

世界 自動車市場 動向

—美·日·유럽 地域—

協會 業 務 部

- ◇…世界 主要自動車 메이커들의 生産現況과 主要國別 自動車産業 및 貿易動向을 보면 놀라…◇
- ◇…을 정도로 自動車市場이 激變하고 있다. 日本의 巨大한 自動車産業의 半정도가 外國市…◇
- ◇…場으로 輸出되어 相對國市場을 점유하는가하면 自動車 先進國에서는 自救策에 안간 힘을…◇
- ◇…쓰는 한편, 日本車 封鎖에 全力을 기울이고 있어 自動車貿易戰爭을 방불케 하고 있다. …◇
- ◇…80年代에와서 日本의 自動車生産이 드디어 美國을 능가하는 同時에 유럽에서도 西獨의…◇
- ◇…기반이 흔들리게 되었다고 한다. 따라서 美國과 EC는 日本車 封鎖에 共同戰線을 펴는 등, …◇
- ◇…80年代는 自動車産業의 一大激戰이 豫想되고 있다. ……………◇

美 國

(1) 美國業界의 現況

美國의 自動車業界는 이제 치명적인 타격을 입고 있다. 금년 1/4分期에 이어 2/4分期의 美國 4大自動車企業의 決算은 業界 史上最高인 10억 달러의 赤字를 기록했다. 한편 自動車業界의 一時歸休者數는 30만명에 달하고 있다.

이와 같은 美國 自動車産業의 未曾有의 不況은 美國經濟의 전반적인 景氣 후퇴의 요인도 있겠지만 무엇보다도 日本自動車와의 경쟁 때문인 것으로 보인다. 현재 美國에서 販賣되고 있는 自動車는 4臺중 1臺가 日本車라고 할 정도로 日本車가 판치고 있다. 특히 금년부터 分期別 自動車 生産臺數가 日本이 美國을 앞서고 있어 이 대로 가면 금년 말쯤에는 美國의 自動車王國의 명예스러운 자리가 무너질 念慮가 있어, 美國業界뿐 아니라 政府로서도 默過할 수 없는 심각한 문제로 대두되고 있다.

現在 日本은 美國市場에서 지나친 성공을 거둔 것이다. 美國이 미처 小型輕量化에 손 쓰지

도 전에 가솔린 위기에 편승하여 大量 販賣를 피한 것이다. UAW(美自動車勞組—本部 메트로이트市)를 비롯하여 각 메이커들은 현재 美聯邦政府와 議

美國 自動車 需給 實績

內需 및 輸入	1978		1979	
<內 需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
General Motors	5,385,282	47.6	4,917,911	46.2
Ford	2,582,702	22.8	2,140,368	20.1
Chrysler	1,146,258	10.1	949,598	8.9
VW of America	23,017	0.2	166,917	1.6
American Motors	170,739	1.5	147,956	1.4
計	9,307,998	82.3	8,322,750	78.2
<輸 入>				
Toyota	441,800	3.9	507,816	4.8
Nissan(Datsun)	338,096	3.0	472,252	4.4
Honda	274,876	2.4	353,291	3.3
VW-Audi	257,165	2.3	167,809	1.6
Mazda	75,309	0.7	156,533	1.5
Subaru	103,274	0.9	127,871	1.2
其 他	509,980	4.5	535,678	5.0
計	2,000,500	17.7	2,321,250	21.8
合 計	11,308,498		10,644,000	

會에 대해 맹렬히 압력을 가하여 政治적으로 日本車를 봉쇄해야 한다고 主張하고 있으며, 政府와 議會에서도 이에 대해 긍정적인 반응을 보이고 있다.

現在 約 27%에 달하고 있는 美國의 對日 自動車輸入 占有率을 내년에는 約 20%로 억제하기 위해 輸入關稅를 現行 2.9%에서 20% 引上할 것을 건의하고 있으며, 또 輸入쿼타制를 導入하도록 ITC(美國國際貿易委員會)에 提訴하고 있다.

이처럼 美國의 自動車産業이 궁지에 몰리게 된 것은 대략 다음 두 가지 요인으로 볼 수 있다.

첫째, 美國內의 乘用車構造가 크게 바뀌었다는 사실이다. 다시 말하면, 가솔린 파동으로 美國의 消費者들이 단번에 燃費效率이 좋은 小型車로 그 選好를 바꾸어 80년 1~3월의 小型車比率은 64%까지 높아가고 있다. 그러나, 美國의 小型車 供給 능력은 年産 200만臺(79年末) 밖에 안되어 크게 供給 부족 상태를 나타내고 있다. 이러한 틈을 타서 日本車를 중심으로 한 輸入車가 크게 市場을 점거하게 된 것이다.

물론 이와 같은 中·大型車의 販賣不振으로 自動車各社의 經常收益에 큰 타격을 준 것은 앞서 말한 바와 같다. Ford 같은 會社는 금년에 約 10억~17억 달러의 赤字를 예측할 정도로 그 영향이 심각하다고 한다.

둘째, 今年 4월부터 더욱 顯在化된 美國의 景氣 후퇴의 영향으로 個人消費가 크게 떨어져 美國人 생활의 필수품인 乘用車의 販賣臺數가 크게 減少되었다.

今年度 販賣臺數는 845만臺, 내년엔 약간 회복되어 910만臺로 豫測하고 있지만 그 數字는 79년의 1,065만臺에 비해 훨씬 未達되는 숫자이다.

현재 主要國別 自動車 보급률을 보면 美國이 1.4인에 1臺, 유럽 1臺/3人, 日本 1臺/3.4人으로 거의 成熟 단계에 있다.

일부를 제외하고는 開發途上國의 所得伸張이 크게 기대되지 못하고 中進國市場도 협소하기 때문에 자연히 3大自動車市場인 美洲와 유럽, 그리고 日本市場으로 경쟁이 집약되어 市場 쟁탈전이 벌어지게 마련이다.

그 중 美國의 普及臺數(1억1천만臺)의 約 85%는 中·大型車로서 앞으로 小型車의 代替需要가 필수적인 것이라고 볼 때 美國市場은 계속 小型車의 거대한 市場이라고 할 수 있다.

美國市場의 小型車指向은 반대로 中進에 美國內 指向 위주였던 美國産車로 하여금 世界市場으로 눈을 돌리게 하는 기회가 될 것이다. 이는 小型車의 1臺當 販賣收益이 大型車보다 낮다는 데서도 규모의 확대가 불가피하다.

世界乘用車 生産臺數의 28%를 占하는 美國産車는 美國內 市場뿐 아니라 世界市場에서 이제까지 相距했던 日本, 유럽車와 정면 충돌하는 時代가 온 것이다. 참으로 80년대는 世界自動車業界에 있어 一大變換期라고 할 수 있다.

(2) 美國의 保護貿易主義

최근 發表된 7월의 美國乘用車 販賣臺數는 約 76만9천臺로 이는 前年同月の 87만9천臺에 비해 約 16%가 감소한 것으로 나타났다.

이 數字는 6월(同 19%減), 5월(同 34%減)에 비하면 약간씩 改善된 것이지만 輸入車의 販賣 상황으로 볼 때는 國産車의 販賣는 훨씬 부진하다는 것을 말해주고 있다.

이를 美國産車와 輸入車別로 보면 美國産車는 同 23.5%減, 반대로 輸入車는 同 12%增으로 나타나고 있다. 메이커別로는 GM -19.5%, Ford -28.1%, Chrysler -24.7%, AMC -41.1%, VWA +19.3%이다. 輸入車 가운데 日本車는 무려 40%나 急增했다.

이와 같은 日本車의 急增은 美國의 自動車業界는 물론 關係議員과 政府에까지 신경을 자극하게 되었다.

지난 8월 5일에는 도널드 리글 上院議員 등 23명이 「大統領에 대해 外國의 乘用車 및 트럭의 對美輸入을 規制하도록 하기 위한 交渉權限을 부여하는 共同決議案」을 제출한 바 있다.

同 決議案에 따라 체결된 협정은 85년 7월1일로 失效한다라고 되어 있어 美政府로 하여금 실제로 日本政府와 輸入規制를 하기 위한 交渉權을 인정했다. 同 共同決議案은 보통 法案과 같이 上下兩院에서 審議可決된 다음 大統領의

서명을 얻게 되면 법률과 같은 효력을 발하게 된다.

그러나 아몽든 이번의 議會 共同決議案은 그만큼 다급해진 美國業界, 政府의 등향을 대변하기에 족한 것으로서 적어도 日本은 과거의 鐵鋼이나 컬러 TV와 같이 OMA(市場秩序維持協定)에 직면할 입장에 처하게 된 것이다.

한편 이에 앞서 美國 關稅當局은 지난 5월 日本으로부터 輸入되는 小型트럭의 사시에 대해 關稅再評價를 하여 關稅率을 종전의 4%에서 단번에 25%로 引上 결정했다. 이 關稅引上으로 完成 小型트럭의 평균 小賣價格이 1천달러 오른다고 한다. 그리고 이와 같은 關稅의 決定은 8월 21일부터 카터大統領의 異議提請이 없으면 즉시 發效하게 된다.

79년 4氣筒 엔진을 搭載한 小型트럭은 全美國에서 合計 47만臺가 販賣되고 그 중 50%는 日本車가 차지하고 있다.

이와 같은 關稅引上에 대해 AIADA(American International Automobile Dealer Association)는 즉시 無效請求訴訟을 워싱턴 DC의 聯邦地區 裁判所에 제출했는데, 현재 政府측의 公式 견해는 同 稅率引上이 너무 높다고 하여 意見統一이 이루어지지 않고 있어 現段階에서는 白紙 상태에 있다.

7월 8일 카터大統領이 訪日도중 디트로이트에서 발표한 自動車産業對策의 내용을 보면, ① 總額 5억달러의 經費節減 효과를 목적으로 한 84년 이후의 排氣가스規制의 완화, ② 80년의 主要 安全基準實施의 중지, ③ 自動車 관계의 失業者가 急增하고 있는 都市에 대한 5천만달러의 資金援助, ④ 달러에 대한 2~4억달러의 融資保證, ⑤ 官民合同으로 再建築을 검토하기 위한「自動車産業委員會」의 發足 등이다.

한편, UAW의 최대 관심사는 UAW 組合員의 就業機會 增大에 있다. 문제의 근원은 “日本の 自動車勞動者の 賃금이 美國 自動車勞動者에 비해 절반 밖에 안된다. 때문에 日本 레이커는 싼 賃金으로 低코스트의 車를 生産하여 美國市場에 輸出, 美 自動車勞動者の 就業機會를 捉奪하고 있다”(UAW 當局)고 주장한다.

따라서 問題 해결을 위해서는 日本車를 美國市場에서 逐出하고 自動車工場을 늘려서 많은 就業 기회를 만들어야 한다는 것이다.

□□□ 日 本 □□□

(1) 自動車貿易의 새 局面

日本の 自動車生産은 78년에 900만臺 수준이 었으나 79년에는 드디어 1천만臺를 돌파하여 1,010만臺에 달했고, 금년 上半期(1~6월)에는 546만臺에 달함으로써 年産 1,100만臺에 달할 展望이다.

上半期 546만臺는 美國의 同 442만臺를 앞지른 것으로 美國의 金년 總生産臺數가 1,040만臺로 추정되고 있기 때문에 日本의 自動車 産業은 이제 美國을 앞지르고 있는 것이다.

그런데 日本의 國內販賣(需要)는 500만臺 정도 밖에 안되어 生産量의 약 50%가 完成車 혹은

日本 自動車 生産·內需·輸出 計劃('80年)

(單位: 萬臺)

生 産		國內販賣	輸 出	
完成車	KD세트		完成車	KD세트
1,057.5	42.8	551.0	506.5	42.8

日本 自動車 需給 實績

內需 및 輸入	1978		1979	
<內需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
Toyota	1,081,919	37.9	1,142,428	37.5
Nissan (Datsun)	834,502	29.2	890,501	29.2
Mitsubishi (Colt)	261,345	9.1	280,339	9.2
Toyo Kogyo (Mazda)	171,665	6.0	203,152	6.6
Honda	171,274	6.0	175,950	5.8
Daihatsu	97,725	3.4	99,939	3.3
Fuji Heavy Inds (Subaru)	80,111	2.8	82,198	2.7
Suzuki	60,038	2.1	65,542	2.1
Isuzu	48,613	1.7	50,474	1.7
內需 計	2,807,192	98.2	2,990,523	98.1
輸 入 計	50,347	1.8	56,463	1.9
合 計	2,857,539		3,046,986	

녹·다운(KD)세트로서 外國市場에 輸出되고 있는 것이다.

80년의 日本 自動車生産, 國內販賣, 輸出計劃을 보면 앞의 表와 같다.

日本이 美國을 앞지르게 된 최대의 요인은 對美輸出의 急增에 있다. 다시말하면 美國은 自國의 自動車 市場이 日本車에 의해 완전히 석권당하였기 때문에 生産이 떨어진 것이다.

금년 上半期の 對美 乘用車 輸出은 93만2천臺로 前年同期對比 30% 증가했다. 이대로 下半期로 계속되면 금년 1년간의 對美 輸出臺數는 200만臺를 돌파할 것으로 예상된다. 79년의 對美 乘用車 輸出은 176만9,635臺(트럭 38만 7,615臺)였다.

만일 美·日 自動車貿易 마찰이 OMA(市場秩序維持協定)로 발전되면 輸出臺數는 年間 140만臺 정도로 억제당하게 될 것이다.

通産省에서는 業界 各社에 대해 자속을 요청하고 코스트 昂騰과 円貨高 등을 흡수하여 輸出 價格引上和 美國內 在庫의 증대를 억제하도록 요청하고 있다.

그동안 美國측의 小型乘用車는 GM의 新車 X카가 價格이 引상된 日本車보다 상대적으로 싸짐으로써 販賣가 好調되고, 9월부터 Ford의 엘리카와 Chrysler의 K카가 본격적으로 發賣되어 燃費 때문에 타격을 입은 美國車의 회복에 좋은 材料가 되고 있다.

通産省은 이들 美國 Big 3의 본격적인 販賣로 下半期の 日本車 對美輸出은 激減할 것으로 보고 있다. 현재의 世界 自動車 메이커 랭킹을 보면 1位 GM, 2位 Toyota, 3位 Nissan, 4位 Ford 라고 하는 것이 정평인 것 같다.

금년에 日本이 획득한 自動車生産 世界 第1位의 자리는 앞으로도 그대로 유지될 것인가. 그렇지 않으면 美業界의 부진에 의한 일시적인 것인가. 이는 美·日을 비롯한 世界的인 관심사인데, 아마도 당분간 日本의 王座의 자리가 계속될 것으로 보는 것 같다.

그러나 그동안 이란 事態 등으로 뒤떨어졌던 美國의 小型車戰略이 예정대로 완료되면 日本은 또다시 王座를 美國에 내어 주지 않으면 안될 것으로 보고 있어, 적어도 수년간은 대등한 결전

이 계속될 것으로 보인다.

美日自動車生産比較

單位：臺

國別 및 會社別	1979		1980(上半期)	
	合計	乘用車	合計	乘用車
美 國	11,480,736	8,434,150	4,273,626	3,426,078
GM	6,446,790	5,094,276	2,563,638	2,206,421
Ford	3,074,869	2,043,088	977,899	688,907
Chrysler	1,231,681	928,606	409,562	327,986
日 本	9,635,546	6,175,771	5,466,410	3,471,098
Toyota	2,996,225	2,111,302	1,721,323	1,200,650
Nissan	2,337,821	1,738,946	1,298,928	948,782

(2) 日本 메이커들의 美國進出

현재 美國의 모든 州에서는 日本 自動車의 工場 誘致에 열을 올리고 있다. 이는 두말할 것도 없이 증대일로에 있는 美 自動車 노동자의 就業 기회 해결을 위한 것이다. 川崎重工業은 이미 지난 74년부터 네브라스카州 링컨에서 二輪車의 현지 組立生産을 개시했고, 本田技研工業도 오하이오州 콜롬버스 近郊에서 二輪車의 現地組立을 개시했다. 計劃으로는 금년말부터 同地에서 四輪車 工場建立에 착수 2년 후에는 稼動할 예정으로 있다.

Nissan 自動車도 5大湖地方 아니면 美南西部에 小型트럭 工場豫定地를 물색중에 있으며, Mitsubishi 自動車도 머지않아 小型트럭 工場이나 4氣筒엔진(小型 트럭用)의 生産工場建設을 발표할 예정이다. 또한 Toyota 自動車도 현재 약 100억달러를 投資하여 北美大陸에 工場을 설립할 목적으로 대규모적인 F.S(事業妥當性調査) 단계에 들어가고 있다.

마치 美國의 現地生産工場建設은 日本메이커로서 마지막으로 남은 貿易 마찰 회피의 능력 수단인 것처럼 보인다. 그렇다고 UAW가 안고 있는 약 30만명의 美國自動車勞動失業者를 해결할 수는 도저히 없다. 이 때문에 현재 美·日간 최대의 政治 문제로 대두되고 있으며, 어느정도 실마리가 잡혀가고 있는 것은 Toyota·Ford의 合資計劃이라 할 수 있다.

(3) 日製車에 對한 歐美의 動向

유럽 地域의 日本車 畵어

(單位 : %)

日本の 集中的인 自動車 輸出攻勢는 美國뿐 아니라 유럽까지 자극되어 거센 反撥을 일으키고 있다. 유럽에서는 美國에서 밀려난 日本車가 그리로 밀려들지 않을까 하여 神經을 곤두세우고 있으며, 이를 알아차린 美國에서는 유럽諸國과 제휴하여 日本車를 市場에서 축출하려고 은밀한 움직임을 보이고 있다.

美國이 數量規制를 취하게 되면 유럽에서도 종전의 관례대로 日本에 대해 어떠한 規制 조치를 요구하려 할 것이다. 그리고 그 여파는 아마도 自動車 後發國인 캐나다, 濠洲 등 其他 先進諸國 전반에 확대되어 日本의 自動車市場暴走에 큰 제동이 걸리게 될 것으로 보인다.

日本業界는 이와 같은 貿易挑戰에 직면하여 스스로 輸出을 自制하는 한편 계속하여 小型車의 效率化를 높이면서 현재의 우위성을 維持하려고 노력할 것이다.

□□□ 유 럽 □□□

美·日 自動車 마찰의 불꽃이 타오르는 가운데 유럽自動車業界의 對日 反발도 날로 높아가 業

國 別	1980(1~4月)	1979(1~4月)
노 르 웨 이	35.3	19.7
핀 란 드	33.4	21.0
덴 마 크	28.8	12.5
에 이 레	26.8	25.6
화 란	23.4	17.7
벨 지 움	20.6	14.9
스 위 스	20.1	13.3
오스트리아	17.0	8.5
英 國	9.9	9.2
西 獨	8.5	4.4
프 랑 스	2.4	1.6
유럽全體	9.0	6.3

界측 조사에 의하면 금년 1~5월의 日製車 對 EC 輸出은 33만1천臺로 前年同期對比 23% 증가했다고 한다. 반면 英國車의 販賣는 前年同期對比 11.5%減, 프랑스 同 10%減(1~3月の 시트로엥販賣)으로 西獨을 포함하여 新車의 販賣가 激減하고 있다.

이 때문에 유럽 전체의 日本車의 畵어는 9%로서 前年同期의 6.3%로부터 크게 확대되고 있다.

유럽 地域 自動車 生産 實績 比較

(單位 : 臺)

國別 및 會社別	1 9 7 8		1 9 7 9	
	合 計	乘 用 車	合 計	乘 用 車
西 獨	4, 186, 364	3, 890, 176	4, 249, 725	3, 932, 556
Volkswagenwerk	1, 439, 048	1, 345, 981	1, 396, 916	1, 304, 466
Opel	956, 455	952, 656	968, 466	960, 243
Daimler-Benz	560, 733	403, 707	604, 859	433, 203
Ford	544, 160	544, 160	546, 957	546, 957
프 랑 스	3, 507, 785	3, 111, 380	3, 617, 115	3, 221, 687
Renault	1, 372, 084	1, 240, 941	1, 544, 995	1, 403, 949
Peugeot	861, 803	742, 303	865, 465	755, 593
Citroen	734, 446	678, 949	727, 578	679, 327
이 태 리	1, 656, 566	1, 508, 599	1, 632, 289	1, 480, 991
Fiat	1, 232, 071	1, 104, 026	1, 212, 327	1, 081, 473
Alfa Romeo	222, 599	219, 501	209, 550	207, 514
英 國	1, 607, 520	1, 222, 952	1, 478, 512	1, 070, 452
British Leyland	743, 103	611, 625	628, 423	503, 767
Ford	430, 924	324, 428	565, 942	398, 694

이와 같은 日本車의 무서운 침투로 유럽 自動車業界가 일제히 日本에 대해 반기를 드는 것은 불가피한 시류라고 할 것이다.

이미 美 通商代表部와 EC 委員會에서는 對日 自動車 봉쇄를 위해 歐美 共同戰線을 결성했다는 말도 나오고 있다.

이제까지 유럽에서는 日本車의 輸入에 대해 美國의 경우 SMMT(英國自動車製造販賣協會)와 日本自動車工業會와의 합의(英國內 세어를 10~11%로 抑制)에 따라 日本측이 自主規制해 왔다.

80년의 日本車 對美輸出이 현재 추세대로 간다면 200만臺를 돌파할듯 한데 美國內의 需要가 950만臺 규모로 그칠 형편에 있기 때문에 美國業界나 勞組에서는 對日 輸入량을 약 50만臺 정도 削減할 公算이 크다고 하므로 그것이 유럽쪽으로 돌아오면 큰 일이라는 것이다.

이제까지의 世界 自動車生産 實績을 보면, 73년의 3,000만臺에서 79년에는 3,300만臺로 증대했으나 그 증가분 300만臺의 50%가 日本 메이커에 의한 것이며, 나머지 50%는 코메콘諸國과 南美諸國에 의한 것이다. 다시말해서 유럽과 美國의 自動車生産은 73년 이후 실질적으로 정체 상태에 빠져 유럽의 生産 세어는 73년의 38%에서 79년에는 34%로 低下된 것이다.

西 獨

유럽 최대의 自動車王國을 자랑하는 西獨의 작년도 乘用車 生産臺數는 393만臺, 프랑스가 同 322만臺, 英國 107만臺, 이태리 140만臺로서 英國의 -12.5%, 이태리의 -1.8%를 제외하고는 확대 生産되었다. 그러나 금년에 들어와서는 1~5월 累計로 160만200臺로 前年同期對比 9% 減을 나타냈다(西獨 自動車工業聯盟-VDA). 그 중에서도 中型車의 신장이 急減하고 있는데 반해 日本小型車의 輸入은 80년에 77년 對比 4배增加한 25만臺에 달할 것으로 보고 있다.

금년 1~4월 累計 日本車의 輸入이 70%증으로 작년 1년동안의 對西獨 세어 5.6%에서 8.2%로 急증한데 반해 西獨車의 販賣가 12%減으로 급감하고 있다. 타격을 받은 業體는 Opel(美國

GM의 子會社)과 西獨 Ford의 兩社이다. 80년 1~4월간 Opel은 前年同期對比 19.9%減, 西獨 Ford는 同 25.8%減으로 각 工場마다 人員削減이나 배치 전환을 하고 있다.

반면 Daimler-Benz 같은 西獨資本系는 好調를 띠고 있다. 그러나 西獨 전체로 볼 때에는 과거 5년간의 自動車불이 지나고 79년 후반부터 내리막길을 더듬고 있는 중이다.

西獨에서는 현재 日本車의 輸入急증이 큰 문제로 대두되고 있는데, 한편으로는 長期的인 自救策에도 열을 올리고 있는 것 같다.

西獨 自動車協會의 발표에 의하면 同國 自動車産業은 오는 84년까지 5년간에 總 DM 300억을 투자할 계획이라고 한다.

이는 전의 暴時代 5年間의 2배에 해당된다. 同協會에 의하면 금년에는 약 DM 70억(작년에는 DM 58억)이 예정되어 있는데, 그 投資 내용은 ① 國內 工場의 合理化, ② 海外生産의 促進, ③ 新型車의 開發로 되어 있다.

西 獨 自 動 車 需 給 實 績

內需 및 輸入	1978		1979	
<內需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
VW/Audi	761,914	29.1	776,744	30.3
Opel	514,932	19.7	470,766	18.3
Ford	319,279	12.2	277,570	10.8
Mereedes	213,550	8.2	234,110	9.1
BMW	154,567	5.9	153,920	6.0
Porsche	11,368	0.4	12,001	0.5
其 他	600		734	
計	1,976,210	75.6	1,925,845	75.0
<輸入>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
Renault	122,269	4.7	130,106	5.1
PSA-Peugeot/ Citroen	159,596	6.1	133,421	5.2
Fiat/Seat	92,404	3.5	84,256	3.3
Japanese	96,771	3.7	147,020	5.7
Ford*	44,350	1.7	24,109	0.9
VW/Audi	16,315	0.6	20,969	0.8
GM*	7,111	0.3	10,268	0.4
其 他	99,325	3.8	91,123	3.6
計	638,141	24.4	641,272	25.0
合 計	2,614,351		2,567,117	

* 對 Belgium 輸入은 除外.

프랑스

프랑스 자동차業界는 금년에 한층 부진하여 1~6월의 자동차販賣臺數는 약 101만8천臺로 前年同期對比 6.1%減, 生産臺數는 166만臺로 同 3.3%減에 그쳤다. 輸出도 약 85만4,500臺로 同 2.4% 減으로 다같이 減退되었다.

業界不振의 原因은 輸出不振에 있으나 國內販賣 부진에도 큰 原因이 있다. 이 때문에 CGT (佛勞動總同盟) 등에서는 프랑스 자동차産業防衛를 기치로 一大需要 喚起運動을 일으키고 있다.

7월 하순에 발표된 자동차産業防衛策을 보면 ① 자동차 保有 혹은 世帶는 전체의 3분의 1로서 國內市場은 포화 상태가 아니므로 賃金引上으로 이들 潛在需要를 환기시켜야 한다. ② 輸出市場은 社會主義國이나 開途國과의 협력 강화로 더욱 확대할 수 있다. ③ 實用車로는 R4 2CV (도슈보)에 이어 R2, TALBOTC2와 같은 보다 經濟車를 개발해야 한다는 것으로 되어 있다.

佛共產黨의 포프랑 政治局員은 프랑스로서는 자동차産業이 附加價値의 20%, 投資의 18%, 雇傭의 16%를 접하는 主要産業이며, 石油輸入代金の 40%의 外資를 稼得하는 것이라고 지적했다.

프랑스 자동차 需給實績

內需 및 輸入	1978		1979	
<內需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
PSA-Peugeot/ Citroen	865,814	44.5	840,610	42.5
Renault	665,860	34.2	691,544	35.0
其 他	7,381	0.4	6,267	0.3
計	1,539,055	79.1	1,538,421	77.8
<輸入>				
Ford	86,256	4.4	79,277	4.0
Fiat/Seat	70,742	3.6	71,894	3.6
VW/Audi	56,764	2.9	79,942	4.0
Japanese	35,365	1.8	42,625	2.2
General Motors	44,214	2.3	37,969	1.9
Talbot(PSA)	1,880	0.1	8,503	0.4
其 他	110,710	5.7	117,759	6.0
計	405,931	20.9	437,969	22.2
合 計	1,944,986		1,976,390	

CGT는 國內需要 확대를 위해 附加價値稅率(33%), 割賦金利(年 약 23%), 가솔린 稅率 등의 引下를 요구하고 自動車産業의 對外投資에 관해서는 國內雇傭 기회의 상실을 들어 반대하고 있다. 그러나 최근에 프조 그룹과 美國 Chrysler는 81년 6월 이후 2.0리터용 엔진(1,582cc)을 初年度 10만臺, 次年度 15만臺를 향후 4년간에 걸쳐 美國 Chrysler에 輸出하기로 契約했다고 한다.

兩社간에는 지난 2월 이미 트랜스믹션(年間 40만臺) F.Fr. 10억을 美國측에 공급한다는 계약이 맺어져 프조 그룹의 業績改善에 기여될 것이다.

이태리

유럽 各國이 日本車에 의해 석권당하고 있는 것을 똑똑히 보고 있기 때문에 이태리의 Fiat社는 Nissan과 Alfa Romeo와의 제휴를 반대하고 있다. Fiat는 작년에 國內外 합하여 乘用車의 生産臺數가 147만臺로 前年對比 1.9% 증가하였으나 決算 결과 利益이 Lit 394억으로 前年度 보다 半으로 減少되었다. 그리하여 금년 5월에는 從業員 7만8천名을 一時歸休시키고 있어 日

이태리 자동차 需給實績

內需 및 輸入	1978		1979*	
<內需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
Fiat/Seat	623,771	52.9	670,329	50.5
Alfa Romeo	86,794	7.4	92,359	7.0
Innecenti	27,984	2.4	31,518	2.4
其 他	4,083	0.3	4,600	0.3
計	742,632	63.0	798,806	60.2
<輸入>				
Renault	95,859	8.1	130,241	9.8
PSA	134,754	11.4	160,961	12.1
Ford	62,432	5.3	66,193	5.0
GM	49,915	4.2	49,516	3.7
VW/Audi	43,914	3.7	68,153	5.1
Fiat/Seat imports	3,004	0.3	3,400	0.3
其 他	46,594	4.0	50,730	3.8
計	436,382	37.0	529,194	39.8
合 計	1,179,014		1,328,000	

* 79年은 推定值임.

本車에 대한 危機感이 날로 높아가고 있다.

Fiat社의 市場占有率을 보면 西유럽市場 占有率이 12.8%에서 11.9%로 떨어져 賣出臺數가 1,241,006臺에서 1,235,053臺로 減少되었다. 그리고 이태리市場의 占有率도 78年의 約 53%에서 50.48%로 떨어졌다.

□□□ 英 國 □□□

英國 自動車業界는 이미 國際 경쟁력을 잃고 있어 今年 1~5월의 乘用車 販賣臺數는 前年 同期 對比 10%減으로 전면적인 自動車不振 상태에 빠지고 있다. 1~7월의 日本車 舍어 限界(11%)는 10.99%에 달함으로써 11%에 육박하고 있는데, 日本에 대해서는 分別있는 政策을 바란다고 특별한 대책은 없이 다만 國產車(BL)의 購買 촉구를 經營者와 勞組가 합동하여 전개하는 움직임을 보이고 있다.

英國은 自動車産業이 밀집되고 있는 미드랜드 地方이 勞動黨의 큰 選舉地盤이며, 政府攻擊의 최대 震源地가 되고 있다는 政治的 사정이 있다. 自由經濟體制로의 回歸는 英國이나 프랑스의 共同目標이기 때문에 자연히 EC 委員會로 하여금 自國立場을 대변케 할 수밖에 없는 것이다.

英國 自動車 需給 實績

內需 및 輸入	1978		1979	
<內需>	(臺)	(%)	(臺)	(%)
Ford	253,958	16.0	248,550	14.5
BL	358,104	22.5	320,238	18.7
Vauxball(GM)	95,803	6.0	94,732	5.5
Talbot(PSA)	94,650	5.9	83,072	4.8
其 他	4,357	0.3	3,779	0.2
計	806,872	50.7	750,371	43.7
<輸入>				
Ford imports	138,408	8.7	237,009	13.8
BL imports	15,689	1.0	16,746	1.0
GM imports	58,286	3.6	46,212	2.7
PSA imports	81,214	5.1	108,355	6.3
Fiat and Lancla	84,250	5.3	79,864	4.7
Renault	69,627	4.4	93,468	5.4
VW/Audi	63,222	4.0	76,288	4.4
Datsun(Nissan)	101,735	6.4	102,395	6.0
Total Japanese*	174,494	10.9	185,084	10.8
其 他	99,879	6.3	122,878	7.2
計	785,069	49.3	965,904	56.3
合 計	1,591,941		1,716,275	

* Datsun(Nissan) 包含



(協) (會) (發) (令)

○ 技 術 部 長 李 源 善 (10月 1日)
 業 務 次 長 金 民 (")
 (業務部長職務代理)

○ 本協會에서 10餘年間이나 協會의 發展을 위하여 盡力해은 玄鍾國씨가 一身上事情으로 10月 4日 本協會를 떠나게 되었다. 앞날의 健勝을 빕니다.