

자동차산업의 동향 및 전망

金 成 翼*

I. 개 요

자동차산업은 자본 및 기술집약적이며, 고도의 전문화와 분업화가 요구되는 산업으로서, 철강·기계·전자·섬유·화학공업 등 전·후방산업 연관효과가 큰 종합산업이다. 또한 자동차는 세계 최대의 단일교역상품으로 한 나라의 경제력과 기술력의 척도가 될 뿐만 아니라, 산업구조의 고도화와 경제성장에 중요한 역할을 하고 있기 때문에 선진국과 개발도상국 모두가 국가 전략산업으로 중점 육성하고 있다.

또한 오늘날에 있어서 자동차는 종래의 승객이나 화물의 단순한 운송기능에서 벗어나 현대인의 생활필수품으로 자리를 확고히 하고 있기 때문에 쾌적한 승차감, 주행의 편의성 및 안전성 등이 요구되고 있다. 이에 따라 소비자들의 다양한 요구에 부응하기 위한 다기능·고성능 자동차의 개발에 대한 노력은 물론 점차 강화되고 있는 각국의 환경 및 안전과 관련한 각종 규제에 따라 저공해, 경량화 및 대체연료 자동차 생산을 위한 첨단 기술 및 신소재, 연소기술 등을 중심으로 한 복합기술이 요구되고 있다.

최근의 세계무역환경은 지역간 경제 블록

화와 보호무역주의가 심화되고 있으며, WTO의 출범에 따라 경쟁력 있는 기업만이 살아남게 되는 무한경쟁시대에 돌입하였다. 특히 세계 자동차시장은 공급과잉으로 인한 경쟁이 더욱 치열해짐에 따라 자동차업계는 생존을 위한 경쟁력 및 생산성 향상 등을 이루기 위하여 업체간의 자본협력과 기술협력, 차종전문화 등을 적극 추진하고 있어 향후 세계 자동차시장은 제품기술의 혁신속도와 경쟁력 있는 생산방식의 도입 등에 의해 기업의 성쇠가 좌우될 것으로 예상된다.

한편, 국내 자동차 내수시장은 지속적인 성장을 이룩하여 지난 1989년의 45.7% 증가로 정점에 도달한 후에 1993년까지는 두 자릿수의 증가율을 기록하였으나, 1994년 8%대로 떨어진 후 1995년에는 제로성장으로 이어지면서 상대적인 안정성장기에 들어갔다. 내수시장 성장률이 이처럼 둔화되고 있는 것은 국내 자동차 보유대수가 900만대를 초과하여 인구 5명당 1대꼴로 보급되면서 신규수요가 줄어든 데다, 부족한 도로와 그에 따른 교통체증 그리고 정부의 보유 및 이용억제시책에 따른 것으로 분석된다.

II. 세계 자동차산업

선진국의 경기침체 및 과잉생산 등으로 지난 1991년과 1993년에 판매 감소를 경

* 韓國自動車工業協會 企劃次長

협했던 세계 자동차시장은 1994년부터 회복세를 보이고 있으며, 1996년도 전세계 자동차 판매는 전년대비 2.4% 증가한 5,027만대에 달할 것으로 예상되며, 이러한 상승세가 2000년까지는 지속될 것으로 전망되고 있다.

1996년도 세계 자동차시장의 특징을 요약하여 보면, 첫째, 소형차 개발경쟁의 본격화를 들 수 있다. 즉, 강화되고 있는 국제적 환경기준을 만족시키고, 향후 성장가능성이 큰 개발도상국 시장에서의 주도권 확보와 선진국 시장의 자동차 포화상태에 따른 대체수요 시장의 확대 등을 위해 미국의 Big 3 및 벤츠, BMW 등 선진국 메이커들을 중심으로 소형차 개발이 추진되고 있다. 또한 개도국들도 선진 메이커들에 의한 시장 지배에서 벗어나기 위한 전략의 하나로 소형차 중심의 국민차 개발을 본격화하고 있다.

둘째, RV형 자동차(Recreational Vehicle ; SUVs, Mini Van, Wagon형 등)의 개발확대 및 판매증가를 들 수 있다. RV 차량은 소득증가 및 여가시간 증대 등에 따른 자동차 소유자들의 레저활동 욕구를 충족시키기 위하여, 상용차의 샤시를 기본으로 승용차의 장점인 디자인과 편의성 등을 채택한 새로운 개념의 차량으로서 선진국 자동차시장을 중심으로 수요가 확대되고 있으며, 이러한 추세는 상당기간 지속될 것으로 전망된다.

셋째, 선진 메이커들의 해외 생산이 더욱 강화되고 있다. 선진 메이커들의 해외 생산은 선진국에 투자하는 형태와 개도국에 투자하는 두가지 유형으로 나누어 볼 수 있는데, 선진국간의 투자는 통상마찰 등을 피하기 위한 일본이나 유럽업체의 미국에서의

생산확대를 들 수 있다. 또한 개도국에 대한 투자는 개도국 시장 선점 및 통상마찰을 피하기 위하여 선진 메이커들이 활발히 추진하고 있으며, 우리나라도 아시아와 동유럽 등을 중심으로 현지 생산을 본격화하고 있다.

한편, 1996년도 세계 자동차 판매를 지역별로 살펴보면, 서유럽의 경우에는 경기는 크게 호전되지 않았으나, 유럽 각국 정부의 적극적인 자동차 구매지원책 실시와 메이커들의 판매확대를 위한 노력에 따라 전년대비 2.5% 증가한 1,389만대에 이를 것이며, 북미는 승용차의 판매감소에 따라 전체적으로는 1.1% 감소한 1,625만대, 일본은 3.5% 증가한 710만대, 기타 지역들은 산업화 및 경제성장에 따른 상용차 중심의 수요증가에 따라 전년대비 6.3% 증가한 1,302만대에 달하여 전세계적으로는 승용차가 2.1% 증가한 3,457만대, 상용차는 2.4% 증가한 1,570만대로서 총판매는 5,027만대에 이를 것으로 추정된다.

이에 따라 1997년에도 세계경제는 선진국들을 중심으로 비교적 안정성장이 지속될 것으로 전망되어 자동차 판매 역시 신장세가 계속될 것이며, 상용차는 1996년 대비 정체될 것으로 보이지만, 승용차는 4.2% 증가한 3,600만대에 달하여 전체적으로는 2.9% 증가한 5,171만대에 이를 것으로 전망되고 있다.

Ⅲ. 국내 자동차산업 동향

1. 1996년도 실적

가. 생 산

1996년도 국내 자동차 생산은 내수신장

〈표 1〉 자동차 수급 실적 및 전망

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1994년		1995년		1996년		
	증감률		증감률		증감률		
생산	승용차	1,806	13.4	1,986	10.0	2,224	12.0
	상용차	506	10.7	540	6.7	592	9.6
	계	2,312	12.8	2,526	9.3	2,816	11.5
내수	승용차	1,140	9.9	1,132	-0.7	1,200	6.0
	상용차	416	4.3	424	1.9	444	4.7
	계	1,556	8.3	1,556	0.0	1,644	5.6
수출	승용차	648	13.3	856	32.1	1,056	23.4
	상용차	91	35.8	122	34.1	155	27.0
	계	738	15.6	979	32.6	1,211	23.7

주 : 1. 증감률은 전년대비임.

2. 1994년은 생산·수출에 KD 포함 수치임.

세 둔화가 계속되었으나, 수출이 호조를 보이고 업계의 공급능력 확대 및 다양한 신차 출하 등에 힘입어 1995년도의 2,526천대보다 11.5%가 증가한 2,816천대를 생산하였다.

차종별로는 승용차가 경차의 수요확대로 전년대비 12.0%가 증가한 2,224천대를 생산하였으며, 상용차는 소형버스 및 트럭의 수요회복에 따라 전년대비 9.6%가 증가된 592천대를 생산하였다. 이에 따라 상용차와 승용차의 차종별 생산비중은 1995년도와 같은 수준인 21%, 79%로 나타났다.

나. 내수판매

1996년도 자동차 내수는 각 사의 판매력 강화와 정부 지원시책에 의한 경차의 판매 증가, 중형승용차 및 소형승합차의 신차 출하에 따른 판매증가에도 불구하고, 국내 경기침체 지속에 따른 수요둔화, 자동차 대중화의 성숙에 따른 신규수요의 감소와 도로의 부족 등으로 인한 교통난 심화, 버스·다인승 전용차로제 실시, 혼잡통행료 징수, 유가인상 등 자동차 보유 및 이용억제정책에 따라 전체적인 내수판매는 둔화가 계속돼

1995년의 제로성장에 이어 5.6%가 증가한 1,644천대를 기록하였다.

다. 수 출

1996년도의 자동차 수출은 지난해보다 23.7%가 증가된 1,211천대를 수출하여 국내 자동차산업 역사상 최초로 수출 100만대를 초과하였다. 차종별로는 승용차가 전체수출의 87%인 1,056천대, 상용차가 13%인 155천대를 각각 수출하였으며, 전체 판매에서의 수출비중도 1995년도 39%에서 42%로 크게 증가하였다.

이와같이 1996년에도 자동차 수출이 꾸준히 증가한 이유는, 첫째 수출차종의 다양화와 함께 기술력, 제품력이 크게 향상된 점, 둘째 현지에서의 마케팅 및 A/S 활동이 강화된 점, 셋째 현지 조립생산거점의 확대로 KD 수출이 전체 자동차 수출의 약 20%에 달할 정도로 증가된 점, 넷째 개도국들의 경제성장으로 수요가 증가되고 시장 개방으로 시장접근이 용이해진 때문인 것으로 분석된다.

라. 수 입

지난 1988년 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 일반 국민들의 의식 변화 그리고 소득수준 향상에 따른 구매심리 등이 복합적으로 작용하여 1994년도부터 외산자동차의 시장규모가 크게 확대되고 있다.

특히 종래에는 고가의 대형승용차로 국내 시장에 진출하던 외국업체들이 최근에는 국

산차와 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 1993년까지 2천대 미만에 머물던 외산 승용차의 판매대수가 1994년에는 3,903대로 약 2배정도 증가한 데 이어 1995년에는 6,921대, 1996년 11월 현재는 9,529대에 달하고 있다. 이러한 증가추세는 미국·EU 등과의 통상협력측면에서 일부 수입차 관련 제도의 개선이 이루어지면 앞으로 더욱 신장할 것으로 예상된다.

〈표 2〉 수입승용차 판매현황

연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996.11
판매대수(대)	1,414	2,436	1,791	1,832	1,952	3,903	6,921	9,529

마. 신차개발, 공장 신·증설 및 해외진출

1996년도에도 자동차업체들은 활발한 신차개발 및 공장 신증설을 추진하였다.

우선 현대자동차는 최고급 승용차인 다이너스티와 소나타Ⅲ, 아반테 투어링 및 스포츠카인 티뷰론을 각각 출시하였으며, 전주공장과 아산공장도 준공하여 시설능력을 확충하였고, 선진 자동차업체로 발돋움하기 위한 기술개발체제의 확립을 위해 남양만 종합기술연구소도 준공하였다.

기아자동차는 기존차종의 변형모델인 프라이드 웨곤과 스포티지 웨곤의 출시와 함께 고급형 스포츠카인 엘란을 출시하였고, 대우자동차는 GM과 결별후 최초로 독자개발한 1500cc급 라노스를 출시하였으며, 제2공장인 군산공장도 완공하였다.

또한 종합자동차제조업체로의 도약을 추

진중인 쌍용자동차는 신형 코란도를 출시하였고, 아시아자동차는 새로운 차종의 개발은 없었지만, 판매활동 강화로 시장점유율을 높이기 위해 노력하고 있으며, 현대정공은 국내 최초의 미니밴인 산타모를 출시하였다.

한편 현대, 기아, 대우 등 국내 자동차업체들은 최근 해외 현지생산을 활발히 추진하고 있다. 이러한 해외 현지생산은 세계 자동차 선진업체로 발돋움하기 위한 안정적인 생산기반 구축을 도모코자 하는 것인데, 그 지역은 동구권, 동남아 등 개도국에 주력하고 있으며, 직접투자, KD 수출 등 다양한 방법으로 진행되고 있다.

이에 따라 현대가 지난 7월 터키에 이어 12월에는 인도공장을 각각 착공하였으며, 중국, 러시아 등에도 현지공장 건설을 준비 중이다.

기아는 세피아가 지난 2월말 인도네시아

〈표 3〉 자동차업체 해외진출 현황

현 대	보츠와나('93.9), 태국('93.5), 말레이시아('98.7), 이집트('94.7), 짐바브웨('94.10), 인도네시아('95.7), 필리핀('95.3), 베트남('97.8), 터어키('97.9), 베네주엘라('96), 파키스탄('98.7), 네덜란드('95.7), 인도('98.6), 헝가리('96), 중국, 러시아 등
기 아	대만('89.1), 필리핀('89.4), 베네주엘라('92.7), 이란('93.8), 파키스탄('95.6), 베트남('93.4), 독일('95.4), 인도네시아('98), 말레이시아('96.8), 터어키('98), 러시아, 브라질, 인도 등
대 우	우즈베키스탄('96.7), 이란('96.12), 필리핀('96.8), 중국('94.8), 베트남('95.3), 인도('95.7), 인도네시아('95.7), 체코('96.12), 폴란드('95.11), 루마니아('96.3), 오스트리아 등
쌍 용	말레이시아('96), 인도네시아('96), 필리핀('97)
아시아	브라질

※ ()안은 생산개시 연도임.

의 국민차로 결정되어 동남아시아 진출의 발판을 마련하였고, 대우는 우즈베키스탄(7월), 베트남(11월) 등에 자동차공장을 준공하여 해외 생산기반의 구축을 통한 세계 경영에 주력하고 있다.

2. 1997년도 전망

1997년도 국내 자동차시장은 경기 회복에 대한 불확실성과 불안정한 환율 및 업계의 공급과잉이 우려되는 등 전망이 불투명한 가운데, 국내 자동차업계는 그동안의 공급능력 확대를 위한 설비투자를 마무리하고 품질 및 성능 향상을 통한 경쟁력 강화를 위하여 신제품 개발 등 연구개발 투자에 주력할 것으로 예상된다.

공급의 경우에는 신모델 출하 및 공급의 원활화, 수출부문의 견조한 상승세에 힘입어 전년대비 6.5% 증가한 3,000천대, 판매의 경우에는 내수가 전년대비 3.4% 증가한 1,700천대, 수출은 전년대비 11.4% 증가한 1,350천대에 달할 것으로 전망된다.

(표 4) 자동차 수급실적 및 전망

(단위 : 1,000대, %)

구분	1996년		1997년(전망)		
	증감률	증감률	증감률	증감률	
생 산	승용차	2,224	12.0	2,390	7.5
	상용차	592	9.6	610	3.0
	계	2,816	11.5	3,000	6.5
내 수	승용차	1,200	6.0	1,245	3.8
	상용차	444	4.7	455	2.5
	계	1,644	5.6	1,700	3.4
수 출	승용차	1,056	23.4	1,180	11.7
	상용차	155	27.0	170	9.5
	계	1,211	23.7	1,350	11.4

주 : 1. 증감률은 전년대비임.

2. 1994년은 생산·수출에 KD 포함 수치임.

한편 1997년에도 자동차업체들은 여러가지 새로운 차종들을 출하할 예정이다. 우선

현대자동차는 미니밴인 A-1과 800cc급 경승용차를 출시할 계획이며, 기아는 세피아 후속차종인 S-2, 대형승용차인 T-3를, 대우는 에스페로와 프린스의 후속차종인 J-100과 V-100을 각각 선보일 예정이다.

또한 그동안 승용차를 생산하지 못했던 쌍용자동차는 BENZ와 기술제휴로 개발한 3200cc급 중대형 승용차 W카를 하반기중에 출시할 예정이다.

이와같은 자동차업계의 다양한 신모델 출하로 인해 금년도에는 대형승용차에서 경차까지 모든 세그먼트에서 국내외 업체간의 판매경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망된다.

(1997년 신차 출시계획)

- 현 대 : 다이너스티 리무진, A-1(RV),MX(경차)
- 기 아 : T-3(3,000cc급), S-2(1,500cc급),
크레도스 웨곤, KV-11(RV)
- 대 우 : J-100(1,800cc급), V-100(2,000cc급)
- 쌍 용 : W-Car(3,200cc급)
- 아시아 : 지프형

판매의 변동요인을 살펴보면, 내수의 경우 상반기 이후 경기회복 및 대선에 따른 경기활성화 등이 예상되며, 승용차는 SUVs (Sports Utility Vehicle) 및 Wagon형을 중심으로 한 RV(Recreational Vehicle)와 중·대형승용차의 증가에 따라 전년대비 3.8% 증가한 1,245천대, 상용차는 소형승합차와 SOC 투자 및 각종 개발사업의 활성화 등에 따른 트럭의 판매증가에 힘입어 전년대비 2.5% 증가한 455천대로 전망된다.

이와같은 내수성장세 둔화로 인해 자동차 업체들은 전사원의 영업인력화, 지역별 판매조직강화 등 판매증진노력이 계속되고, 수요층의 다양화에 따른 틈새모델 확대, 소비자중심의 시장형성에 따른 광고, A/S 등

자동차산업

의 강화, 다양한 판매기법의 도입 등이 예상된다.

수출의 경우에는 세계 경기의 호조지속과 개도국의 자동차 수요증가에 따라 전세계 자동차 판매는 증가할 것으로 예상되나 미국의 Big 3, 벤츠, BMW 등의 고급차 메이커들이 저가의 소형차 시장 참여와 국내 업체의 해외 현지 생산증가에 따른 완성차의 상대적 수출기회 축소, 대규모의 신규수출 가능 시장이 없음으로 해서 증가율 둔화가 예상되는 가운데 수출차종의 다양화와

해외판매망 확충 등 판매력 강화, 그리고 브라질·대만 쿼타 재개 등으로 인해 견조한 상승세를 유지할 것으로 전망된다.

아울러 주 수출시장이 북미, 서유럽 등지에서 동유럽, 중남미, 아시아, 태평양지역 등 신흥성장지역으로 확대되면서 수출시장 다변화가 크게 진전될 전망이다.

한편, 국내 자동차 보유대수는 1997년 상반기중에 1천만대를 돌파하고, 연말에는 약 1천 70만대에 달하면서 인구 1000명당 승용차 보유대수가 165대에 이를 전망이다.

〈표 5〉 1997년 판매 증·감 요인

구 분	긍정적 요인	부정적 요인
내 수	<ul style="list-style-type: none"> 생산능력 증대에 따른 공급원활 수요다양화에 대응한 신모델 출시 자동차업계 판매력 및 사후관리 강화 하반기 이후 경기회복 예상 대선에 따른 경기활성화 예상 SOC 투자 및 각종 개발사업 활발 할부금융 및 자동차카드 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> 공급과잉 심화-업체간 경쟁 격화 자동차 대중화 성숙에 따른 신규수요 둔화 자동차 보유 및 이용억제정책의 지속 주차·교통난 심화 수입차 판매 강화 유가인상 등 보유·운행비용 증가 노동법 개정 파문으로 인한 노사갈등
수 출	<ul style="list-style-type: none"> 세계경기 호조 지속 신모델 투입 등 수출차종 다양화 해외 판매망 확충 등 판매력 강화 대우의 북미시장 신규진출 예상 브라질, 대만 쿼타 및 인도네시아 국민차 생산 참여 품질향상에 따른 해외 소비자들의 인식 개선 	<ul style="list-style-type: none"> 선진 메이커의 저가·소형차 경쟁력 강화 국내업체의 해외 현지생산 증가로 완성차 수출감소 신시장 신규진출 효과 감소 미·EU 등의 국산차에 대한 견제 심화

여러분의 원고를 기다립니다.

- 종 류 : 타이어산업에 관련되는 국내외 정보 및 자료, 각종 리포트 등
- 원고매수 : 제한없음
- 마 감 : 홀수달 5일을 원칙으로 하나 수시로 접수
- 원 고 료 : 채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다.
- 보내실곳 : 서울시 강남구 삼성동 159(무역회관 1910호)
대한타이어공업협회 「타이어」지 담당자 앞
- 문 의 처 : TEL : (02)551-1904(이원택 차장)