

1996년도 자동차 수급전망

金 成 翼*

I. 1995년도 실적

1. 생 산

1995년도 국내 자동차 생산은 내수신장률이 크게 둔화되었으나, 수출이 호조를 보이고 업계의 공급노력 확대 및 신차출하 등에 힘입어 '94년도 2,264천대보다 11.6%가 증가한 2,525천대를 생산하였다.

차종별로는 승용차가 준중형급의 수요확대로 전년대비 13.8%가 증가한 2,001천대를 생산하였으나, 상용차는 소형버스 및 트럭의 수요위축에 따라 전년대비 3.9%가 증가된 524천대를 생산하는 데 그쳤다. 이에 따라 차종별 생산비중은 상용차가 '94년도의 22.3%에서 20.7%로 감소되고 승용차

는 77.7%에서 79.3%로 증가되었다.

업체별로는 현대가 안정된 제품력과 아반떼 등의 수출증대에 힘입어 지난해에 이어 100만대를 초과한 121만대(7.3% 증가)를 생산하였으며, 기아는 크레도스의 내수증가와 세피아·스포티지 등의 수출확대에 힘입어 전년대비 10% 증가한 63만대, 대우는 내수감소에도 불구하고 수출이 크게 신장하여 전년대비 33.4%가 증가한 45만대를 각각 생산하였다.

2. 내수판매

1995년도 자동차 내수판매는 전년대비 0.3% 증가에 불과한 1,560천대를 기록하였다. 차종별로는 승용차가 전년대비 1% 증가한 1,152천대를 내수판매한 반면, 상용차는 1.9%가 감소한 407천대를 내수판매하였다. 이와같은 국내시장에서의 수요정체는 대체로 다음과 같은 요인에 기인하는 것으로 보인다.

첫째 자동차 대중화시대의 성숙과 함께 대체수요 비중이 신규수요를 앞서게 되면서 시장쉐어가 가장 큰 소형차부문의 수요가 감소된 점, 둘째 국내경제가 고성장을 기록하였지만 경공업과 중화학공업의 경기 양극화현상 심화로 자영업자나 중소기업자의 신차 구매심리가 크게 위축된 점, 셋째 수출

(표 1) 자동차 수급동향
(단위 : 1,000대, %)

구 분	1993	1994		1995		
		증감률	증감률	증감률	증감률	
생 산	승용차	1,529	1,758	15.0	2,001	13.8
	상용차	457	506	10.6	524	3.9
	계	1,986	2,264	14.0	2,525	11.6
내 수	승용차	1,038	1,140	18.4	1,152	1.0
	상용차	398	415	1.6	407	-1.9
	계	1,436	1,555	13.2	1,560	0.3
수 출	승용차	510	604	33.9	854	41.4
	상용차	66	90	131.0	122	39.0
	계	576	694	40.0	976	41.1

(주) KD는 제외.

* 韓國自動車工業協會 企劃次長

수요 급증으로 일부 인기모델의 경우 한정된 공급능력에서 수출물량 배정이 커짐에 따라 내수공급 적체현상이 발생한 점, 넷째 메이커들의 기술력이 향상된 데다 소비자들의 차량관리능력 제고로 차량의 내구수명이 크게 늘어난 점, 다섯째 버스전용차선제 확대 실시, 서울 등 대도시에서의 10부제 실시, Jeep차에 대한 제세인상, 주차료 인상 및 주정차단속 강화 등 정부의 내수억제정책 실시 등도 내수정체의 한 요인으로 지적되고 있다.

3. 수 출

1995년도 자동차 수출은 전년도보다 무려 41.1%가 증가된 976천대를 수출하였으며, 차종별로는 승용차가 전체 수출의 87%인 854천대, 상용차가 13%인 122천대를 각각 수출하였으며, 전체 판매에서의 수출 비중도 '94년도 31%에서 39%로 크게 증가하였다.

이와같이 '95년에 자동차 수출이 크게 급증한 이유는, 첫째 대우자동차가 세계에서 승용차 수요가 가장 큰 서유럽시장에 연간 10만대 목표로 독자 진출한 점, 둘째 '95년도 상반기까지 지속된 일본 엔화강세로 국산차의 가격경쟁력이 상대적으로 향상된 점, 셋째 수출차종의 다양화와 함께 기술력, 제품력이 크게 향상되고 현지에서의 마케팅 및 A/S 활동이 강화된 점, 넷째 현지 조립생산거점의 확대 구축으로 KD 수출이 전체 자동차 수출의 약 10%에 달할 정도로 증가된 점, 다섯째 개도국들의 경제성장으로 수요가 증가되고 시장 개방으로 시장접근이 용이해진 때문인 것으로 분석된다.

업체별로는 현대가 엑센트, 아반떼 및 소

형상용차의 수출호조에 힘입어 전년대비 21.1%가 증가한 47만대를 수출하였으며, 기아는 세피아, 스포티지, 프라이드 등 완성차와 스포티지 KD 수출 증대 등으로 지난해보다 18.7%가 신장된 200천대를 수출하였다. 한편 대우는 기존 시장인 동구권외에 승용차의 서유럽 진출을 본격화함에 따라 지난해보다 무려 147.6% 증가한 247천대를 수출하였다.

4. 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 시장개방 요구와 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 '94년에는 3,810대로 약 2배 정도 증가한 데 이어 '95년에는 약 7천대에 달하고 있다. 이러한 증가추세는 앞으로 고급승용차의 특소세 및 자동차세인하 등 일부 수입차 관련제도의 개선이 이루어지면서 더욱 신장할 것으로 예상된다.

(표 2) 수입 승용차 판매현황

연 도	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
판매대수(대)	1,414	2,436	1,791	1,832	1,952	3,810	6,921

5. 산업동향

가. 미국, EU 등의 통상압력 가중

우리나라의 자동차시장 규모가 크게 확대되고 있고, 또 수출이 호조를 보임에 따라 미국, EU 등과의 통상문제가 자동차산업에 있어 중요한 문제로 대두되고 있다.

우리나라는 지난 '86년부터 자동차시장 개방정책을 추진하고 있으며, 특히 '94년 6월의 자동차시장 자유화를 위한 종합개선안의 시행으로 수입차에 대한 제한이 대부분 철폐되었으며(관세·취득세 인하, 형식승인 완화, 유통시장 및 할부금융법 개방 등), 그 결과 수입승용차의 판매가 최근 크게 늘어나고 있다.

그러나, 미국과 EU 등은 국내에서의 수입승용차의 시장점유율이 아직도 낮은 수준에 머물러 있기 때문에 폐쇄적이라고 주장하여 추가 개방조치를 요구하고 있다.

이에 따라 지난 9월에 한국과 미국간의 자동차통상회담이 미국 워싱턴에서 개최되어 2,000cc 초과 승용차의 특소세·자동차세 인하, 안전기준 및 인증제도 완화, Prime Time대 TV광고 고정물 폐지, 소비자 인식개선을 위한 노력 등에 합의한 바 있다.

따라서 앞으로는 외산승용차의 수입이 더욱 확대되어 중·대형 승용차 부문에서 국내외 업체간의 치열한 경쟁이 벌어질 것으로 예상된다.

나. 활발한 신차개발 및 공장 신·증설

'95년도에도 자동차업체들은 활발한 신차개발 및 공장 신증설을 추진하였다. 우선

현대자동차는 2,000cc, 2,500cc의 마르샤와 1,500cc, 1,800cc의 아반떼를 3월에 각각 출시하여 최고급 대형승용차인 그랜저부터 소형승용차인 엑센트까지 Full Line Up체제를 확보하였으며, 전주의 상용차공장도 준공하여 시설능력을 확충하였다.

기아자동차도 그동안 심혈을 기울여 자체 개발한 2,000cc급 크레도스를 6월부터 출시하고, 아산공장 제2라인도 완공하였으며, 베스타 후속 차종인 프레지오도 시판하는 등 지난해의 부진에서 벗어나기 위해 총력을 기울이고 있다.

대우자동차는 새로운 차종의 개발은 없지만 기존 차종의 변경으로 내수보다는 수출에 주력하고 있으며, 군장공단의 대형트럭 공장 준공으로 상용차부문의 사업강화를 시도하고 있다.

또한 종합자동차제조업체로의 도약을 추진중인 쌍용자동차는 소형버스인 이스타나를 4월에 출시함으로써 기존 현대의 그레이스, 기아의 베스타 등과 치열한 시장경쟁을 벌이고 있으며 대구 달성 구지공단에 승용차 생산을 위한 공장 기공식도 11월에 가진 바 있다.

아시아자동차도 그랜트의 출시로 대형트럭 시장점유율을 높이기 위해 노력중이고, 현대정공도 국내 최초의 미니밴인 산타모의 공장준공식을 12월에 가진 바 있다.

이외에 삼성중공업은 본격적인 상용차 생산을 위해 대구 성서공단의 공장기공식을 지난 3월에 가졌으며, '98년 승용차를 생산할 예정인 삼성자동차도 4월에 부산 신호공단에 승용차공장 기공식을 각각 가진 바 있다.

다. 경차 보급활성화를 위한 제도 개선

정부의 국민차 개발보급계획에 의거 지난

'90년부터 보급된 800cc급 경자동차가 그동안 세제 등 정책지원 미비와 소비자의 인식미흡으로 수요가 기대에 미치지 못하였다.

이에 따라 정부에서는 최근 자동차대중화의 진전으로 야기되고 있는 교통체증, 주차난, 에너지 과소비 등의 문제해결을 위한 방안의 하나로 경자동차의 보급활성화를 위한 각종 지원제도의 시행을 결정하였다.

결정된 지원방안으로는 관련 세제인하(등록세, 면허세, 공채 인하 및 1가구 2차량 중과세 제외), 주차요금, 고속도로 통행료 인하, 보험료 인하, 개구리식 주차허용, 운전면허시험용 차량 인정 등인데 동 지원방안들은 소관 정부부처의 관련법령 정비 등을 거쳐 단계적으로 실시되고 있어 그 수요증가가 기대되고 있다.

한편 아시아, 대우중공업 등 경자동차 생산업체들은 이러한 정부의 지원에 부응하여 경자동차의 부품가격 인하, 할부기간 연장, 안전도 제고 등 소비자들에 대한 혜택부여를 위해 노력하고 있다.

라. '95 서울모터쇼 성공적으로 개최

지난해 5월 4일부터 10일까지 한국종합전시장에서 국내 최초의 자동차 종합전시회인 '95 서울모터쇼가 개최되었다.

「자동차! 움직이는 생활공간, 풍요로운 삶의 실현」이라는 주제로 개최된 동 모터쇼는 7개국 202개사가 참가하여 220여대의 자동차와 부품들이 전시되었다. '95 서울모터쇼는 참가업체에게는 기술교류의 장을, 소비자들에게는 자동차에 대한 새로운 정보를 제공하는 역할을 충실히 해냈다고 평가되고 있다.

특히 당초 50만명 정도 예상했던 관람인파가 70만명을 기록하여 관람객 동원에 성

공을 거듭으로써 동 모터쇼를 계기로 자동차산업에 대한 국민적 공감대가 형성되었고, 선진 자동차업체에 못지 않게 첨단기술을 동원해 미래의 자동차상을 구현함으로써 자동차산업의 위상을 대내외적으로 널리 알리는 데 크게 기여하였다.

앞으로 서울모터쇼는 2년을 주기로 개최될 예정이다.

II. 1996년도 전망

1. 생 산

'96년도 자동차 생산은 업계의 공급능력 증대 노력과 신모델 출시, 수출수요의 지속적인 증대 등에도 불구하고 내수신장률 둔화로 인하여 전년대비 약 6.9% 증가한 270만대에 그칠 것으로 전망된다. 차종별로는 승용차가 내수시장에서의 신규수요 둔화, 수출시장에서의 엔화 약세에 따른 가격경쟁력 둔화, EU의 한국산차 반덤핑제소 압력 가중, 브라질의 수입관세 인상 등의 요인으로 생산증가율이 전년의 14% 수준에서 6%로 크게 둔화되면서 212만대에 머물 전망이다.

한편 '95년에 내수감소로 수요가 주춤했던 상용차는 프레지오(베스타 후속모델), 그레이스 후속모델, 이스타나 등 승합차 신모델 출시와 현대정공의 미니밴인 싼타모 등 새로운 카테고리의 신차 출시로 내수가 회복되고 수출이 차종다양화와 시장확대 노력에 힘입어 약 10%가 증가한 58만대로 전망된다.

상용차부문에선 차종별로는 버스 생산이 현대정공의 미니밴을 비롯 베스타와 그레이스 후속모델, 쌍용의 이스타나 등 신모델 출시로 약 10% 가까운 생산증가율을 기록

할 것으로 보인다. 트럭(특장차 포함)은 침체양상을 보였던 경트럭 및 소형트럭 수요가 경차보급 활성화정책 실시와 쌍용의 소형트럭 생산개시, 수출증대 노력에 힘입어 전년의 3%대 증가에서 9%대로 증가율이 신장될 전망이다이나 대형트럭 수요는 다소 감소될 전망이다.

한편, Jeep차 생산은 수출증대 전망에도 불구하고 안전성과 편의성이 크게 강화된 웨건형 승용차와 미니밴이라는 새로운 카테고리 승합차 출시로 Jeep차 내수수요의 상당량이 이들 새로운 카테고리로 이전될 것으로 보여 전년도 12만대 수준을 유지하거나 또는 다소 증가할 것으로 전망된다.

경자동차 생산은 정부의 보급활성화시책에 힘입어 '94년의 93천대 수준에서 125천대로 증가될 전망이다.

출시, 경차보급활성화시책 실시에 따른 업무용 수요와 1가구 복수차량 보유세대 증가, 2,000cc 이상 대형승용차에 대한 특소세와 자동차세 인하, 할부금융회사들의 영업개시, 공급능력 증대 등의 제반요인들로 전년대비 약 3%가 증가한 160만대를 기록할 것으로 전망된다.

차종별로는 승용차가 전년대비 약 0.7% 증가한 116만대, 상용차가 8.1% 증가한 44만대로 전망된다. '96년도 승용차 내수시장은 경승용차가 주차, 제세, 보험 및 운행과정의 제반특혜로 2,000cc 이상 대형차는 대체수요 비중증대와 수요의 상급화현상, 특소세 및 자동차세 인하로 수요가 각각 30% 이상씩 급신장될 전망이다 반면, 중형차는 10% 정도 증가에 그칠 전망이다. 한편 준중형을 포함한 소형차는 준중형차의 수요증대에도 불구하고 수요의 양극화(경차 및 대형차 수요급증) 현상이 심화되면서 전체 승용차에서의 수요비중이 전년도의 50%에서 45%로 감소될 전망이고, 준중형을 제외할 경우 순수 소형차 비중은 '95년의 약 19%에서 15~16%대로 감소될 전망이다.

한편 현대정공에서 생산하게 될 미니밴을 Jeep차와 함께 SUV로 묶을 경우 동 카테고리의 수요는 전년도의 80천대에서 95천대로 증가될 것으로 전망된다.

수입차 수요는 특소세 및 자동차세 인하 등 가격인하 요인이 발생한 데다 수입업체들의 가격파괴전략과 다양한 판매기법(리스 판매, 판매후 일정기간이 지나 일정가격으로 중고차를 재구입해주는 프로그램카 판매 등), 홍보 및 A/S 강화, 중형차 도입 등 판촉활동 강화로 '95년의 7천대에서 13천대로 80% 이상 급증할 것으로 전망된다.

'96년도 내수시장에서의 특기사항은 업체

(표 3) 자동차 수급전망
(단위 : 1,000대, %)

구 분	1995		1996 전망		
	증감률	증감률	증감률	증감률	
생 산	승용차	2,001	13.8	2,121	6.0
	상용차	524	3.9	579	10.5
	계	2,525	11.6	2,700	6.9
내 수	승용차	1,152	1.0	1,160	0.7
	상용차	407	-1.9	440	8.1
	계	1,560	0.3	1,600	2.6
수 출	승용차	854	41.4	961	12.5
	상용차	122	39.0	139	13.9
	계	976	41.1	1,100	12.7

(주) KD는 제외.

2. 내수판매

'96년도 자동차 내수판매는 앞에서 언급한 제반 부정적 요인들의 영향에도 불구하고 그린벨트 규제완화와 아파트 분양가 일부 자율화시책 등의 요인으로 부동산 경기 및 건설경기 회복, 7%대의 경제성장 지속, 웨건형 및 쿠페형 승용차와 미니밴 신모델

간의 품질격차가 평준화되어감에 따라 자금력과 판매조직, A/S체제 강화가 경쟁력우위의 관건으로 인식되면서 직영 정비망 확대, 무상 점검코너 신설, 순회 이동서비스 실시, 24시간 정비 등 판매·정비망의 재구축 움직임이 활발해질 전망이다, 할부금융회사의 영업이 개시되면서 자동차 구매여건이 크게 개선되는 등 내수시장 구조가 소비자 중심으로 전환될 것으로 예상된다.

3. 수 출

'96년도 자동차 수출은 전년대비 12.7% 증가한 110만대를 기록할 전망이다. 완성차 수출이 최초로 100만대를 돌파할 것으로 예상된다. 한편 대수증가율이 '95년의 41.1%에서 12.7%로 둔화될 것으로 전망되는 이유는 '95년도에 대우의 서유럽시장 진출에 따른 공격적 마케팅이 현지에서의 한국산차 반덤핑 제소 압력 등으로 둔화되고, 원화절상과 엔화약세현상으로 인한 국산차의 가격경쟁력 둔화, 브라질의 수입관세 인상 등을 들 수 있다.

차종별로는 승용차가 현대 아반떼의 북미 진출, 크레도스 본격 수출, KD수출 확대 등으로 전년대비 12.5% 증가한 961천대, 상용차가 13.9% 증가한 139천대를 기록하여 승용차 중심의 성장이 지속될 전망이다.

지역별로는 아반떼, 크레도스의 신규진출이 예상되는 북미, KD수출 증대가 예상되는 아시아, 아프리카 등이 전체 평균을 상회할 전망이다, 서유럽·중남미·중동지역은 증가세가 크게 둔화될 전망이다.

4. 공급능력 및 가동률

'96년도말 국내 완성차업체의 연간 자동

차 공급능력은 390만대로 전망되어 전년도의 335만대 대비 약 16%, 56만대가 증가될 전망이다. 차종별로는 승용차가 294만대로 약 14% 증가되고, 상용차가 96만대로 약 26% 증가될 것으로 전망된다. 주요업체별로는 현대가 대형상용차 라인의 전주공장 이전에 따른 울산공장의 라인합리화와 전주공장의 대형상용차 공급능력 증대에 힘입어 연간 145만대의 공급능력이 확보될 전망이다. 기아 또한 아산만 제2공장 준공으로 아시아 위탁생산분 14만대를 포함하면 연간 100만대의 공급능력체제가 구축되고, 대우는 '96년 6월경 군장공단내에 연산 30만대 규모의 승용차공장이 준공되면 대우중공업의 국민차사업부문을 포함해 총 106만대의 공급능력체제가 구축될 것으로 보여 국내의 Big3 모두 연간 1백만대 이상의 공급능력을 갖추게 될 전망이다.

따라서 '96년도 완성차업체의 가동률(생산실적/공급능력)은 74%로 전망되어 '95년의 78%에 비해 약간 떨어질 전망이다. 하지만 '96년도 공급능력 증대분 56만대 가운데 대우의 30만대가 4/4분기에 실현될 전망이다. 실질적인 연간가동률은 전년도 수준을 유지할 전망이다.

〈표 4〉 업체별·차종별 연간 자동차 공급능력
(단위 : 1,000대)

구분	현대	기아	대우	아시아	쌍용	대우중공업	현대정공	합계
승용차	'95	1,060	660	473	85	70	190	2,586
	'96	1,060	660	800	90	87	190	2,935
상용차	'95	270	200	47	170	26	50	763
	'96	390	200	20	220	43	50	963
합계	'95	1,330	860	520	255	96	240	3,349
	'96	1,450	860	820	310	130	240	3,898