

韓國 自動車工業의 問題點 및 發展方案

Schemes for Development and Problems of Korean Automobile Industry

李 康 鏞*
Kang Yong Lee

1. 序 論

우리나라에서 自動車工業에 관심을 가진 것은 1962年度부터인데 이는 “第1次 經濟開發 5個年計劃”의 일환으로 政府에서 自動車工業을 發達시키기 위하여 中間分解部品을 導入하여 組立生産을 추진하면서 시작했기 때문에 그 역사는 불과 25年的 짧은 역사를 보유하고 있다. 그러나 政府의 自動車工業 育成政策, 관련 自動車製造業體들의 先進技術 소화 및 技術開發能力蓄積, 그리고 自動車 輸出市場開拓 노력, 여기에 우수한 技術人力 등의 조화로 自動車工業의 역사가 80~100年이나 되는 先進自動車工業國인 美國, 日本 등과 自動車 輸出市場에서 對等한 水準으로 競爭하여 1986年度에 美國市場에 處女 進出하여 單一車種으로 판매대수 1位를 점유하는 水準에 도달하였다.

그러나 우리의 自動車工業水準은 아직도 內需市場基盤이 극히 취약하고 製造技術, 部品調達, 製造設備部門에서 先進自動車工業國에 대한 依存도가 높고 自動車工業과 관련된 주변 여건 변화에 깊은 관련성, 先進自動車工業國의 우리나라 自動車工業에 대한 경계심, 자동차 수출시장의 政策變化, 세계각국의 보호무역주의와 관련한 우리나라 시장 개방압력 등

이 한국 자동차공업의 成敗에 밀접한 관련성을 內包하고 있어, 우리나라 自動車工業이 지속적인 輸出産業으로 성장을 하기 위해서는 새로운 發展方案이 강구되어야 할 시점에 와 있다고 볼 수 있다.

2. 問題點

2.1 生産能力 部門

우리나라 自動車工業은 이미 70年代말 重複投資로 인한 設備能力的 과대와 극심한 不況으로 「自動車工業 合理化 조치」라는 政府의 介入에 의한 方法으로 어려움을 극복하였다. 그러나 최근 輸出의 호조와 1987年以後 會社別 車種生産 制限 撤廢로 각사별로 生産能力 增大計劃을 세우고 있어, 또 다시 重複投資의 조짐을 보이고 있다. 內需市場 活性化를 위한 제반 여건이 개선되지 않은 상태에서 輸出對象國의 수입규제시 이는 深刻한 문제로 대두될 것이다.

2.2 國內市場 需要部門

우리나라 自動車の 內需規模와 輸出規模는 86年을 기준할時 그 구성비가 50:50의 比率을 이루어 이는 自動車工業의 健全한 發展에 상당한 危險負擔感을 주고 있다. 우리나라

* 政희원, 연세대학교 기계공학과 교수

가 自動車工業을 輸出産業으로 育成하기 위해서는 튼튼한 自動車內需基盤의 確立이 되어야 하는데, 아직도 우리나라의 경우 自動車需要를 抑制하는 제한 요인이 많은데, 우리나라의 自動車 需要抑制과 관련되는 사항은 다음에 열거하는 사항과 같다. :

1) 各種 自動車 관련 稅金의 高率

우리나라의 自動車와 관련되는 各種 稅制는, 첫째, 구입과정에서는 防衛稅, 附加稅의 不可避性을 고려할시 特消稅率은 지나치게 높다. 둘째, 取得過程에서도 登錄稅와 地下鐵公債는 世界各國의 尤價가 없는 制度로서 同 稅額의 賦課가 消費者 負擔을 加重시키는 決定的 要因이며, 自動車는 動産임에도 土地, 船舶 등과 같이 不動産에 준하여 등록세 부과대상이 되고 있으나 國民所得水準向上, 自動車의 生必品化 경향의 견지에서 이 문제점이 아닐 수 없으며, 세제 保有 및 利用過程에서도 自動車稅는 排氣量別 定額으로 先進自動車工業國들에 비해 3~4倍 水準이며, 排氣量에 따른 稅率 差異가 크지 않다.

2) 油價稅制

우리나라의 揮發油稅는 特소세가 100% 여기에 또 부가세가 10% 부과되어 이 또한 自動車 需要의 抑制要因이 되고 있다.

3) 中古車 구입시에도 또한 流通業者의 營生성으로 性能·하자 保證機能이 결여되어 있으며 非正常的 場外去來의 盛行 등으로 流通秩序가 紊亂하다.

4) 其他 交通環境制度

各種 交通環境制度들이 미흡하여 이들이 또한 自動車需要를 抑制하고 있는데 첫째로는 우리나라의 自動車 道路率이 상당히 낮으며 둘째, 都心 주차장이 극히 부족하고, 交通量의 都市集中化를 들 수 있고 세째, 運轉免許 發給節次가 複雜하며 自家運轉 希望者의 쇄도로 訓練施設이 不足한 實情이며, 네째 交通行政 關聯業務의 경직성을 언급하지 않을 수 없는 바 現在 特別市, 直轄市, 各道에 1個所만 메이커의 직영 整備工場 운영이 가능하게 했으며, 登錄具備書類가 10餘種 以上으로 複雜

하고, 登錄費用이 高額이며, 검사제도도 다소 不合理的 사항들이 있다.

2.3 國際競爭力 部門

우리나라 自動車가 1985年度에 캐나다 輸出市場에서 單一車種으로 판매대수 1위를 점유하고 1986年度에 자동차의 本고장인 美國市場에 單一車種으로는 판매대수 1위를 각각 獲得한 것은 우선 보기에는 우리나라 자동차의 國際競爭力이 가장 앞서는 것 같은 생각을 갖게 하기 쉽다. 실제로 우리나라의 자동차가 品質, 價格面에서 競爭力이 확보되었다고 하기에는 여러가지 문제점이 있다. 첫째 우리나라 자동차는 설계기술, 생산기술이 외국으로부터의 기술도입에 의한 것으로 생산기술 수준은 선진자동차공업국의 수준과 비슷하다고 하나 설계기술은 원천적으로 외국에 의존하고 있는 실정이다. 이는 완성차 뿐만아니라 部品工業에서는 더욱 依存度가 높아 이로인한 기술료 지불은 자동차 생산판매 대수가 증가할수록 크게 높아지고 있다. 둘째 우리나라가 수출하고 있는 자동차는 선진국의 각종 규제치를 만족시키기 위해 상당수의 主要機能部品과 各種 공해 규제만족을 위한 배출가스 저감장치 등의 部品은 輸入에 의존하여 이들 규제를 만족하고 있는 실정이다. 세째로 아직도 우리나라 完成車 제조업체와 部品業體의 生産시설의 自動化率은 先進自動車工業國의 製造業體들과 비교시 상당히 낮은 水準이다. 日本의 完成車 제조업체들의 엔진工場, 프레스工場, 車體工場 등은 檢査業務從業員外에는 無人化를 目標로 하고 있으며 이들 工場의 自動化 및 Robot化率은 90%수준에 이르고 있으나 국내업체들은 여기에 크게 미달하고 있는 實情이다.

네째, 우리나라의 수출용 승용차는 1500~1600cc 급의 소형승용차로 수출자동차의 車種이 단순한 점을 지적하지 않을 수 없다. 이는 소비자의 선택의 범위를 극히 제한하는 것이며 수출시장의 한계에 부딪히게 하는 요인이 될 수 있다. 다섯째, 수출시장에서 獨自 Dealer 확보수가 아직도 부족하거나 이를 확보하

지 못하고 있는 실정이다. 日本이 美國市場에서 保有하고 있는 Dealer 수를 감안할시 우리도 獨自의 Dealer를 확보하지 않으면 안될 것이다.

2.4 技術水準 部門

설계기술 부문에서는 아직도 獨自의 設計技術能力이 없고, 생산기술도 거의 大部分이 先進自動車工業國으로부터의 기술도입에 의존하고 있는 실정이다. 또한 우리나라 自動車관련 취약부문은 自動車의 전자화부문과 排出가스 저감장치부문, 自動車 輕量化部門도 여기에 포함되며 自動車 素材開發部門도 아직은 부족한 상태이다. 그러나 우리나라 自動車關聯 技術部門에서 가장 심각한 것은 우리나라 自動車工業의 지나친 對日本技術 依存度라고 할 수 있다. 현재 日本自動車業界에서는 우리나라 自動車의 캐나다市場 進出成功 등의 自動車工業成長에 대해 관심이 至大한 實情임을 감안할시 커다란 문제점이 아닐 수 없다. 우리나라 自動車工業의 日本依存樣相은 完成車의 原泉的인 技術의 日本依存과 主要機能部品の 製造設計技術도 日本에서의 導入과, 組立用部品の 輸入先도 日本地域이며, 自動車製造設備의 對日依存度도 深化되고 있다.

이러한 自動車工業의 對日 依存度 深化는, 向後 여러 輸出市場에서 日本自動車와 競爭이 不可避한 우리의 實情으로는 競爭力 優位確保에 어려움을 줄 것으로 예상된다.

2.5 部品工業 部門

1) 部品業體의 零細性

우리나라 自動車部品業體 817個(85年基準)中 762個業體가 中小企業으로 全部品業體의 93.3%에 해당되며, 年間 母企業納品額이 5億원미만의 業體가 全業體의 65% 水準이며 納品額 50億원 以上의 大規模業體는 全體의 5%미만으로 自動車 및 部品の 輸出産業化에 커다란 障礙要素가 되고있다.

2) 完成車 生産能力 增大計劃에 따른 部品業體 對應態勢未備

完成車製造業體의 生産能力增大 計劃에 따

라 各部品業體들은 신중히 部品供給能力을 擴大하기 위해 大部分 工場 增設을 추진하고 있다. 그러나 1次系列部品中 36個 品目에 대해서는 오늘날 공급부족이 발생할 가능성이 있어 새로운 업체의 參與가 이루어져야 할 것이다.

3) 生産施設의 老朽化 및 自動化施設 未洽

國內自動車 部品業體의 保有設備는 平均 使用年數가 7~10年이 경과되어 노후화되어 생산성향상 및 품질향상이 어려운 형편이며 施設自動化를 推進할 資金調達 能力不足으로 自動化率은 20%미만에 해당되어 이의 개선이 시급히 요구되고 있다.

4) 生産技術 水準未洽

우리나라 部品業體들은 製品企劃, 設計技術, 熱處理技術 등 고급기술이 취약하며 技術開發活動도 未洽하다. 또한 전문기술인력과 숙련 기능공 不足 및 기술인력양성기관 및 시설부족도 문제점으로 생각할 수 있다.

5) 品質水準의 國際競爭力 未確保

現在 自動車部品業體에 대하여 實施되고 있는 部品業體 品質管理 등급제는 대상업체 800여개업체중 약 반정도에 대해서만 實施하고 있으며, 또한 國產素材 自體의 品質低位, 試驗檢査設備의 不足 및 專門技術人力不足, 品質管理技法 活用未熟 등으로 部品の 品質水準은 아직도 상당수가 國際競爭力이 不足한 실정이다.

6) 部品の 價格競爭力 未確保

이는 部品業體의 品質管理活動 不足으로 인한 사유와 國產原資材價格이 고가이며, 原資材輸入에 따른 關稅의 高率과 部品業體의 過度한 金融費用 負擔, 또한 一部部品(베어링, 스파크플러그, 오일 씰)의 獨占 또는 寡點生産體制에 기인한다.

7) 母企業과 系列部品業體間의 관계

母企業에 대한 部品業體의 隘路事項을 整理해보면 첫째, 母企業으로부터의 部品業體의 단가인하 요구가 빈번하고 둘째, 納品代金の 결제장기화 및 연기사례가 있으며 셋째, 完成車製造業體의 新모델 開發時 開發部品の 단가결정을 지연하여 完成車 出庫後 6個月以上까지

지연시키고 있으며 네째, 무리한 개발기간에 의한 納期를 決定하며 다섯째, 일방적인 檢査基準을 변경하는 事例도 있으며 여섯째, 去來處 變更威脅 등이 이 범주에 포함된다.

2.6 貿易摩擦 部門

現在 우리나라 自動車 輸出主市場은 美國 등 北美地域에 依存하고 있으며 이 地域에 대해 自動車 各社는 輸出努力을 集中시키고 있다. 그러나 最近 우리나라 自動車の 급격한 輸出增加에 따라 이 地域 등에서의 輸入規制를 위시한 貿易摩擦 可能性이 크게 增大되고 있다.

3. 發展方案

우리나라 自動車産業의 輸出産業化라는 目標達成을 위한 發展方案으로는 먼저 自動車の 內需市場增大를 위하여 첫째, 各種 自動車關 聯稅制의 大幅의인 경감이 단행되어야 하며, 둘째, 油價의 特消稅를 引下調整하여야 하며 셋째, 中古車市場을 活性化할 수 있도록 中古車 구입에 따른 각종 세금도 경감시켜야 함은 물론 中古車 流通業의 질서가 바로 잡힐 수 있도록 조치하여야 하며 네째, 交通환경개선 즉 주차장문제, 도로율을 증대시켜 나가야 하고 다섯째, 1983年度에 언급된 국민차 개념의 경자동차를 조속히 개발 생산될 수 있도록 관련 주변여건을 개선한다. 다음 主要自動車 輸入國들의 수입규제를 위시한 貿易摩擦 對處方案으로 첫째, 國際分業下의 自動車輸出戰略을 推進해 나가야 할 것이며 둘째, 自動車輸出의 北美市場偏重 및 依存度改善을 위한 輸出市場을 다변화하여야 하며 셋째, 美國의 自動車輸入規制 가능성에 對備한 적정자동차 生産能力을 유지하기 위한 노력이 따라야 한다. 네째, 우리의 주요수출시장인 北美地域과의 실질적인 協力基盤構築이 이루어져야 하며 다섯째, 通商摩擦에 대한 對美弘報活動을 강화시켜 나

가야 한다. 다음 우리나라 自動車の 競爭力優位 確保方案으로는 輸出車種의 고급화와 國產化率을 제고하고 小型車에만 집착할 것이 아니라 中型 및 小型乘用車로의 발전 및 다양화가 이루어져야 할 것이다. 輸入自由化 對處方案으로는 國內車種의 고급화와 일부취약기술의 획기적인 개선과 수입자동차에 대비한 品質 및 性能의 개선을 계속 추구하여야 하며 輸入自動車에 대한 各種 檢査制度도 선진국관행과 일치시켜야 하며, 자동차 輸入組合이라는 단체도 조속히 설립을 추진하여야 한다. 自動車 기술개발의 強化方案으로는 첫째, 完成車製造業體들이 自動車 主要分野의 獨自技術開發能力을 確保하여야 하며 둘째, 취약 공업 기반기술이 集中的으로 개발되어야 할 것이다. 셋째, 完成車業體의 기술연구소 기능의 강화 및 활성화가 계속되어야 할 것이며 마지막으로 部品工業의 育成方案으로는 첫째, 自動車 部品業體의 生産能力擴大를 위한 모기업의 部品業體 資本參與 許容, 外國有名業體와의 技術導入 및 合作投資를 권장하여 部品業體의 대형화를 통한 部品生産의 基盤構築이 이루어져야 하며 둘째, 系列化體制, 專門生産體制의 조화를 통한 部品生産體制의 合理化가 계속적으로 이루어져야 할 것이며 셋째, 部品業體의 品質管理 活動強化를 위해 현재 실시하고 있는 完成車業體를 통한 部品業體 品質管理 等級制度가 擴大實施 및 活性化되어야 할 것이다. 네째, 自動車 部品工業을 工業發展法에 의한 合理化業種으로 지정 政府次元에서 自動車 部品工業을 보다 積極的으로 育成시켜 나감이 필요할 것이다. 다섯째, 部品輸出을 高度化할 수 있도록 제반태세를 갖추어 나가야 할 것이다. 이상과 같은 우리나라 自動車工業의 發展方案들이 확실하고도 內實있게 이루어진다면 우리가 추구하고 있는 한단계 높은 차원의 自動車工業의 輸出産業化가 큰 어려움 없이 달성될 수 있을 것으로 믿는다.