

자동차산업의 2002년 평가와 2003년 전망

김 성 익*

1. 개 황

자동차산업은 2~3만개의 부품으로 구성된 대표적인 종합기계산업이기에 철강, 전자, 전기, 고무, 섬유, 플라스틱등 관련산업의 발전을 선도함은 물론 유통단계에서도 금융, 보험, 판매, 광고등과 밀접한 관계를 가지고 있으며 이용단계에서는 운송, 정비, 레저, 유통판매등과 폭넓은 연관성을 가지고 있다.

이와같은 자동차산업의 특성으로 인해 미국, 일본, 유럽등 선진국들은 일찍부터 자동차산업을 국가전략산업으로 집중 육성하여 오늘날 자동차강국으로 성장하였다.

후발개도국들도 자동차산업의 육성을 통해 자국경제 발전을 도모하였으나, 소요되는 막대한 자본과 기술력 및 연관산업의 미흡으로 인해 대부분 좌절을 경험하였다.

다행히 국내 자동차산업은 정부의 강력한 육성정책과 기업의 모험가 정신 그리고 국민들의 성원이 조화를 이루어 세계 5대 자동차생산대국으로 성장하게 되었다.

몇 년전 경제위기때에는 대부분의 자동차업체들이 심각한 경영위기를 경험하였으나, 이후 선진업체와의 인수.합병 및 각고의 구

조조정 노력을 기울인 결과 이제는 정상적인 경영활동을 전개하고 있다.

특히 지난해에는 세계 최대 자동차메이커인 GM이 대우자동차를 인수하여 지난 10월 GM대우오토엔테크놀러지로 새롭게 출발하여 자동차산업의 구조조정이 일단락되었으며, 앞으로 현대, 기아등 토착기업과 건전한 경쟁과 협력을 통해 국내 자동차산업을 한단계 더 발전시키는데 기여할 것으로 기대된다.

지난해 자동차산업은 특별소비세의 인하 조치와 경기회복세에 힘입어 내수판매가 호조를 보인 반면에 수출은 세계자동차시장의 전반적인 침체로 인해 정체상태를 보이고 있다.

금년도에는 자동차내수판매 증가세가 다소 둔화될것으로 예상되지만, 수출이 회복세를 보여 안정적인 성장세를 유지할 것으로 전망된다.

한편 국내 자동차업체는 해외 현지화 전략도 적극적으로 추진하고 있다. 특히 현대는 미국 앨라바마주 몽고메리시에 2005년까지 연간 30만대규모의 공장을 건설중이며, 거대한 자동차시장으로 부상하고 있는 중국 진출을 위해 베이징에 2005년까지 연간 20만대의 공장을 건설중이다.

*한국자동차공업협회 기획부장

또한 기아도 중국에 30만대 규모의 공장을 건설중이며, 쌍용도 중국에 현지공장 건설 및 판매를 추진하고 있다.

2. 2002년도 자동차산업 동향

가. 내수판매

2002년 자동차 내수판매는 8월말까지 특소세 인하영향과 경기상승세로 큰 폭(14.2%)으로 증가하다가 9월 이후 급격히 둔화되어 연말까지는 전년대비 10.2% 증가한 160만대를 판매하였다.

차종별로는 11월까지 승용차가 전년동기 대비 14.0% 증가한 112만대로 큰 폭의 증가세를 보인 반면, 상용차는 1.9% 증가한 37만대로 비교적 미미한 증가세를 보이고 있다.

승용차중에서는 신차출시(기아 쏘렌토, 쌍용 무쏘픽업)와 특소세 인하효과가 큰 SUVs가 11월까지 전년 동월대비 57.7% 증가하는 급증세를 보여 가장 큰 차급으로 자리잡았으며, 대형승용차와 소형승용차도 각각 21.5%와 12.7% 증가하는 호조를 보였다.

반면에 경차는 판매부진이 이어져 11월까지 30.1%나 급감하는 부진을 보였으며, CDVs는 LPG가격 인상과 일부 차종의 단종(기아 카스타) 등으로 소폭 증가(2.9%)하는데 그쳤다.

상용차 중에서는 버스가 11월까지 7.2% 감소하는 부진을 보인 반면, 트럭은 상반기 중 건설투자 호조에 힘입어 8.6%증가하였다.

업체별로는 현대와 기아가 견조한 성장세를 이어가고 있으나, 쌍용과 르노삼성의 급성장으로 현대자동차그룹의 시장점유율은 2001년 75.7%에서 2002년 11월 현재 74.0%

로 소폭 낮아졌다.

쌍용은 렉스턴 등의 판매 호조로 시장점유율이 11월 누계로 9.0%로 높아졌으며, 르노삼정도 SM5의 호조와 신차 SM3의 출시로 점유율이 2001년 4.9%에서 7.1%로 높아진 반면 GM대우 10% 이하로 떨어지는 부진한 모습을 보였다.

나. 수출

2002년 자동차수출은 주요시장을 중심으로 세계 자동차시장이 마이너스 성장세를 보이고, GM대우의 정상화가 늦어지면서 2001년 수준인 150만대를 수출하여 2년 연속 부진한 모습을 보이고 있다.

월별 수출동향을 살펴보면, 상반기에는 1월과 4월을 제외하고는 모두 전년동월대비 마이너스를 벗어나지 못했으나, 하반기 들어 현대(Gets)와 GM대우(Kalos)의 신차 투입으로 다소 회복세를 보였다.

지역별로는 대북미 수출만 호조를 보이고 있을 뿐 기타지역은 모두 부진해 북미지역 수출비중이 2001년 46.3%에서 2002년 10월 누계로 50.4%로 절반을 넘어섰다.

이와같이 북미수출이 호조를 보이고 있는 것은 국산차의 품질 및 성능향상으로 이미지가 크게 개선되고, 그랜저XG, 산타페 등 신차가 호평을 받고 있으며, 보증수리기간 연장 등 적극적인 판매전략이 주효했던 것으로 분석된다.

한편 수출대수가 정체상태임에도 불구하고 수출금액은 꾸준히 증가하고 있는데 이는 가격이 낮은 소형차 비중이 줄고 EF쏘나타, 그랜저XG 등 중대형 승용차와 신타페, 카니발 등 고가격 RV모델로 수출차종이 고부가가치화되면서 수출단가가 지속적

으로 높아지고 있기 때문인 것으로 풀이된다.

다. 생산

2002년 자동차 생산은 앞에서 살펴본바와 같이 수출이 전년 수준에 머물렀으나, 내수 판매가 호조를 보임에 따라 전년대비 5.2% 증가한 310만대를 생산하였으며, 차종별로는 승용차가 5.8% 증가한 2,616천대, 상용차가 1.9% 증가한 484천대를 각각 생산하였다.

<자동차 수급 동향>

(단위 : 천대, %)

구 분	2000		2001		2002			
		증감률		증감률	1 - 11		연 간	
						증감률		증감률
생 산	3,115	9.6	2,946	▲5.4	2,858	3.7	3,100	5.2
승 용	2,602	10.2	2,471	▲5.0	2,404	4.1	2,616	5.8
상 용	513	6.7	475	▲7.4	454	2.0	484	1.9
내 수	1,430	12.3	1,451	1.5	1,490	10.8	1,600	10.2
승 용	1,058	16.1	1,065	0.7	1,122	14.0	1,208	13.4
상 용	372	2.8	386	3.8	368	1.9	392	1.5
수 출	1,676	11.0	1,501	▲10.4	1,356	▲2.1	1,500	▲0.1
승 용	1,544	11.1	1,397	▲9.5	1,270	▲1.4	1,408	0.8
상 용	132	10.0	104	▲21.2	86	▲11.3	92	▲11.7

※ ()는 전년동기대비 증감률임.

2. 2003년 자동차산업 전망

가. 내수판매

2003년 자동차 내수판매는 경기상승세 둔화, 신차효과 소진, 에너지세율 조정으로 인한 유류가격의 인상, 디젤차 배출가스규제 강화로 인한 일부 차종의 생산차질 등으로 증가세가 둔화되어 전년대비 3.1% 증가한 165만대를 기록할 것으로 전망된다.

이와같은 내수규모는 과거 최고치였던

96년도의 164만대를 초과하는 수치이며, 2002년에 이어 2년 연속 내수크기가 수출을 초과해 IMF경제위기 이전의 판매구조로 회복될 것으로 예상된다.

승용차 차급별로는 대형승용차와 SUV의 판매가 호조를 보일 것으로 예상되는 반면, CDVs와 경차는 부진할 것으로 예상된다.

우선 경차는 신규수요가 위축되고 신차출시가 없으며 소형승용차로의 수요이전등으로 회복을 기대하기 어려워 6만대 이하 수준에 머물것으로 전망된다.

소형승용차는 현대 아반테, 기아 스펙트라 신형, 대우 라세티, 르노삼성 SM3등의 모델로 경쟁이 가장 치열한 차급으로서 전년의 증가세가 이어져 4.8% 증가한 26만대 수준이 팔릴것으로 전망된다.

중형승용차는 신차계획은 없으나 대체수요를 가장 많이 흡수하면서 뉴EF쏘나타, SM5, 옵티마, 매그너스등이 치열한 경쟁을 보여 전년보다 3.0% 증가한 31만대가 예상된다.

대형승용차는 수입차의 판매호전으로 일부 시장잠식이 우려되나, 지속적인 대체수요 증가, 경기양극화 현상에 따른 고소득계층의 확대등으로 높은 증가세가 지속되어 전년대비 9.9% 증가한 10만대 수준이 내수 판매될 것으로 전망된다.

SUV는 중대형 승용차 보유자의 강한 대체성향을 기반으로 쏘렌토, 무쏘스포츠등 공급모델도 확충되면서 전년대비 8.6% 증가한 32만대가 예상된다.

CDVs는 LPG가격이 단계적으로 인상됨에 따라 유지비 절감의 장점이 축소되고 배출가스 규제강화로 일부 차종(카스타, 산타모

등)의 판매차질이 불가피하여 전년대비 7.1% 감소한 21만대 수준에 그칠 전망이다.

나. 수출

2003년 자동차수출은 2001년과 2002년 마이너스성장에서 벗어나 전년보다 3.3% 증가한 155만대로 회복될 전망이다.

수출 여건은 미국, 유럽 등 주요 수출대상국의 경기회복 둔화, 미국-이라크 전쟁가능성 및 원유가 급등의 불안요인, 원화가치 상승압력 등 거시경제 차원에서 불리한 측면이 많이 있을 것으로 예상된다.

그러나 국산차의 품질 및 브랜드이미지가 크게 개선되었고, 그 동안 부진했던 유럽시장이 유통망 재구축과 수출전략차종이 본격 투입되고, GM대우가 하반기 이후 본격적으로 수출을 재개할것으로 예상됨에따라 부진했던 서유럽, 아시아 및 태평양지역으로의 수출이 뚜렷한 회복세를 보여 지난 2년간의 침체기에서 벗어날 것으로 전망된다.

수출금액으로는 중대형 승용차와 RV 등 고부가가치 차량의 수출비중이 꾸준히 늘어나면서 전년보다 7.0% 증가한 146억 달러에 이를 전망이다.

한편 지역별로는 북미 수출은 증가세가 다소 둔화되는 반면에 유럽 및 아시아 태평양지역의 수출은 회복될 것으로 전망된다.

최대 수출시장인 북미지역은 증가세가 다소 둔화되겠지만 쏘나타, 쏘타페, 쏘렌토, XG등의 수출이 꾸준히 증가할 것으로 예상된다.

서유럽지역은 유통체제가 전환됨에 따라 가격경쟁이 더욱 치열할 것으로 예상되나, 기아의 판매망 재편, GM대우의 정상화, 디젤차량의 공급 확대등으로 그동안의 감소세에

서 회복될 전망이다.

아시아 태평양지역은 인도네시아, 베트남 등의 경기회복세에 힘입어 높은 증가세를 보일것으로 예상되며, 동유럽지역은 체코, 헝가리, 러시아, 터키시장이 비교적 호조를 보이고 수출차종의 추가 투입으로 회복세가 지속될 것으로 전망된다.

한편 중남미지역은 경제불안으로 중동지역은 전쟁발발 가능성등으로 인해 부진한 모습을 보일것으로 예상된다.

다. 생산

앞에서 살펴본바와 같이 금년도 자동차내수와 수출이 모두 3%대의 안정적인 성장을 보일 것으로 예상됨에 따라 2003년도 자동차생산은 사상 최대치인 320만대를 생산할 것으로 전망된다.

라. 수입차 판매

2003년 수입차판매는 수입차업체들의 3,000cc 이하 저가격대 모델투입, 전시장 확대 및 A/S센터 투자확대 등 적극적인 판촉 전략으로 2002년도에 전년대비 84.1% 급증한 1만 8천대로 사상 최대치를 기록한데 이어 2003년에도 55.6% 증가한 2만 8천대가 판매될 것으로 전망된다.

〈2002년 실적 및 2003년 자동차 수급전망〉

(단위 : 만대, %)

구 분	2001 실적		2002P		2003F	
	수량	증가율	수량	증가율	수량	증가율
생 산	295	-5.4	310	5.2	320	3.2
내 수	145	1.5	160	10.2	165	3.1
수 출	150	-10.5	150	-0.1	155	3.3
수 입	1.0	81.1	1.8	84.1	2.8	55.6

주 : 내수는 국내생산 자동차에 국한, 수입은 신규등록 기준임.