

2000년대 자동차산업의 비전

金正洙*

現代, 起亞, 大宇 등 국내 완성차업체가 2천년대 세계 10대 자동차 메이커로의 도약을 위한 투자를 아끼지 않고 있다.

국내외에 생산능력을 확충하는 것은 물론 성능과 품질개선을 위한 연구개발에 집중투자할 계획을 세워놓고 적극 추진중에 있는 것이다.

자동차는 인간이 발명한 최대 걸작품중의 하나로 생활필수품이 되었고, 남녀노소를 불문하고 관심을 끌고 있는 품목이 된지 이미 오래 되었다.

또한 자동차산업은 2~3만여개의 부품이 조립되는 기계공업의 꽃으로 불리우는 종합산업으로 한나라의 경제력과 기술수준을 나타내는 산업으로 세계 각국은 자동차산업을 위해 막대한 투자를 아끼지 않고 있다.

우리나라도 2천년대 세계 5위의 자동차공업국으로 성장한다는 것을 목표로 X-5 프로젝트를 추진중이며, 완성차업체는 이에 발맞춰 생산능력의 확충과 연구개발에 집중 투자하고 있다.

자동차산업 중장기 발전전략인 X-5 프로젝트는 지난 '92년부터 시작되어 3단계로 나누어져 추진된다.

먼저 1단계는 '92년부터 '94년까지로서 발

전기이다. 정부와 자동차업체는 이 기간중 생산능력의 대폭확충, 수출기반 조성, 핵심기술 습득, 부품공업 육성, 국민적 이해도출을 꾀하며 2백 80만대의 생산능력을 갖추고 1백 91만대를 생산하여 이중 61만대를 수출하는 것을 목표로 하고 있다.

이를 위해 설비부문에 5조 7천억원, 연구개발부문에 2조 5천억원 등 총 8조 2천억원을 투자할 계획이다.

2단계는 '95년부터 '97년까지로서 도약기인데 품질수준의 향상, 수출확대, 독자기술 확보, 해외 KD(Knock Down) 공급확대 등 질적수준 향상을 통한 안정적 수출기반을 확립하는 것이 정책방향이다.

자동차 생산능력은 3백 40만대로 늘어나고 2백 49만대를 생산하여 87만대를 수출할 계획이며, 설비부문에 4조 5천억원, 연구개발부문에 3조 8천억원 등 8조 3천억원이 투입된다.

3단계인 '98년부터 2천년까지는 자동차산업의 성숙기로서 국제화 추진, 수출선도산업화, 응용기술 확보, 해외현지공장 확대 등으로 수출주력산업으로 부상함은 물론 산업이 국제화된다.

이 기간중 생산능력은 4백만대가 되며 3백 20만대를 생산, 1백 20만대를 수출한다. 또한 투자는 설비부문에 6조 5천억원, 연구개발

* 交通運輸觀光新聞 記者

부문에 5조 4천억원이 투입되는데 특히 연구개발비는 매출액대비 6% 수준으로 늘어나게 된다.

이같은 자동차산업 발전전략이 성공적으로 추진될 경우 2천년의 자동차산업은 연간 35조원의 매출로 우리나라 제조업중 10%의 비중을 차지하게 되고 수출액도 1백억달러에 달해 전체 수출의 6%에 달할 전망이다.

2천년대 세계 10대 자동차메이커로의 도약을 꿈꾸는 국내 완성차메이커의 발걸음은 바쁘기만 하다. 생산능력을 국제경쟁 규모로 확대시켜야 하고 기술자립과 개발능력의 배양은 물론 선진 자동차메이커와의 경쟁속에서 우위를 차지해야만 하기 때문이다.

최근 우리나라의 자동차산업은 여타업종의 성장률을 크게 앞지르며 고도의 성장을 지속해 오는 등 내수판매와 수출부문 모두에서 황금기를 맞고 있다.

이같은 상황에서 現代, 起亞, 大宇自動車 등 완성차메이커는 지난해말 2천년대 장기발전계획을 각각 발표하고 이의 달성을 위한 노력에 힘을 기울이고 있는 상황이다.

안정된 내수기반 위에서 수출이 계속 늘어나고 있어 자동차산업의 미래는 어느 산업보다도 밝게 나타나고 있기도 하다.

특히 지난해에는 우리나라 자동차산업 사상 처음으로 생산대수가 2백만대를 돌파했고, 승용차 내수판매가 1백만대를 넘어섰으며, 수출 역시 사상 최고치인 63만 8천여대에 달하는 놀라운 기록을 세우기도 했다.

자동차산업은 막대한 시설투자를 요하는 내구소비재산업으로 판매시장 확보를 위해 시장경제원리에 입각한 국제경쟁력을 높이는 것이 무엇보다 중요한 것으로 평가되고 있기도 하다.

국내 자동차업계의 2천년대를 향한 계획을 살펴보기로 한다.

현대자동차

현재 울산에 연간 1백 15만대의 생산능력을 보유하고 단일공장으로는 세계 최대를 자랑하고 있는 현대자동차는 글로벌톱텐(Global Top 10)이라는 목표 아래 국내외 생산기지 확충에 박차를 가하고 있다.

現代는 세계 10대 자동차메이커의 생산능력이 모두 2백만대에 달하고 있고 규모의 경제면에서 국제경쟁력을 확보하기 위해서는 2백만대 생산체제의 구축이 반드시 필요하다고 보고 장기 생산능력 확충계획으로 울산에 이어 제2공장, 제3공장, 제4공장 건설을 추진하고 있다.

올해부터 오는 2천년까지 총 3조 3천억원의 대규모 자금이 투입될 현대의 이 사업이 완료되면 2천년에 2백만대 이상의 생산능력을 보유하게 된다.

또한, 현대는 기술자립능력을 조기에 확보하고 제품개발능력을 향상하기 위하여 매출액대비 7% 이상을 투자하여 2천년까지 3조 8천억원을 기술개발에 투자하며 현재 울산, 마북 및 해외연구소 이외에 남양 및 울춘에 추가로 연구소를 건설, 기술개발의 질적 고도화를 도모키로 했다.

지난 1월 중순 공장건설 기공식을 가진 제2공장은 전북 완주군 전주3공단 18만평의 부지에 약 3천억원이 투입되어 '95년까지 완공될 예정으로 연간 7만대의 생산능력을 갖추며 기존 울산공장의 대형트럭, 버스 및 특장차 공장을 이전한다.

제3공장은 충남 아산군 인주공단 50만평의 부지에 약 1조원의 자금이 투입되어 건설되는데 수출전략형 중형승용차 연산 30만대 규모로 '94년에 착공하여 '96년까지 완공할 계획이다.

또 제4공장은 전남 여천군 울춘공단의 1백

60만평 부지에 약 2조원을 투입하여 50만대의 승용차공장과 부품단지 및 연구소, 주행시험장을 오는 '97년 착공하여 2천년까지 완공할 계획이다.

현대자동차는 이같은 공장건설계획이 완료되면 울산, 완주, 인주, 여천 등 생산기지는 4개로 특화되어 효율적인 생산체제가 확립된 것은 물론 연구기능이 기존의 울산, 마북, 남양에 이어 여천공장내에도 건설되어 기술개발능력이 제고됨으로써 국제경쟁력 확보에 크게 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

또한 현대는 중·장기 생산능력 확충계획에 따른 공장의 분산건설로 지역의 균형발전에 이바지함은 물론 정부가 추진하고 있는 2천년 세계 5대 자동차 생산국 진입의 조기달성에도 크게 공헌할 것으로 전망하고 있다.

한편 현대자동차는 국내의 생산능력 확충과 함께 해외생산기지의 확보에도 힘을 기울이고 있는데, 캐나다 브로몽공장 외에 태국, 보츠와나 등 해외공장의 생산능력도 30만대 규모로 확대시키기로 했다.

기아자동차

21세기 초우량 자동차종합메이커를 꿈꾸는 기아자동차는 오는 '97년까지 총 6조 2천억원을 투자하여 생산시설을 확충하고 기술자립을 실현하며 글로벌경영체제를 구축키로 했다.

起亞는 완성차의 경제규모 달성과 그룹내 분업구조 고도화를 위하여 소하리공장을 소형승용차 및 승합차전문공장과 연구단지로, 아산만공장은 수출전략차종 생산 및 수출기지로, 아시아 광주공장은 트럭 전문생산 및 승용차 위탁생산전문공장으로, 김천공장은 엔진전문생산공장으로 각각 특화시켜 집중육성키로 했다.

또 자동차용 첨단부품 개발을 위하여 기아정기에서 에어백 등 첨단부품 국산화를 꾀하고 첨단제어장치 국산화를 위한 기아전자를 설립·운영하며, 국내판매부문의 독립 및 전문화를 위하여 판매전문회사와 할부금융회사를 설립하는 등 설비·소재, 부품의 국제경쟁력 확보와 부품업체를 동반한 과감한 해외 진출 등 자동차산업의 특징인 전후방 연관효과를 그룹내에서 극대화시키기로 했다.

기아는 신경제 5개년계획이 종료되는 '97년까지의 중기발전계획 핵심전략과제로 국제경쟁력을 확보하는 생산체제 구축, 기술자립화, 국제경영체제 구축, 협력회사 국제경쟁기반 강화, 노사화합 등을 정했다.

起亞의 중기발전계획이 완료되면 생산능력은 소하리공장 35만대, 아산만공장 65만대, 아시아광주공장 25만대 등 국내생산이 총 1백 25만대로 현재의 65만대보다 2배 가량 늘어나게 된다.

특히 기아는 목표년도의 국내 자동차보유량이 1천만대를 돌파하고 국내시장이 대체수요 중심으로 성장하는 등 시장여건의 변화가 예상된다고 전망하고 국내사업 중심의 경영구조를 해외사업 중심으로 전환시킬 계획이다.

기아는 '97년에는 수출이 50만대로 수출비중이 40%를 넘게 하고 제품수출과 기술수출을 합친 외화획득이 50억달러에 달하도록 할 계획이며, 수출기지도 현재의 1백개국에서 1백 60개국으로 늘리기로 했다.

또한 선후진국을 막론하고 자동차무역의 보호주의가 날로 강화됨에 따라 현재 6개국 5만대의 해외생산능력을 12개국 25만대로 확대시킬 계획이며, 해외 현지생산을 뒷받침할 부품업체의 해외진출 지원, 첨단자동차기술의 자체개발과 선진시장의 고객취향 및 각종 규제에 대응할 연구개발의 해외거점 구축

도 아울러 추진한다.

이와함께 기아는 국제기술경쟁체제 완비를 목표로 매출액의 7%까지 연구개발비를 투자, 제품개발력을 강화하고 차종, 엔진, 트랜스미션의 1백% 자체개발 및 무공해자동차 실용화를 추진하고, 월드카 프로젝트를 추진, 1천 5백cc 및 중형승용차를 개발하여 2천년대 1백만대 수출을 위한 전략차종화하고 해외 12개국의 생산거점에서 생산할 계획이다.

연구부문에서는 중앙기술연구소를 핵심 기능별로 전문화시키는 등 연구개발능력을 대폭 확장키로 했으며, 해외연구소도 현재의 3개소에서 독일, 영국을 추가하여 5개소로 늘리기로 했다.

대우자동차

'90년대말까지 국내외 자동차 2백만대 생산체제 구축을 통해 세계 10대 자동차메이커로의 부상을 꾀하고 있는 대우는 지난해 4월 군산자동차공장 기공식을 갖는 등 생산능력 확충에 힘쓰고 있다.

오는 2천년까지 총 1조 7천억원이 투입될 군산자동차종합공장은 '96년까지 1단계로 20만평의 부지에 대형트럭, 대형버스, 1톤트럭 등 연산 12만대의 상용차 생산체제를 갖추게 되고 2단계로 2천년까지 미니버스, 중소형트럭, 중소형버스 등 상용차 8만여대와 승용차 30만대 생산시설을 추가해 총 1백 6만평의 부지에 50만대의 생산시설을 구축하며 주행시험장도 함께 건설한다.

군산자동차종합공장이 완공되면 대우는 기존 대우자동차 50만대, 국민차 24만대를 포함, 국내에만 1백 20만대 이상의 생산능력을 보유하게 된다.

大宇는 서해안지역 최대규모의 공업시설인 군산자동차종합공장이 건설되면 직접고용 1

만명, 공단에 입주할 70여개의 부품업체와 인근 1백 30여개 부품업체를 합쳐 총 2백여개 관련부품업체 고용인원 7만명 등 총 8만여명의 지역내 신규고용이 창출될뿐만 아니라 지역경제 공헌효과가 높을 것으로 예상하고 있다.

또 지리적 중요성이 큰 서해안지역의 중추산업기지로써 향후 중국, 러시아, 동남아 등지의 자동차 신규시장 개척을 위한 전진기지로써의 역할을 할 것으로 기대하고 있다.

한편 대우는 해외에도 1백만대 생산기지를 확보할 계획인데 우즈베크공화국 등 5개국 조립공장 건설이 현지 합작선과의 계약과 해당국 정부의 승인절차를 거쳐 공장건설공사가 진행 혹은 준비단계에 들어갔고, 중국 등 4~5개국의 조립공장건설계획도 순조롭게 진행중에 있다고 밝히고 있는데, 특히 우즈베크공화국 등에서는 '96년부터 자동차의 생산·판매에 들어갈 계획이다.

대우의 해외진출을 자세히 살펴보면 지난 2월중 루마니아의 울트시트사와 합작으로 자동차공장을 설립키로 합의했는데 총 3억달러 규모의 이 합작공장은 대우가 51%, 울트시트사가 49%를 투자, 내년부터 르망 조립생산을 시작해 '98년까지 연산 20만대 규모로 늘려 에스페로와 티코도 생산하게 된다.

대우는 현재 우즈베크공화국 타시켄트시 근교에 연산 20만대의 르망과 국민차 공장을 건설중에 있고 베트남에 연산 2만대의 승용차와 버스, 트럭 공장을 건설, 내년말부터 생산에 들어가며 이란, 필리핀, 중국과도 지난해 합작계약을 체결하고 공장설립에 들어갔다.

이밖에도 중국에 20~30만대, 러시아에 30만대, 리비아에 5만대, 중남미에 2~3만대 규모의 현지공장 설립도 추진중에 있다.

2천년까지 국내 1백만대, 해외 1백만대 생산체제를 갖추어 자동차 세계 10위권에 진

<46 page에 계속>

페타이어 관리계획은 주정부 및 연방정부 차원에서 점차 입법화 조치를 취함으로써 더욱 촉진되고 있다.

Minnesota주가 1985년에 페타이어 처리법안을 통과시킨 후 40개주 이상이 페타이어 관리 전반에 관한 조치를 취하고 있다. 이와 같은 관리규정에는 페타이어의 매립, 방치, 회수, 저장, 처리조건 및 시장지원 등이 포함되어 있다. 32개주에서는 시행, 연구, 허가 등에 소요되는 자금의 대출 및 판매활성화를 위한 조치에 필요한 재정지원도 하고 있다.

제103차 미국 상원회의에서 채택된 입법조치의 내용에는 이른바 신용제도, 페타이어의 재활용 등이 포함되어 있다. 페타이어의 재생 및 재활용에 관한 법령에 의하여 페타이어의 방치를 없애고, 관리계획을 수립하는데 있어서 연방정부의 예산을 사용할 수 있게 되어 있다.

Goodyear사는 페타이어의 균형있는 해결

책을 마련하기 위하여 입법부와 공동으로 노력하고 있다.

연료로서의 페타이어 이용은 그 전망이 밝다. 전반적으로 固形廢棄物 및 大氣汚染을 감소시키고 천연자원의 절약·보존에 기여하고 에너지의 독립성을 높이며 비용을 절감하게 하는 해결책을 발견하기 위한 노력을 계속하고 있다.

미국에서는 시멘트爐에 연간 1억 7,000만 개의 페타이어를 사용할 수 있다. 이밖에 페타이어를 연료로 이용하고 있는 곳은 제지공장으로서 잠재적인 시장으로 부상하고 있다.

현재 방치되어 있는, 그리고 앞으로 발생되는 페타이어의 용도는 매우 많을 것으로 예상된다. 그러나 이와같은 용도개발에는 기술적 지원이 필수적이다.

페타이어에 관한 한 Goodyear사는 환경문제를 합리적으로 해결하고 가장 저렴한 비용으로 처리할 수 있도록 계속 노력하고 있다.

<22 page에서 이어짐>

입한다는 국제화전략을 추진중인 대우는 생산, 기술, 경영, 자원의 현지화를 실현한다는 계획 아래 이같은 해외공장 설립을 추진중이라고 밝혔다.

또한 대우는 세계 10대 메이커로 부상하기 위해서는 기술력의 확보가 필수적이라고 판단하고 독일 포르쉐개발팀장 출신의 자동차 전문가를 초빙하여 연구개발분야에 투입했고, 영국의 세계적인 자동차 엔지니어링회사인 IAD社를 인수했으며, 독일에도 기술센터 건립을 추진하고 있다.

쌍용자동차

쌍용자동차도 설비증설과 기술능력 배양에 힘쓰고 있다.

쌍용은 설비증설을 위해 송탄공장의 생산능력을 8만대를 늘리고 현재 추진중인 달성에 승용차와 상용차를 합쳐 40만대 규모의 공장을 건설할 계획이며, 창원에 엔진과 트랜스미션 공장을 건설키로 했다.

프리마 2000(PRIMA 2000)으로 명명된 쌍용의 2천년대 청사진에는 1조 5천억원이 투입될 예정이다.

국내 자동차업계의 이같은 활발한 설비증설계획은 해외시장에서 자신감을 얻었기 때문으로 보이는데, 세계 8위에서 15위까지의 업체생산능력이 1백 20만대에서 2백만대에 달해 국제경쟁력을 갖추기 위해서는 2백만대의 생산체제 구축이 불가피하다는 것이 업계의 공통된 의견이다.