터 完成車輸送을 위한 鐵道運賃 보조와 州政府 및 公機關의 公用車로서 年間 2천臺의 GM車를 구입하는 등 원조를 계속해 왔으나 GM측이 同工場 閉鎖를 고집함에 따라 同工場 勞動者의 구제 및 自動車産業 육성의 목적으로 유럽과 日本 自動車 메이커에 대해 적극적인 誘致 작전을 펴고 있다.

州政府는 進出企業에 대해 長期的 金利 혜택과 融資를 약속하는 등 여러가지의 우대 조치를 취하기로 되어 있다. 濠洲의 自動車産業은 5개社가 각각 工場을 가지고 있기 때문에 5개社 이외의 메이커가 새로 진출할 여지는 어려워 州政府의 誘致策은 결실하기 어려울 것으로 보고 있다. 그러나 현재까지 物望에 오르고 있는 것은 東洋工業과 Honda 技研으로 페이지우드工場에서 KD 生産을 하지 않을까 보고 있다.

(2) 輸入車의 擴大建議

한편 濠洲政府의 諮問機關인 産業援助委員會(IAC)는 81년 이후의 完成乘用車의 輸入規制에 관한 勸告案을 발표하였다.

그 내용은 ① 入札方式에 의한 割當臺數를 해마다 증가시켜 간다. ② 輸入課徵金率을 現行 12.5%로부터 20%로 引上하여 81년부터 실시한다는 것으로 되어 있다. 이 가운데서 IAC는 오는 84년의 總輸入臺數를 80년의 9만臺(割當 8만臺, 入札分 1만臺)에서 15만臺(同 7만 4천臺, 7만 6천臺)로 늘릴 것을 밝히고 있다. 이는 67% 增加분에 해당되는데 總需要의 30%에 해당되는 것이다.

이로부터 미루어 보아 84년의 年間 總需要臺數는 약 50만臺 前後로 推산된다. 소식통에 의하면 IAC는 이 建議案을 토대로 公聽會를 열어 80년 10월경까지 최종 결정을 政府에 건의하고 아울러 自動車産業政策도 다시 논의될 것으로 보고 있다.

南아프리카共和國

(1) 小型車戰으로 業界再編成

南아프리카共和國의 自動車産業은 가솔린 價格의 대폭 引上에도 불구하고 好調를 보여 79년의 乘用車販賣臺數는 21만 3,270臺로 前年보다 8,534臺나 上廻하였다. 그리고 中·大型車에서 小型車로 크게 전환되고 있어 메이커에 따라서는 販賣車種 관계로 큰 타격을 받은 곳도 있다. 그 밖에 商業車도 前年을 상회하였다.

메이커別 販賣實績은 다음 表와 같으며, VW와 Sigma의 2개社가 畵어를 확대시키고 있다. 이는 VW社가 Golf, Sigma社가 Mazda 323(페미리어系)으로 高가솔린價 時代에 적합한 車種을 가지고 있기 때문이다.

Golf는 78년의 1만1,238臺에서 2만 8,718臺로, Mazda 323은 1만5,872臺에서 2만 8,305臺로 販賣實績을 올려 이 두 車種으로 南아프리카 總販賣臺數의 26%를 차지하였다. 이 때문에 中型 이상의 車種이 주력으로 되어 있는 Ford, GM, Benz 같은 會社의 占有率이 低下되는 한편 日本車는 78년의 30%로부터 79년에는 35.7%로 대폭 확대되었다.

그리고 商業車에서는 78년의 9만8,959臺를 약간 上廻하는 10만797臺로 약간 확대되었으나 日

本車가 49%의 占有率을 차지하였다.

79年乘用車販賣實績

車種別	臺數	占有率(%)	前年比增減率(%)
Alfa Romeo S.A	4,592	2.1	6.1
BMW S.A	8,271	3.9	17.7
Nissan S.A	22,238	10.4	7.6
Fiat S.A	6,803	3.2	△6.7
Ford S.A	32,781	15.4	△8.9
GM S.A	15,971	7.5	△10.9
Leyland S.A	3,570	1.7	△56.3
Sigma 社	48,006	22.5	17.1
Chrysler系	348	0.2	△64.7
Mitsubishi系	9,842	4.6	8.7
Mazda系	28,434	13.3	60.0
Peugeot	8,619	4.0	△23.5
Citroen	763	0.4	△60.1
Toyota S.A	18,579	8.8	15.5
Toyota系	15,579	7.3	10.7
Renault系	3,216	1.5	46.5
UCDD(벤츠)	7,433	3.5	△20.0
VW 등	44,754	21.0	21.9
Golf, Passat 등	38,067	17.8	37.7
Audi	6,687	3.1	△26.7
其他	56	0	
合計	213,270	100	4.2

資料：南아프리카 自動車生産者同盟(NAAMSA)의 公表數字.

79年商業트럭販賣實績

車種別	臺數	占有率(%)	前年比增減率(%)
Nissan S.A	22,615	22.4	21.8
Ford S.A	14,117	14.0	△11.4
Fiat S.A	1,858	1.8	11.4
GM S.A	12,758	12.7	10.1
Leyland S.A	3,243	3.2	△23.7
Sigma 社	10,854	10.8	△21.5
Toyota S.A	25,345	25.2	16.1
UCDD(벤츠)	3,640	3.6	21.0
VW	4,120	4.1	△33.6
其他	2,251	2.2	9.1
合計	100,797	100	1.8

資料：上 同

80년의 전망에 대해서는 石油 市況이 안정화되고 經濟가 上昇 局面에 있으므로 自動車 販賣 臺數도 上昇될 것으로 보고 있다. 그러나 南아프리카의 가솔린 價格이 世界的으로 높은 수준인데다 國產化率 달성으로 價格上昇이 불가피하기 때문에 需要는 계속 低價格인 小型車로 移行할 것으로 보고 있다. 그러므로 Golf, Mazda 323에 뒤떨어진 다른 메이커도 小型經濟車를 준비 중에 있어 80年 하반기부터는 小型車 경쟁이 격화될 것으로 보고 있다.

(2) 國產化의 業界對立

政府의 國產化導入 計劃을 둘러싸고 政府와 業界의 對立, 業界內 大메이커와 中小메이커간의 대립 등 여러가지 소문이 전해지고 있는데, 최근 이 問題가 發端되어 最大 메이커인 Sigma社가 南아프리카 自動車生産者聯盟을 탈퇴하는 사건이 일어났다.

事件 발단은 Sigma社가 Mazda 323은 크게 販賣率을 높였으나 79년에 傘下에 넣은 Citroen의 賣上은 크게 떨어졌다. 이 때문에 小型經濟車 Citroen 비자(700cc 엔진)의 도입을 계획, 同車가 700cc 라는 小型 엔진을 搭載한 전혀 새로운 經濟車로서 石油 위기하에 있는 南아프리카의 國益에 맞는 車라는 것을 이유로 國產化率 일부 免除를 關稅審議 委員會(Board of Trade and Industries)에 신청한데 있다.

同社의 신청은 비자를 生産함에 있어 처음부터 國產化率 66% 달성은 어렵기 때문에 導入후 2년 이내에 66% 달성을 조건으로 일부를 완화해 줄 것을 요청한 것이다.

이에 대해 聯盟加入 其他 메이커의 거센 반발에 봉착하고 聯盟도 Sigma의 요청을 기각했기 때문에 최대 메이커로서의 요청을 받아들이지 않았다는 점에서 Sigma社가 聯盟을 탈퇴한 것이다. Sigma社가 聯盟에서 탈퇴함으로써 聯盟은 財政的으로 큰 곤란에 봉착하여 이 때문에 南아

프리카에서 가장 확실성이 있다는 自動車販賣 月報의 발행이 중지되는 등 큰 타격을 입는 立場이 되고 있다.

그러나 熱氣가 식으면 政府의 증가로 관계는 수복될 것으로 보이지만 南아프리카共和國은 원래 大, 中小 메이커가 亂立, 경쟁이 심한 나라이므로 Sigma의 問題만을 보더라도 각 메이커의 경쟁과 대립이 얼마나 심한가를 알 수 있다.

印度 度

印度政府는 自國의 自動車産業技術이 海外諸國에서 볼 수 있는 급속한 技術的 革新에 비해 너무나 시대에 뒤떨어지고 있어 그의 近代化와 體質을 개선하기 위해 필요한 대책을 강구하기로 하고 82년까지 목표 달성을 別表와 같이 設定하였다.

한편 自動車産業의 近代化와 生産增強計劃에서 는 다음의 세 가지 특징이 주목된다.

內 燃 機 : 印度製 內燃엔진은 일반적으로 出力이 낮고 또한 燃料效率도 나쁘다. 6월부터는 특히 가솔린이나 重要價格이 引上되었기 때문에 그 質的 改良을 도모할 필요가 발생했다. 이 때문에 海外로부터 필요한 技術 Knowhow를 輸入하여 部品の 표준화 互換性, 耐久性을 향상시켜 전체적으로 內燃엔진의 近代化와 品質改善을 도모한다.

乘 用 車 : 燃費의 개선과 利用者의 신뢰성 향상이 긴급 과제이다. 印度에서는 乘用車의 輸入이 금지되어 사실상 國際 경쟁도 없었기 때문에 지난 10여년동안 대폭적인 모델 변경도 없이 國內 三大自動車會社*가 市場을 독점해 왔다. 그러나 그 가운데 HML社는 英國(복스볼社)의 技術援助를 받아 新모델을 개발하고 있다.

商 業 車 : 79년은 電力 부족과 部品工場(燃料噴射펌프 등)에서 長期 스트라이크가 일어나 部品 조달이 곤란해졌기 때문에 生産目標 7만臺를 달

* 印度의 三大自動車會社

- Hindustan Motors Limited 칼카타, 車名 "Ambassador" (1,500cc)
- Standard Motorcars Limited 마드라스, 車名 "Standard" (1,200cc)
- Premier Automobile Limited 봄베이, 車名 "Preonier" (1,100cc)

성하지 못했다. 그리고 需要 부진도 生産減少에 박차를 가하였다.

그러나 금번 계획에서는 商業車에 대해서도 디자인을 개량하고 타브 엔진車는 低燃費로 排氣가스에 의한 公害가 적고 엔진 出力도 10~15%나 높다는 이유로 이것을 개발하기로 하고 있다.

印度의 自動車·車輛産業 増産計劃

種 類	工場數	認可生産力	生産目 標 (79年)	生産目 標 (82年)
商 業 車	7	136,950	55,000	85,000
乘 用 車	4	129,400	35,000	48,700
지 프	1	15,000	12,500	14,600
스 쿨터	12	512,000	150,000	395,000
오 트 바 이	4	127,500	89,000	125,000
모 뎃 트	9	385,500	63,000	65,200
農業用트랙터	13	145,750	65,000	80,000
建設用트랙터	5	4,275	1,320	1,700
디 젠 엔진	31	400,153	140,000	690,600
部 品	230	I.Re42억	I.Re40억	I.Re51억

인도네시아

(1) 商業車의 生産·販賣動向

인도네시아의 自動車生産 販賣臺數는 79년에 10만2,984臺이며, 그 중 商業車가 7만9,417臺로 77%를 占하고 있다. 이처럼 인도네시아는 자

메이커別 自動車 生産臺數(1979年)

區 分	乘用車(台) (占有率,%)	商業車(台) (占有率,%)	四輪驅動車 (占有率,%)
日本車計	11,956 (85.55)	69,412 (87.40)	8,891 (92.69)
非日本車計*	2,019 (14.45)	10,005 (12.60)	701 (7.31)
Chevrolet	—	4,710 (5.93)	—
Mercedez	531 (3.80)	2,957 (3.72)	—
W	109 (0.78)	768 (0.97)	259 (2.70)
Ford	327 (2.34)	743 (0.94)	—
合 計	13,975 (100.0)	79,417 (100.0)	9,592 (100)

* 其他 메이커의 生産도 包含되었음.

資料 : 인도네시아 自動車工業會

自動車生産의 80%를 商業車로 돌리고 있는 것이다. 그밖에 78년에는 32만臺의 二輪車가 生産되었다. 그리고 四輪驅動車의 거의 90%는 日本이 占有하고 있는 것이 특색이다.

인도네시아의 年度別 自動車 生産臺數 推移 및 國別動向을 보면 다음과 같다.

自動車 生産臺數(四輪車, 二輪車)

年度別	四輪車種			合 計	參 考 二輪車
	세 단	트럭, 버스, 픽업	지 프		
1970	551	2,467	1,930	4,448	—
1972	6,125	11,816	4,177	22,118	82,000
1974	24,697	32,729	2,376	59,802	265,000
1976	24,298	44,517	6,759	75,574	267,000
1978	15,375	84,191	9,103	108,581	320,000

※ 二輪車는 6개 種類가 組立生産되며, 오트바이 4種(혼다, 야마하, 스즈키, 핀터) 및 스쿠터 2種(바스파, 바자이)이다.

한편 인도네시아의 新車價格을 보면, 自動車 특히 乘用車에 관한 각종 高率課稅(예: 100%의 輸入關稅 및 20%의 輸入販賣稅)와 少量生産으로 인한 코스트高, 각종 流通經費 등으로 乘用車(新車) 購入價格은 굉장히 비싸 世界的으로 높은 나라의 하나이다.

2,000cc級의 A車를 예로 들어보면 루피貨가 切下되기 전인 78년 11월 현재 Rp.672만 5천(1만 6,200달러)이었는데, 그후 루피貨가 切下된 후에도 계속 올라 80년 6월 시점에는 Rp.1,197만 5천(19,221달러)까지 上昇하고 있다.

(2) 自動車業界 再編成

인도네시아 政府는 自動車國産化를 목표로 79년 9월의 商業車 國産部品使用 義務化 조치에 이어 自動車 메이커 및 車種 정리에 들어갔다.

이 조치는 현재의 57브랜드 140개 車種을 30브랜드 72車種으로 삭감하려는 것으로 生産臺數가 적어 經營 계속이 어려울 것으로 보는 것을 대상으로 하고 있다.

이와 같은 조치는 이미 수년전부터 生産을 증지하거나 生産臺數가 年間 100臺 미만인 것, 國産部品使用義務에 대응할 수 없는 車種을 주대상으로 하고 있다.

工業省에서는 인도네시아의 自動車需要 규모로 보아 경제적이고 합리적인 自動車の 國産化를 추진하기 위해서는 더욱 많은 브랜드와 車種을 삭감할 필요가 있다고 보고 있다. 최종적인 自動車工業의 목표에 대해서는 工業省에서 밝힌 바 없으나 20개 그룹이나 되는 현재의 自動車 메이커를 대폭 整理, 統合할 방침이다.

현재 인도네시아의 自動車産業은 앞서서도 말한 바와 같이 日本 메이커의 生産 비중이 90%로 절대적으로 높기 때문에 경쟁력을 토대로 정리한다면 日本 메이커가 남아날 것으로 보지만 非日本車種 몇개(셰어 1% 이상)도 共存할 것으로 보인다.

□□□ 멕시코 □□□

멕시코의 自動車販賣臺數는 79년에 처음으로 40만臺에 달했다. 車種別로는 乘用車가 前年對比 17.8%增加인 26만6,906臺, 트럭이 同 16.3%增加인 15만1,998臺로 전체적으로 前年對比 17.8%增加인 42만5,231臺에 달했다.

현재 멕시코는 乘用車, 트럭 메이커가 10개社인데, 다같이 販賣臺數가 신장되고 있어 79년에는 自動車産業이 好況을 띠었다.

특히 Nissan과 VW의 신장이 크게 늘어 각각 前年對比 29.4%, 28.7%增加를 기록하였다. 결과적으로 市場 셰어에서는 VW이 22.24%에 달하여 79년의 톱으로 등장했다. 乘用車만을 볼 때 VW의 셰어는 더욱 높아 30.95%로 되어 있어 멕시코에서도 美國勢는 守勢에 몰려 美國系 4개社는 79년에 前年對比 4% 증가(9만 5,024臺)에 그쳤다.

반면 포폴러카(Nissan, VW, 르노) 3개 메이커는 販賣 실적이 착실히 신장되어 79년의 伸張率은 合計 24.7%(13만 3,779臺)에 달했다.

□□□ 아르헨티나 □□□

(1) 生産·販賣動向

아르헨티나 自動車工業會(ADEFA)의 발표에 의하면 79년의 年間 自動車 生産臺數는 前年對比

41%增加인 25만2,882臺로 74년 다음으로 높은 수준이었다.

특히 乘用車는 19만1,851臺로 前年對比 43.8%의 높은 伸張率을 나타냈다. 輸出은 靑소貨의 高率로 77년의 8,013臺, 78년의 4,285臺에 비해 불과 2,253臺로 그쳐 國內消費需要가 높다는 것을 말해주고 있다.

79년의 自動車 生産統計에서 GM은 완전히 支配를 감추었다. 반면 Ford社는 乘用車가 前年對比 57%, 商用車가 前年の 2倍로 増産되었다. 그 밖에 Peugeot를 生産하는 Safrar社와 Citroen의 生産 규모는 他社에 비해 정제되고 있다. Fiat는 乘用車生産에 주력하여 前年對比 61%의 増産을 기록하였다.

아르헨티나의 自動車 生産·輸出狀況 (臺)

年 度	生産·輸出		乘用車	商用車	合 計
	生産	輸出			
1974	生産	212,088	74,224	286,312	
	輸出	7,157	8,286	15,443	
1975	生産	185,162	54,874	240,036	
	輸出	10,396	3,345	13,741	
1976	生産	142,072	51,445	193,517	
	輸出	10,559	2,843	13,442	
1977	生産	168,126	67,230	235,356	
	輸出	4,263	3,750	8,013	
1978	生産	133,416	45,744	179,160	
	輸出	1,301	2,984	4,285	
1979	生産	191,851	61,031	252,882	
	輸出	1,658	595	2,253	

한편 外國製의 輸入車는 평균 3만달러 가까운 小賣價格으로 점차 아르헨티나 市場에 침투하고 있다. 輸入車의 市場占有率은 國産車의 10~20% 정도이다.

79년의 輸入車臺數는 1만48臺로 그 순위는 Citroen 1,787臺, Toyota 1,259臺, Peugeot 1,082臺, Ford 1,074臺로 되어 있다.

(2) 業界 再編成動向

79年初에는 懸案의 自動車産業 再編成法이 성립되어 政府의 自由, 開放市場經濟 原則으로 自動車輸入이 解禁되어 既存 國內 메이커(組立)의 진퇴 문제가 야기되었다. 또한 이제까지 96% 가까이 달했던 國産化率의 漸減計劃(88년엔 88%로 예정되어 있음)으로 部品 메이커도 國際 경쟁의

바람을 타게 되었다. 이와 같은 政策에 대한 주요 各社의 대응은 다음과 같다.

① GM의 撤退: 우선 78년 10월말 美國系 GM이 아르헨티나의 自動車生産에서 완전히 손을 뗀다. 그리하여 79년의 自動車 生産統計에서 자취를 감추었다.

② Citroen社는 輸入으로 特化: 프랑스系의 아르헨티나 Citroen社는 79년 10월말에 同社 主要車種(3CV, AM18—다같이 大衆小型車)의 生産을 중지하고 乘用車에 대해서는 전적으로 유럽 輸入車로 特化하기로 결정하였다.

③ Chrysler는 VW에 賣却: 79년 11월 美國系 Chrysler는 持株分을 VW社에 매각하였다. VW社는 첫 단계로 1억달러의 投資로 工場買收와 近代化를 도모하여 81년에는 生産을 개시할 예정이다.

④ Ford社의 積極적인 經營方針: Ford社의 발전은 눈부시어 中·小型 乘用車의 前年對比 伸張率은 57%에 달하고 商用車의 生産도 105%의 증가를 기록하였다.

아르헨티나 Ford社는 同國內 市場占有率이 78년의 乘用車 26.2%, 商業車 33.5%에서 79년에는 각각 28.6%, 51.5%로 확대되었다.

⑤ 國營企業 IME의 解體: 이와 같은 外資系 多國籍企業의 움직임 속에서 國防省管轄下에 있는 國營自動車 메이커인 IME社는 80년 2월 26일 生産을 전면 중지할 것을 정식 公表하였다. IME社는 年間 高작 8천臺 정도의 小型 트럭을 生産할 뿐이었는데, 國營企業의 高질인 非能率, 低生産性의 典型으로 지목되었던 企業이다. 이번의 조치는 政府의 近代化政策과 國營企業의 國營化 방침에 따라 당연한 귀결이라고 보고 있다.

⑥ 아르헨티나 Deutz社는 버스 生産 中止: IME社의 解體가 발표되던 날 이제까지 버스를 生産해 왔던 아르헨티나 Deutz社는 部品과 트럭 生産은 계속하지만 버스 生産은 중지한다고 발표하였다. 이는 버스의 輸入 금지가 있을 것을 예측한 조치라고 보인다.

⑦ Fiat와 Peugeot의 合併: Ford社의 積極적인 經營 방침과 VW의 아르헨티나 進出에 대항하기 위해서인지 Fiat社와 Peugeot社가 80년 2

월 28일 합병한다고 발표했다.

合併內容으로 ① 2억달러의 設備近代化, ② 유럽 本社로부터의 積極적인 資金, 技術導入 등을 표명하였다.

이와 같은 급격한 再編成의 결과 아르헨티나의 自動車 메이커는 78년까지의 乘用車 메이커 7개社가 80년 2월말로 4개社(포드, 피아트/프조그롭, 르노, VW)로 半減하고 商用車도 중견의 11개社에서 5개社로 감축되었다.

南 美 諸 國

최근 南美市場에서 두드러진 변화라고 하면 이제까지 乘用車의 完成車輸入 금지를 실시한 나라들이 많았으나 79년 이후 各國(칠레는 76년부터)이 일제히 完成車輸入을 허가함으로써 輸入車가 激增하고 있다는 사실이다. 그 가운데 日本車는 80년 1~6월 실적으로 약 7만臺로 무려 2.3배의 伸張을 나타냈다.

日本이 輸出하고 있는 南美市場은 아르헨티나, 칠레, 우루과이, 베네수엘라, 페루, 볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르 등 8개國인데, 日本으로부터의 輸出 실적은 78년에 7만4천臺였으나 79년에는 7만9,800臺, 그리고 80년에는 단번에 15만臺 정도로 伸張될 展望이다.

南 美 各 國 的 乘 用 車 輸 入 政 策 動 向

國 別	從前 政策	最近 動向
아르헨티나	完成車輸入禁止	79년 1월에 解禁
우루과이	66년부터 完成車 輸入禁止	80년 4월에 乘用車를, 同 6월에 商用車를 解禁
페루	67년부터 完成車 輸入禁止	79년 12월에 解禁
볼리비아	76년부터 完成車 輸入禁止	80년 5월에 解禁
베네수엘라	完成車輸入을 禁止	80년 4월에 解禁
콜롬비아	78년 11월부터 完成車 輸入禁止	79년 8월에 小型乘用車 解禁, 同關稅를 200%에서 150%로 引下
칠레	63년부터 完成車 輸入禁止	76년말에 解禁

《p. 33에 계속》

어 있지 않고 있다. 이와 같은工場은 앞에서 說明한工場들과는 달리 적어도 日本, 韓國, 自由中國 등의工場들을 見習하여 그 方向으로 努力하고 있는工場들이라 볼 수 있다. 그러나工場經營者(中國系)와 一般工場勞動者(인도네시아系)와의 格差가 많아서 外觀적으로는 별일없는 것 같으나, 그 機能을 發揮하는 段階에서 問題가 있는 것으로 보인다.

그러나, 元來 購買力이 弱한 發展途上國이라는 實情이기 때문에 고무製品에도 別로 불만한 것은 없으나 基本的으로 大量的의 고무와 豊富한 勞動力이 있어 現在에도 國內需要만은 生産供給하고 있다는 點을 감안할 때 멀지않아 반드시 技術, 資本이 導入되어 고무製品의 輸出國으로 登場될 것이 確實視되고 있다.

5. 勞 動 狀 況

國營工場 以外的 一般工場은 中國系所有로 一般的으로 工場內的 主要部署는 中國系 사람들이 管理하고 인도네시아系 사람들은 그 밑에서 일을 하고 있다. 中國系 사람들도 現地化되고 있으나 일반적으로 인도네시아系 사람들과 全面的으로 融合되지 않는 面도 있다고 한다.

工場經營者와 一般勞動者와의 一體感이 缺如되는 點은, 中國系 사람들의 經濟至上主義的인 사고 방식과 인도네시아系의 農業經濟와 宗教의 世界(回教)에 있는 사람들의 價値觀의 差異 및 인도네시아系 사람들의 中國系에 대한 外來者의 見地에서 오는 結果라고 생각된다. 일반적으로 인도네시아系 사람들은 勤勉性이 없다고 한다. 그러나 인도네시아系 사람들로서는 그것으로 족하다는 어떤 精神的인 만족감을 가지고 있다. 勞動의 質的 問題라든가 勤勉性 등으로는 測定할 수 없는 어떤 다른 生活을 하고 있다는 것을 알 수 있다고 한다.

인도네시아 全國勞動者聯合이라는 組織은 있으나, 고무·플라스틱 産業分野에서는 이에 加盟되어 있는工場이 2~3個에 不過하다. 인도네시아에서는工場 스탁라이크가 禁止되어 있으며, 유치한 사보타지 정도가 있을뿐이다. 또工場操業時間은 午前 7時부터 午後 4時頃까지가 많고 回教徒의 나라이므로 每週 金曜日은 半日休業하는工場도 있다. 各工場마다 共通된 점은工場內가 모두 매우 溫和한 霧圍氣속에서 生産하고 있으며, 緊張된 감을 볼 수 없다고 한다. 이런 點은 비단工場에서뿐만 아니라 인도네시아 全體를 象徴하는 것이라고 한다.

(80. 10月號 ㄱ△協會誌)

☆

☆

☆

.....<p. 41의 계속>.....

그 중에서도 아르헨티나, 페루, 에콰도르의 3개國에 대한 輸出이 현저하여 아르헨티나를 보면 78년까지 전무했던 것이 79년 1월에 輸入車解禁으로 79년에는 6,723만臺를 輸出하고, 80년에는 上半期만으로 1만4,856臺를 輸出하고 있다. 그리고 칠레에 대해서는 78년의 1만 6,745臺에서 79년에는 2만8,534臺로 70% 增加, 80년 上半期에는 2만4,898臺에 달했다. 에콰도르에 대해서도 80년 上半期에 8,147臺를 輸出함으로써 79년 1년간의 실적(7,900臺)을 上廻하고 있다.

南美 輸出이 이처럼 증가됨에 따라 Toyota, Nissan 등 各社는 아르헨티나, 칠레 등에 잇따라 現地 販賣法人을 설립하여 안정된 販賣網 구성에 나서고 있다.

南美 輸出 車種은 랜드크루저(Toyota), 페추를(國產)과 같은 小型 트럭이 주력을 이루고 있는데, 작년부터는 乘用車의 비중이 높아지고 있기 때문에 日本의 自動車業界에서는 南美市場에 各별히 열을 올리고 있다.