

## 自動車工業의 現況과 展望

高 汶 壽\*

### 1. 自動車工業의 特性

自動車工業은 規模의 經濟가 크게 作用하고 높은 技術水準을 必要로 하는 한편 自動車를 構成하고 있는 各種 部品의 生産에서부터 完成車의 組立까지는 수많은 工程段階別로 이루어지는 資本 및 技術集約的인 綜合機械工業이다.

또한 自動車工業은 關聯産業에 미치는 波乃效果가 큰 産業이라 하겠으며 高附加價値 産業으로서 輸出産業과 防衛産業의 中樞를 이루는 戰略産業으로 先進工業化를 이루는 必須産業이라고 할 수 있다.

**經濟發展面** : 重化學中核으로 經濟發展의 先導産業.

**國民經濟面** : 全産業에의 波及效果와 雇傭效果가 큰 産業

**安 保 面** : 防衛産業의 中樞産業

**景 氣 面** : 景氣回復의 主導産業

**國民意識面** : 社會性이 강한 大衆産業

上記 詳述한 內容을 몇가지 實例를 들어 보면서 分析해 보기로 한다.

#### 가. 輸出을 主導하는 工業

이웃 日本의 '84년도 總輸出額은 1,701億\$로서 이중 21.7%에 該當하는 369億\$을 自動車部門(自動車, 二輪車, 部品포함)이 輸出하여 業種部門에서 단연 1位를 차지하고 있으며 또한 自動車生産 11,465千台的 53.3%인 6,109千台를 世界 各國에 輸出하여 自動車輸出部門에서도 世界 第1位를 차지하고 있다.

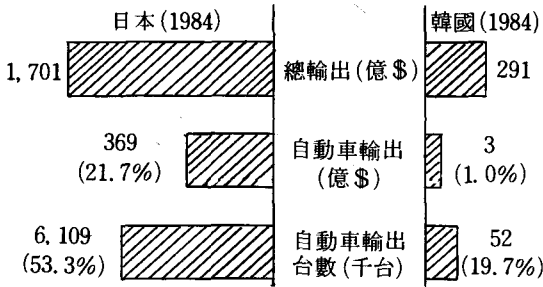
1984년도 우리나라의 總輸出額은 291億\$로서 이중 自動車가 차지하는 比重은 全体의 1%에 該當하는 3億\$에 머무르고 있는 實情이다.

輸出台數面에서는 世界 先進國들의 自動車輸出台數에 比하여 아주 적은 量이지만 全体生産 265千台中 19.7%에 該當하는 52千台를 輸出하므로서 向後 우리나라 自動車工業 輸出展望의 潜在力 可能性을 보여주고 있다.

특히 世界 自動車相互交易量은 年間 約 14,670千台에 이르고 있어 지금부터 우리나라 自動車業界가 얼마나 努力하느냐에 따라 輸出主導의 成敗가 판가름날 것으로 본다.

\* 韓國自動車工業協同組合 理事

〈自動車輸出比較〉



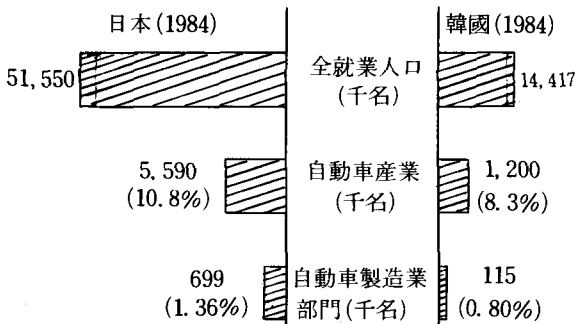
나. 雇傭效果를 誘發하는 産業

完成車의 組立産業은 資本技術集約的인 産業이며 部品産業 및 素材産業 등 廣範圍한 關聯産業으로 이루어지고 있기 때문에 雇傭增大가 크다고 할 수 있으며 또한, 雇傭效果를 誘發하는 代表的인 産業이다.

'84年末 日本의 경우 自動車關聯産業에 從事하는 就業人口는 全體 就業人口의 10.8%에 該當하는 5,590千名이며, 이中 自動車製造業部門에 直接 參與하고 있는 就業人口는 1.36%인 699千名이 從事하고 있어 他産業에 比해 높은 雇傭效果를 가지고 있다.

한편, 우리나라의 自動車關聯産業에 從事하는 就業人口의 比率는 日本에 比해 약간 떨어져 있으나, 自動車製造業部門에 直接 參與하고 있는 就業人口는 全體 就業人口의 0.80%인 115千名이 從事하고 있어 向後 自動車工業의 量産化가 이룩되면 많은 雇傭人口를 必要로 하게 될 것으로 본다.

〈就業人口의 比較〉

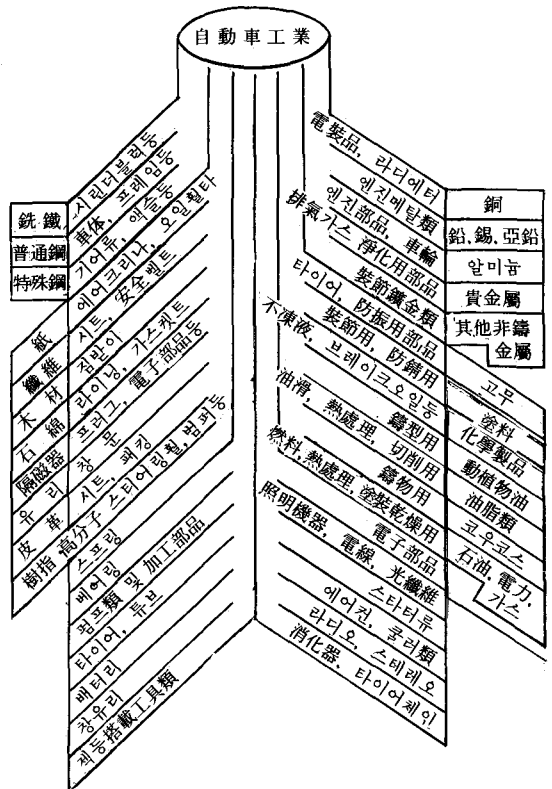


다. 綜合機械工業으로서 他産業發展에 波及效果至大

自動車는 約2萬餘點의 部品(附屬品포함)으로 組立되고 있으나, 이들의 部品을 自動車工場에서 全部 生産하고 있는 것은 아니다.

外注加工에서부터 타이어나 밧데리처럼 完製品을 購入하는 것도 많이 있으며 또한, 外國製品을 使用하는 部品도 있다.

이와같이 自動車工業에서 消費되고 있는 主要한 材料, 部品은 아래 그림과 같이 多種多樣하므로 前·後方關聯産業發展에 波及效果가 至大할 뿐만 아니라 自動車工業을 綜合工業이라 말하고 있는 것도 이와같은 理由때문이다.



또한, 乘用車 1台當 平均 原資材 構成을 보면 鐵鋼分野에서는 銑鐵 普通鋼 및 特殊鋼으로 나눌 수 있는데 銑鐵이 2.2%, 着通鋼이 59.5% 特殊鋼이 14.3%를 차지하고 있어 鐵鋼이 차지

하는 比重은 全体の 76.0%이며 非鐵金屬이 5.6%, 非金屬이 18.4%를 차지하고 있다.

〈小型乘用車 1台當 平均 原材料 構成比〉

原 材 料		構 成 比 (%)	
鑄 鐵	熱 延 簿 板	7.6	
	熱 延 中 厚 板	6.4	
	冷 延 簿 板	29.4	
	高 張 力 鋼 板	4.1	
	亞 鈴 鍍 鋼 板	5.5	
	其 他 表 面 處 理 鋼 板	2.3	
	鋼 管	2.3	
	其 他	1.9	
	小 計	59.5	
	非 鐵 金 屬	炭 素 鋼	6.0
		合 金 鋼	3.6
		快 削 鋼	1.0
		軸 受 鋼	0.9
		관 널 鋼	1.5
		스 텐 레 스 鋼	0.9
其 他		0.4	
小 計	14.3		
計	76.0		
非 鐵 金 屬	電 氣 銅	0.9	
	鉛 地 金	0.6	
	알 亞 鉛 地 金	0.4	
	알 루 미 늬 姆 地 金	3.5	
	其 他	0.2	
計	5.6		
非 金 屬	塗 料	1.7	
	고 무	3.5	
	石 綿	0.1	
	유 리	3.2	
	合 成 樹 脂	5.7	
	纖 維	1.3	
	其 他	2.9	
計	18.4		
合 計	100.0		

資料 : 日本 JAMA 1983

이와같이 自動車産業의 發展은 關聯素材産業은 물론 部品製造技術을 發展시키므로서 他産業에 對한 波及效果가 매우 크다고 할 수 있다.

라. 自動車生産 保有가 바로 經濟水準의 尺度

一般的으로 自動車(乘用車)의 需要는 國民總生産, 1人當國民所得, 人口數, 車價 및 産業을 뒷받침하여 줄 수 있는 下部組織 (産業INFR-STRUCTURE)의 發達程度 등에 의하여 주로 支配되며 所得의 分配狀態, 都市人口集中率 등도 영향을 미치게 된다.

한 調查研究結果에 의하면 1人當 國民所得이 2,000\$를 넘어서게 되면 乘用車가 奢侈品의 認識을 벗어나 점차적으로 必須品化로 變하여 大衆普及이 되는 현상을 世界 先進國들의 實例가 잘 나타내어 주고 있다.

또한 乘用車가 必須品化되면서 自動車의 保有는 急速度로 增加되고 保有의 增加는 自動車生産을 通하여 그나라 經濟成長에 큰 役割을 하게 된다.

이와같이 自動車生産 및 保有增加는 國民經濟水準의 尺度라고 말할 수 있으며 우리나라도 1984년도에는 1人當 國民所得이 2,000\$水準에 達하여 앞으로 急激한 速度로 增加될 것으로 展望된다.

〈主要國의 自動車保有·生産現況〉

(1983년 末 基準)

區 分	1人當 GNP(\$)	保有台數 (千台)	人口1,000人 當保有台數	生産台數 (千台)
美 國	14,166	160,443	714	9,205
日 本	9,695	42,932	362	11,112
西 獨	10,657	25,684	417	4,171
프 랑스	9,469	23,110	435	3,336
이 태 리	6,159	21,266	370	1,575
英 國	8,165	17,931	323	1,289
韓 國	1,999	948	23	265

※ 韓國은 1984年 末 基準

## 2. 우리나라 自動車産業의 發達過程

우리나라 自動車産業은 1950年 6·25동란 이후 中古車를 改造組立하다가 經濟開發計劃이 始作된 '60年代初부터 政府의 支援政策에 힘입어 近代的 組立生産에 들어가 서서히 成長하기 始作하였다.

'62年 第1次 經濟開發 5個年計劃이 시작되는 해에 中間分解部品(SKD : semi knock down)을 輸入 組立生産하기 위하여 日本의 NISSAN 과 技術提携로 처음 새나라 自動車가 設立되었다.

그 以後 政府가 部品國産化를 위해 SKD組立生産에서 完全分解部品(CKD : complete knock down) 組立生産으로 政策이 變更되어 1966年 新進自動車가 日本의 TOYOTA와 技術提携 및 原資材 導入 契約을 締結하고 國産化 21%의 코로나를 生産하였다.

또한, 現代自動車가 FORD社(1968年)와, 亞細亞自動車가 FIAT社(1968年)와 技術提携를 締結하고 CORTINA와 FIAT乘用車를 生産하기 始作하였다.

'74年 政府는 從來의 生産方式을 脫皮하고 우리나라 固有모델乘用車를 量産化하기 위하여 '75年末까지 完全國産化, 組立工場 体制의 合理化(亞細亞除外) 組立工場과 部品工場의 分離育成, 支援育成制度의 強化 등을 골자로 한 長期自動車工業振興計劃을 樹立確定하였다.

이러한 措置에 따라 1975年 獨自의 固有모델인 PONY가 開發되어 國産化 및 量産化에 成功 急速度로 發展하면서 '70年代 中半以後 호조를 보이던 自動車生産은 1978년부터 急激히 늘기 始作하여 1979년에는 우리나라 史上 처음으로 20萬台를 돌파하는 好況을 맞이하였다.

그러나 '79年 下半期부터의 第2次 石油波動으로 우리나라 自動車産業은 最惡의 危機를 맞아 政府에서는 自動車産業의 國際競爭力強化 및 財務構造改善을 위해 '80年 8月20日 乘用車生産一元化를 골자로 한 自動車工業統合措置를 發表한바 있으나 제대로 實現되지 못하고 '81年 2月 28日 乘用車二元化 등의 內容이 포함된 自動車工業合理化計劃이 發表되어 特裝車部門을 除外하고는 現在까지 내려오고 있다.

몇년동안 不況을 겪은 우리나라 自動車産業은 '82年 下半期부터 서서히 호조를 보이기 始作하여 '80年代 中半부터는 先進國으로 발돋움하는 工業化過程을 겪고 있으며 先發開發途上國의 技術消化力 및 比較優位 등을 最大한 活用하는 成熟段階로 접어들고 있다 하겠다.

1985年 2月에는 國際競爭力을 갖춘 輸出主力車種, 즉 燃料効率向上, 車體의 輕量化, 排氣가 스淨화된 前輪驅動乘用車(PONY EXCLE)가 經濟規模生産水準인 年産30萬台的 工場이 竣工되어 좋은 反應을 보여 주므로서 우리나라 自動車産業도 멀지않아 世界속의 自動車工業國으로 浮上되어질 것으로 보아진다.

### 〈우리나라 自動車工業 發展過程 要約〉

經濟開發計劃 工業政策의 基調	自 動 車 工 業 發 展	備 考
1次(1962~66) 基幹産業의 建設	◎KD 組立段階 - 새나라自動車 生産(62) - 自動車工業保護法 制定 公布(62) : 完成車, 部品(組立用 除外) 輸入禁止 - 三輪車(K-300, T-600) 生産(62) : 起亞産業 - 코로나 生産	- 自動車組合 設立認可(62) - 河東煥自動車製作所(55) → 河東煥自動車工業(株) 設立(62) - 新進工業社(55) → 新進自動車工業(株) 設立(64) - 亞細亞自動車工業(株) 設立(65) - 新進自動車와 日本 Toyota 自動車技術提携(66)
2次(1967~71)	◎國産化 初期段階 - 코티나 生産(68)	- 現代自動車(株) 設立(68) : 美國 Ford와 技術 撮携

<p>對 外 指 向 的 工 業 化 推 進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 디젤엔진工場建設(69) : 韓國機械</li> <li>- Fiat 124生産(70)</li> <li>- 四輪貨物 自動車 生産(71) : 起亞産業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 亞細亞自動車와 이태리 Fiat社 技術撮携(68)</li> <li>- 完成車 生産業體의 多元化</li> </ul>
<p>3次(1972~76) 重化學工業着手</p>	<p>◎ 固有 國產車 開發段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 長期自動車工業振興計劃樹立(73)             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 獨自의 國產車 開發</li> <li>● 自動車工業과 部品工業 分離 育成</li> </ul> </li> <li>- Chev 1700, Rekord生産(72)</li> <li>- Brisa 生産(74)</li> <li>- Pony生産(75)</li> <li>- Gemini 生産(76)</li> <li>- 特裝車生産(76) : 東亞自動車</li> <li>- 中小企業 系列化促進法 制定 公布(75)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 新進自動車와 美國GM과 合作投資로 GM · Korea 設立(72)</li> <li>- 綜合自動車工場建設(73)             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 起亞産業 ● 現代自動車</li> </ul> </li> <li>- 獨自의 國產車 開發成功 : 乘用車 處女輸出</li> </ul>
<p>4次(1977~81) 産業構造高度化 基礎 確立</p>	<p>◎ 量産體制 準備段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 自動車部品 專門工場指定(79) 59個品目→228 個 業體</li> <li>- 自動車工業 統合措置(80. 8)             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乘用車一元化 : 現代 · 새한統合</li> <li>● 1~5톤 Truck : 起亞産業 獨點生産</li> <li>● 5톤 이상 Truck, Bus : 自由競爭</li> </ul> </li> <li>- 自動車工業 合理化措置(82. 2)             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乘用車二元化 : 現代, 새한</li> <li>● 中小型Truck, Bus, 消防車, 一部特裝車 : 起亞와 東亞가 合併生産</li> </ul> </li> <li>- 起亞産業과 東亞自動車 合併霧散(82. 7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 本格的 輸出戰略産業化 推進</li> <li>- 自動車生産 20萬台 突破(79)</li> <li>- 2次 石油波動으로 稼動狀況 危機</li> <li>- 自動車工業 合理化計劃 斷行</li> </ul>
<p>5次(1982~86) 比較 優 位 産業構造의 構築</p>	<p>◎ 輸出基盤 確立段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 前輪驅動 乘用車開發 着手             <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pony Excel 生産 30萬台工場 竣工(85. 2)</li> <li>● 大字(T-Car) : 年産20萬台</li> </ul> </li> <li>- 車種 生産制限 解除(87 施行)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 量産體制 確立</li> <li>- 技術水準 國際化</li> <li>- 國産化 完了</li> </ul>

### 3. 生産現況

우리나라 自動車産業은 1962年度에 乘用車인 새나라, 삼륜트럭인 T-6,000 등을 1,777台 生産하면서 始作되었다.

그 以後 1975년까지의 自動車生産은 꾸준히 增加하였으며 고유모델인 PONY가 本格的으로 生産되던 1976년에 5萬餘台的 自動車가 생산되었다.

1977년부터 3年동안의 自動車 需要는 年平均

60%以上 增加되어 1979年度에는 204千餘台를 生産하는 좋은 伸張率을 나타냈다.

그러나 1979年 下半期부터 불어닥친 第2次 世界 石油波動으로 인하여 不況局面에 돌입 우리나라 自動車工業은 극심한 타격을 받아 1980年度에는 前年同期對比 40%나 減小現象을 나타낸 123千餘台에 머물렀다.

1982年 下半期부터 서서히 國內外 景氣가 回復되면서 우리나라 自動車工業도 回復조짐을 보

여 前年同期對比 22%가 增加된 162千餘台를 生産하였다.

1983년에 들어와서는 國內物價安定 및 景氣好轉에 힘입어 1979年度 生産台數를 상회하는 221千餘台를 生産하였으며 1984年度에는 우리나라 自動車産業 出帆以後 最高의 生産記錄인 265千餘台를 生産한바 있다.

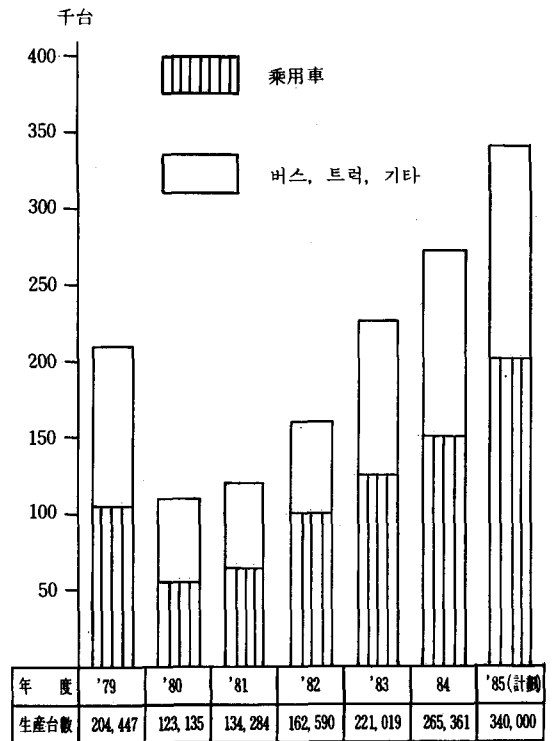
1985年 2月에 現代自動車가 國際競爭力 輸出主力車種인 前輪驅動乘用車(pony excel)의 年産30萬台工場을 竣工하여 生産開始함과 아울러 國內自動車 需要의 增加 및 先進國 輸出增加로 今年度 生産計劃인 340千餘台(輸出100千台 포함)의 自動車生産이 確實시 되며 上半期中에 이미 51%에 該當하는 173千餘台를 生産한 바 있다.

이와같이 1982년부터 繼續해서 自動車需要가 增加된 要因을 보면 産油國의 油價安定 및 1982年 揮發油特別消費稅率이 引下(130% - 100%) 되어 自動車を 維持하는데 많은 負擔을 덜어주게 되었으며, 이와 병행하여 政府에서는 오우너드라이브를 擴散키 위한 일환으로 交通法規, 特例法 一部를 改正 完화함에 따라 政府 및 企業人들의 構買力이 增加되었다.

또한 最近 몇년동안 持續的인 國內景氣成長으로 國民所得이 2,000\$에 가까워지면서 自動車を 갖고 싶어하는 購買力, 즉 “奢侈品認識에서 必須品化”로 需要패턴이 變하고 있는 한편 新車種인 前輪驅動乘用車의 選好도가 販賣의 增加要因으로 보아진다.

自動車部品生産에 있어서는 '83年 792個 業체가 7,370億원을 生産하였으며, '84년에는 業체

〈年度別 自動車生産現況〉



數도 841個로 늘어나 生産額도 26% 增加된 9,308億원을 生産하여 稼動率面에서도 '83年 68%에서 84年 78%로 比較의 良好함을 보여주었다.

#### 4. 輸 出 現 況

우리나라 自動車 및 同部品 輸出은 1962年度

〈自動車 部品工業現況〉

區 分	1983			1984		
	母 企 業 納品業體數	其 他 (軍納, 市販, 輸出)	合計	母 企 業 納品業體數	其 他 (軍納, 市販, 輸出)	合計
總 計	734	58	792	799	42	841
(大 企 業)	(50)	-	(50)	(65)	-	(65)
(中 小 企 業)	(684)	(58)	(742)	(734)	(42)	(776)
生産額(億원)	7,370			9,308		
稼 動 率(%)	68			78		

※ 大企業: 從業員 50人以上業體, 資産總額80億원超過業體

에 처음으로 自動車部品 8,000\$을 輸出하면서 始作되었고 完成車는 1976年度에 7百萬\$, 1977年度에 21百萬\$을 輸出하는 등 꾸준히 成長하였으며 1978年度에는 國內外 景氣好轉에 힘입어 自動車 및 同部品 輸出이 처음으로 1億\$에 가까운 實績을 올렸다.

그러나 1979年 第2次 石油波動으로 因한 國內外 景氣가 不況에 빠져 海外市場의 需要減退로 輸出의 增加는 急激히 둔화현상을 보이게 되었다.

그 以後 政府는 우리나라 自動車工業을 기필코 輸出戰略産業으로 중점育成키 위해 다각적으로 育成支援策을 講究하였고 業界 또한 緻密하고 多樣한 輸出活動의 展開 등 不斷한 努力을傾注하여 1983年度에는 1億74百萬弗의 實績을 올렸다.

또한 北美市場인 캐나다를 開拓하므로서 輸出의 增加가 急増되었고 1984年度에는 캐나다 및 유럽시장인 英國, 네덜란드, 벨기에 등 先進國의 輸出好轉에 힘입어 自動車輸出臺數面에서 前年同期對比 114% 增加된 52.350臺를 세계 84개

국에 輸出하므로서 우리나라 自動車가 向後 大量으로 수출할 수 있는 基盤을 다진 해였다고 하였다.

自動車部品 역시 꾸준히 신장하여 1984年度에는 前年同期對比 46% 增加된 1億\$을 세계99개국에 수출하였다.

主輸出市場은 전체의 56%를 차지하는 北美市場으로서 이와같이 점유율이 높은것은 '83年 下半年에 美國시카고에 우리나라 自動車部品常設展示場을 개설한데 많은힘을 입었다고 할 수있으며, 캐나다에 完成車의 輸出이 증가하여 이를 뒷받침하기 위한 部品の 需要 역시 증가한데 있다고 하겠다.

### 5. 우리나라 自動車工業의 展望

앞에서의 내용과 같이 現代自動車의 輸出主力車種인 Pony excel이 생산됨과 동시에 유럽 지역에 輸出이되어 좋은 반응을 보여주고 있는 한편, 世界 最大需要市場인 美國에 수출키위해 로스앤젤레스에 現地販賣法人 및 代理店 선정

〈年度別 輸出現況〉

〈單位：千\$〉

區分	年度	'80	'81	'82	'83	'84	'85(計劃)
完 成 車 (臺 數)		86,868 (25,253)	121,310 (26,283)	89,711 (20,567)	100,260 (24,510)	207,716 (52,350)	450,000 (100,000)
部 品		53,913	66,212	67,511	73,729	107,665	120,000
計		140,781	187,522	157,222	173,989	315,381	570,000

〈地域別 輸出現況〉

〈單位：千\$〉

地 域 別	1983		1984		增 減(%)		備 考
	完 成 車	部 品	完 成 車	部 品	完 成 車	部 品	
아 프 리 카	7,271	2,201	12,552	3,782	72.6	71.8	
中 東	43,525	9,190	16,166	9,797	△62.9	6.6	
北 美	13,219	38,098	127,167	60,226	862.0	58.1	
南 美	3,064	1,367	8,592	1,741	180.4	27.4	
亞 細 亞	3,432	15,353	10,402	18,786	203.1	22.4	
유 럽	28,850	4,979	30,490	6,871	5.7	38.0	
大 洋 洲	899	2,541	2,347	6,462	111.1	154.3	
合 計	100,260	73,729	207,716	107,665	107.2	46.0	

을 완료하고 현재 性能試驗이 활발히 進行되고 있어 今年末頃부터 본격적인 輸出이 될것으로 豫想된다.

大宇自動車에서도 '86年 下半年부터 연간 10만대를 美國市場에 수출키위해 工場建設 및 製品設計, 部品開發을 적극적으로 推進하고 있으며 起亞産業에서도 自動車工業合理化措置가 解除되는 '87년도부터 본격적으로 乘用車産業에 參與키 위해서 현재 前輪驅動乘用車 開發에 따른 外國企業과의 資本合作 締結을 推進하고 工場增設에 着手하였다.

이외에도 業界는 輸出用 中·大型 乘用車 開發計劃등 輸出車種의 多樣化推進 및 자동차의 新工場建設計劃을 순조로히 進行하고 있어 이웃나라인 日本과 같이 輸出主導産業으로 이끌어 가기 위해서 부단한 努力을 하고있다.

또한 部品工業에 있어서도 完成車의 輸出計劃에 따라 生産能力의 擴張, 外國과의 合作 및 技術導入 促進, 自体研究開發機能強化등 國際的인 체제를 構築해 가고 있다.

따라서 今年度 우리나라 自動車工業의 生産面에 대한 비중은 總製造業의 8.8%인 19,350억원으로 豫상되며 '90년도에는 20.6%에 該當하는 73,700억원에 달할것으로 전망된다.

〈自動車工業의 生産比重〉

(單位: 億원)

區 分	'80	'85	'90
總 生 産(A)	350,000	712,610	1,192,000
製 造 業(B)	103,000	219,000	357,600
自 動 車 工 業(C)	6,830	19,350	73,700
C/A(%)	2.0	2.7	6.2
C/B(%)	6.6	8.8	20.6

※ KIET 2000年代展望('84. 6) 참조.

〈自動車工業의 輸出比重〉

(單位: 億\$)

區 分	'80	'85	'90
全 体(D)	175	330	625
自 動 車 工 業(E)	1.3	5.0	44.5
E/D(%)	0.8	1.5	7.1

※ KIET 2000年代 展望('84. 6.) 참조

또한 輸出面에 대한 비중은 우리나라 全體輸出의 1.5%인 5億\$에서 '90년도에는 7.1%에 해당하는 44.5億\$로 전망되고 있다.

自動車 生産量으로 볼때는 '85년에는 世界 自動車生産의 0.77%선인 340千臺가 豫想되고 '90년도에는 2.54%인 1,300千臺로 展望되며 輸出에 있어서는 '85년 世界 自動車輸出의 0.64%인 100千臺에서 '90년도에는 4.18%인 756千臺를 輸出될것으로 보며 部品도 '90년도에는 約650百萬\$이 輸出될 것으로 展望하고 있다.

〈自動車 生産展望〉

(單位: 百萬臺)

區 分		'80	'85	'90
自 動 車	韓國 (A)	0.12	0.34	1.30
	世界 (B)	38.50	44.30	51.20
	A/B(%)	0.31	0.77	2.54
乘 用 車	韓國 (C)	0.06	0.23	1.05
	世界 (D)	28.60	33.10	38.50
	C/D(%)	0.21	0.69	2.73

※ DRI의 WORLD AUTOMOTIVE FORECAST '85참조.

〈自動車輸出展望〉

(單位: 千臺)

區 分	'80	'85	'90
韓 國 (E)	27	100	756
世 界 (F)	13,643	15,701	18,069
E/F(%)	0.20	0.64	4.18

※ DRI의 WORLD AUTOMOTIVE FORECAST '85참조.

끝으로 우리나라 自動車工業을 世界 先進國 수준으로 끌어 올리기 위해서는 自動車工業界에 종사하는 사람들의 힘만으로는 絶대로 이루어질 수 없고 이를 理解하는 國民의 힘과 政府의 支援등 三位一體가 되어야만 自動車輸出入國으로 發展할 수 있다는 것을 깊이 認識하여야 할 것이다.

우리 自動車工業人은 自動車輸出産業化를 達成하기 위하여 持續的인 技術開發과 品質保證 體制的 確立으로 질종고 값싼 製品을 適期에 供給하는 使命感을 갖고 總力을 기울일 것임을 다짐하는 바이다.