

# 國際 小型車戰의 本格化

— 새로운 國際提携關係形成 —

協會 業務 部

- ◆...美國, 日本, 유럽 등의 自動車 메이커가 燃費效率이 뛰어난 小型車 부문에서 본격적으로◆
- ◆...로 대결하려는 時代가 가까와 오고 있다. 美 GM社의 小型車 戰略의 尖兵이라고 할 수◆
- ◆...있는 X카가 금년 초에 이미 美國에서 發賣되어 좋은 반응을 보이고 있다. 美國車는 大◆
- ◆...型, 日本·유럽車는 小型이란 말은 이제 옛말이 되어 가고 있다. 이와 같은 사실은 世◆
- ◆...界 自動車産業構造에 큰 變革이 일어나고 있다는 것을 뜻한다. ....◆
- ◆...自動車産業을 10大戰略産業의 하나로 육성하고 있는 우리 나라 產業界에서도 美國의 새◆
- ◆...로운 戰略과 日·유럽의 對應, 그리고 새로운 國際分業 관계의 展開에 기민하게 대응할◆
- ◆...자세를 확립해야 할 것이다. 다음은 이와 같은 狀況下에서 최근 世界 自動車業界의 움◆
- ◆...직임을 간추려 본 것이다.....(編輯者註)◆

## 1. 變貌하는 79年 美國 自動車市場

### (1) 日製車의 販賣急減 原因

數年 동안 美國市場에서 日本車의 人氣는 비교할 수 없을만큼 뛰어난 燃費效率의 長點으로 美國車를 앞질러 꾸준히 販賣 세어를 확대해 왔다.

이 때문에 日本車의 간판을 내세우는 美國의 自動車特約店도 증가되어 드디어 全美에 日本車 販賣網을 구축하기에 이르렀다.

지금부터 꼭 1년 전인 78년 1/4分期(1~3월)에 美國의 新車 總販賣臺數 가운데 13.6%를 日本車가 占有했다는 사실은 이같은 사정을 立證하고도 남는 것이다.

그러나 한편 78년은 同時에 달러 價値가 世界的으로 下落하고 Yen貨의 對 달러 레이트가 대폭 上昇하여 日本車의 對美輸出價格이 引上되지 않을 수 없었던 해이기도 하다.

예컨대, Datsun車의 경우를 보면, 78년도와 77년에 비해 무려 25%나 올랐다.

그리고 79년도 모델車의 價格은 78년도 모델보다 平均 \$1,100 가까이 오르게 되었다.

이와 같은 잇따른 價格上昇으로 日本車는 즉각 消費者의 抵抗을 받아 78년 12월 한달간의 販賣臺數 (Toyota와 Datsun)가 前年同月對比 33%나 急減하기에 이르렀다.

78년도를 통해 볼 때 Toyota는 昨年보다 약 5만1,000臺, Datsun은 약 5만臺가 감소되었다.

이와 같은 販賣急減의 主要原因으로는 前述한 바와 같은 通貨要因에 있는 것이지만 반드시 그것 하나만에 책임을 돌릴 수는 없는 새로운 원인이 있다는 것을 알아야 할 것이다.

첫째, 日本車가 燃費效率面에서 武器로 삼아 왔던 것이 현재에 와서는 전혀 競争力 不足으로 美國車를 능가하고 있지 못하다는 데 있다.

그것은 美國車가 燃費效率 改善에서 새로운 攻勢로 나오고 있기 때문이다. 燃費效率 改善問題는 카터 政權의 對에너지對策 중의 하나인 것이다.

다시 말해서 美國自動車業界는 美國議會의 승인을 얻은 에너지法案에 따라 燃費改善을 義務化하고 있다. 美國 自動車메이커는 싫든 좋든 日本車와 같은 燃費效率이 좋은 小型車를 生産하지 않을 수 없게 된 것이다.

(2) GM社, 史上最大의 燃費效率作戰 展開

來年부터는 美國 自動車메이커의 小型車 부문에 대한 攻勢가 한층 본격화될 것으로 보인다.

美聯邦 기준에 의하면, 해마다 全車種 平均 燃費效率改善을 추진하여 오는 85년까지는 各車種 平均 27.5마일의 購買效率을 달성하지 않으면 안 되도록 되어 있다.

이 전면적인 小型車化는 Detroit의 自動車産業史에 있어서 획기적인 사건이라고 하지 않을 수 없다.

85년까지 Detroit가 自動車 小型化를 위해 投入하는 總投資額은 약 \$700억에 달할 것이라고 한다.

그 중 GM社 하나만을 보아도 85년까지 小型車는 前輪驅動式(FF)으로 되고, 그 첫 단계로서 금년봄에 X카를 發賣했다. 게다가 이 X카는 既存한 노바, 패닉스, 스카이라크, 오메가와 代替되는 것이다.

그리고 이 X카보다 더욱 日本車에 위협이 되고 있는 것은 81년에 발표 예정으로 있는 J카이다.

이 J카는 車輪基盤 99吋(도요다 세리카는 98.4吋)로 美國에서는 2 door 헛치백 쿠페, 4 door 헛치백 쿠페, 2 door 퍼스트백 쿠페, 4 door 웨곤의 4車種으로 構成될 것으로 보고 있다.

그리고 이 J카의 生産은 國際的 水準으로 추진되어 GM, Isuzu, 英 Vauxhall, 西獨 Opel이 참가하게 될 것이다. 그 生産은 國際分業體制로 추진될 것이라고 보고 있다.

그리하여 日本의 Isuzu 自動車는 이 J카의 디젤 엔진 및 트랜스악셀 등 部品을 담당하게 될 것이라고 전해지고 있다.

또한 GM의 계획에 의하면 80년대 中半期까지 車輪盤 88~90吋의 前輪驅動車(현재의 혼다시빅보다 약간 큼)를 開發할 예정으로 있다.

Ford도 87년에는 핀트의 代替車로서 前輪驅動車를 開發하여 현재 輸入되는 피아스타는 美國産品과 代替될 예정이다.

이것이 美國 自動車메이커의 小型車戰略의 概要이다.

다음엔 小型車戰略을 둘러싼 美·日간의 최근

의 角逐狀況과 展望을 좀더 자세히 알아 보기로 한다.

2. 美國의 79年 小型車戰略

(1) 意欲的인 低價格政策

금년 4월 19일 드디어 GM社가 \$27億의 巨額을 投入하여 개발해 온 新小型車 X카가 등장하였다.

이 X카는 불과 보름만에 美國에서 4만4천臺(新型판)나 팔려 나갔다. \$2億의 대규모 宣傳 효과도 있었겠지만 이제까지 美國에는 없었던 低燃費에다 예상밖의 低價格이 주요한 결과라 할 것이다. 현재 X카는 美國에서 受注殘量만 하더라도 10만臺가 넘는다고 한다.

X카는 현재 日本에 型式認定을 받기 위해 4車種 가운데 2臺(뷰익, 스카이라크型)가 최근에 入荷되었다고 하는데, 型式認定까지는 3~4개월이 걸릴 것이라고 보고 있다.

이 X카야말로 美國政府의 燃費規制에 對應하는 GM의 小型車戰略 第1彈이다. 同車는 뷰익 스카이라크 등 車體를 共有하는 4車種을 전면적으로 모 델을 變型하고 車內의 安定性을 해치지 않기 위해 FF(前輪驅動)式으로 하고 있다. 종전의 모델에 비하면 全長에서 약 19%, 무게로서 32%나 小型化되었다고 한다.

「20世紀의 GM의 主力小型車」라고 GM 머피會長이 자랑할 만큼 內外의 큰 관심을 모으고 있다.

X카는 日本의 國産車에 견준다면 Toyota의 코로나마크 II, Nissan의 로레투와 거의 같은 크기로 카로라, 썬니, 시빅과 같은 美國市場에 出荷되고 있는 日製 主力車種보다 약간 크다는 것이 흠이라면 흠이다.

이 때문에 GM이 X카를 「Import fighter」(輸入車 迎擊車種)로 삼고 있는 반면, 日本 自動車業界에서는 日本車가 X카에 의해 치명적인 타격을 받을 것이라고는 거의 생각지 않고 있다 한다.

그보다도 日本 自動車業界가 불안하게 여기고 있는 것은 最低價車種(시보레, 사이테이손 2 door 쿠페)으로 \$4천 이하의 획기적인 價格政策을 쓰고 있다는 데 있다.

日本業界에서는 그와 같은 低價格으로 挑戰해

을 줄은 몰랐다(本田牧究측)고 GM의 높은 小型車 意欲에 感服하고 있다.

(2) 大型車指向에 挑戰

그런데 GM이 X카에 걸고 있는 사명은 輸入車 배격에만 있는 것이 아니다.

이제까지 美國이 小型車를 외면하고 「大型車 야말로 美國의 本然的인 乘用車」라고 하는 一般 消費者의 생각을 改造하여 小型車市場의 확대를 指向하려는 것이 美國 自動車業界의 새방침이다.

이 때문에 GM은 81年型車로서 「J카」라는 또 하나의 작은 車를 개발하고 있는 중이다. 그리고 83년경에는 카로라, 씨니 등 日製車와 거의 맞먹는 小型車(S 카)를 發賣할 계획이다.

巨額の 費用을 投入하는 이들 小型車가 市場에서 성공하려면 日本, 유럽車에 대항하여 이긴다는 것도 중요하지만 美國 消費者가 美製小型車에 어떻게 순응할 것인가 하는 데 대한 고려도 필요할 것이다.

美國에서 小型車라고 하는 것은 보통 美國製인 콤팩트, 서브콤팩트, 팻센저벤에다 輸入車를 합친 것을 말한다. 年間 乘用車販賣臺數 중 小型車가 占하는 비율은 75년에 53.9%로 과반수를 넘었으나 그 후 低迷를 계속하여 작년엔 49.8%로 후퇴했다. 그러나 금년 1~3월에는 小型車의 비율이 55.3%로 前例없는 高水準으로 회복되었다. 이는 石油 부족, 高價格이란 不安狀況下에서 低燃費의 小型車가 再評價되고 있기 때문이다.

특히 GM의 시벳트, Ford의 핀트, Chrysler의 옴니, 호라이즌과 같은 美國產 서브콤팩트카의 伸張이 눈부시다. 이제부터 小型車를 계속 市場에 出荷하려는 美國 自動車業界의 적극적인 자세를 표방하는 것으로 주목된다.

따라서 이제 본격적으로 成長期를 맞이한 美國의 小型車市場의 현재의 版圖는 장래를 展望하는 尺度로는 되지 못한다.

그것은 작년 1년간 그리고 금년 1~3월을 보아도 GM, Ford가 거의 같은 舍어를 占하고, 그리고 Chrysler가 그 반의 舍어를 占하고 있어, 전체의 1/3 이상은 輸入車가 쥐고 있기 때문이다.

본격적인 市場 쟁탈전이 연출되는 것은 GM의 J카, Ford의 FF方式 新小型車 에리카가 등장하

는 내년 10월 이후가 될 것이지만 그때까지 GM, Ford는 다같이 현재의 舍어를 擴大하는 데 전력을 다하게 될 것으로 보인다.

現時點에서 GM의 X카는 新小型車의 代表格이 되지만 이 車가 日本車를 비롯한 外製車의 舍어를 크게 驅逐하리라고는 볼 수 없기 때문에 當面的인 표적이 되는 것은 Ford, Chrysler의 콤팩트, 서브콤팩트카가 된다.

따라서 당분간 X카를 중심으로 美國勢力끼리 서로 舍어 쟁탈전이 展開되지 않을까 생각된다.

美國의 小型車 市場의 메이커별 舍어

① 78年 總 562만3,314臺			
GM	25.7%	Ford	23.2%
Chrysler	11.0	AMC	2.8
輸入車	37.3		
② 79年(1~3月) 總 151만3,430臺			
GM	23.9%	Ford	23.1
Chrysler	11.7	AMC	1.9
VW	2.7	輸入車	36.7

※ VW이란 VW의 美國生産分 뿐, 西獨으로부터 輸入되는 것은 輸入車에 포함.

(3) 窮極의으로는 輸入車 逐出로 展開

약간 長期的으로 보면 GM 對 Ford의 競爭은 巨人 GM에 凱歌가 오르지 않을까 하는 것이 높은 견해이다.

그것은 GM이 X카에 이어 J카, S카, T카로 小型車生産計劃을 明示하여 전통적인 大型車 生産으로부터 방향 전환할 움직임을 보이고 있는데 반해, Ford의 小型車戰略은 에리카 프로젝트 외에 명확한 것이 없기 때문이다.

이는 Ford의 월드웰社長 스스로가 Ford는 大型車重點의 生産體制를 바꿀 생각은 없다고 確言하고 있는 것으로 보아도 짐작할 수 있다.

이와 같은 사실 때문에 GM과 日本車, 유럽車의 競爭이 본격화하기 전에 Ford, Chrysler가 GM 앞에 놀리게 되는 사태를 예측하는 사람도 적지 않다. 만약 Ford, Chrysler가 小型車 競爭에서 GM에 일축된다면 그 결과는 자연히 輸入車逐出이라는 형태로 바뀌게 될 것이다.