

西獨自動車産業의 現況

協會 業務 課

1. 西獨의 自動車産業 概況

西獨의 自動車工業을 보면 機械製作工業, 電氣工學業, 化學業 그리고 네번째는 自動車工業, Anhangen-u Aufbauten 工業(車體 등), 그리고 自動車部品業 등 3개의 生産部門으로 結合된 큰 産業部門 등이 있다.

보통 自動車業界內에서도 乘用車, 콤비, 輕貨物車(6톤까지), 重貨物車(6톤 이상), 버스, 特殊自動車 등으로 나누어지고 있는데 乘用車部門 生産技術上 特徵인 것으로는, 優先 內部裝置, Lackierung 모터 性能面에서 多様な 것으로 聯關, 生産되는 몇 가지 基本型的 生産이라고 할 수 있다.

重車輛部門을 보면 個人的인 顧客所望이 最大限 考慮되는 生産樣式이 基本으로 되어 있다. 이와 같은 重自動車部門에서 生産되는 車輛單位의 平均生産額은 乘用車部門에서 生産되는 車輛 平均生産額보다 거의 6배가 높다.

西獨 自動車生産은 比較的 몇개의 業體에서 말고 있는데 1972年度에 乘用車, 콤비, 輕貨物車 生産業體는 모두 8개였고, 重貨物車, 特殊車輛, 버스 등의 生産業體도 역시 8개였었다.

地域적으로 生産業體를 나누어 보면 現在 西獨에서 5개의 重點地域으로 볼 수 있다.

- 1) Stuttgart
- 2) Wolfburg-Braunschweig-Salzgitter
- 3) Rüsselsheim-Mannheim-Frankfurt
- 4) München-Ingelstadt-Dingolfing
- 5) Köln-Bochum-Düsseldorf

상기 5個地域에서 自動車工業의 약 80%의 從業員이 活動하고 있다.

오늘날 自動車가 우리들 日常生活의 確固한 構成要素의 意義를 갖게 됨에 따라 各個 自動車製作會社들은 自動車利用과 結付되는 危機와 外界環境에 주는 障礙的인 影響을 排除하든가 아니면 激減하고자 各별히 努力해 오고 있는 중이다.

지난 몇년 동안에는 1960年代에 누구도 감히 想像할 수 없었던 自動車 技術進展을 보여 왔다. 지금까지 이루어진 刮目할만한 技術進展 樣相을 보면 아래와 같다.

- ① 1969年부터 오늘날까지 排氣 가스
CO (Kohlenmonoxid).....40~50%
HC (Kohlenwasserstoffe).....30~50%

1977年 10月 1日부터 또 追加로 No_x(Stickoxid) 排氣量이 制限되게 되었다.

이는 解毒素 排出量이 적어진다는 것을 意味하는 것이다.

② 버스類의 騒音도 Antriebsaggregat을 Kapselung 그리고 다른 技術的인 對策으로 10dB(A)까지 줄어 들었다.

③ 以前の 車種과 비해 기름 消耗量이 훨씬 낮아졌다.

④ 벌써 現在까지 낮은 乘用車 騒音도 계속 줄어 들었다.

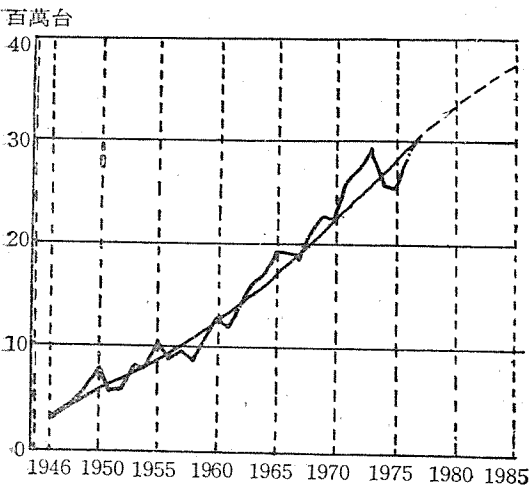
⑤ 타이어, Radaufhängung, Federung, Dämpfung, 運轉 및 브레이크裝置部門의 계속적인 發展으로 事故未然防止를 위한 實際的인 安定性을 獲得하였다.

2. 車種別 生産現況

(1) 世界 自動車生産에 대한 西獨의 比重

1977 年은 自動車好況의 한해였다. 世界自動車生産量을 보면 41 百萬臺로 지금까지의 最高水準에 到達한 셈이다. 지난 몇년 동안의 生産結果를 보면 相當히 심한 起伏을 나타냈고, 또 一部는 一般傾向에서 많이 빗나가기도 했지만 1977 年度에 처음으로 正常으로 復歸한 셈이다.

1977 年度와 類似한 傾向值를 보인 것은 1970 年度의 自動車生産結果였다. 世界自動車生産은 지난 7 年 동안에 40%가 上昇했는데 이는 年平均成長率 4.9%에 該當되며 이것은 60 年代의 8.6% 平均成長率과 對照된다. (그림 1 參照)



[그림 1] 乘用車 및 콤비 自動車 世界 生産量

1970 年度 이후 生産擴張의 最大 比重을 차지한 것은 日本(+60%), 北美(+50%), 그리고 東歐諸國(+114%) 등이다. (表 1 參照)

西方 유럽諸國 中에서는 무엇보다도 프랑스 自動車業界가 生産量을 大幅 擴張했으며 스페인 역시 刮目할만한 成長을 한 것이 보인다. 英國과 이태리는 이에 反해 基盤을 잃고 있으며, 西獨 生産은 마르크의 換時勢 昂騰과 높은 賃金水準 때문에 7% 線에서 머무르고 있다.

이와 같이 世界的으로 各國의 自動車生産量 成長度가 相異한 것을 考慮하면 그래도 西獨은 1977

<表 1> 世界 自動車生産量(1970 年과 77 年)

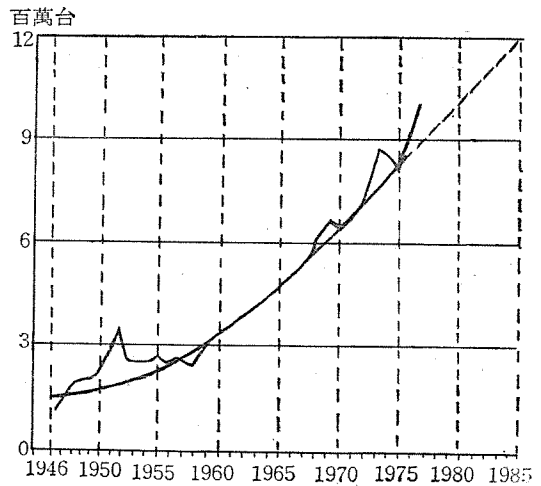
單位 : 1,000 臺

國 別	1970	1977	增減(%)
西 獨	3,842	4,104	+ 7
西獨의 海外生産工場	4,449	5,091	+ 14
프 랑 스	2,504	3,518	+ 40
英 國	2,051	1,705	- 17
이 태 리	1,842	1,625	- 12
스 페 인	539	4,150	+113
스 웨 덴	310	285	- 8
北 美	9,478	14,451	+ 52
中 南 美	828	1,410	+ 70
日 本	5,289	8,500	+ 61
共 産 國	1,402	3,005	+114
其 他	1,024	1,142	+ 12
世 界 總 計	29,109	40,895	+ 40

資料 : VDA-Erhebungen

年度에 4.1 百萬臺를 生産함으로써 지금까지 最高 生産을 記錄하였다. (71 年度의 記錄 : 3,982,722 臺)

西獨의 海外生産工場에서 生産된 것도 이와 함께 考慮하면 그 生産은 5.1 百萬臺에 이르게 된다. 이는 곧 世界自動車生産量에 대한 西獨生産量 比重이 1970 年에 15.3%, 1976 年에 12.8% 와 比較해서 1977 年度에는 12.5% 의 比重을 차지하고 있다.



[그림 2] Nutzkraftwagen 世界 生産量

註) Nutzkraftwagen 속에는 버스, 貨物 自動車, 農耕 用 트렉터 등 乘用車 내지 콤비 自動車 外의 것이 다 이에 속한다.

(2) 最近 3年間 西獨自動車需給動向

西獨自動車 總生産量에 대한 輸出比重은 1975年度 51.8%, 1976年度에 52.8%, 1977年度에 51.8%로 거의 不變狀態를 보이고 있으나 生産은 繼續 伸張을 보여왔다.

西獨自動車 總生産量에 대한 輸入比重의 경우 22~25%程度로 거의 같은 水準을 維持하고 있는데 결국 最近 3年間 西獨自動車 需給動向內容은 急増되고 있는 國內 新規車輛 免許件數가 西獨自動車 生産量의 擴張으로 代置되고 있다고 볼 수 있다.

1977년에는 다시금 國內市場에서 乘用車需要가 活氣를 띠었는데 總 2,561,278臺(1976年度: 2,312,067臺)의 乘用車 新規免許가 주어지 지금까지 最高水準에 올랐다. (表 2參照)

이와 같이 하여 西獨乘用車 保有臺數가 늘어나게 되어 1977年度末에는 20.4百萬臺를 記錄하였다.

前年에 比較하면 기동화 促進現象이 또 한번 나타난 것이라 볼 수 있다. 1970年度에 단 한번 이와 類似한 乘用車 保有臺數實績을 가진 바 있다.

乘用車 新規免許를 車種 크기로 나누어 보면 1.5~2리터 배기량을 가진 中間級이 가장 높은 比率를 차지하였다.

1976年度와 같이 總乘用車販賣의 半이 이 中間級에 屬하고 있다. 이와 反對로 小規模乘用車의 需要는 減少된 것으로 나타났다. 西獨 國內 乘用車 新規免許에 대한 外國車輛比重은 1977年度에 역시 같은 水準을 維持할 수 있었다.

投資財 財貨景氣가 弱勢를 보임에 따라 1977年度 Nutzfahrzeug 賣出은 前年水準에 머물고 있어 이는 70年代 初期 以後에 나타난 市場規模에 훨씬 뒤지고 있는 實情이다.

77年末頭に 이르러서야 겨우 약간 活氣를 띠는 것이 보였다. 이것으로 이 部門의 投資與件이 一般的으로 改善된 것으로 解釋되어야 할지의 與否는 아직 判斷하기가 어렵다.

이와 反對로 버스車輛의 國內賣出은 有利한 進展을 보였는데 1977年度에는 지금까지 最高의 新規免許를 記錄하였다.

<表 2> 自動車 新規免許(台數)

車 種 別	1975	1976	1977
乘用車 <small>승용차</small>	2,106,048	2,312,067	2,561,278
貨物自動車 <small>(許容 總重量)</small>			
bis 6t	57,236	74,874	74,775
über 6t bis 16t	27,709	34,552	34,363
über 16t	5,660	6,861	6,202
zusammen	90,605	116,287	115,340
Kraftomnibusse	5,339	5,622	6,039
Stattelzugmaschinen	5,031	6,430	6,404
Überige Kraftfahrzeuge	8,057	9,022	10,176
總 計	2,215,080	2,449,428	2,699,237

資料: Kraftfahrt-Bundesamt

3. 西獨 自動車産業의 問題點

現在 全世界的으로는 景氣回復緩慢勢로 인한 海外自動車需要增加의 緩慢現象과 海外諸國의 廣範한 自國産業保護를 위한 保護主義政策追求로 인한 交易增進危機의 可能性에 부딪쳐 있다. 그 간 몇년 동안 生産費上昇 특히 人件費와 通貨條件에 起因된 競爭力의 不利性 등의 結果로 困窮에 빠졌던 西獨의 自動車業界가 1976年度에는 若干의 景氣 回復과 함께 多少의 收益性을 찾게 되었다.

이와 같은 生産費上昇壓迫이 계속됨에 따라 價格上昇이나 生産費節減을 위한 無斷한 努力이 不可避한 것 外에도 특히 施設容量稼動改善을 하여 收益性을 더욱 提高시키는 것이 重要的 難點으로 남아 있다.

1968/70年度에 平均 2.8%의 純收益을 記錄할 수 있었던가 하던 1971/73년에는 1%로 크게 萎縮을 보인 바 있으며 1974年에도 역시 同業界가 損失을 甘受치 않을 수 없었다. 그 다음 몇년 동안 다시금 收益性이 좋았으나 앞으로 주기적으로 보아서 收益性 커브를 上向시키는 것이 主要課題로 남은 셈이다.

海外諸國과 競争面에서는 現在 保有하고 있는 技術的인 發展을 계속 維持하는 것이 問題點으로 되어 있다.

또 다른 한편으로는 지난 몇년동안 大幅 引上

된 人件費裏面에 나타난 生産過程의 合理化를 위한 資本投資인데 이로 인한 失業者 輩出問題가 다시 登場하게 되어 同業界는 勞動者就業安定問題와 合理化投資를 하여 生産過程機械化와 合理化를 통한 競爭能力函養의 中間에서 妥結點을 찾아야 하는 絶박한 狀況에 處해 있다.

또 다른 한편으로는, 現在 西獨自動車業界의 問題點으로서는 海外諸國(一般的으로 EC諸國을 除外한)의 漸次的인 保護主義政策을 憂慮하고 있다.

벌써부터 프랑스業界에서는 유럽地域單位이나

國家的인 貿易保護對策에 나섰고 關稅나 貿易障礙點除去 反對에 나섰다. 英國이나 이태리 역시 換支拂收支나 貿易收支赤字 關係로 이와 類似한 態度를 取할 態勢에 있다.

지난 몇년 전부터 持續的인 攻勢를 보여오고 있는 日本 自動車輸出에 대한 對策으로 GATT 協商에서 早速한 結實이 없게 된다면 西獨의 自動車業界에 相當한 打擊을 주게 될지도 모르는 世界交易上危險을 招來하게 된다는 展望下에 現在 多角度로 이에 대한 對策의 摸索에 專念하고 있는 셈이다.

<表 3>

最近 3年間 西獨의 自動車需給動向

	1975	1976	1977
生産(臺數)			
Pkw und Kombi	2,907,819	3,546,900	3,790,544
Nutzfahrzeuge	278,389	321,189	313,672
Lkw bis 6t zul. Ges. Gew.	125,177	165,344	163,354
Lkw über 6t zul. Ges. Gew.	115,091	117,938	111,580
總計	3,186,208	3,868,089	4,104,216
輸出(臺數)			
Pkw und Kombi	1,475,954 (50.7)	1,836,882 (51.8)	1,939,104 (51.2)
Nutzfahrzeuge	177,513 (63.7)	206,338 (64.2)	188,623 (60.1)
Lkw bis 6t zul. Ges. Gew.	75,015	99,322	97,062
Lkw über 6t zul. Ges. Gew.	74,217	79,230	64,906
總計	1,653,467 (51.8)	2,043,220 (52.8)	2,127,727 (51.8)
輸入(臺數)			
Pkw und Kombi	769,815 (26.4)	845,150 (23.8)	842,057
Nutzfahrzeuge	16,536 (5.9)	18,249 (5.6)	17,714
Lkw bis 6t zul. Ges. Gew.	14,624	15,373	14,466
Lkw über 6t zul. Ges. Gew.	797	1,322	1,045
總計	801,772 (25.1)	880,094 (22.7)	875,282
國內供給量(生産量+輸入-輸出)			
Pkw und Kombi	2,201,680	2,555,168	
Nutzfahrzeuge	117,412	133,100	
Lkw bis 6t zul. Ges. Gew.			
Lkw über 6t zul. Ges. Gew.			
TOTAL	2,319,092	2,688,268	

註: ()內 數字는 總生産量에 대한 比重(%)

<表 4>

西獨의 自動車 輸出價格指數 變動推移

(1970=100)

	1977年	1977年			1978. 1	77. 12對比 78. 1의 增 減率(%)
	平均 值	1月	2月	增減率(%)		
乘 用 車	151.3	149.7	152.2	+1.7	152.3	+0.1
1.5/ 以下 排氣量	152.4	153.5	152.2	-0.7	152.4	+0.1
1.5/ 以上 排氣量	150.9	148.3	152.2	+2.7	153.3	+0.1
貨 物 車	157.2	156.3	156.1	-0.1	156.1	—
燃 燒 機 器	153.3	145.2	154.9	+6.7	154.9	—
自 動 車 나 모 터 部 品	153.9	149.5	155.5	+4.7	156.5	+0.6
	151.4	148.1	152.7	+4.7	155	+1.5

4. 西獨의 生産業者別 · 車種別 自動車生産量

單位：臺

生 産 業 者 別	1976			1977		
	總 計	乘 用 車 및 貨 物 車	貨 物 車 · 其 他	總 計	乘 用 車 및 貨 物 車	貨 物 車 · 其 他
A. 完全 國內生産量						
Auwärter	574	—	574	687	—	687
BMW	267,618	267,618	—	284,771	284,771	—
Daimler-Benz/HHF	558,485	378,241	180,244	583,181	409,090	174,091
Faun	522	—	522	573	—	573
Ford 2)	486,607	486,607	—	542,750	542,750	—
Kaelble 2)	42	—	42	—	—	—
Kässbohrer	1,039	—	1,309	1,778	—	1,778
Magirus-Deutz	23,071	—	23,071	18,461	—	18,461
MAN	18,667	—	18,667	21,337	—	21,337
Opel	921,696	918,856	2,840	925,167	922,304	2,863
Porsche	32,554	32,554	—	36,130	36,130	—
Volkswagenwerk	1,316,039	1,222,119	93,920	1,371,453	1,277,571	93,882
Audi NSU Auto Union	240,905	240,905	—	317,928	317,928	—
Insgesamt:	3,868,089	3,546,900	321,189	4,104,216	3,790,544	313,672
B. 海外生産量(西獨 部品供給下에 西獨會社 商標로 生産)						
BMW	7,404	7,404	—	5,448	5,448	—
Daimler-Benz	67,590	—	67,590	78,801	—	78,801
Ford	330,441	303,513	26,928	338,438	305,589	32,849
Magirus-Deutz	6,947	—	6,947	9,268	—	9,268
MAN	2,600	—	2,600	2,000	—	2,000
Opel	16,344	16,344	—	21,173	21,173	—
Volkswagenwerk	602,835	590,089	12,746	521,379	511,522	9,857
Audi NSU Auto Union	8,208	8,208	—	8,784	8,784	—
Insgesamt:	1,042,369	925,558	116,811	985,291	852,516	132,775

註：1) Ohne die in Genk/Belgien hergestellten deutschen Fahrzeugtypen (unter B) erfaßt.

2) Ab 1977 nicht mehr mit Meldungen beteiligt.

3) Ausgenommen CKD-Lieferungen (unter A) erfaßt.