

# 튼튼한 內需기반위해 投資切實

-韓國자동차産業의 經濟 · 社會的 측면



盧 熙 穆

(産業研究院 産業技術 2室長)

## 산업의 발전과정

국내 승용차 생산은 지난 1962년의 새나라자 동차를 효시로 볼 수 있다. 66년에는 신진자동차가 소형 승용차인 코로나의 양산체제를 갖추었으며, 69년에는 코티나, 크라운, 포드20M 등의 중 소형 승용차가 생산됨에 따라 60년대에 자동차 국산화의 기반이 형성되었다고 볼 수 있다.

70년대는 독자적인 국산차의 생산체제가 구축된 시기이다. 75년에 기아산업이 브리사를 선보였으며 76년에 현대자동차가 포니를, 77년에 들어서는 새한자동차가 제미니를 생산 판매하게 되어 국내 자동차시장은 3파전의 양상을 띄었다.

1983년 1월에 대우가 새한자동차를 인수받아 전열을 가다듬고, 현대는 연산 10만대 규모의 승용차공장을 완공함으로써 좁은 국내시장을 놓고 자동차업체들의 경쟁은 더욱 가열화되었다. 그러나 1979년의 2차 오일 쇼크로 자동차수요가 침체되어 업체가 생산시설의 유희화, 과당경쟁 등으로 경영난을 겪게 되자 정부는 자동차산업의 경쟁력배양을 위하여 1981년 2월28일에 자동차공업 합리화조치를 단행하여 업체별 생산차종의 전문화를 유도하게 되었다. 그 결과 현대와 대우는, 승용차 대형버스 트럭을, 기아는

중소형버스 및 트럭을 생산하게 되어 승용차 생산은 현대와 대우로 2원화되었다. 아울러 동아는 대형버스 및 特裝車를, 아세아는 버스·트럭 및 군용차를, 거화는 쥘차를 전문생산차종으로 지정받았다.

이와같은 정부의 전문화조치와 국내경기의 회복에 힘입어 자동차산업의 경쟁력기반이 강화되고 선진세국에 대한 수출이 점차 늘어나기 시작하였다.

이러한 상황의 변화에 따라 정부는 지난 1월 현대, 대우, 기아 등 3사의 차종생산제한조치를 오는 1987년부터 해제키로 하였다. 84년 11월에는 쥘차를 생산하는 거화의 경영권이 동아자동차로 이양됨에 따라 현재 우리나라 완성차업체는 현대, 대우, 기아, 동아로 4원화 되었다

## 생산 및 판매 현황

우리나라의 자동차생산실적은 70년대후반부터 크게 증가하여 79년까지 모든 차종이 급격한 증가현상을 보였으나 오일쇼크로 1980년에 급격히 감소하였다. 그후 1981년부터 자동차생산실적이 서서히 회복되어가는 추세를 보이고 있으며 84년에 26만 5천대를 기록한데 이어 85년에는 30만대를 돌파할 것으로 기대되고 있다. 84년도의 차종별 생산실적을 보면 승용차생산이

전체생산량의 60%를 차지하고 있으며, 트럭과 특장차가 30%, 버스가 10%를 차지하고 있다.

우리나라 자동차수요를 내수와 수출로 구분하여 살펴보면 내수부분의 증가율이 수출에 비해 다소 낮은 것을 알수 있다. <표-1참조>

<표-1> 자동차산업의 성장추이 및 현황

(단위: 천대)

구 분	70년	75년	81년	83년	84년	81~84년 연평균증가율(%)	
자 동 차	생산	29	37	133	221	265	25.8
	내수	21	35	110	194	212	22.3
	수출	0	담 취 할	26	25	52	26.0
승 용 차	생산	14	18	69	122	159	32.1
	내수	11	18	52	105	107	27.2
	수출	0	0	17	16	49	42.3

완성차의 국내판매량은 75년이후 79년까지 매년 크게 증가되어 79년의 국내판매실적이 75년에 비해 353%나 증가된 16만대에 이르러 내수시장확대 전망을 밝게 해주었으나 80년이후 경기침체와 석유파동의 여파로 인한 내수부진으로 판매량이 크게 줄어들어 81년에는 79년보다 34%나 감소한 11만대에 머물렀다. 그후 자동차경기회복으로 판매실적은 꾸준히 늘어나 83년에는 19만 4천대, 84년에는 21만 2천대로 증가 했다.

84년말 현재의 우리나라 자동차 보유대수는 승용차 46만 5천대를 포함하여 94만 8천대로 1,000인당 보유대수는 23.2대(승용차는 11.4대)를 기록하였다. 그러나, 미국이나 일본의 1,000인당 자동차 보유대수가 각각 687.5대, 348.5대(1982년기준)인 것을 고려하면 우리의 자동차산업은 아직 초기단계임을 알 수 있다.

### 수출현황

우리나라의 완성차수출은 75년에 소량의 트럭을 처너수출함으로써 시작되었다. 76년 국산고유모델의 승용차인 포니가 개발되면서 매년 큰 폭의 증가율을 기록한 자동차수출은 79년에 3만 1천대에 달하였다. 그러나 제 2차 석유파동으로 인한 국내의 경기침체로, 내수취약의 기본적인 문제를 안고 있는 자동차산업은 수출에서

도 부진하여 최대의 경영위기를 맞이하였다. 82년의 자동차수출실적은 79년의 65%에 불과한 2만대였다.

이러한 부진은 물론 경기하락이 주요인이었지만, 소형차중심의 세계 자동차시장에서 우리나라 승용차의 경쟁력이 크게 취약했던 것과 수출마케팅능력이 부족했던 것도 중요한 요인으로 지적되고 있다.

이러한 수출부진 속에서도 83년말 캐나다시장 개척에 성공하였다. 캐나다는 최대의 자동차시장인 미국시장과 유사한 점이 많기 때문에 캐나다 진출은 여러가지 면에서 우리나라 자동차 수출사에 큰 의의를 갖는 것이다. 일단 북미지역에 상륙한 소형승용차는 현지에서 크게 호평을 얻어 84년 우리나라 자동차 수출이 사상 유례없는 5만 2천대를 기록하는데 결정적인 기여를 했다.

차종별 수출구조를 보면, 수출초기에는 승용차의 비중이 그리 크지 않았다. 그러다가 78년 이후 승용차의 비중이 매년 높아지기 시작하여 84년에는 승용차 93%, 버스 1%, 트럭·특장차 6%의 구성을 나타내어 우리나라의 자동차 수출은 승용차가 주도하고 있음을 보여주고 있다.

84년의 대상지역별 자동차 수출구조를 보면 캐나다로의 승용차수출이 3만 2천대로 전체 자동차 수출의 62%, 승용차 중 66%를 기록했으며, 몇년 동안 계속 1위를 차지했던 영국이 5천대로 83년보다 약간 증가하였다. 이 밖에 네덜란드, 대만, 벨기에에 대한 수출이 1천대를 넘었으며 기타 유럽, 중동등의 국가들도 주요한 수출대상국이다.

### 전 망

#### ◎ 생산능력

84년말 현재의 차종별 생산능력을 보면 승용차 18만 9천대, 트럭·특장차 10만 7천대, 버스 4만 1천대 등으로 총생산능력은 33만 7천대에 이르고 있다.

그러나 현재의 자동차 생산설비로는 80년대

후반의 수요를 충족시키기 어려우므로 85년도 완성차업체들의 시설투자는 계속될 전망이다. 현대자동차는 85년 2월에 연간 30만대의 승용차 생산능력을 가진 X카공장을 준공하고 이공장에서 생산되는 승용차의 이름을 그동안 쌓아 올린 포니의 성가를 고려하여 포니 엑셀이라고 명명하였다.

대우자동차도 연간 생산능력 17만대 규모의 T카공장을 86년까지 완공한다는 목표하에 건설을 계속하고 있다. 현대와 대우의 신설공장에서 생산되는 차종은 약 1,500CC급 前輪驅動型 승용차인데 내수시장이 좁아 생산량의 상당부분을 수출해야하기 때문에 현대와 대우는 선진국시장에 대한 수출전략을 다각도로 모색하고 있다.

한편 최근들어 미국, 일본 등 선진국 자동차 회사들이 우리나라 자동차업체와의 합작투자에 많은 관심을 보이고 있다. 미국의 경우 자동차 산업에 종사하는 노동자의 임금이 개발도상국에 비해 15~20배나 높아 한국, 대만 등 생산비가싼 개발도상국을 생산기지로 삼으려는 전략을 채택하고 있다. 대우와 GM은 이미 합작관계에 있으며, 포드, 크라이슬러, 도요다 등도 우리나라 자동차업체와 빈번한 접촉을 취하고 있는데 이러한 움직임이 현실화되면 우리의 자동차 및 자동차부품 생산능력은 크게 향상될 것으로 보인다.

#### ◎ 내수 및 수출 전망

85년의 우리나라 자동차수요는 사상 처음으로 30만대를 넘을 것으로 기대되는데, 內需가 24만 4천대, 수출이 8만대로 총 32만4천대에 이를 것으로 예상된다. 이는 84년과 비교할 때 내수가 16%, 수출이 54% 증가하여 전체적으로 24%의 수요증가를 나타내는 것이다. 낙관적인 전망에 의하면 금년도 자동차수출은 10만대를 넘을 것으로 보고 있다.

차종별 예상수요를 보면 승용차가 내수(12만 8천대)와 수출(7만 5천대)을 합해 20만 3천대로 총수요의 63%를 차지할 것으로 보이며, 버스 3만 2천대, 트럭 및 특장차 8만 9천대의 수요가 예상된다. 승용차부문에서는 84년에 부

진했던 내수가 금년에는 현대의 포니엑셀, 대우의 신제품 개발 등의 영향으로 20%가량 증가할 것으로 보이며 수출은 기록적인 증가를 보일 것으로 예상된다.

84년에 캐나다시장에 소형승용차를 수출하여 호평을 받은 바 있는 현대는 85년도에도 캐나다로부터 포니 2만대, 스텔라 3만대 등, 총 5만대의 수출주문을 확보하고 있으며 또한, 금년내로 포니엑셀의 미국시장수출을 계획하고 있다. 대우의 T카공장이 86년에 준공되어 對美수출이 순조롭게 이루어진다면 80년대 후반부터 우리의 자동차수출은 본격적인 궤도에 진입할 것으로 보인다.

버스에 대한 수요는 84년보다 약 6천대 가량 늘어난 3만 2천대로 예상되며 수출은 미미할 것으로 보인다. 트럭 및 특장차는 수출 4천대를 포함하여 약 8만 9천대의 수요가 예상된다.

#### ◎ 해외전망

84년의 세계 자동차산업의 경기를 보면 미국과 일본이 호황을 누린 반면, 유럽은 불황의 늪에서 벗어나지 못하였다. 미국 자동차회사들은 일체차의 대미수출 자율규제에 힘입어 생산과 판매를 크게 증가시켜 사상 최고의 수익을 기록하였다. 세계 자동차의 최대시장인 미국의 85년도 승용차수요는 약 1천 70만대로 예상되며 트럭부문에서도 약 4백만대의 수요가 있을 것으로 보인다.

우리나라는 85년에 미국시장에 승용차처녀수출을 계획하고 있으므로 미국자동차시장 동향에 예의 주시하여야 한다. 미국 최대의 자동차메이커인 GM은 일본이 언제까지나 소형차시장을 장악하도록 내버려 둘 수 없다는 판단아래 소형차 개발전략을 추진하고 있다. 이른바 새턴프로젝트라고 불리우는 이 계획을 성공시키기 위하여 GM은 기존의 생산·판매·유통방식에 구애받지 않는 독립회사인 새턴사를 설립하였다.

새턴프로젝트는 한국, 브라질 등 소형승용차 후발수출국은 말할 것도 없고 일본등 선발수출국까지 크게 긴장시키고 있다.

한편 1981년부터 실시되고 있는 일본의 승용

차 對美수출 자율규제가 85년 3월말로 끝나게 되어 일본의 對美승용차수출은 84년의 자율규제대수인 185만대보다 10~15% 이상 증가 할 것으로 보인다. 이에따라 우리 승용차의 對美수출이 성공한다면 일제차와 가격경쟁을 벌일 것으로 보인다.

### 문제점

우리나라 자동차공업은 수요측면과 공급측면에서 많은 문제점을 안고 있다. 자동차 수요는 일반적으로 1인당 국민소득, 자동차가격, 도시 인구집중도, 인프라스트락취의 발달정도 등에 의하여 결정되며 그 중에서도 1인당 국민소득과 가장 밀접한 관계를 가지고 있는데 우리나라의 자동차 보유대수 및 수요는 비슷한 국민소득수준의 다른 개발도상국에 비해 매우 낮은 상태이다.

그 주요한 원인은 자동차의 구입, 등록 및 유지에 많은 비용이 소요된다는 것이다. 자동차에 부과되는 諸稅公課는 특별소비세, 등록세, 취득세, 자동차세, 공채구입 등으로 너무 과중하며 휘발유에도 100%의 특별소비세가 부과되어 다른 석유수입국보다 휘발유가격이 훨씬 높은 형편이다. 또한 富의 대도시 편중으로 인구 및 자동차의 도시집중 현상이 심화되고 있으며 대도시의 도로 및 주차시설이 미흡한 것도 큰 문제이다. 정부는 중산층의 국민들이 쉽게 구입할 수 있도록 값싼 국민차를 개발, 보급하겠다고 공표한 바 있으나 위의 요인들이 복합적으로 얽혀 그 실현이 지연되고 있다.

공급측면의 문제성을 보면 자동차공업의 역사가 짧고 기술개발 투자가 부진하여 선진국에 비해 기술수준이 낮다는 점이다. 현대는 연간 승용차생산 30만대 규모의 공장을 준공함으로써 규모의 경제를 실현하여 비용을 낮출 수 있는 여건을 마련하였으나 전반적으로 업체당 생산규모가 작아 대량생산의 잇점을 누리지 못하고 있다. 자동차 부품공업도 일부 우수업체를 제외하고는 규모가 영세하고 기술수준이 낮아 질과 양면에서 완성차업체가 만족할 만한 공급능력을 갖추

고 있지 못한 실정이다.

### 육성 방향

우리의 자동차공업은 근년들어 괄목할만 한 성장을 하였으나 선진국과 비교하면 생산능력이나 기술면에서 아직 유치단계라고 볼 수 있다. 수출을 안정적으로 늘리기 위하여 무엇보다도 시급한 것은 내수기반을 충실히 구축하는 것이다. 내수기반을 구축하기 위하여는 미니카의 개발, 諸稅公課의 경감, 도로 및 주차시설의 확충등이 이루어져야 한다. 이러한 조치는 재정수입, 환경오염 등의 문제와 상치될 수도 있으나 特消稅를 내리더라도 판매대수의 증가로 재정수입은 큰 영향이 없을 것으로 분석되어 있으며 배기가스 기준을 강화하면 환경오염 문제도 해결할 수 있을 것으로 보인다.

우리의 내수시장이 좁은 것은 사실이나 선진국의 자동차시장은 계절변동과 경기변동에 민감하기로 유명하므로 튼튼한 내수기반 없는 수출은 위험을 가져올지 모르는 것이다.

다음으로 부품업체들이 조속히 국제경쟁력을 갖출 수 있도록 육성되어야 한다. 모기업과 부품계열기업간의 유대를 강화하여 기술지도, 대금지불 등이 원활히 이루어지도록 하여야 한다.

우리의 현실을 감안할 때 자동차산업에 수출 수요 없이는 성공할 수 없다는 것은 자명한 사실이다. 자동차판매는 훌륭한 딜러조직과 애프터서비스망이 없이는 불가능하므로 외국기업과 협력하지 않고 수출하는 기업은 특히 딜러조직과 애프터서비스망의 구축에 많은 투자와 세심한 배려를 하여야 한다.

우리나라의 자동차산업이 제조업 전체의 생산에서 차지하는 비중은 1980년에는 3%에 불과하였으나 1990년에 6.1%, 2000년에는 약 8% 정도로 증가할 전망이며 상품 총수출에서 차지하는 비중도 1981년의 0.9%로부터 1990년에는 3.9%, 2000년에는 8.4%로 증가할 전망이다. 그러므로 정부와 기업은 자동차산업의 중요성을 감안하여 기술혁신, 경쟁력 강화, 부품업체 육성 등에 많은 노력을 기울여야 할 것이다.