

자동차산업 동향과 1998년 전망

金 成 翼*

1. 1997년도 자동차산업 동향

1997년도 국내 자동차산업은 여러가지 악재가 한꺼번에 겹쳐 자동차산업 역사상 가장 큰 어려움을 겪었던 한해가 아니었던가 생각된다.

연초의 노동법 개정에 따른 파업으로부터 시작된 악재는 기아의 부도사태, 미국의 Super 301조 적용, 내수판매 부진, IMF 자금지원 등으로 이어지면서 지난 30여년간 지속해온 성장세가 주춤하는 국면을 맞이하였다.

가. 내수부진 장기화, 수출 회복세

우선 수급상황을 살펴보면, 당초에는 '96년 281만대보다 6.6%가 증가한 300만대를 생산하여 내수 170만대, 수출 135만대를 계획하였으나, 내수판매 부진으로 인해 당초계획에 크게 못미치는 285만대 생산('96년 281만대 대비 1.3%증가)에 내수 154만대('96년 164만대 대비 6.3%감소), 수출 130만대('96년 121만대 대비 7.4%증가)가 이루어졌다.

이와같이 국내수요가 부진한 근본요인은 자동차보급이 1천만대에 달해 시장이 거의 성숙단계에 이르고 있는데다, 장기간의 경기불황으로 인한 구매력 감소가 가장 큰 요

인이라 생각된다.

즉, 현재와 같은 장기불황 국면에서는 실질소득이 감소됨에 따라 보유자동차의 대체를 고려하고 있는 대체수요자나 처음으로 차량을 구입하려고 하는 신규수요자 모두가 차량 구입시기를 지연시키는 방향으로 소비행태가 변하기 때문이다.

내수부진의 또다른 요인은 정부의 자동차 수요억제정책도 한몫을 담당하고 있다. 예를 들면 유류특소세 인상에 따른 고유가, 혼잡통행료 징수, 주차료 인상 등이 자동차 이용자의 부담을 증대시켜 자동차의 수요를 위축시키고 있으며, 기아의 부도사태와 연초의 노동법 개정에 따른 파업으로 공급측면에서의 차질이 빚어진 것도 국내내수부진의 한 요인으로 볼 수 있다.

한편, 수출은 상반기까지는 연초의 노동법파문으로 적기공급에 차질을 빚은 것과 「엔」화의 환율이 대미달러에 대해 크게 평가절하되어 우리차의 가격 경쟁력이 상대적으로 약화되면서 다소 부진한 양상을 보였으나, 하반기 들어서면서 원화가치의 하락과 업계의 수출증대 노력에 힘입어 회복세를 보였다.

나. 소비자지향의 마케팅전략과 활발한 신차개발

내수시장의 부진이 장기화됨에 따라 자동

* 韓國自動車工業協會 企劃次長

(자동차 수급동향)

구 분	(단위 : 천대, %)					
	'95년	증감률	'96년	증감률	'97년	증감률
생 산	2,526	9.3	2,813	11.4	2,850	1.3
내 수	1,556	0.0	1,644	5.7	1,540	△6.3
수 출	979	32.6	1,210	23.7	1,300	7.4

차업체들은 여러가지 형태의 새로운 소비자 지향적 마케팅을 전개하고 있다. 무이자 할부판매, 자동차카드를 이용한 할인혜택 부여, 중고차 할부금 유예제도의 도입 등이 바로 그것이다.

이러한 판매제도는 소비자에게 자동차 구입에 따른 경제적 부담을 해소해준다는 긍정적인 면이 있으나, 자동차업계로서는 재무구조를 악화시키는 주요인이 되고 있다.

한편, '97년도에도 소비자들의 수요구조 변화에 부응한 차종의 개발이 활발하게 이루어졌다. 우선 고유가정책과 경차의 보급 지원 정책에 따른 수요흡수를 위해 현대가 아토즈를 출시하였으며, 다양한 용도로 인해 최근 수요가 크게 증가하고 있는 RV형의 신차개발이 활발히 이루어져 현대의 스타렉스, 기아의 카니발, 크레도스 웨곤, 대우의 스페론 등이 소비자에게 선을 보였다.

그리고 그동안 독자모델 개발에 다소 뒤떨어져 있던 대우가 '96년말 라노스를 출시한데 이어 '97년도에는 누비라, 레간자 등을 잇달아 선보이면서 단기간내에 3개 차종을 동시에 개발하는 저력을 보이기도 하였다.

또한, 최고급 대형차 부문에서는 현대와 기아가 다이너스티와 엔터프라이즈를 개조한 리무진을 선보였으며, 쌍용도 독일 벤츠와의 기술협력으로 체어맨을 개발하면서 대형승용차시장에 새로 참여하게 되어 현대, 기아, 대우 등 국내업체는 물론이고, 미국, 유럽 등 업체들과 치열한 시장경쟁을 벌이

게 되었다.

다. 자동차 산업을 재진단하는 계기가 된 기아의 부도

재계순위 8위, 자동차업계 2위, 모범적인 업종전문화기업인 기아의 부도는 자동차산업은 물론 국가경제에 엄청난 파장을 불러 일으켰다.

기아 임직원들의 고통과 5,000여 중소협력업체들의 연쇄부도 우려, 현대, 대우 등 기타 자동차업체의 조업피해는 말할 것도 없거니와 추가폭락, 실세금리 인상, 환율급등 등 국내 금융시장의 대혼란을 야기하였으며, 국내경제에 대한 대외 신인도 추락과 정부의 경제정책에 대한 불신도 불러 일으켰다.

다행히 지금은 새로운 경영체제로 전환하여 기아의 전 임직원과 노사가 재기를 위해 그야말로 각고의 노력을 기울이고 있고, 정부와 금융기관도 적극적인 지원을 약속하고 있어 지난 80년대초 봉고신화를 일으켰던 기아의 저력이 발휘되어 빠른 시간내에 재도약할 것이 기대된다.

한편, 기아문제는 국내 자동차산업을 재진단해보는 계기가 되었다. 우선 자동차산업의 특성상 생산규모를 확대해야 치열한 세계시장에서의 생존이 가능한 것은 분명한데 이로 인한 공급과잉은 어떻게 해결해야 하는지에 대해 재점검해보는 기회가 되었다.

또한 고임금, 저생산성, 만성적인 노사분규가 경영난을 가중시키는 주요인이라는 것과, 업계간의 과당경쟁이 기업의 재무구조를 악화시키고 경쟁력을 약화시킨다는 점도 재확인되었다.

따라서 이번 기아사태를 계기로 나타난 문제점을 빠른 시간내에 해결해야만 우리

자동차산업이 다시한번 성장할 수 있을 것으로 생각된다.

라. 시장확대는 물론 한국 자동차산업의 견제를 위한 미국의 통상압력

지난 '95년 9월, 한·미자동차 양해각서 체결로 일단락되는 듯 했던 미국과의 자동차 통상문제가 '97년도에 또다시 재발되었다. 수차례에 걸친 협상에서 양국간 합의를 도출하지 못한 결과 미국은 우리 자동차산업을 슈퍼 301조로 적용하여 한·미 양국은 앞으로 1년 남짓동안 재협상을 추진하게 되었다.

이와같이 되풀이되는 한·미간 자동차분쟁의 원인은 우선 외산차의 국내시장 점유율이 극히 저조한데에서(1% 수준) 찾을 수 있다.

미국은 한국시장에서 미국산차의 판매가 부진한 것은 관세, 배기량별 내국세 체계, 형식승인 및 인증 등 국내의 각종 제도가 외산차에 차별적이라는데 그 원인이 있으므로 한국정부가 추가적인 개선조치를 해야 외산차가 공정하게 경쟁할 수 있다는 것이다.

그러나, 보다 근본적인 원인은 우리 자동차산업에 대한 미국업체의 우려에서 비롯된다고 생각된다. 세계적으로 과잉생산이 문제가 되는 상황에서 우리나라의 자동차 생산량이 매년 빠른 속도로 증가하여 세계 5대 자동차 생산국이 된 사실이 미국과 EU 업체에서는 큰 긴장을 불러 일으키고 있는 것이다.

아울러 국내 자동차업체의 적극적인 해외 진출로 인도네시아, 폴란드 등에서 미국 및 EU업체와 직접적인 경쟁을 벌이게 된 것들이 이들의 우려를 더욱 심화시켰다.

이러한 상황은 한·미간 자동차 통상문제

를 순수한 시장접근 문제로만 볼 수 없는 조금 다른 시각을 요구하고 있다. 즉, 미국의 목적은 단기적으로는 한국에서의 시장점유율 확대이지만 장기적으로는 한국 자동차산업을 견제하여 제2의 일본이 되지 않도록 하는 것이다. 이는 한·미간의 자동차 통상 문제는 외산차의 시장점유율이 5%, 10%로 확대되더라도 언제든지 재발할 수 있다는 것을 의미한다.

따라서, 우리는 WTO규정에 맞지 않는 국내제도가 있으면 이를 과감히 개선하고 적극 홍보하는 노력을 계속해야 함은 물론이고, 통상기능 및 교역상대국과의 상호협력 강화 등을 통해 우리 자동차산업이 세계 자동차산업에서 확고한 자리 매김을 하는 것이 필요할 것이다.

2. 1998년도 자동차산업 전망

1998년도 자동차산업은 업체들의 신모델 출시와 삼성의 승용차 신규생산 등에도 불구하고 경기침체 지속, 대기업의 경영위기에 따른 고용불안, IMF지원에 따른 사회전반의 불안심리 등으로 인해 내수시장의 침체가 지속될 것으로 보인다.

수출은 전세계적인 공급과잉의 심화, 선진시장의 수요침체, 개도국 등 신흥시장에서의 치열한 경쟁구도 등으로 인해 '96년까지의 고성장세가 다소 둔화되었지만, 원화 가치 하락과 신차종 수출확대, 내수침체에 따른 수출확대 노력 등으로 인해 전년보다 증가세를 보일 것으로 예상된다.

가. 생 산

1998년도 자동차생산은 다양한 신모델 및 변형모델의 출시, 삼성의 승용차 생산 등의 긍정적 요인에도 불구하고, 내수판매

(자동차 생산실적 및 전망)

(단위: 천대, %)

구 분	'96년	'97년	'98년 전망	증 감 륜	
				'97/'96	'98/'97
계	2,813	2,850	2,700	1.3	△5.3
승용차	2,265	2,330	2,280	2.9	△2.1
상용차	548	520	420	△5.1	△19.2
버스	237	245	207	3.6	△15.5
트럭	311	275	213	△11.7	△22.5

주: 트럭은 특장 포함.

(자동차 내수실적 및 전망)

(단위: 천대, %)

구 분	'96년	'97년	'98년 전망	증 감 륜	
				'97/'96	'98/'97
계	1,644	1,540	1,220	△6.3	△20.8
승용차	1,239	1,177	980	△5.0	△16.7
상용차	405	363	240	△10.4	△33.9
버스	141	136	85	△3.5	△37.5
트럭	264	227	155	△14.0	△31.7

주: 트럭은 특장 포함.

의 급감에 따른 생산량 조정으로 '97년 285만대보다 5.3% 감소한 270만대를 생산할 것으로 예상된다.

차종별로는 승용차가 '97년 233만대보다 2.1% 감소한 228만대를 기록할 것으로 보이며, 승용차의 생산비중은 신규업체 참여, 신차종 생산확대에 힘입어 전년보다 2.6% 증가한 84.4%를 점유할 것으로 예상된다.

한편 상용차는 '97년 52만대보다 19.2% 감소한 42만대를 생산할 것으로 예상되는데, 생산비중도 건설 등 경기침체에 따른 판매부진, 소형상용차의 승용 RV로의 수요이전 등으로 전년보다 2.6% 낮은 15.6%가 예상된다.

나. 내수판매

1998년도 자동차 내수는 IMF자금지원에 따른 성장을 둔화, 경기침체에 따른 실질소득 감소, 구매 및 유지비용의 증가 등으로 인해 수요가 크게 위축되어 '97년도 154만대보다 20.8%가 감소한 122만대가 내수판매될 것으로 예상된다.

차종별로는 승용차가 '97년도 118만대보다 16.7%가 감소한 98만대, 상용차는 '97년도 36만대보다 33.9%가 감소한 24만대가 각각 내수판매될 것으로 예상된다.

승용차 시장 감소요인은 성장을 둔화와

실업률 급증에 따른 구매력 위축, 물가상승으로 인한 실질소득 감소, 유지비용의 급증, 금리상승 및 금융시장 구조조정에 따른 할부판매 위축 등으로 2년 연속 감소할 것으로 예상된다.

반면, 신규업체 참여와 기존업체의 신모델 출시, 판매제도 변경 및 A/S강화 등 수요증가요인도 있으나 경제전반이 위축되어 당분간 구매력회복은 어려울 것으로 보인다.

한편, 승용차의 세그먼트별 내수판매를 살펴보면 경차와 다목적형 일부(밴형)를 제외하고는 모두 감소가 예상된다.

경차는 유가인상으로 경차선호가 높아지고, 소형승용차 수요의 하향 이전과 대우의 신차출시로 신규수요가 증대하여 '97년도 8만5천대보다 11.8%가 증가한 9만5천대가 판매될 것으로 예상되며, 밴형은 싼타모 LPG의 판매호조, 기아의 카니발 신규 출시, 소형버스 및 중형 승용차 수요의 일부 이전으로 내수판매가 증가할 것으로 전망된다.

기타 신모델 출시 계획이 없는 소형승용차부문은 경차와 중형차로의 수요이전으로 '97년 50만대보다 22%가 감소한 39만대가 예상되며, 중대형 승용차는 전체시장의 위축과 유지비 증가로 '97년 47만대보다 20.2%가 감소한 37만5천대가 판매될 것으로 예상된다.

한편, 가솔린 가격의 상승으로 경유 및 LPG와 같은 저가연료 차량의 판매가 호조를 보일 전망이나, LPG 적용범위 및 충전소 확충문제, 경유 교통세 인상 여부에 따라 수요증감이 결정될 것이다.

한편, '94년이후 3년 연속 마이너스 성장을 지속해온 상용차 시장은 '98년에도 경기침체 지속으로 중소기업, 자영업종, 운수업 부문에서의 부진이 지속될 것으로 예상되고, 당초 기대했던 SOC투자가 IMF 자금지원으로 크게 위축될 것으로 보여 버스와 트럭이 모두 큰 폭으로 감소될 것으로 예상된다.

다. 수출

1998년도 자동차 수출은 IMF 자금지원에 따른 대외신인도 하락, 해외현지 생산 확대, 아시아·동유럽·중남미 등지의 경제불안 등에도 불구하고 원화가치의 하락, 신차종 수출확대, 대우의 북미진출, 해외현지 마케팅 강화 등으로 '97년도 130만대보다 13.8%가 증가한 148만대가 수출될 것으로 전망된다.

차종별로는 승용차가 '97년도 114만5천대보다 13.5% 증가한 130만대에 달하여 총수출의 87.8%를 점할 것으로 보이며, 상용차는 '97년 15만5천대보다 16.1% 증가한 18만대가 예상된다.

특히, 상용차는 전세계적인 공급과잉으로 수출여건이 악화되고 있지만 소형버스인 스타렉스, 프레지오의 신규투입효과가 기대되어 버스는 전년대비 18.4% 증가한 12만2천대, 트럭은 11.5% 증가한 5만 8천대에 달할 것으로 전망된다.

지역별수출을 살펴보면 아시아 지역이 외환위기 및 경기침체, 국내업체들의 현지화

(자동차 수출실적 및 전망)

(단위: 천대, %)

구 분	'96년	'97년	'98년 전망	증 감 륜	
				'97/'96	'98/'97
계	1,210	1,300	1,480	7.4	13.8
승용차	1,056	1,145	1,300	8.4	13.5
상용차	156	155	180	0.8	16.1
버스	103	103	122	0.2	18.4
트럭	51	52	58	2.0	11.5

주: 트럭은 특장 포함.

진척 등으로 마이너스 성장이 예상되지만, 기타지역들은 모두 증가세를 보일 전망이다.

우선 북미지역은 대우의 신규진출과 크레도스, 스포티지 등 독자모델의 판매호조로 전년보다 26.5% 증가한 31만대가 예상되며, 서유럽 지역은 아토즈, 슈마, M-100 등 신모델의 투입으로 전년대비 6.8% 증가한 39만대에 달할 것으로 전망되어 최대 수출시장의 위치를 고수할 것으로 보인다.

기타 중남미지역은 22만대(15.8% 증가), 동유럽은 19만대(11.8% 증가), 태평양지역은 14만대(21.7% 증가)를 각각 기록할 것으로 예상되며, 아시아지역만 전년보다 21.1% 감소한 4만5천대에 머물 것으로 예상된다.

(지역별 수출 전망)

(단위: 천대, %)

지 역 별	'96년	'97년		'98년 전망	증 감 륜			
		증감률	증감률		'97/'96	'98/'97		
계	1,210	100.0	1,300	100.0	1,480	100.0	7.4	13.8
북 미	223	18.5	245	18.8	310	20.9	9.6	26.5
미 국	201	16.6	225	17.3	290	19.6	11.7	28.9
서 유 럽	303	25.1	365	28.1	390	26.4	20.3	6.8
E U	284	23.4	345	26.5	370	25.0	21.6	7.2
동 유 럽	147	12.1	170	13.1	190	12.8	15.7	11.8
아 시 아	63	5.2	57	4.4	45	3.0	△10.0	△21.1
중 동	108	8.9	105	8.1	130	8.8	△2.9	23.8
중 남 미	167	13.8	190	14.6	220	14.9	14.0	15.8
태 평 양	108	8.9	115	8.8	140	9.5	6.7	21.7
아프리카	90	7.5	53	4.1	55	3.7	△41.4	3.8