

자동차산업의 '93년도 실적과 '94년도 전망

金 成 翼*

I. 1993년도 실적

1. 개 황

1990년대에 들어와 세계 자동차산업은 미국, 일본, 유럽 등 주요시장에서의 경기침체로 수요가 부진한 가운데 신흥공업국을 비롯한 각국의 생산능력 확대로 심각한 공급과잉현상이 초래되고 있으며, 격화되고 있는 국제경쟁에서의 생존을 위해 기업이윤 향상을 위한 공동개발, 생산은 물론 기업간의 매수·합병 등의 업계 재편이 이루어지고 있다.

또 한편으로는 NAFTA, EC통합 등 지역경제 블록화로 보호무역주의가 강화되고 있고, 전세계적으로 지구환경보존에 대한 관심이 고조되면서 환경규제가 강화되고 있으며, 에너지절약과 배기가스규제를 목적으로 한 연비규제도 강화되고 있다. 한편, 대내적으로는 자동차대중화 추세의 지속으로 시장규모가 확대되고 있고, 자동차산업 합리화조치가 1989년에 해제되면서 일부 신규업체의 참여가 허용되었으며, 기존업체들은 증가하는 수요에 대처하기 위해 생산능력을 확충함은 물론 국제화, 개방화시대를 맞이하여 대외지향적인 사업전략을 수립 시행하고 있다. 그러나 최근 수년간 자동차보유대수가 급격히 증가

하면서 교통체증에 따른 물류비용이 증대되고 주차난이 심화되는 등 사회적 문제가 야기되고 있어 정부에서는 1가구 복수차량 증과세 등 일부 세금인상을 비롯한 자동차보유 억제 정책을 추진하는 등 자동차산업에 대한 부정적인 시각도 대두되고 있는 실정이다.

이와같은 대내외 여건속에서 우리 자동차산업은 양적·질적 성장을 거듭하여 1993년에 2,050천대를 생산함으로써 세계 제6위의 자동차생산국으로 도약하였으며, 제조업에서의 생산비중도 1980년의 3.3%에서 1991년에는 8.6%로 증가되는 등 수출전략산업 및 국민경제의 주도 산업으로서 크게 성장해 나가고 있다.

2. 수급동향

(1) 생 산

1993년도 자동차 생산은 전반적으로 국내경기가 위축되고 주요 수출시장인 북미수출이 다소 미흡하였으나, 업계의 공급능력 확대, 쏘나타 II, 스포티지, 무쏘 등 신차출하 그리고 수출시장다변화에 따른 수출증대 등에 힘입어 전년대비 18.5%가 증가한 2,050천대를 생산하여 지난 1988년 이래 연평균 생산증가율 13.4%를 크게 상회하였으며, 자동차공업 출범 이래 최초로 연간 생산 200만대 시대에 돌입하게 되었다.

* 韓國自動車工業協會 企劃課長

차종별로는 승용차가 준중형급 신차의 수요 확대와 Jeep의 내수증대로 전년대비 21.8%가 증가한 1,591천대를 생산하였고, 상용차는 건설경기 위축과 내수경기 침체로 중·대형 상용차 수요가 크게 감소되었음에도 불구하고 소형버스 및 트럭 위주로 내수가 소폭 증가하고 수출이 130% 이상 크게 증가된 데 힘입어 전년대비 8.5%가 증가한 459천대가 생산되었다. 차종별 생산비중은 상용차가 1992년도의 24.4%에서 22.4%로 감소되고 승용차는 75.5%에서 77.6%로 증가되었다.

〈표 1〉 자동차 수급동향
(단위 : 1,000대, %)

구분	1991		1992		1993		
	증감률	증감률	증감률	증감률	증감률	증감률	
생산	승용차	1,158.2	17.4	1,306.8	12.8	1,591.2	21.8
	상용차	339.6	1.4	422.9	24.5	458.8	8.5
	계	1,497.8	13.3	1,729.7	15.5	2,050.0	18.5
내수	승용차	772.5	23.4	876.3	13.4	1,038.1	18.5
	상용차	331.6	1.0	392.1	18.2	399.2	1.8
	계	1,104.2	15.7	1,268.4	14.9	1,437.3	13.3
수출	승용차	378.6	11.5	427.5	12.9	572.5	33.9
	상용차	11.8	58.3	28.6	143.5	66.2	131.5
	계	390.4	12.4	456.1	16.9	638.7	40.0

(2) 내수판매

1993년도 자동차 내수판매는 국내경기의 전반적인 침체에도 불구하고 대체수요의 증가, 업계의 신차출하 및 판매조건 완화 등에 힘입어 전년대비 13.3%가 증가한 1,437천대를 내수판매하였다.

그러나 이와같은 내수신장세는 1989년 이래 계속 둔화되고 있는 것인데, 그 이유는 자동차 대중화시대의 성숙에 따른 신규수요 둔화, 국내경기의 침체로 인한 상용차 수요위축이 주요인으로 지적되고 있으며, 또 5~7월중의 노사분규로 인한 공급차질(약 56천대)도 한 몫을 담당하는 것으로 분석되고 있다.

1993년도 자동차 내수를 차종별로 살펴보면 승용차가 준중형의 신차판매 호조, 스포티지, 무쏘 등의 신차출하에 힘입어 전년대비 18.5%가 증가한 1,038천대로서 연간 승용차 내수수

요가 사상 최초로 100만대를 초과하였다. 상용차는 경기침체에 따른 수요위축으로 9월까지의 전년대비 감소세를 유지하였으나, 정부의 신경계정책 발표 이후 중·대형 상용차 수요가 점차 회복되어 연간으로는 1.8%가 증가한 399천대가 판매되었다.

특히 Jeep차는 높은 안전성, 저렴한 유지비, 신차출하에 따른 차종선택폭의 확대 및 1994년 특소세 인상에 따른 조기 구매 움직임 등으로 연간 수요가 전년대비 56%가 증가한 72천대에 달하고 있어 전체 승용차 판매에서의 비중도 전년도의 5% 수준에서 7% 수준으로 확대되었다.

(3) 수출

1993년도 자동차 수출은 엔고에 의한 가격 경쟁력 제고와 개도국들의 시장개방 및 경제성장으로 인한 신차 수요증대 그리고 업계의 수출시장 다변화 노력과 상용차를 비롯한 수출차종 다양화 및 해외 마케팅 강화 등으로 전년대비 40%가 증가한 639천대를 수출하여 지난 1988년의 역대 최고치인 576천대보다도 62천대를 초과하는 수출실적을 기록하였다.

수출금액 기준으로는 고급사양의 승용차 및 상용차의 수출이 증대됨에 따라 1992년도의 28억달러보다 45%가 증가한 41억달러를 수출함으로써 수출의 고부가가치화가 진전되고 있는 것으로 나타났다.

전체 판매에서의 수출비중은 1992년도의 26.4%에서 30.8%로 증가하였으며, 차종별로는 승용차가 33.9% 증가한 572천대, 상용차가 131.5% 증가한 66천대로서 상용차 수출비중이 1991년도의 3%에서 1992년도에는 6.3%로, 1993년도에는 10.4%로 늘어나 상용차의 수출산업화가 점진적으로 이루어지고 있다.

지역별 수출을 살펴보면 주요시장인 북미시장의 수출비중이 점차 감소되는 대신 기타지역으로의 수출이 크게 신장하고 있다. 대북미

수출은 미국산차의 품질과 가격경쟁력이 제고되고 일본차의 현지생산 증대, 국산차의 판매력 열세, 7월 이후 대캐나다 KD수출 중단 등으로 전년대비 7% 정도 감소한 139천대를 기록하였지만, 전체 수출에서의 비중은 21.7%로 여전히 1위를 차지하고 있다.

서유럽 수출은 현대에 이어 기아, 대우도 본격적으로 진출함에 따라 전년대비 25%가 증가한 137천대를 수출하여 미국에 이어 제2위의 수출시장으로 자리를 잡았으며, 아시아·태평양지역이 127천대, 중남미, 중동, 동유럽지역으로 98천대, 95천대, 25천대가 각각 수출되었다.

〈표 2〉 지역별 수출현황

(단위: 1,000대, %)

구 분	1991	1992	1993	전년대비증감률
합 계	390.4	456.1	638.7	40.0
북 미	278.9	154.2	138.6	-6.9
미국	171.2	119.5	113.5	-5.0
서 유 럽	55.8	109.4	137.2	25.4
동 유 럽	17.7	10.9	25.5	133.9
아·태지역	52.1	73.5	127.5	73.5
중 남 미	13.2	50.1	98.0	95.6
중 동	14.2	44.7	95.0	112.5
아 프 리 카	13.4	13.4	11.2	-16.4

3. 고용 및 투자

(1) 고 용

완성차업계의 고용은 과거 5~6년간의 지속적인 공장자동화 등 합리화 투자와 1991년 하반기 이후 경영합리화를 전제로 한 인력재배치 작업 등을 통해 1992년 6월말을 정점으로 계속 감소추세에 있다. 1993년 상반기중 완성차업계의 전체고용은 전년동기대비 2.3%가 감소한 96.9천명으로 집계되어 업계가 FA, OA 등을 통한 생산성 향상 노력과 함께 인원감축을 통한 코스트다운 노력이 꾸준히 실시되고 있음을 나타내고 있다.

1993년도 고용을 부문별로 살펴보면 일반사무직이 신규사업 확대에 의한 추가인력 수요를 인력재배치 등 경영합리화 노력으로 흡수하였

음에도 불구하고 연구소 소속 일반행정직이 일반사무직으로 편입되는 직종별 구분체계 개편으로 전년대비 1.4% 정도 늘어난 21.6천명으로 나타났다. 판매직은 판매경쟁 심화로 판매망 및 판매인력을 경쟁적으로 증가시키고 있는 추세에도 불구하고 대우자동차의 판매직 1.8천명이 대우자판(주)의 설립과 함께 별도 분리·독립됨에 따라 오히려 2.3% 감소한 12.6천명이며, 생산직은 공장자동화의 진전으로 전년대비 1.4% 감소한 56.3천명, 연구직은 기술인력의 지속적인 증가추이 속에 연구소 일반행정직의 일반사무직 편입으로 7.8% 감소한 5.9천명으로 나타났다. 이에 따라 1993년도 완성차업계 고용은 전년도에 98.5천명보다 1.7% 감소한 96.8천명으로 집계되고 있다.

〈표 3〉 자동차업계의 고용추이

(단위: 1,000명, %)

구 분	1990	1991	1992	1993	전년대비증감률
일 반 사 무 직	18.0	20.1	21.3	21.6	1.4
판 매 직	10.6	12.5	12.9	12.6	-2.3
생 산 직	50.2	58.7	57.1	56.3	-1.4
연 구 직	5.3	5.6	6.4	5.9	-7.8
기 타	1.8	1.1	0.8	0.4	-50.0
합 계	85.7	98.0	98.5	96.8	-1.7

주: 완성차 메이커 7사 기준(90년은 5사 기준)

(2) 투 자

1993년도 완성차업계의 총투자액은 1조 9,945 억원으로서 전년도에 1조 7,090억보다 16.7%가 증가한 투자실적을 보였다. 이와같은 투자실적은 당초 투자계획 2조 4,300억원의 85% 수준에 머문 것으로서, 그 이유는 신정부 출범후 불투명한 경기전망으로 투자시기를 관망한 데도 원인이 있지만, 무이자 할부판매 비중의 증가와 매출채권 증가에 따른 자금회전을 저하로 내부자금 조달사정 악화, 자본시장 침체에 따른 외부자금 조달의 어려움 등이 작용한 것으로 분석되고 있다.

1993년도의 투자는 전체 투자의 80% 정도가

신모델 개발과 설비능력 증대, 연구개발 투자에 집중되었으며, 특히 양적 성장을 위한 투자에 전체 투자의 46% 가량이 소요되었으며, 연구개발 등 질적 성장을 위한 투자비중은 34% 수준을 유지하였다. 한편 생산성 향상과 생력화를 위해 1990년 이래 지속적으로 증가시켜온 자동화 등 합리화부문의 투자는 1993년에는 전년수준에 그쳐 전체 투자의 약 14%에 달하는 것으로 나타났다.

〈표 4〉 부문별 투자현황
(단위 : 억원, %)

구 분	1990	1991	1992	1993	전년대비증감률
생산능력확대	9,917 (61.7)	9,347 (49.2)	7,497 (43.9)	9,139 (45.8)	21.9
연구개발투자	2,774 (17.2)	5,839 (30.7)	5,731 (33.5)	6,824 (34.2)	19.1
자동화 및 합리화	1,601 (10.0)	2,402 (12.7)	2,735 (16.0)	2,717 (19.2)	△ 0.7
기 타	1,783 (11.1)	1,400 (7.4)	1,127 (6.6)	1,265 (0.6)	12.2
합 계	16,075	18,988	17,090	19,945	16.7

주 : () 안의 수치는 투자비중

II. 1994년도 전망

1. 개 황

1994년도에 자동차산업이 처할 대내외 경제여건을 살펴보면, 우선 대내적으로는 금융실명제가 조기 정착되고 있고, 정부의 정책이 경제활성화와 산업의 국제경쟁력 제고에 초점이 맞춰지는 한편 업종전문화 유도과 각종 행정규제 완화조치로 투자 마인드가 전반적으로 회복되고, 최근의 3저(금리, 유가, 환율) 현상 지속, 자본·금융시장 자유화조치에 의한 해외자금 유입증대로 국내경제는 약 6.5%의 실질성장을 기록할 것으로 전망되나 통화팽창과 그동안 억제되어 왔던 공공요금 및 공산품가격인상 러시로 물가불안이 예상된다.

한편 국내 자동차산업은 연산 200만대 시대의 돌입과 함께 엔고에 의한 수출호조로 제2의

도약기를 맞이하여 국내외에서 공급능력 확대 또는 해외 생산거점 마련을 위한 대규모 투자가 이루어질 전망이다, 또한 삼성의 상용차 생산개시, 승용차사업에의 참여 움직임으로 기존업체들의 경영효율을 제고시키기 위한 계열기업간의 전략적인 협력사업이 보다 강화될 전망이다.

반면에 Jeep차의 세금(특소세, 공채, 자동차세) 인상과 함께 유류특소세 인상 및 유가연동제 실시, 1가구 복수차량 구입시 증과세 등 내수억제정책이 실시되고, 억제되어 왔던 자동차가격이 원자재가격 상승, 엔화강세 및 임금인상으로 인해 가격인상이 불가피한 데다 업계가 수익성 제고를 위해 판매조건을 강화할 것으로 예상됨에 따라 국내경기 회복세에도 불구하고 내수신장세는 1993년도보다 더욱 둔화될 전망이다. 이어서 자금력, 조직력을 바탕으로 한 업체간 판매 및 A/S 우위경쟁은 보다 심화될 전망이다.

대외적으로는 미국, 일본, 서유럽의 경기가 올해보다 다소 회복될 것으로 전망되고 개도국들의 경제성장과 UR협상 타결에 의한 교역량 신장으로 세계 경제는 1993년도의 1.1% 성장에서 1994년도에는 2.7%의 실질성장을 기록할 전망이다.

한편 세계 자동차업계는 사업체제 재구축과 경영합리화를 적극 도모할 것으로 보이나 일본과 서유럽 양산메이커들은 엔화강세와 EC통화의 약세로 수출경쟁력이 약화될 것으로 전망되는 반면, 미국의 Big3와 한국, 멕시코 등 개도국들은 자국내 수요증대와 더불어 수출증대로 수익성과 경쟁력이 제고될 것으로 전망된다.

이에 따라 국산차 수출은 세계 경기의 전반적인 회복에다 엔화강세로 인한 가격경쟁력 제고, 그리고 자동화 투자확대와 의식개혁에 따른 품질 및 생산성 향상, 마케팅 및 A/S체제 강화, 수출차종 다양화와 신모델 출하 등 비가

경쟁력부문도 크게 강화되어 국제경쟁력이 보다 향상될 전망이다.

또한 국내 메이커들의 이란, 이집트 등 중동 지역과 대만, 인도네시아, 태국, 필리핀, 베트남 등 아시아지역에서의 현지 조립생산이 본격가동 내지는 확대될 전망이고, 대만 수출 재개, 일본시장 진출 등 수출여건도 보다 개선될 것으로 예상된다.

2. 수급전망

(1) 생산

1994년도의 자동차 생산은 그동안의 자동차 대중화 추세에 따른 승용차 신규수요 둔화에도 불구하고 업계의 공급능력 증대와 산업평화 유지, 국내경기 회복에 따른 상용차 수요증대, 신차출하와 소득증대에 따른 대체수요 증가로 내수수요가 1993년대비 8.9% 증가한 1,565천대로 예상된다.

수출은 엔고와 미국·유럽 등 주요 시장의 경기회복, 시장다변화, 독자판매망에 의한 독자 모델 수출증대, 신차출하, 해외 현지 조립생산 확대 등에 힘입어 전년대비 27.6% 신장된 815천대로 예상되며, 이에 따라 1994년도 자동차 생산은 1993년도 대비 16.1%가 증가한 2,380천대로 전망된다.

차종별로는 승용차가 16.9% 증가한 1,860천대, 상용차가 13.3% 증가한 520천대를 각각 생산할 것으로 전망된다.

(표 5) 자동차 수급전망

(단위 : 1,000대, %)

구분	1993	1994전망			
		증감률	증감률		
생산	승용차	1,591.2	21.8	1,860.0	16.9
	상용차	458.8	8.5	520.0	13.3
	계	2,050.0	18.5	2,380.0	16.1
내수	승용차	1,038.1	18.5	1,135.0	9.3
	상용차	399.2	1.8	430.0	7.7
	계	1,437.3	13.3	1,565.0	8.9
수출	승용차	572.5	33.9	725.0	26.6
	상용차	66.2	131.5	90.0	96.0
	계	638.7	40.0	815.0	27.6

한편 1994년도에는 현대가 엘란트라 라인의 공급능력을 24만대에서 34만대로 10만대 증설하고, 기아가 쉐피아 공급능력을 15만대에서 20만대로, 대우가 르망 공급능력을 37만대에서 42만대로(대우국민차 위탁생산분 제외), 아시아자동차의 프라이드 수탁생산에 따른 3만여대의 증설 등으로 총공급능력이 1993년도의 2,675천대에서 2,920천대로 약 9.2% 정도 증가할 것으로 전망된다.

(2) 내수판매

1994년도 자동차 내수시장은 자동차업계의 수익성 제고를 위한 장기 무이자 할부판매 축소 및 판매가격 인상조치가 예상되고, 1가구 복수차량 구입시 취득세·등록세의 100% 증가, Jeep의 세금(특소세, 자동차세, 공채) 인상 등 내수억제책의 실시로 자동차 구입 및 유지비 부담이 크게 증대되는 불리한 시장여건으로 내수증가율이 1993년도의 13.3%에서 8.9%로 둔화되어 1,565천대의 내수를 기록할 것으로 전망된다.

승용차중에서는 Jeep이 불리해진 제반 판매여건에도 불구하고 소비자들의 소득증대와 안전성 추구, 보급형 스포티지의 공급확대로 30% 가량 증가한 94천대로 예상되고, 경승용차가 유가인상과 판매가격부문의 경쟁력이 상대적으로 강화되면서 약 28% 증가한 64천대로 전망되어 승용차 전체 판매에서 Jeep차와 경승용차의 판매비중이 1993년도의 7.1%와 4.9%에서 각각 8.5%와 5.8%로 증가될 전망이다.

1994년도의 승용차시장은 소형부문에서는 프라이드와 엑셀 모델이 X-3카, 준중형부문에서는 엘란트라와 쉐피아, 대형부문에서는 그랜저와 레전드(대우), Jeep부문에서는 깰로퍼와 스포티지, 무쏘간의 판매경쟁이 한층 치열해질 전망이다.

(3) 수출

1994년도의 자동차 수출은 UR협상 타결로

전세계 교역규모가 확대될 것으로 예상되는 가운데 선진국들의 경기가 점차 회복되고 개도국들의 경제성장 및 시장개방, 엔화강세 지속과 같은 유리한 대외여건이 이루어질 것으로 예상된다. 또한 아스파이어, X-카(엑셀 대체 모델), 뉴쏘나타, 엘란트라, 쉐피아, 스포티지, 무쏘 등 고품질 신차수출이 본격화되고 미국, 유럽시장에서의 독자판매망과 독자모델에 의한 마케팅 강화, KD 수출확대, Jeep과 상용차 수출증대로 인한 수출차종 다양화, 수출시장 다변화, 대만 수출 재개 등 제반 수출여건의 개선으로 전년대비 27.6%가 증가한 815천대가 수출될 것으로 전망된다. 금액기준으로는 신차와 고급사양의 준중형차 수출증대 및 상용차와 Jeep의 수출증대로 전년대비 33.4%가 증가한 54억 7,800만달러를 기록할 것으로 보여 수출의 고부가가치화가 지속될 것으로 예상된다.

차종별로는 승용차가 26.6% 증가한 725천대로 예상되고, 상용차가 업계의 적극적인 노력으로 36%가 증가한 90천대로 전망되어 상용차 수출비중이 1993년도의 10.4%에서 11%로 확대될 전망이다.

지역별로는 북미, 서유럽으로의 수출이 아스파이어, X-3카, 뉴쏘나타 등의 고품질 신차출하와 기아의 독자판매망을 이용한 쉐피아, 스포티지 진출, 미국시장에서의 경기회복과 수요 사이클 패턴에 입각한 신차 대체주기 도래 등의 이유로 수출이 크게 늘어나면서 유럽·북미지역으로의 수출비중이 1993년도의 약 40%에서 50% 수준으로 증가될 전망이다.

한편 KD 수출은 1993년도의 9개국 수출에서 13개국으로 확대되면서 약 90% 가량 증가된 98천대로 전망되어 KD 수출비중도 1993년도의 9.4%에서 12%로 확대될 전망이다.

3. 고용 및 투자전망

(1) 고용

1994년도 자동차산업의 고용은 공급능력 확

대에 따른 사무직 및 생산직의 고용확대가 불가피하고, 환경규제 강화에 따른 저연비·무공해, 경량화 관련 신기술과 안전도 강화에 따른 전자화 기술개발에 필요한 연구직 인력의 수요증대, 판매와 A/S경쟁 심화에 따른 판매·정비직 인원의 확충이 예상되어 전체적으로 약 8%, 7,700명 정도 증가한 104.5천명으로 전망된다.

(2) 투자

1994년도 자동차산업의 투자규모는 1993년도 투자실적 1조 9,945억원 대비로는 54.8% 증가한 3조 878억원으로 전망된다. 1993년도의 주요 설비투자계획으로는 현대의 엘란트라 라인 증설, 전주 제2공장 및 충남 인주 제3공장 건설, 엔진공장 증설과 기아의 아산만 제2공장 및 물류단지 건설, BP엔진(1.8리터) 및 Auto T/M 라인 구축, 대우의 군산공장 건설, 아시아의 하남, 남평공단 공장건설, 쌍용의 LCV라인과 경북 달성공장 건설 등을 들 수 있겠다.

IV. 당면과제

1. 합리적인 생산체제 구축

최근 세계 자동차산업은 국제협력의 강화와 업체규모의 대형화 방향으로 구조개편이 이루어지고 있다. 즉, 세계 자동차업계는 다양화되고 있는 수요자의 욕구충족과 향후의 안전·환경 문제를 해결할 수 있는 대안은 기술뿐이며, 이를 위해서는 막대한 기술개발 투자를 뒷받침해줄 수 있는 업체규모의 대형화 및 국제협력의 강화가 바람직한 것으로 보고 있기 때문이다.

한편 국내에서는 지난 1989년 7월의 합리화 업종 해제로 신규업체가 상용차 생산에 참여하게 되었으며, UR타결, 외제차의 수입자유화 및 수입선다변화의 축소 불가피성 등으로 인하여 급명간 국내 자동차시장에서 국내외 업체간의 생산·판매 경쟁이 치열해질 것으로

예상되고 있다.

이와같은 대내외 여건변화 속에서 우리 자동차산업이 생존해 나가기 위해서는 기술개발, 부품업체 육성, 국제협력강화 및 생산비절감을 위한 적정생산규모의 달성 등에 많은 노력과 자원이 투입되어야 할 것이다.

이를 위해서는 무엇보다도 세계 시장동향과 국내 자동차산업의 발전추이에 적합한 신·증설 투자가 합리적으로 이루어져 중복·과잉투자를 억제하여야 하겠으며, 업체간 협력증진 및 상호이해 조정으로 합리적인 생산체제를 구축하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

날로 치열해지고 있는 국제경쟁속에서 세계 제일이라는 일본 기업들조차 재편을 서둘러 있는 이때에 한정된 국가자원의 분산을 방지할 수 있는 산업내 질서유지가 그 어느 때보다도 요구되고 있는 실정이다.

2. 자동차산업의 육성에 대한 국민적 합의

우리나라 자동차산업은 제조업 생산의 8.6%, 고용의 6.3%, 수출의 3.7%, 부가가치의 7.7%를 차지하고 있는 등 국가경제를 주도하는 핵심 산업으로서의 역할을 수행하고 있으며, 또한 일본, 미국, 독일, 프랑스, 캐나다에 이어 세계 제6위의 자동차 생산국으로 부상하는 등 짧은 역사에도 불구하고 괄목할만한 성장을 이룩하여 선진자동차공업국들로부터는 경계의 대상이 되고, 후발개도국들로부터는 부러움을 사고 있다.

그러나 최근 수년동안 국내 자동차 생산보급은 급속히 늘어나고 있는 데 비해 도로, 주차장 등 이용여건이 미흡하고, 또 자동차운전자와 보행자의 질서의식이 성숙되지 않아 자동차가 본래 가지고 있는 문명의 이기로서의 신속한 이동성, 안락감, 쾌적성 및 국가경제 발전에의 기여도 등과 같은 긍정적인 면보다는 교통체증, 주차난, 교통사고, 환경오염 등 자동차의 역기능이 더 부각됨에 따라 국내수요의 인위적인 억제정책들이 강구·시행되고 있어 자동차산

업의 성장 발전을 저해하는 요인으로 작용하고 있는 실정이다.

따라서 우리 자동차산업이 앞으로도 지속적으로 발전하기 위해서는 무엇보다도 자동차산업 육성을 위한 범국민적 공감대 형성이 선행되어야 할 것이다. 즉, 일반국민들이 자동차산업에 대해 깊은 관심과 애정을 가지고 자동차산업에 대한 올바른 이해와 육성의 필요성을 공감할 때만이 우리 자동차산업이 향후 2000년대에 세계 5대 자동차 생산국으로 도약하고, 또 수출전략산업으로서 산업구조를 고도화시키며, 국민경제를 선도하는 중심산업으로 지속·성장하게 될 것이다.

3. 부품공업의 육성

자동차부품공업은 완성차공업과 분업적 생산체제를 형성하고 있기 때문에 부품의 가격과 품질경쟁력은 완성차의 경쟁력을 결정짓는 중요한 요인이 되고 있다.

이와같이 부품공업이 자동차공업의 발전에 매우 큰 비중을 차지하고 있음에도 불구하고 우리나라의 자동차부품공업은 완성차공업에 비해 상대적으로 낙후되어 있는 실정이다. 즉, 그동안 국내 부품공업은 모기업인 완성차업체가 부품개발과 품질평가를 주도하는 수직적·단층적인 계열화 관계를 구축함에 따라 부품조달 구조가 경직되어 왔고, 규모의 경제를 실현할 수 있는 여건이 조성되지 못하였다. 따라서 대부분의 부품업체는 영세성을 면치 못하였고, 전문생산체제를 갖추지 못하였으며, 독자적인 기술개발능력도 다소 미흡한 실정이다.

따라서 앞으로는 부품업체의 집중적인 육성이 선행되어야만 자동차공업의 경쟁력 제고와 안정적인 성장기반을 확보할 수 있을 것이다.

부품공업을 육성하기 위해서는 우선 전문생산체제를 확립하고 부품납품체제를 개선하여야 한다.

부품생산의 효율성을 제고하기 위해서는 다

품종 소량생산체제를 지양하고 업체별 전문생산체제를 유도함으로써 효율적인 분업생산체제가 확립되도록 개선하기 위해서는 완성차업체가 직접 단위부품까지 관리하는 방법을 지양하고 모기업이 직거래하는 부품업체수를 축소하여 납품업체에 대한 유니트발주를 확대함으로써 1차 계열업체의 책임하에 중간부품의 개발과 생산 및 납품이 이루어지도록 하여야 할 것이다.

또한 물류이동을 최소화할 수 있도록 부품공장 입지확보에 정책적인 지원이 필요하고 공동개발, 공동구매를 통해 규모의 경제를 실현토록 하여야 할 것이다.

아울러 부품업계에 대한 정부의 금융, 세제 지원을 확보하고 모기업의 기술, 경영지도를 강화하여 기술개발능력을 제고시킴으로써 완성차공업과의 균형적인 발전을 도모하여야 할 것이다.

4. 기술자립기반의 구축

최근 세계 자동차산업의 기술개발은 공해, 안전에 관련된 법 규제가 강화되고 있고, 소비자의 수요패턴이 다양성과 고급화 추세로 변화함에 따라 기술개발방향이 급속도로 하이테크화되고 있으며, 일본, 미국 등 기술선진국들은 핵심기술에 대한 기술이전을 기피하고 있다.

이와같이 급변하는 기술변화 추세에 대응하기 위해 우리 자동차업계에서는 독자 엔진개발, 생산차종의 고기능화와 다양화 및 차체설계능력의 확보를 적극 추진하고 있으나, 아직은 선진국 수준에 비해 미흡한 실정이다.

따라서 앞으로는 설계기술, 안전도 등 취약기술의 향상과 함께 카 일렉트로닉스, 환경대응기술 및 신소재개발 등 첨단기술의 독자개발능력 확보를 위해 가일층 노력하여야 할 것이며, 이를 위해서는 연구개발투자를 빠른 시일내에 선진국 수준으로 확대하는 한편, 첨단 자동차시스템 및 미래형 자동차 기술개발에 대한 금융·세제지원을 강화하고 아울러 자동

차공학과외의 증설 등 기술인력의 양성을 위한 제반대책도 함께 강구되어야 할 것이다.

또 국내 기술수준을 감안하여 단계적인 기술개발전략을 수립하고 국내 업계간 공동개발체제를 구축하는 등 기술개발체제의 효율성도 제고하여야 할 것이다.

이와같이 기술개발에 대한 집중적인 투자와 대책마련으로 조속한 시일내에 기술자립기반이 구축되어야만 세계 자동차시장에서의 경쟁력 확보가 기대될 수 있을 것이다.

5. 산업평화의 정착

서독과 일본은 이미 1950년대에 노사간의 협조적 관계를 형성하였고, 미국도 최근 「노」와 「사」가 협력하여 재기를 노리고 있는 등 세계 자동차대국들이 예외없이 노사간의 긴밀한 협조로 국제경쟁력을 높이기에 총력을 기울이고 있는데, 이제 겨우 선진 자동차공업국 대열에 진입하기 시작한 우리 자동차산업이 매년 노사분규의 열병을 앓고 있으니 정말 안타까운 일이다.

특히 조립기업인 자동차산업의 특성상 주요 부품업체중 1개사의 노사분규로도 모기업과 기타 부품업체의 연쇄적인 조업중단이 야기되어 그 피해규모가 엄청나고, 또 높은 임금인상으로 인한 제조원가 상승으로 자동차업계의 경영압박과 수출경쟁력이 크게 저하되는 점을 감안할 때 자동차산업에 있어 노사화합은 그 무엇보다도 중요한 과제라고 생각된다.

따라서 노사문제의 슬기로운 해결을 위해서는 상호이해와 신뢰를 회복하고 건전한 노사관계 정착을 위하여 끊임없는 대화의 노력을 경주하여야 하겠다.

아울러 산업평화 정착 여부가 2000년대 자동차산업 발전의 최대 관건임을 노사가 함께 인식하여 종래의 대립관계에서 협력관계로 발전시킴으로써 금년이 산업평화 원년의 해가 될 수 있도록 다 함께 노력해야 할 것이다.