

# 자동차산업의 '94년도 실적과 '95년도 전망

金 成 翼\*

## I. 1994년도 실적

### 1. 수급실적

#### 가. 생 산

1994년도 국내 자동차생산은 내수신장률이 다소 둔화되었으나, 수출이 호조를 보이고 업계의 공급능력 확대 및 신차출하 그리고 노사관계의 안정 등에 힘입어 '93년도 2,050천대보다 13.4%가 증가한 2,324천대를 생산하였다.

차종별로는 승용차가 준중형급 신차의 수요확대와 Jeep의 내수증대로 전년대비 14.3%가 증가한 1,821천대를 생산하였고, 상용차는 국내경기 회복에 따른 대형상용차의 수요증가와 소형버스 및 트럭 위주로 수출이 크게 증가된 데 힘입어 전년대비 10%가 증가된 503천대가 생산되었다. 차종별 생산비중은 상용차가 '93년도의 22.3%에서 21.6%로 감소되고 승용차는 77.7%에서 78.4%로 증가되었다.

업체별로는 현대가 안정된 노사관계에 힘입어 국내업체로는 최초로 100만대를 초과한 113만대를 생산하였으며, 대우는 판매력의 강화, 쌍용은 무쏘와 대형상용차의 내수

증대에 각각 힘입어 높은 폭의 생산증가율을 기록하였다. 반면에 기아는 일부 인기모델의 공급부족과 노사분규의 영향으로 상대적인 소폭증가에 머물렀다.

〈표 1〉 자동차 수급동향

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1992		1993		1994		
		증감률		증감률		증감률	
생 산	승용차	1306.8	12.8	1592.7	21.9	1821.0	14.3
	상용차	422.9	24.5	457.4	8.2	503.0	10.0
	계	1729.7	15.5	2050.1	18.4	2324.0	13.4
내 수	승용차	876.3	13.4	1037.5	18.5	1148.0	10.7
	상용차	392.1	18.2	398.5	1.6	419.0	5.1
	계	1268.4	14.9	1436.0	13.2	1567.0	9.1
수 출	승용차	427.5	12.9	572.4	33.9	651.0	13.7
	상용차	28.6	143.5	66.2	131.5	89.0	34.4
	계	456.1	16.9	638.6	40.0	740.0	15.9

#### 나. 내수판매

1994년도 자동차 내수판매는 1,567천대로서 '93년도 1,436천대 대비 9.1%가 증가하였다.

'94년도의 내수신장률 9.1%는 '93년도의 13.2%에 비해 4%가 낮은 실정인데 이와 같이 내수신장세가 '89년이래 계속 둔화되고 있는 이유는 자동차 대중화시대의 성숙에 따른 신규수요 둔화, 내수시장규모의 확대에 따른 상대적인 저성장이 주요인으로 지적되고 있으며, 또 5~7월중 일부업체의

\* 韓國自動車工業協會 企劃次長

노사분규로 인한 공급차질도 한 몫을 담당 한 것으로 분석되고 있다.

'94년도 자동차 내수를 차종별로 살펴보면 승용차가 일부 인기모델의 공급능력 부족, 신차구입을 위한 대기수요 발생, 업계의 판매조건 강화 및 시장규모 확대에 따른 신장률 둔화 등으로 전년대비 10.7%가 증가한 1,148천대가 내수판매되어 그 증가율이 '93년도 18.4%에서 크게 둔화되었다.

상용차는 건설경기 및 내수경기 회복에 따라 대형상용차를 중심으로 수요가 큰 폭으로 증가되어 전년도 398천대보다 5.1%가 증가한 419천대가 내수판매되었다.

한편 Jeep차는 특소세, 자동차세 등의 세금인상에도 불구하고 높은 안전성과 무쏘, 갤로퍼 9인승 등 신차출하에 따른 차종선택 폭의 확대에 연간수요가 전년대비 23%가 증가된 90천대에 달하고 있어 전체 승용차 판매에서의 비중도 전년의 5% 수준에서 8% 수준으로 확대되었다.

내수시장에서의 특기사항중 하나는 대우가 판매력 강화와 제품의 품질향상에 따른 소비자인식 개선 등으로 승용차 시장점유율이 큰폭으로 향상된 것을 들 수 있겠다.

#### 다. 수 출

1994년도의 자동차 수출은 지난해보다 15.9%가 증가된 740천대를 수출하였으며, 차종별로는 승용차가 전체수출의 88%인 651천대, 상용차가 12%인 89천대를 각각 수출하였으며, 전체판매에서의 수출비중도 '93년도 30.8%에서 32.1%로 증가하였다.

수출금액 기준으로는 고급사양의 승용차 및 가격이 높은 상용차의 수출이 증대됨에 따라 '93년도의 41억달러보다 25%가 증가된 51.5억달러를 수출함으로써 수출의 고부가가치화도 진전되고 있는 것으로 나타났다.

이와같이 수출이 호조를 보이고 있는 것

은 국산자동차의 품질과 성능이 크게 향상된 데다, 모델 다양화와 시장다변화가 지속되고 있고, 일본 엔화의 고평가로 가격경쟁력이 개선된 데 그 이유가 있으며, 이와같은 여건은 당분간 계속될 것으로 보여 우리나라 자동차 수출에 고무적인 현상으로 받아들여진다.

업체별로는 현대가 기존 수출차종인 엑셀·엘란트라에 수출이 꾸준히 신장되고 있고, 엑센트·쏘나타II 등 신차종을 투입하였으며, 미쓰비시와의 기술제휴기간 만료로 수출시장 확대가 가능해진 그레이스의 수출이 크게 늘어남에 따라 당초 계획된 39만대를 무난히 달성하였다.

기아는 베스타와 소형트럭 세레스의 수출이 감소되었음에도 불구하고 세피아, 아스파이어, 스포티지 등 승용차의 수출본격화에 힘입어 지난해보다 무려 32.6%나 신장된 210천대에 달하여 수출신장률이 가장 높게 나타났다. 반면에 대우는 기존 주력시장인 동구권 및 중동지역 국가의 외환사정 악화로 동지역으로의 수출이 부진함에 따라 지난해보다 2.8% 증가한 105천대에 머물렀다.

지역별 수출을 살펴보면, 북미지역에 전체수출의 32.8%에 해당되는 243천대, 서유럽과 중남미에 각각 132천대(17.8%), 아시아·태평양지역에 100천대(13.5%), 중동지역에 99천대(13.4%), 동유럽에 20천대(2.7%), 아프리카에 14천대(1.9%)를 각각 수출한 것으로 나타났다.

특기할 만한 것은 '88년 이후 계속 감소해온 미국으로의 수출이 지난해보다 무려 89% 증가한 210천대에 달하여 금년도 총수출의 28.4%(전년대비 11% 포인트 증가)를 점하게 되었으며, 이는 미국경제의 회복세로 미국내 수요가 크게 증가한 데다 엘란트라, 세피아, 쏘나타II 등 신형차종이

미국 소비자로부터 품질과 성능면에서 인정 받아 수출물량이 증가되고 아스파이어의 OEM 수출이 증가한 것에 기인되어진다.

(표 2) 지역별 수출현황

(단위 : 1,000, %)

구분	1992	1993	1994	전년대비 증감률
합계	456.1	638.6	740.0	15.9
북미	154.2	140.7	243.0	72.7
미국	119.5	111.3	210.0	88.6
서유럽	109.4	131.3	132.0	0.5
동유럽	10.9	26.5	20.0	-24.5
아·태지역	73.5	132.0	100.0	-24.3
중남미	50.1	95.1	132.0	38.8
중동	44.7	100.9	99.0	-1.9
아프리카	13.4	12.0	14.0	16.8

라. 수 입

지난 '88년 4월에 단행된 외산자동차의 완전수입자유화에도 불구하고 외산차에 대한 일반국민들의 부정적인 시각과 일부 제도 때문에 그동안 수입차의 시장규모가 크게 확대되지 못하였다.

그러나 최근에 미국과 EU측으로부터의 강력한 시장개방요구와 일반국민들의 의식 변화 그리고 소득수준 향상에 따른 구매심리 등이 복합적으로 작용하여 '94년도부터 외산자동차의 시장규모가 크게 확대되고 있다.

특히 종래에는 고가의 대형승용차로 국내 시장에 진출하던 외국업체들이 최근에는 국산차와 경쟁이 가능한 중형차를 중점적으로 판매하고 있고, 판매마진을 대폭 축소시켰으며, 또 밴과 같이 국내업체에서 생산되지 않는 차종들을 수입·판매하는 데 힘입어 그 규모가 계속 확대되고 있다.

이에 따라 '93년까지 2천대 미만에 머물던 외산승용차의 판매대수가 '94년 11월

현재 3,498대로 약 2배 정도 증가하였는데, 이러한 증가추세는 앞으로 고급승용차의 취득세 증과제 폐지, 관세인하 등 일부 수입차관련제도의 개선이 이루어지면 더욱 신장할 것으로 예상된다.

(표 3) 수입승용차 판매현황

연도	'89	'90	'91	'92	'93	'94.11
판매대(대)	1,414	2,436	1,791	1,832	1,952	3,498

2. 산업동향

가. 삼성, 승용차사업 참여

'94년도 국내 자동차산업에 있어 가장 큰 변화중의 하나는 삼성의 본격적인 자동차산업 참여를 들 수 있겠다.

삼성은 '92년 7월에 대형상용차의 기술도입이 허용됨에 따라 '94년 5월부터 덤프, 카고, 믹서트럭 등 대형트럭을 생산한 데 이어 '94년 12월에는 기존업체들의 거센 반대에도 불구하고 승용차생산을 위한 기술도입신고가 수리됨에 따라 삼성은 상용차에 이어 승용차까지도 생산할 수 있게 되었다.

기존업체들은 삼성의 승용차사업 참여가 기술자립기반 저해, 중복과잉투자, 공급과잉, 기술인력 스카우트, 부품계열구조 교란 등의 부정적인 영향이 크기 때문에 국내 자동차산업의 경쟁력을 저하시킨다고 강력히 반대하였으나, 삼성측이 수출비율('98:30% → 2002:55%), 국산화율('98:70~80%), 기술자립화(2003년 독자모델 개발), 기존업체의 인력 스카우트 배제 등을 상공부에 약속함으로써 기술도입신고가 수리되었다.

이에 따라 삼성은 일본의 닛산으로부터 기술을 도입하여 2,000cc급의 중·대형 승용차를 생산한다는 계획아래 총 4조 3천억 원을 투자하여 부산 신호공단 55만평에

2002년까지 50만대의 승용차 생산체제를 갖출 계획이다.

따라서 앞으로 국내 자동차업계는 현대, 기아, 대우, 쌍용, 삼성 등 5개의 대기업들이 치열한 경쟁을 벌이게 될 것으로 예상된다.

나. 활발한 투자 및 신차개발

국내 자동차업체들은 지난해에도 생산능력 증대를 위한 활발한 투자를 진행하였다. 우선, 2천년대 세계 10대 메이커로 도약하기 위해 생산능력의 확대를 추진하고 있는 현대는 '94년 1월에 전주에 중·대형 버스, 트럭 5만대를 생산할 수 있는 제2공장을 착공하였으며, 9월에는 충남 아산군 인주공단에 총 1조원을 투자하여 중·대형 승용차 30만대를 생산할 수 있는 제3공장을 착공하였다.

현대의 전주공장은 '95년 말에, 인주공장은 '96년 9월에 각각 생산을 개시할 예정이며, 이외에도 현대는 2000년까지 전남 여천에 50만대 규모의 승용차공장을 건설할 예정이다.

한편 기아도 아산공장에 G카라인을 신설하는 등 생산능력 확대를 추진하고 있고 대우는 군산·장항에 상용차공장을 건설하여 '95년 상반기에 대형트럭을 생산하게 될 것이며, 이어서 승용차공장의 건설도 계획하고 있다.

또한 쌍용도 종합자동차메이커로의 도약을 위해 '94년 6월에 독일 벤츠와의 기술제휴로 경남 창원에 엔진공장을 준공하였으며, 소형 상용차와 승용차의 공장 건설도 서두르고 있다.

한편, 자동차업체들은 '94년도에도 활발하게 신차를 개발하였는데 현대 엑센트, 기아 아벨라, 대우 씨에로 등 소형 승용차의 후속모델이 각각 출시되었으며, 대우는 일본 혼다와의 기술협력으로 아카디아를 생산하여 대형 승용차시장에 참여하게 되었다.

다. 자동차관련 세금 인상

최근 자동차보급의 확대에 의해 교통·환

경 등 자동차 이용여건이 악화되고 있어 자동차 보유 및 이용을 제한하려는 움직임이 나타나고 있다.

우선 1가구가 복수차량을 보유할 경우에 취득세, 등록세를 2배로 납부해야 하는 1가구 복수차량 중과세제도가 '94년 1월부터 시행되고 있으며, 또 그동안 상대적으로 낮은 세율을 적용받던 JEEP차에 대해 '94년 1월부터 특소세, 공채 및 자동차세가 큰 폭으로 인상되어 Jeep차를 구입할 경우에는 물론이고 유지시에도 과거보다 많은 비용이 들게 되었다.

라. 안정된 노사관계 유지

'94년도에 자동차업계는 예년에 비해 비교적 안정된 노사관계를 유지한 것으로 평가되고 있다.

우선 그동안 자동차업계의 임금교섭을 주도해온 현대자동차가 실리를 추구하는 노조 집행부의 강력한 리더십으로 인해 동종사 및 그룹내 계열사들의 임금교섭이 모두 마무리된 9월에 분규없이 임금교섭을 타결하였다.

대우도 경영진의 현장경영과 그동안 형성된 노·사간의 깊은 신뢰 그리고 NAC도전운동을 통해 나타난 생산성 향상과 품질개선의 성과가 근로자들의 마음을 움직여 무분규 3년이라는 커다란 성과를 이루었다.

또한 기아, 아시아, 쌍용, 현대정공도 임금교섭과 단체협약과정에서 파업이 부분적으로 발생하였지만 예년에 비해 기간도 길지 않고 분규양상도 과격하지 않아 점차 안정적인 노사관계로 발전되고 있는 것을 알 수 있다.

한편 자동차업계의 '94년도 임금인상률은 기본급 ₩44,000~₩55,800 인상, 인상률은 통상급대비 6.1%~8.6%의 임금인상이 이루어졌다.

II. 1995년도 전망

1. 수급전망

가. 생산

1995년도 자동차생산은 승·상용 양부문의 공급능력 확대와 신모델 출하, 생산성 향상 및 북미·서유럽 등 선진국 수출증대와 수출다변화 진전, 그리고 꾸준한 신규수요와 시장성숙에 따른 대체수요 증가 등으로 1994년도 2,324천대보다 12.4%가 증가한 2,613천대를 생산할 것으로 전망된다.

차종별로 승용차가 전년대비 12.1% 증가한 2,042천대, 상용차가 13.5% 증가한 571천대로 각각 전망되어 연간 승용차 생산이 최초로 200만대를 돌파할 것으로 기대된다.

상용차 생산은 NB-9(기아), MB-100(쌍용) 등 승합차부문에서의 신모델 출하와 생산능력 증대, 국내경기 회복에 따른 내수 수요 증가, 제3세계를 중심으로 한 수출수요 증대 등에 힘입어 증가율이 '94년의 10%에서 13.5%로 높아지면서 571천대를 기록할 전망이다.

한편 승용차는 내수수요가 각종 내수억제 정책 및 자동차대중화시대 성숙으로 생산증가율이 '94년의 14.3%에서 12.1%로 둔화될 것으로 예상된다. 업체별로는 현대정공과 대우국민차만이 Jeep 내수억제정책과 경차수요 정체로 마이너스성장이 예상되고 나머지 업체들은 모두 생산이 증가될 전망이다.

현대는 승용차 생산이 공급능력 증대, 신모델 생산, 엑센트의 수출수요 증대, 중·대형 승용차의 내수시장에서의 경쟁력 우위 등으로 호조를 보일 전망이고, 상용차 생산 또한 전주공장 완공에 따른 대형 상용차 공급능력 증대(2만대), 소형 상용차의 내수 및 수출수요 증대 등으로 전년대비 8.8% 증가한 1,230천대를 생산할 전망이다.

기아도 G카 라인 완공, 세피아·아벨라·스포티지 등 주력차종의 라인조정 및 증설, 소형 버스 신차출하 등으로 전년대비 16.1% 증가한 792천대를 생산할 것으로 보인다.

대우는 서유럽 신규진출에 따른 수출증가, 르망 및 씨에로의 대우중공업 위탁생산에 따른 공급능력 증대와 라인 합리화를 통한 생산성 향상 등으로 전년대비 18.9% 증가한 416천대를 생산할 것으로 전망된다. 아시아는 대형상용차 내수수요 회복과 서유럽, 중남미, 중동 등지로의 Jeep 및 소형 상용차 수출증대로 전년대비 9.3% 증가한 60천대를 생산할 것으로 보이며, 쌍용은 무쏘의 생산능력 증대(2만대) 및 소형 상용차 라인 신설(3만대), 신모델을 중심으로 한 내수 및 수출수요 증대로 전년대비 44.7% 증가한 68천대를 생산할 것으로 보여 업계에서 가장 높은 신장률을 기록할 전망이다.

한편, 국내 자동차업계의 총 공급능력은 '94년도의 3,069천대에서 3,351천대로 9.2% 증가할 것으로 예상되는데 승용차가 2,352천대에서 2,584천대로, 상용차가 717천대에서 767천대로 각각 증가할 것으로 전망된다.

(표 4) 자동차 수급전망

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1994		1995		
	증감률	전 망	증감률	증감률	
생 산	승용차	1,821	14.3	2,042	12.1
	상용차	503	10.0	571	13.5
	계	2,324	13.4	2,613	12.4
내 수	승용차	1,148	10.7	1,253	9.1
	상용차	419	5.1	470	12.2
	계	1,567	9.1	1,723	10.0
수 출	승용차	651	13.7	789	21.2
	상용차	89	34.4	101	13.5
	계	740	15.9	890	20.3

나. 내수판매

1995년도 자동차 내수판매는 국내경기 호조, 각종 신모델 및 변형모델 출시에 따른 구매심리 자극, 자동차 라이프사이클상 수요상승국면 도래 등으로 1994년 1,567천대보다 10%가 증가한 1,723천대가 내수판매될 것으로 전망된다.

차종별로는 승용차가 전년대비 9.1% 증가한 1,253천대, 상용차가 12.2% 증가한 470천대로 전망되어, 승용차의 내수증가율은 '94년 10.7%에서 9.1%로 둔화되는 반면 상용차는 '94년 5.1%에서 12.2%로 증가될 전망이다.

승용차의 배기량별 판매는 자동차 대중화 시대 성숙과 대체수요의 비중상승 등으로 수요상급화 및 대형화현상이 급속히 진행되어 '95년에는 준중형급 이상의 승용차가 내수판매를 주도할 전망이며, 소형 및 Jeep은 판매비중이 감소될 것으로 보인다.

업체별로는 현대가 경쟁력이 상대적으로 우위에 있는 준·중형 이상의 승용차와 소형·대형 상용차의 판매확대에 주력할 것이며,

기아는 낮아진 시장점유율 회복을 위해 생산라인의 조정으로 공급능력 부족현상을 해소하고 G카 출시에 따른 제품력 강화와 판매력을 증진할 것으로 예상된다.

대우는 '95년도에 신모델 출시계획이 없어 경쟁사에 비해 상대적으로 떨어진 제품력을 판매력으로 보강한다는 계획 아래 우리자판의 영업조직 확대와 기존모델의 변형 등으로 대응할 계획이다.

아시아는 수탁차량을 제외한 자사 브랜드 중 Jeep, 대형버스, 경상용차에 판매중점을 두고 있으며, 쌍용은 무쏘 출하로 Jeep시장에서 선두자리를 회복한 것을 계기로 '95년도에도 무쏘와 뉴헤밀리, KJ(코란도 후속모델) 등 Jeep의 판매증대와 5월 출시예정인 소형 버스로 상용차부문의 제품라인업 보강과 함께 높은 판매신장이 기대되고 있다.

'95년도 내수시장에서의 특기사항은 업체간의 품질격차가 평준화되어감에 따라 자금력과 판매조직, A/S체제 강화가 경쟁력우위의 관건으로 인식되면서 직영정비망 확대, 무상 점검코너 신설, 순회 이동서비스 실시, 24시간 정비 등 판매·정비망의 재구축 움직임이 활발해질 전망이고, 할부금융회사의 영업이 본격적으로 개시되면서 자동차 구매여건이 크게 개선되는 등 내수시장 구조가 소비자 중심으로 전환될 것으로 예상된다.

다. 수출

1995년도 자동차 수출은 전년대비 20.3% 증가한 890천대로 전망되고, 금액기준으로는 24.4% 증가한 64억 1,000만달러로 전망되어 수출의 고부가가치화가 지속적으로 진전될 전망이다이며, 전체 판매에서 수출비중도 '94년의 32.1%에서 34.1%로 증가될 것으로 보인다.

차종별로는 승용차가 기아의 독자판매망을 이용한 고유모델 수출증대, 엑센트, 쏘나타 II, J-2카, 씨에로, 무쏘 등 신모델 투입

〈표 5〉 업체별 내수판매 전망

(단위: 1,000대, %)

구 분	1994		1995	
	수량	증감률	전 망	증감률
합 계	1,567.0 (100.0)	9.1	1,723.0 (100.0)	9.9
현 대	732.0 (46.7)	18.5	802.0 (46.5)	9.6
기 아	410.0 (26.2)	-7.2	480.0 (27.9)	17.1
대 우	253.0 (16.1)	22.8	253.0 (14.7)	0.0
아 시 아	35.7 (2.3)	-18.6	40.0 (2.3)	12.0
쌍 용	38.1 (2.4)	109.5	50.0 (2.9)	31.2
대우조선	60.0 (3.8)	-16.2	60.0 (3.5)	0.0
현대정공	36.5 (2.3)	1.5	35.0 (2.0)	-4.1

주: ( )는 판매비중.

에 따른 차종다양화와 시장다변화 등으로 전년 대비 21.2% 증가한 789천대로 전망된다.

상용차는 후발개도국들의 수요증대에 대응하기 위하여 현지 조립생산을 추진해온 현대, 기아의 KD수출 확대, 경차의 수출지역 확대 등으로 전년대비 13.5% 증가한 101천대로 전망된다. 한편 '93~'94년중에 현대의 소형 상용차 수출개시로 급격히 증가되어온 상용차 수출은 현대의 1단계 시장 개척이 일단락되면서 신장률의 둔화와 함께 상용차 수출비중이 '94년의 12%에서 11.3%로 감소될 전망이다.

한편 연간 KD 수출이 100천대에 육박하게 되면서 '95년도에는 업계의 고부가가치 수출지향노력에 의거 중·대형차의 KD 수출규모가 보다 확대될 것이지만, 향후 중남미, 중동, 아시아, 아프리카 등 제3세계에서의 소형차 위주의 신규 수요에 대비하기 위한 해외조립 생산확대로 소형차들의 KD 수출비중이 다시 증대될 것으로 보인다.

지역별 수출을 살펴보면 '94년도에 호조를 보였던 북미와 중남미의 수출이 다소 둔화될 전망이다 반면, 유럽지역 수출은 대우의 신규진출과 기아의 수출확대, Jeep형 수출증대로 높은 증가율을 기록할 것으로 보인다.

북미지역은 기존 모델(소나타 II, 엑센트, 쉐피아, 아스파이어, 엘란트라 등)의 현지 판매 증가, 신차종 진출(스포티지, J-2카), 품질향상 및 광고강화 등으로 전년대비 4.9% 증가한 255천대로 전망되며 동지역 수출비중은 '94년 32.8%에서 28.7%로 낮아질 전망이다.

서유럽은 현대의 현지 판매법인 본격가동과 딜러망 및 A/S센터 확충, 기아의 스포티지 수출확대 및 대독일 KD 수출 개시, 대우의 서유럽 16개국 신규진출 등으로 전년대비 59.1% 증가한 210천대로 예상되어 수출비중이 '94년의 17.8%에서 23.6%로

증가되면서 주요 수출시장으로서의 위치를 공고히 할 전망이다.

(표 6) 지역별 수출전망

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1994		1995	
	수출액	증감률	전 망	증감률
합 계	740 (100.0)	15.9	890 (100.0)	20.3
북 미	243 (32.8)	72.7	255 (28.7)	4.9
미국	210 (28.4)	88.6	220 (24.7)	4.8
서 유럽	132 (17.8)	0.5	210 (23.6)	59.1
동 유럽	20 (2.7)	-24.5	30 (3.4)	50.0
중 남 미	132 (17.8)	38.8	135 (15.2)	2.3
중 동	99 (13.4)	-1.9	100 (11.2)	1.0
아 · 태	100 (13.5)	-24.3	125 (14.0)	25.0
아프리카	14 (1.9)	16.8	35 (3.9)	150.0

(주) ( )는 수출비중.

동유럽 수출은 동지역 경제사정이 전반적으로 호전되고 있는 데다 국내업체들의 현지 판매법인 설립 및 신시장 진출이 활발히 이루어질 전망이고, (주)대우의 우즈베키스탄 및 루마니아 수출증대로 전년대비 50% 증가한 30천대를 기록할 것으로 보이며, 아·태지역은 KD 및 상용차 수출증대, 대호주 수출증대, 대만 쿼타수출 재개 기대 등으로 전년대비 25% 증가한 125천대를 기록할 것으로 보인다.

중동지역은 급격한 경제성장을 기대할 수 없기 때문에 '94년 수준인 100천대가 수출될 전망이고, 중남미지역은 동지역 국가들의 경제성장 가속화, 현대·기아 등의 상용차 수출 증대, 브라질 및 카리브해지역 국가들에서의 판매호조 등으로 135천대를 수출하여 북미, 서유럽에 이어 3대 수출시장으로 부상할 전망이다.

## 2. 산업동향

### 가. 신차개발

국내 자동차업계가 '95년에 새로 선보일 차

중은 승용차 6종, JEEP 3종, 미니밴을 비롯한 소형 버스 3종 등 모두 12종에 달하여 소비자들의 선택의 폭이 넓어질 것으로 보인다.

우선 현대는 H카와 J-2카 등 2개 모델을 새로 출시할 예정인데, 마르샤란 이름으로 결정된 H카는 그랜저와 쏘나타 사이의 차종으로서 2000cc, 2500cc급이며, 아반테라 명명된 J-2카는 엘란트라와 후속모델로서 현대가 2번째로 독자개발한 베타엔진을 탑재한 1.5DOHC, 1.8DOHC급의 차종이다.

기아는 콩코드 후속차종인 G카, 쎬피아 해치백, 베스타 후속차종인 NB-9와 스포티지 변형모델, 아벨라 4도어 등 모두 5종의 신차를 선보일 예정이며, 대우는 유럽수출 전략차종으로 개발한 씨에로 해치백 스타일을 '95년 6월경에 출시할 예정이다.

쌍용도 벤츠와 가솔린엔진을 탑재한 3200cc급 무쏘, 코란도 후속차종인 KJ카 그리고 소형 승합차인 MB-100등 3개 차종을 새롭게 선보일 예정이며, 현대정공은 일본 미쓰비시로부터 기술을 도입하여 국내 처음으로 미니밴(7인승) 타입의 샤리오를 '95년 하반기에 생산할 예정이다.

나. 국내 최초의 자동차종합전시회 개최

그동안 우리나라에서는 일부 단체들이 자동차관련 전시회를 개최하였으나 종합적인 모터쇼는 개최되지 못하였다.

그러나 최근 우리 자동차산업이 세계 5위권의 자동차생산국으로 성장하여 해외마케팅 강화의 필요성이 증대되고 있고, 국내에서는 자동차대중화가 진전됨에 따라 일반 소비자들에게 자동차에 관한 각종 정보를 제공할 필요성이 절증하게 되었다.

이러한 대내외적인 필요성으로 인하여 우리 협회와 자동차조합 및 한국경제신문사가 공동주최하여 금년 5월에 국내 최초의 자동차종합전시회인 '95서울모터쇼를 개최하게 되었다.

이 전시회에는 차세대 CONCEPT CAR를 비롯하여 에어로다이나믹형 승용차, 전기자동차, 태양광자동차, 신세대 모터사이클 등 자동차생산업체들이 야심적으로 개발한 새로운 스타일의 신차와 첨단부품들이 소개될 것이며, 또한 자동차에 대한 여러가지 지식과 최신정보는 물론 첨단기술로 만든 미래의 자동차들이 전시될 예정이다.

당초 주최측에서는 전시장확보문제, 국내 자동차업체의 신차개발동향 등을 고려하고, 전시기법과 경험축적을 위하여 '95년에는 국내업체만 참가하는 국내모터쇼로 개최하고 이후에 외국의 자동차업체들도 참가하는 국제모터쇼로 전환할 계획이었다.

그러나 미국과 EU의 자동차업체들이 통상회담 등을 통하여 동 모터쇼 참가를 강력히 요청해옴에 따라 결국 이들 업체들도 참가하는 부분적인 국제모터쇼로 개최될 예정이다.

III. 결 어

최근 우리나라 자동차산업은 연산 3백만대 시대 돌입을 앞두고 새로운 도약의 기회를 맞이하고 있다. 엔고로 인한 일본차의 경쟁력 저하, 독자기술에 의한 고유모델 개발과 품질의 개선, 시기적절한 공급능력 확충, 수출시장다변화 노력의 결실, WTO시대를 맞이하여 개도국들의 가시적인 시장개방 또는 수입규제 완화조치 등 대내외 여건이 우리에게 유리한 방향으로 전개되고 있기 때문이다.

이러한 호기를 맞아 우리는 지금까지의 결실을 기반으로 보다 효율적인 생산시스템의 개발과 시설확충을 도모하면서 기술자립기반을 강화하고, 전·후방 연관산업간의 유기적인 협력을 도모하는 것은 물론 부품산업의 집중육성으로 명실공히 세계 제5위의 자동차산업국으로 확고한 위치를 굳혀야 할 것이다.