

美國 自動車 業界의 動向

協 會 業 務 部

1. GM, 景氣回復 징조

— 回復速度 緩慢 —

81年度 1/4分期中 GM을 제외한 모든 自動車 會社가 損失運營을 면치 못하고 있다. 損失額을 보면 Ford가 4억3,950만 달러, Chrysler가 2억9,840만 달러, AMC가 5,270만 달러로, GM만이 1억9천만 달러의 利潤을 기록하였다.

GM의 80年度 1/4分期的 利潤은 1억5,500만 달러로서 22.6%의 利潤增加를 보였다. GM의 今年度 1/4分期中 販賣收益은 157억2,400만 달러로서 前年同期的 157억1,300만 달러에 비해 거의 같은 水準에 있다. GM은 販賣收益의 增加가 實現되지 않았음에도 費用增加 억제에 성공함으로써 利潤을 증가시킬 수가 있었다. 支出抑制은 주로 人件費에서 실현되었는데 81年度 1/4分期中 總雇傭員數는 75만 8천명이었는데 前年同期的 79만7천명에 비해 4.9%가 減員된 것이다.

이러한 減員에 따라서 人件費支出이 가능한 限 최대한으로 抑制되어 1/4分期中 總人件費 지출액은 48억1천만 달러 수준으로 억제되었다. 前年同期的 人件費支出額은 45억7천만 달러로서 賃金上昇率이 높았음에도 불구하고 總人件費의 增加를 축소시킬 수 있었다. GM이 利潤을 보게 된 데 대해 同社의 James McDonald 社長은 美國 自動車 業界의 景氣回復에 하나의 徵兆로 볼 수 있다고 논평하였다.

GM은 80年度 전체를 통하여 7억6,300만 달러의 損失을 보았으나 同年度 4/4分기에 6,200만 달러의 利潤을 記錄한 데 뒤이어 81年度 1/4分

期에도 계속 利潤을 보았다.

2. Ford, 營業損失 계속

GM의 營業實績 好轉勢에 對照적으로 Ford社는 지난 5分期中 계속적으로 損失運營을 면치 못했는데, 81年度 1/4分기에도 이를 回復치 못함으로써 6分기째 계속 損失을 기록하였다. 80年度 1/4分期的 損失額은 1억6,400만 달러이었는데 損失額은 막대한 增加를 보였다.

Ford는 國內營業에서는 損失을 보더라도 海外營業에서는 오랫동안 利潤을 보아 왔었는데 1/4分기에는 海外營業에서까지 損失을 면치 못하였다. Ford의 全世界의 販賣收益은 1/4分期中 93억 달러로 前年同期的 실적인 96억 달러에 비해 3.1%의 減少를 보였다. Ford도 GM과 마찬가지로 費用節減 및 支出抑制에 노력, 이에는 성공하였으나 販賣收益이 減少함으로써 損失이 불가피하였다.

Ford는 海外營業損失도 막대하여 海外部門에서 총 4,400만 달러의 損失을 보았다. 前年同期的에는 海外部門에서는 오히려 3억900만 달러의 利潤을 올림으로써 國內에서의 損失額을 어느 정도 커버하는 效果를 주었다. 海外 중 특히 유럽 여러 나라의 經濟가 不景氣를 나타내어 美國의 自動車에 대한 需要減少가 海外營業不振을 초래했다고 한다.

3. Chrysler, 損失額 점차 減少

Chrysler社는 2억9,840만 달러의 損失을 보기

는 했으나 損失額은 漸次 줄어들고 있어 한때 會社의 문을 닫는 危機에 처했던데 비해 現在는 Chrysler가 損失額을 계속 줄일 뿐 아니라 곧 利潤運營으로 轉換한다면 會社의 再活이 希望의인 것으로 보는 측이 많다. Chrysler 側은 2/4分期의 營業實績은 계속 改善되어 Break-Even에 접근하거나 잘하면 약간의 利潤까지도 보게 되리라는 希望의인 期待를 보이고 있다.

Chrysler의 1/4分期中 販賣收益은 24억2,800만 달러로서 前年同期的 23억4,700만 달러에 비해 약간의 增加를 보였다. 同社는 그가 開發한 K-car 및 Omni, Horizon 등, 小型車의 販賣促進에 성공함으로써 販賣收益의 增進을 가져올 수 있었다. Chrysler가 美國內 自動車市場에서 占하는 市場占有率도 前年度의 9.5%에서 10.6%로 增加되었다. 同社는 또한 負債比率도 점차로 줄여가고 있어 最惡의 財政難으로부터 脫皮하고 있다. 流動資産 對 流動負債의 비율은 최악이었던 80년도 1/4分期의 0.83에서 81年度 1/4分期에는 0.99로 많은 財政上의 體質改善을 보였다.

80年度 1/4分期中에는 130만 달러의 利潤을 보았던 AMC는 販賣不振으로 인해 81年度 1/4分期에는 5,270만 달러의 損失을 보았다. AMC의 販賣收益은 1/4分期中 5억9,840만 달러로서 前年同期的 7억8,930만 달러에 비해 24%가 減少하였다.

販賣不振 타개책으로 AMC는 81年度 초반 自動車 價格을 10%까지 割引하여 販賣를 독려했으나 커다란 效果를 보지 못한 채, 價格割引으로 인한 販賣收益 減少만을 초래했다. 이로써 AMC는 海外營業에서는 14%의 販賣增進이 있었음에도 불구하고 全體的으로는 損失을 면치 못하였다.

4. 輸入車 販賣動向

販賣不振으로 허덕이던 自動車業界는今年 봄에 일시적인 活氣를 보였는데, 이는 各社가 不況打開을 위한 販賣促進策의 하나로써 價格割引政策을 실시한데 기인했다. 價格 Rebate을 실시했던 自動車會社들은 Rebate 期間이 지나더라도

일단 消費者들의 購買意慾을 둔군 후에는 自動車의 販賣增加가 지속되리라 期待했었다.

그러나 이러한 期待에 어긋나게 自動車의 販賣는 Rebate 기간이 끝난 다음 달인 4月에는 다시금 減少를 보이기 시작하였다. 4月中 輸入 自動車를 제외한 自動車의 總販賣高는 52만 9,271臺로서 前年同期的 53만8,297臺에 비해 1.7%가 減少하였다. 반면에 輸入自動車의 販賣高는 前年度 4月の 20만1,600臺에서 81年度 4月은 21만6,500臺로 증가하여 7.4%의 增加率을 보였다.

國內 生産自動車의 販賣高는 당분간 커다란 增加趨勢는 보이지 힘들 것 같은데 그 이유는 5月初에 Ford와 Chrysler가 價格을 인상했고, 自動車 買入에 적응하는 割賦買入 利率이 하락할 가능성이 적기 때문이다. Ford, Chrysler와는 달리 GM은 4월에 마지막으로 價格引上을 한 후 81年度 모델에 대해서는 더 이상의 價格引上을 피하고 價格을 4月末 現在水準으로 凍結하기로 결정하였다.

4月中 販賣高 추세를 會社別로 보면 Escort의 人氣上昇에 힘입은 Ford가 前年度에 비해 8.9%上昇하고, K-car의 販賣에 성공한 Chrysler가 51% 증가한데 비해 市場占有率이 가장 높은 GM은 11%가 減少함으로써 全體的인 販賣高의 減少를 보이게 되었다.

5. 不透明한 脫不況

5月中에는 약간의 販賣增加가 있었다. 5月 1日~20日間의 自動車販賣高는 32만 7,201臺로서 前年度 同期間의 29만 7,977臺에 비해 9.8%가 增加하였다. 이 기간중 각 自動車會社들은 모두 販賣의 증가를 보였는데, GM은 昨年 같은 기간에 비해 5.5% 增加, Ford는 12.7% 增加, Chrysler는 35%의 增加, AMC는 25%의 增加率을 각각 보였다. 5月中 前年同期對比 販賣高가 증가했다 하여 美國의 自動車業界가 脫不況을 하게 되었다고 볼 수는 없다. 그 이유는 前年度の 販賣高가 최악의 水準이었으므로 약간의 販賣高가 증가했다고는 하나 아직도 自動車 販賣臺

數는 好況을 누렸을 당시의 水準에는 훨씬 못미치고 있다. 약간의 販賣高 增加와 함께 自動車會社들은 6月中 自動車 生産量을 증가시킬 움직임을 보이고 있다. 國內 自動車會社들은 前年同기에 비해 36%의 生産을 增加시킬 계획인 것으로 알려졌다.

보통 自動車會社들은 新年度 新型모델 生産을 9월부터 시작하는데, 新年度 모델 生産 準備를 위해 舊年度 모델의 生産을 여름 기간중에 中斷하게 된다. 그러므로 生産이 중단되는 기간 동안의 供給을 圓滑히 하기 위해서도 6月中의 生産增加는 불가피하다. 各社別로 6月中 生産增加의 계획을 보면 GM이 45만4천臺로서 前年度보다 29.3% 增産, Ford가 15만6천臺로서 43.7% 增加, 그리고 Chrysler가 9만 2,800臺로서 134%나 增産할 계획이다. 반면 AMC와 Volkswagen of America는 生産을 減少시킬 계획이다.

6. 81年度 展望

(1) 緩慢한 回復勢, 好況期待難

自動車業界의 景氣回復 속도는 상당히 緩慢한 것으로 專門家들에 의해서 展望되고 있다. GM 소속의 經濟分析家인 Marina Whitman氏의 예측에 의하면 今年度 중 自動車業界의 前年對比 販賣高 增加率은 약 17%가 될 것으로 보고 있다. 또한 私設經濟分析 專門機關인 Chase Econometrics社 소속의 Hammond氏는 금년도 가을 부터는 현저한 販賣高의 증가가 기대된다고 말하고 있다. 그 이유는 美國內 自動車業體들이 J-car, World-car, K-car 등 小型自動車の 販賣에 성공함으로써 老朽化되어 가고 있고 給油費用이 많이 드는 中型 내지 大型自動車を 소유하고 있는 많은 消費者들이 조만간 小型車로 代替할 것이기 때문이다.

지금까지 消費者들이 自動車 購入을 회피해 온 것은 自動車 價格의 引上과 利子率의 상승이었다. 앞으로의 自動車業界의 景氣回復에도 自動車價格 및 利子率의 추이가 중대한 영향을 미칠 것으로 보인다. 利子率에 있어서는 美國의 物價 上昇率이 점차로 억제됨에 따라서 利子率의 상

승도 어느 정도 억제될 展望이 크다.

自動車價格의 引上面에 있어서도 지금까지 價格引上의 重要 요인이었던 것이 賃金引上和 환경 淨化에 관한 政府의 여러 規定이었는데, 賃金引上面에서는 輸出車輛의 배격과 美自動車業界의 재건이라는 共同目標 의식이 제기됨에 따라서 勞使間의 協助 무드가 造成되어 과거와 같은 무리한 賃金引上 要求는 당분간은 피할 수 있을 것 같다.

環境淨化 관련 規定도 現 레이진 行政府가 이를 대폭 완화시키고 있으므로 自動車會社의 原價 上昇에 대한 압박은 다소 緩和될 것 같다. 81年度中 自動車の 販賣高 豫測은 分析家들마다 차이가 있으나 가장 낮게 보는 측이 930만臺 정도로 예측하고 있고, 가장 希望의으로 보는 측의 豫測은 100만臺 정도로 보고 있다. 이 豫測대로 하면 81년도 自動車 販賣高는 昨年度의 890만臺보다는 好轉될 것이다. 그러나 1,100만臺 이상의 販賣高 實績을 올렸던 77年, 78年度 水準에는 아직도 미치지 못하고 있어 진정한 好況을 되찾는 데는 더 시간이 要하게 될 것 같다.

(KOTRA 海外市場 8.26)

(2) 4/4 分期의 豫測蹉跌

81年 4/4分期中 美國의 自動車生産은 크게 감소할 것으로 예상된다. 同期間중 美國의 5大 自動車 메이커들이 계획하고 있는 生産臺數는 약 154만 4천臺로서 前年同期 168만臺에 비해 8%가 낮은 수치이며, 지난 70年度 GM社의 大規模 스트라이크 이후 가장 低調한 실적이 예상되고 있다.

80年末 그리고 81年初까지도 많은 自動車産業 分析家들은 81年 下半期 이후 새로운 모델 市場이 回復勢를 보일 것으로 展望했으나 이러한 期待는 이제 빛나가 버리고 말았다. 사실 美國의 각 自動車 메이커들은 급격히 위축되는 國內市場 活性化를 위해 새로운 車種에 대해 價格割引 政策을 실시하여 지난 8,9월에 상당한 販賣實績을 올린 바 있으나 이러한 自動車 需要 增加勢는 더 이상 계속되지 않았다.

.....<p.43에 계속>

綜合된, 5年後, 10年後의 世界 고무 需要 豫測을 보면 表 4, 5 와 같다.

1985년의 總需要量 豫測은 1,490萬톤이고, 10年後인 1990年度의 總需要量 豫測은 1,778萬톤

이다.

이 需要豫測(表 4)은 極東, 유럽, 北美 및 中南美의 4 그룹會에서 各地域을 分擔하여 豫測한 資料를 綜合한 것이다.

<表 5>

品 種 別 世 界 高 무 需 要 豫 測

(共産圈 除外)

(單位: 千噸)

| Type | 1980(推) | 1981 | 1985 | 1990 |
|-----------------------|---------|-------|--------|--------|
| SBR-Dry Rubber | 2,746 | 2,898 | 3,400 | 3,958 |
| SBR-Latex | 435 | 455 | 534 | 615 |
| Polybutadiene | 910 | 960 | 1,152 | 1,394 |
| Polyisoprene | 234 | 246 | 295 | 353 |
| Ethylene/Propylene | 313 | 340 | 424 | 511 |
| Polychloroprene | 276 | 287 | 327 | 373 |
| Butyl | 411 | 427 | 492 | 570 |
| Nitrile (Dry & Latex) | 184 | 192 | 228 | 265 |
| Other Synthetics | 125 | 136 | 173 | 224 |
| Total Synthetic | 5,634 | 5,940 | 7,021 | 8,263 |
| Natural | 2,955 | 3,064 | 3,535 | 4,175 |
| Total New Rubber | 8,589 | 9,004 | 10,556 | 12,438 |
| % Synthetic | 65.6 | 66.0 | 66.5 | 66.4 |

資料: IISRP

☆

☆

☆

.....<p. 46의 계속>.....

한 分析家의 말에 의하면 81年 4/4分期中 美國의 自動車 販賣는 150만臺를 조금 웃돌 것으로 예상하고 있어, 이 경우 약 140만臺의 在庫量이 推算되고 있다. 4/4分期中 生産 계획이 크게 縮小됨에 따라 新規 自動車 모델의 出現에도 크게 影響을 미치고 있다. GM社의 경우에는 4/4分期中 새로운 모델 生産 라인, 4개 工場을 폐쇄시킬 방침이며, Ford社도 잠정적으로 몇개의 工場을 폐쇄할 것으로 알려지고 있다.

한편 81年 10月中 美國의 自動車生産은 前年 同月 6만 3천臺에 비해 무려 17%가 減少한 54만 7천臺로 추산되고 있으며, Chrysler社의 前年 同月對比 감소폭은 무려 35.1%로 나타나고

있다. 또 82年度 모델에 대한 各 메이커의 自動車 價格引上도 최근의 販賣下落으로 인해 크게 影響을 받지 않을 수 없는 實情이다. Chrysler社의 경우 82年度 모델에 대해 平均 7.7%의 價格引上 조치를 취한 바 있으나 계속되는 在庫累積으로 다시 價格還元措置를 취하고 있다.

이렇게 81年 下半期에도 美國의 自動車市場이 不透明한 상태이므로 世界 自動車市場의 不況 그림자는 좀더 오래 持續될 것으로 예상된다. 특히 高金利로 인해 新規 自動車購入이 주춤해짐에 따라 中古車의 選好도가 急増하고 있으며, 代替 部品の 需要는 상당기간 增加勢를 보일 것으로 展望하고 있다. (KOTRA 海外市場 10.24)