

내년도 세계경제 및 우리의 수출전망

李 吭 九*

올해 세계경제는 3년여 동안의 침체에서 서서히 깨어나기 시작하였다. 미국의 경제성장세가 이어졌을 뿐만 아니라 일본과 유럽의 경기가 되살아나기 시작하였으며 세계 교역량도 증가하였다. 내년의 세계경제 역시 미국경제의 성장세가 다소 둔화되기는 하겠지만 선진국과 개도국 모두 견실한 동반상승세를 나타낼 것으로 기대되어 우리 수출여건의 개선과 함께 수출금액이 1천억 달러를 돌파하는 역사적인 한해가 될 전망이다. 이하에서는 세계무역기구(WTO)의 출범이 예상되고 우리 경제가 국제화를 통한 경쟁력 강화라는 과제를 안고 있는 상황에서 내년도 세계경제의 흐름과 우리의 수출전망에 대해 살펴본 후 자동차산업의 전망에 대해 살펴보기로 한다.

1. 세계경제 전망

1) 금년도 경제평가

지난해 1.4%의 저성장에 머물렀던 세계경제는 금년 상반기를 고비로 회복국면에 들어서 상반기에 2.5%의 성장세를 시현하였으며 하반기에도 회복국면이 지속되어

2.8%의 성장을 달성하여 금년 전체로는 2.7%의 성장률을 기록할 전망이다.

미국경제는 소비지출의 회복과 기업의 설비투자 확대에 힘입어 상반기에 4%에 육박하는 높은 성장률을 기록하였고, 이러한 성장세는 하반기에 다소 둔화될 것이지만 여전히 높은 3.4%를 달성, 금년 전체로는 3.7%의 높은 성장을 기록할 것으로 보인다.

지난해 최악의 경기침체를 보였던 일본경제는 상반기중 민간소비의 완만한 회복과 수출호조 등으로 0.6%의 성장률을 달성하였으며, 소득세 감면, 규제완화 등 정부의 종합경제대책의 효과가 가시화되는 하반기에는 1.2%의 성장세를 보여 금년 전체로는 0.9%수준의 경제성장률을 나타낼 전망이다.

EU 경제 역시 작년에 성장감퇴라는 최악의 국면을 맞이하였으나 금년들어 독일경제의 회복세가 기대 이상이고 수출증가에 따라 각국의 산업활동도 점차 활기를 띠고 있어 하반기의 성장률은 상반기의 1.5%보다 다소 높아질 예상이며 금년 전체로는 1.7%의 성장률을 기록할 것으로 보인다.

한편 ASEAN경제는 미국경제의 성장세와 엔화강세 등으로 수출이 호조를 보이고 있는 데다가, 사회간접자본 투자의 확대와

* 産業研究院 美洲研究室 責任研究員

소득증가에 의한 소비수요의 증가 및 외국인 직접투자의 증가 등으로 금년에 7.3%의 고성장이 기대된다.

국제유가의 약세로 고전을 면치 못하였던 중동경제도 지난 4월 이후 국제유가가 상승세로 돌아서면서 하반기에 회복세를 보여 금년에 3.2%의 성장률을 기록할 전망이다.

경제통합이 진행되고 있는 중남미경제는 주요국들의 정권교체에 따른 정치적 불안정, 물가안정을 위한 긴축정책, 수입자유화 확대 이후의 수입증가로 인한 국내 제조업 생산감소 등으로 올해 성장률은 작년보다 크게 둔화된 2%선에 머물 예정이다.

중국경제는 금년에 11%의 높은 성장률을 기록할 것으로 전망되며, 동구경제는 경제활성화 노력, 민간부문의 활성화, 서방경제 회복에 따른 수출증대에 따라 지속적인 경기회복세를 보여 올 성장률이 2.3%에 달

할 전망이다. 반면 러시아경제는 정부의 긴축정책과 정정의 불안 등으로 당분간 큰 폭의 성장감퇴가 불가피할 전망이며 올해에는 15% 수준의 성장감퇴가 예상된다.

2) 내년도 세계경제 전망

한편 세계경제의 회복세는 내년에 더욱 가속화되어 3.4%의 비교적 높은 성장률을 기록할 것으로 전망된다.

<표 2> 국제 금리·환율·유가 전망(연율)

(단위: %, 달러/배럴)

| | 1994 | | | | 1995 | | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 미국공정할인율 | 3.00 | 3.50 | 4.00 | 4.00 | 4.50 | 4.50 | 5.00 | 5.00 |
| 일본공정할인율 | 1.75 | 1.75 | 1.75 | 1.75 | 1.75 | 2.00 | 2.50 | 3.00 |
| 독일공정할인율 | 5.25 | 4.50 | 4.50 | 4.00 | 4.00 | 4.50 | 4.50 | 5.00 |
| 환율 엔/달러 | 102.8 | 98.9 | 98.7 | 98.0 | 102.0 | 104.0 | 100.0 | 95.0 |
| 마르크/달러 | 1.673 | 1.592 | 1.560 | 1.540 | 1.580 | 1.650 | 1.630 | 1.530 |
| 유가 WTI | 14.8 | 17.8 | 18.9 | 19.2 | 18.3 | 18.0 | 19.1 | 19.2 |
| 두바이 | 12.8 | 14.8 | 15.9 | 16.1 | 15.2 | 15.0 | 16.3 | 16.3 |

<표 1> 세계 경제성장 전망

(단위: %)

| | 1993 | 1994 | | | 1995 |
|-------|-------|---------|---------|-------|------|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 세계 | 1.4 | 2.5 | 2.8 | 2.7 | 3.4 |
| 선진국 | 1.4 | 2.6 | 2.7 | 2.6 | 2.8 |
| 미국 | 3.0 | 4.0 | 3.4 | 3.7 | 2.8 |
| 일본 | 0.1 | 0.6 | 1.2 | 0.9 | 2.8 |
| EU | -0.2 | 1.5 | 1.9 | 1.7 | 2.5 |
| (독일) | -1.2 | 1.3 | 1.7 | 1.5 | 2.6 |
| (영국) | 1.9 | 2.5 | 2.9 | 2.7 | 2.5 |
| (프랑스) | -0.7 | 1.7 | 2.1 | 1.9 | 3.0 |
| 개도국 | 4.3 | 4.1 | 4.9 | 4.5 | 5.6 |
| ASEAN | 7.0 | 7.2 | 7.3 | 7.3 | 7.3 |
| 중남미 | 3.2 | 1.7 | 2.4 | 2.0 | 4.6 |
| 중동 | 3.1 | 2.1 | 4.2 | 3.2 | 4.5 |
| 구공산권 | -1.6 | -2.3 | -1.4 | -1.8 | 1.1 |
| 중국 | 13.4 | 11.6 | 9.3 | 10.5 | 9.0 |
| 러시아 | -12.0 | -17.0 | -13.0 | -15.0 | -8.0 |
| 동구 | 0.7 | 1.5~2.0 | 2.0~3.0 | 2.3 | 3.0 |

주) 전년동기대비 성장률임.

한편 내년 상반기의 달러 환율은 100~105엔 대 사이에서 움직임 예상이나 중반부터 엔/달러 환율은 또다시 하락세로 반전될 전망이다. 이는 일본경제가 내년부터는 성장국면에 접어들 것으로 보이는 반면 미국경기는 금년에 비해 둔화될 것으로 예상되기 때문이다. 미국 연준리의 금융긴축 기조는 내년 하반기 이후 완화될 전망이며 일본은행은 경제성장에 따른 물가상승 압력을 우려해 내년 2/4분기부터 금리를 인상하는 쪽으로 돌아설 것으로 보인다.

연초 1.76마르크까지 치솟았던 마르크/달러 환율은 미국의 금융·외환시장의 혼란 및 엔고의 여파 등으로 급락세로 반전되어

지난달에는 1.49마르크로 2년만의 최저치를 기록하였으며 현재 1.50마르크 대에서 머물고 있다.

한편 내년 초부터 마르크/달러 환율은 점차 상승세로 돌아설 것으로 전망된다. 이는 아직 독일경기의 회복이 본격화되지 않고 있는 데다가 독일의 금리인하 및 미국의 금리인상으로 투자자금이 미국의 금융자산으로 흘러들어갈 가능성이 크기 때문이다. 이에 따라 마르크/달러 환율은 내년 초까지 1.50~1.60마르크 사이에서 등락할 것으로 보이며, 유럽통화들에 대해서는 종전의 환율변동 상한 근처에서 계속 강세를 유지할 것으로 예상된다.

내년 중반 이후부터 마르크/달러 환율은 다시 하락세로 반전될 전망이다. 이는 회복세를 보이고 있는 독일경기가 내년부터는 본격적인 상승국면으로 접어들 것으로 예상되는 데다 금리도 다시 상승세로 돌아설 것으로 전망되기 때문이다.

2. 세계무역 전망

금년에는 세계경제의 빠른 회복에 따라 국제무역도 점차 활기를 띠었다. 금년 상반기중 세계교역(금액기준)은 작년 상반기에 비해 5.4%가 증가하였다. 이처럼 금년 상반기중 국제교역이 호조를 보인 것은 작년 상반기에 세계교역이 상당히 부진했던 탓도 있지만, 미국과 일본 등 주요 선진국의 수입이 대폭 증가하였고, 아시아를 중심으로 한 개발도상국의 경제성장도 순조로왔으며 동유럽 및 구소련지역의 수입이 큰폭으로 증가하였기 때문이다.

선진국의 수입은 금년 상반기중 4.2% 늘어날 것으로 추정된다. 미국은 경기회복에

따라 기업들의 자본재 수입이 늘어나 금년 상반기중 10.6%라는 높은 수입증가율을 나타내었다. 일본의 수입도 경기불황의 여파에도 불구하고 민간소비의 회복과 엔고에 따른 수입유발효과로 7.7%의 비교적 높은 증가율을 보였다. 작년 수입이 전년대비 7% 감소하는 등 부진한 교역양상을 보였던 EU도 산업생산의 증가와 주택건설에 힘입어 올 상반기 동안에는 미미하나마 0.5%의 증가세로 돌아선 것으로 추정된다.

개도국의 수입도 지난해의 8%에 이어 금년 상반기에도 9.4%가 증가하였다. 중국과 ASEAN은 사회간접자본 확충에 따라 자본재 수입이 큰 폭으로 증가하면서 상반기중 각각 21%와 13.5%에 이르는 높은 수입증가율을 나타내었다. 러시아와 동구도 자본재 및 소비재 수요의 증가, 외국인 투자의 증가 등으로 수입이 증가하여 각각

<표 3> 세계무역 전망

(단위 : %)

| | 1993 | 1994 | | 1995 | |
|--------------|--------------|----------|----------|--------------|--------------|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 세계 (물량기준) | 1.0 (2.4) | 5.4 - | 7.0 - | 6.2 (6.8) | 7.6 (6.3) |
| 선진국 | -1.3 | 4.2 | 6.1 | 5.2 | 6.3 |
| 미국 | 9.0 | 10.6 | 9.5 | 10.0 | 8.7 |
| 일본 | 3.0 | 7.7 | 11.6 | 9.6 | 5.3 |
| EU | -7.0 | 0.5 | 3.5 | 1.2 | 5.2 |
| 개도국 | 8.0 | 9.4 | 9.6 | 9.5 | 11.5 |
| ASEAN | 14.1 | 13.5 | 15.0 | 14.3 | 15.3 |
| 중남미 | 9.2 | 9.0 | 9.0 | 9.0 | 5.0 |
| 중동 | -10.1 | -3.9 | -3.0 | -3.4 | 4.0 |
| 중국 | 29.0 | 21.0 | 13.0 | 16.2 | 20.0 |
| 러시아 | -27.0 | 7.8 | 13.9 | 11.1 | 16.7 |
| 동구 | 2.3 | 9.3 | 9.2 | 9.3 | 9.1 |

주 : 1) 수입금액 기준임.

2) 물량기준은 IMF 전망치임.

7.8%와 9.3%의 수입증가율을 기록하였다. 중남미는 최근 수입자유화를 확대 실시한 브라질, 아르헨티나 등의 수입확대에 힘입어 올 상반기중에 9%의 수입증가율을 기록하였다. 반면 중동국가들의 수입은 저유가에 따른 재정수입 감소로 전년대비 3.9%가 감소하였다.

금년 하반기와 내년의 세계교역신장률은 상반기보다 높은 7%와 7.6%를 각각 기록할 것으로 전망된다. 이는 미국과 아시아경제의 성장세 지속과 유럽의 경기회복세가 본격적으로 나타날뿐 아니라 일본경기도 회복국면에 진입할 것이기 때문이다. 또한 UR의 타결에 따라 무역자유화가 진전되고 NAFTA, EU, APEC 등을 중심으로 한 각 지역내의 교역도 더욱 활발해질 것으로 기대되기 때문이다.

올 하반기와 내년의 선진국 수입은 6.1%와 6.3%의 신장률이 예상된다. 미국은 가계소비의 확대와 기업들의 설비투자가 지속되면서 이와 관련된 수입증가가 예상되어 올 하반기와 내년에 각각 9.5%와 8.7%의 높은 수입증가율을 기록할 전망이다. EU의 수입도 역내 회원국의 내수증대와 수출경기회복에 따른 원자재수입 증가 등으로 금년 하반기에 3.5%, 내년에 5.2%의 증가율을 보일 것으로 전망된다. 일본은 금년 하반기 이후 내수회복과 미국의 대일 시장개방 압력, 엔고에 따른 해외 원부자재조달 증가 등으로 올하반기에 11.6%, 내년에 5.3%의 수입증가가 기대된다.

한편 개도국의 수입은 올 하반기에 9.6%, 내년에 11.5%의 신장세를 보일 전망이다. ASEAN은 사회간접자본의 확충에 따른 자본재수요의 증가와 소비확대에 따른 소비재수입의 증가 등 전반적인 수입증가가

예상되어 내년도에도 15% 수준의 수입증가율을 보일 전망이다. 중남미는 국내 산업의 생산확대에 따른 수출용 중간재, 자본재, 내구소비재 등의 수요확대와 지속적인 경제개방화 등으로 올 하반기에 9%, 내년에 5%의 수입신장세가 예상된다. 동구의 수입은 올 상반기중의 증가세가 유지될 전망이며 내년도에도 EU지역의 경기회복과 EU집행위원회의 대동구 수입장벽 완화 그리고 외국 자본 유입에 따른 자본재도입 확대 등으로 9.1%의 신장세를 보일 예정이다.

3. 국내 산업별 수출 전망

이와 같이 내년도에도 국제교역환경이 개선될 전망에 따라 우리의 수출도 두자리수의 증가율을 유지할 예정이다. 작년말 이후 견실한 증가세를 유지하고 있는 우리나라의 수출은 금년 들어 더욱 높은 증가세를 보이고 있다. 금년 상반기중 12.6%의 수출증가율을 기록한 데 이어 7~9월중에는 일부 대기업의 노사분규에도 불구하고 상반기보다 훨씬 빠른 신장세를 나타냈다. 이에 따라 통관기준으로 본 수출은 하반기에 13.6% 증가한 492억달러를 기록하여 금년 전체로는 13.1% 증가한 930억달러를 기록할 전망이다.

한편 선진국 경기회복으로 증가하기 시작한 우리의 수출은 두자리 수의 신장을 계속 하면서 국내 경기의 활성화에 크게 기여하고 있다. 금년중 호조를 보이고 있는 수출 품목으로는 반도체가 단일품목으로 연간 100억달러를 초과달성할 것으로 보이며, 자동차, 조선도 착실한 수출신장세를 기록하고 있다. 후발개도국의 성장으로 플랜트 수출을 중심으로 일반기계류도 20%가 넘는

<표 4> 주요 산업별 수출 전망
(단위: 억 달러, %)

| | 1993 | 1994 | | 1995 | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 자동차 | 41(45.3) | 23(33.8) | 31(30.9) | 54(32.2) | 65(20.3) |
| 조선 | 32(-14.6) | 21(29.5) | 22(33.9) | 43(31.7) | 43(1.9) |
| 가전 | 63(4.8) | 33(11.3) | 37(12.4) | 70(11.9) | 77(9.8) |
| 산업용전자 | 49(16.6) | 25(0.6) | 27(10.8) | 52(5.7) | 58(11.4) |
| 전자부품 | 110(5.8) | 77(45.3) | 83(44.7) | 160(45.0) | 189(18.0) |
| 일반기계 | 38(18.7) | 23(23.4) | 24(21.5) | 46(22.4) | 56(21.1) |
| 철강 | 63(17.0) | 27(-13.6) | 28(-14.3) | 54(-14.0) | 59(8.2) |
| 석유화학 | 15(4.3) | 8(11.0) | 10(30.2) | 18(21.1) | 20(8.8) |
| 섬유 | 159(1.1) | 82(8.1) | 88(7.1) | 170(7.1) | 180(6.0) |
| 신발 | 23(-27.5) | 9(-24.1) | 9(-20.4) | 18(-22.4) | 15(-16.3) |
| 합계 | 822(7.3) | 438(12.6) | 492(13.6) | 930(13.1) | 1,023(10.0) |

주) 전년동기비 증가율임.

신장률을 보이고 있고, 섬유원료를 비롯한 경공업제품의 소재수출이 증가하고 있다. 반면 철강, 유화제품의 경우 국내경기 호황에 따른 내수확대로 수출이 감소하였으며, 경공업제품의 수출실적은 후발개도국의 수출신장에 따른 상대적인 영향으로 저조한 실정이다.

내년의 수출환경과 관련하여 세계경제가 계속 활황세를 보이고 있으나 엔고효력이 내년쯤이면 사라질 것으로 예상되고, 원화 절상도 앞으로 계속될 것으로 우려된다. 그러나 우리나라의 수출이 근본적으로 선진국 경기와 가장 큰 상관관계를 가지고 있기 때문에 선진국과 개도국 모두 높은 성장률이 예상되는 내년에도 10%가 증가한 1,023억 달러에 이를 전망이어서 수출실적이 사상 최초로 1,000억달러를 넘어설 전망이다.

주력시장인 미국으로의 수출은 금년에 8.5% 늘어날 것으로 추정되는데, 내년에는 6.5% 정도로 증가율이 다소 낮아질 전망이다. 대일본 수출증가율도 금년에 15.4%,

내년에는 12.4% 정도가 예상되고 있으며, EU로의 수출은 20% 내외의 신장세가 기대되며, 개도국 전체로는 16% 정도의 수출 증가율이 기대된다.

4. 자동차산업 전망

1) 상반기 실적평가

금년 상반기중 자동차산업은 내수와 수출 증가율이 전년동기보다 크게 낮아진 가운데, 수출이 전체 산업의 성장을 주도하는 특징을 보였다. 먼저 생산은 전년동기대비 16.8% 증가한 113만 4,320대를 기록하면서 6개월만에 100만대를 돌파하였다. 차종별로 승용차는 신모델 생산을 위한 생산라인의 조정과 전반적인 내수감소 추세속에, 특히 輕車 판매의 감소, 아시아지역에 대한 수출의 감소 등에 영향을 받아 증가율이 작년동기의 25.2%에서 16.9%로 크게 낮아졌다. 반면에 상용차는 국내경기 회복에 따른 대형상용차 수요급증과 소형상용차 수출 증대로 인해 전년동기의 3.5% 감소에서 16.2% 증가로 반전되었다.

내수판매는 지난해에 이어 증가세가 둔화되고 있다. 특히 소형차의 경우 신모델 출시에도 불구하고 증가율 감소가 두드러진 반면, 준중형 승용차의 내수판매는 증가하여 승용차수요의 고급화, 대형화 추세가 진전되고 있음을 보여주고 있다. 상용차는 국내경기 호조에 힘입어 대형상용차 판매를 중심으로 증가하여 전체 내수판매는 전년동기대비 11.2%가 증가한 76만 3,923대를 기록하였다.

한편 수출은 상반기중에 전년동기대비 22.4% 증가한 33만 9,408대를 기록하였고 일부 업체의 경우 생산이 뒤따르지 못하여

일시적으로 수출적체현상이 빚어지기도 하였다. 그러나 전체적인 수출증대 속에서도 업체와 차종에 따라 다소 희비가 교차하는 현상이 나타났다. 차종별로는 승용차의 경우 기존 및 새로운 모델의 수출호조, 지프 수출증대로 대수기준으로는 전년동기대비 19.4% 증가한 30만 2,206대를 기록하였고, 금액기준으로는 33.7% 증가한 20억 1,600만달러를 기록하였다. 승용차 수출은 고급사양의 승용차 수출이 증가하고 있어 수출의 고부가가치화가 진전되고 있으며 상용차의 수출은 중·소형 버스와 소형상용차의 수출이 증가하였다.

지역별로는 아시아지역에 대한 수출이 크게 감소한 반면, 북미와 유럽, 중동, 중남미 지역에 대한 수출은 크게 증가했는데, 그 중에서도 대미수출이 가장 활발하여 전체 수출을 주도한 것으로 나타났다. 대미수출은 대수기준으로 11만 1,476대를 기록하여 이미 작년도 연간실적을 상회하였으며, 우리나라 전체 자동차 수출에서 차지하는 대미수출비중도 작년 20.1%에서 32.8%로 크게 높아졌다. 아시아에 대한 수출은 중국과 파키스탄 특수의 진정, 대만에 대한 Knock Down 수출 부진으로 전년동기대비 59.4% 감소한 2만 2,275대에 머물렀고, 동유럽에 대한 수출도 가격경쟁력 열세, 현지 외환사정 등으로 인해 크게 감소하고 있다.

2) 하반기 이후 수급 전망

하반기에 국내 자동차산업은 수출의 지속적인 호조에도 불구하고 내수증가세의 둔화에 따라 상반기보다 약간 낮은 성장률을 보일 것으로 전망된다. 생산은 하반기에 전년 동기대비 14.4% 증가한 123만 6,000대, 금년 전체로는 15.6% 증가한 237만대에

달할 것으로 전망된다.

내수는 생산이 정상화됨에 따라 상반기보다는 다소 늘어나겠지만 전체적으로는 지난해 이후의 저성장기조를 유지할 것으로 보인다. 이는 80년대말 이후 자동차대중화가 진전됨에 따라 국내 승용차시장이 안정적 성장기에 들어서고 있고, 국내 승용차시장이 신규수요 중심에서 대체수요 중심으로 변화하고 있다는 점에 근거하고 있다. 최근에 소형차의 경우 신모델의 출시에도 불구하고 예전과 같은 수요붐이 일지 않는 반면 중·대형차에 대한 수요는 계속적으로 크게 증가하고 있다. 이처럼 중대형 위주의 수요 증가세가 지속되고는 있으나 그동안 자동차 수요증가세를 주도해온 소형차에 대한 수요가 계속 낮아지고 향후 차고지증명제 도입 등과 같은 불리한 요인이 더욱 강화될 것이기 때문에 전체적으로 큰 폭의 증가세는 기대하기 어려울 것으로 보인다.

한편 승용차와 달리 상용차의 판매는 국내경제가 하반기에도 7% 이상의 성장을 나타낼 것으로 예상됨에 따라 하반기에도 증가세를 보일 것으로 전망된다. 이러한 여러가지 요인을 고려해볼 때 하반기의 수요는 전년동기대비 10.3%가 증가한 약 82만 6,000대, 올해 전체로는 10.7% 증가한 약 159만대에 이를 것으로 보인다.

하반기 이후 자동차 수출은 미국과 개도국에 대해서는 꾸준한 신장세를 유지할 것이나 서유럽지역에 대한 수출이 현지 업체들의 가격경쟁력 회복에 따라 둔화될 것으로 보인다. 활황세를 보이고 있는 미국 자동차시장은 올해 1,500만대의 판매실적을 올릴 것으로 예상되며, 이는 미국내의 생산능력을 100만대나 초과할 정도의 물량인 것이다. 이러한 활황세는 내년도에도 지속되

어 1,600만대의 판매가 예상되며 NAFTA의 발효에 따라 미국-캐나다-멕시코간의 자동차교역이 증가할 전망이다.

유럽 자동차시장의 판매는 지난해 전년대비 16%가 감소한 1,130만대를 기록하여 2차대전 이후 최악의 침체를 겪었다. 이 결과 이탈리아의 피아트사는 95년만에 최대의 적자를 기록하였으며 가장 나은 성과를 올린 GM 유럽의 흑자규모도 전년대비 반감한 6억달러에 그쳤다. 올 1~7월중 유럽의 자동차판매량은 전년대비 약 5%가 증가한 730만대를 기록하였으며 올해 전체로는 1,200만대의 판매가 예상되고 있다.

이러한 신장세는 유럽경제의 회복과 엔고의 영향에 따라 나타나고 있으며 각국 정부의 인센티브 제공이 자동차판매 증가에 기여하고 있다. 프랑스, 스페인, 덴마크 등은 자동차판매를 촉진하기 위해 정부차원에서 새로운 차를 구입할 경우 일정금액의 보조금을 지불하는 등 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 유럽 자동차시장의 판매는 내년도 올해보다 4~5%가 증가한 1,250만대 수준을 기록할 예정이다.

한편 그동안 우리나라의 자동차 수출에 유리한 환경을 조성해준 엔고효과가 하반기

에도 지속될 것으로 보이나 내년에는 엔화 가치의 하락과 일본 자동차업체의 부품 해외조달 등의 자구노력에 의해 상당부분 감소할 것으로 전망된다.

반면 자동화 투자와 생산라인의 조정완료 등 생산효율성이 제고되고 신모델의 해외시장 투입 본격화, 해외시장 투입 차종수의 증가, 각 업체의 수출목표 달성을 위한 해외관측 강화, 주요 수출시장인 미국 자동차시장의 호조지속 등은 수출에 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 보인다.

이러한 증감요인을 종합적으로 고려할 때 하반기 수출은 상반기에 비해 다소 높은 증가율을 보일 것으로 전망된다. 즉, 자동차 수출은 하반기에 전년동기대비 23.5% 증가한 44만 6,000대, 금년 전체로는 17.7% 증가한 약 75만대 규모에 이를 것으로 보이며 내년의 자동차 수출은 금년보다 17.1%가 증가한 92만대를 기록할 전망이다.

결국 내년 국내 자동차수요는 올해 상반기의 대기수요가 하반기에 거의 소화될 것으로 보여 증가율이 9.1% 정도로 더욱 떨어질 것으로 보인다. 수출은 계속적으로 호조를 보이겠으나 증가세는 크게 둔화되어 17%대로 감소할 것으로 보인다. 이처럼 내수와 수출의 증가세가 둔화됨에 따라 생산 증가율도 13%로 낮아질 것으로 전망된다.

<표 5> 자동차산업 전망
(단위 : 만대, %)

| | 1993 | 1994 | | | 1995 |
|----|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 수출 | 63.8 (40.1) | 33.9 (22.4) | 44.6 (23.5) | 78.5 (23.0) | 92 (17.1) |
| 수입 | 143.6 (13.7) | 76.4 (11.2) | 82.6 (10.3) | 159 (10.7) | 173.5 (9.1) |
| 산업 | 205.0 (18.5) | 113.4 (16.8) | 123.6 (14.4) | 237 (15.6) | 268 (13.1) |

주 : 전년동기비임.

5. 평가 및 시사점

한편 국제화를 통한 기업경영의 효율성 제고를 추진하고 있는 우리기업에게 최근의 미국 자동차산업 빅 3중의 하나인 클라이슬러의 경영전략과 이튼 회장의 경영철학은 시사하는 바가 크다 하겠다.

세계 자동차시장이 최근 활황국면을 맞이

하고 있고 각 지역경제의 상호의존도가 높아짐에 따라 각국 자동차 판매주기가 유사한 양상을 나타내고 있는 상황에서 클라이슬러는 독자적인 전략을 모색하고 있다.

클라이슬러는 자동차산업의 호황기에는 이익금을 가지고 신규공장을 건설하거나 여타 산업부문에 투자해 왔으며 불황기에는 공장을 폐쇄하거나 일부 사업을 정리하는 틀에 박힌 사업전략을 펼쳐온 결과 80년대 초에는 도산위기에 처하기도 하였다. 이후 클라이슬러는 피나는 자구노력 끝에 경영정상화를 이룰 수 있었다. 이 결과 오늘날의 클라이슬러는 빅 3중 수익률이 가장 높은 기업이 되었으며, 나아가 최근에는 불황기에도 흑자를 시현할 수 있는 기업이 되기 위한 성장전략을 강구하고 있다. 최근에 클라이슬러는 항간에 떠돌던 불보와 피아트와의 합작투자설을 일축했으며 여타 자동차회사의 매수위사도 없음을 분명히 하였다. 클라이슬러 역시 다른 자동차업체와 마찬가지로 60년대에 몇개의 소규모 자동차업체를 매수하여 유럽시장에 진출하였으나 1978년에 재무구조가 악화되자 이를 푸조사에 매각하였다.

최근 개최된 파리 자동차쇼에서 클라이슬러의 이튼 회장은 독일의 BMW와 같이 클라이슬러를 국제적인 감각을 가진 지역회사로 설명하고 있다. 덧붙여 적절한 규모를 유지하고 있으며 빠른 성장을 추구하고 있지 않다고 말하고 있다. 현재 클라이슬러는 북미지역에 개발센터와 제조공장을 보유하고 있으며 호주에서 호주의 엔지니어링회사인 Steyr-Daimler-Puch와 합작하여 미니밴과 지프를 생산하고 있고 중국과 인도 및 중남미 국가 등에서 10개의 해외사업을 추진하고 있다. 또한 해외판매를 연 20%씩

증가시켜 금세기말에는 30만대의 자동차를 해외에 판매할 계획을 세워놓고 있다. 해외 판매의 주력차종으로는 소비자의 취향보다는 해외시장의 각종 규제에 부응할 수 있도록 변형된 지프와 미니밴을 꼽고 있다.

이와같이 클라이슬러는 GM과 포드가 해외영업과 국내영업을 더욱 밀착시켜 신차종 개발비용의 절감과 아시아시장에의 진출을 시도하고 있는 것과는 달리 해외 틈새시장의 공략을 위한 전략을 마련하고 있으며, 목표판매량이나 시장침투목표도 설정해 놓고 있지 않다. 이 결과 해외판매의 부진에 따라 주가가 하락하기도 하였으나 클라이슬러의 순익분기점은 80년대 후반의 190만대에서 최근에는 160만대로 하향되었다. 이와 더불어 클라이슬러는 자사의 현실에 비추어 해외에 공장을 설립하는 것이 이윤보다는 비용을 초래한다는 생각 아래 미국 자동차 시장이 침체국면에 빠지더라도 충분한 이익을 올릴 수 있도록 꾸준한 비용절감을 추진해 오고 있다.

클라이슬러의 경영전략은 꾸준한 신차종의 개발과 고가차시장 등 이미 포화상태를 보이고 있는 시장진출을 자제하는 한편 현재 6~7%에 달하고 있는 생산성을 두자리수로 끌어올리는 데 목표를 두고 있다. 이러한 클라이슬러의 업종전문화와 생산효율성 제고 등 기업경영의 내실화는 국제화를 통한 경쟁력강화를 추진하고 있는 우리기업이 한번 참고해볼 만한 사례라 하겠다.

종합해볼 때 지난 '90년 하반기부터 시작된 세계경기 침체가 올해를 기점으로 완전히 끝났으며, 세계경제는 당분간 큰 문제없이 성장할 것으로 보여, 내년의 세계경제는 올해보다 나은 성과를 거둘 것으로 기대된다. 이는 우리 기업의 수출증대에 기여할

것이나 미국정부가 수출지원정책을 강력히 추진하고 있고 일본기업도 엔고를 극복하기 위한 원가절감과 신제품개발에 적극 나설 것으로 보이며, 후발개도국 역시 수출증대에 총력을 기울일 것이 예상되고 있어 해외 시장에서의 경쟁은 더욱 심화될 것으로 보인다.

한편 우리의 수출신장세가 지속되고는 있으나 아시아의 경쟁국인 여타 NICs국가와 중국, 말레이시아의 수출신장세에는 못미치고 있는 실정이다. 이와 같이 해외수요의 증대와 WTO체제의 출범에 따라 수출여건이 호전될 예상이나 세계 각국의 수출기업

간의 경쟁은 격화될 전망이다.

또한 정부의 물가안정 유도, 외국인투자 완화에 따른 외화유입 확대, 수출확대에 따른 무역수지개선 등으로 그동안 하락기조에 있던 원화가 절상조짐을 보이고 있는 점도 향후 수출경쟁력에 불안요인으로 대두되고 있다.

이러한 환경변화에 효율적으로 대처하기 위해 우리 기업은 끊임없는 연구개발 투자의 확대와 비용절감 노력, 생산효율성의 제고를 위한 해외 직접투자 등을 추진하여 경쟁력 향상에 노력을 기울여야 할 것이다.

겨울용 타이어 사용시 주의사항

- (1) 승용차에는 앞·뒷바퀴 모두 겨울용 타이어를 장착하는 것을 원칙으로 하나 2개만 장착하는 경우에는 구동축에 장착해야 한다(전륜구동차량은 반드시 전륜에 장착).
- (2) 동일 차축에는 종류나 패턴이 서로 다른 타이어를 혼용하지 말아야 한다.
- (3) 50% 이상 닳은 겨울용 타이어는 사용해서는 안된다.
 - 겨울용 타이어는 접지면 홈깊이가 새 타이어를 기준하여 50% 이상 닳게 되면 겨울용 타이어로서의 역할을 하지 못하므로 사용해서는 안된다.
 - 겨울용 타이어의 사용한계(플랫폼: Platform)는 타이어 옆면의 화살표(↑)가 가리키는 접지면 홈속에 홈깊이 50% 높이로 블록하게 표시되어 있는데 이 부분까지 닳게 되면 겨울용 타이어로서의 성능이 저하될 뿐만 아니라 안전운행에 지장을 초래하므로 새 타이어로 갈아끼워야 한다(플랫폼의 위치를 가리키는 ↑표시는 타이어 옆면의 4군데 이상 표시되어 있다).

