自動車産業의 '90年動向과 '91年 展望

金 成 翼*

1. 概 況

주지하는 바와 같이 自動車工業은 고무, 철강, 기계, 전기, 전자 등 2만여개 부품의 조립으로 이루어지는 종합기계공업으로서 그 투자규모가 막대하며 産業聯關效果가 크고, 國民經濟에서 차지하는 비중이 막중하여 현대에 있어서는 自動車工業先進國이 곧 經濟大國으로 불리워지고 있다.

한편, 우리나라의 자동차공업은 60년대초 정부의 경제개발 5개년계획과 함께 單純組立工業으로 출발하여, 그간 30여년의 짧은 기간동안 1, 2차 油類波動 등 여러 차례의 난관을 극복하고 비약적인 발전을 거듭함으로써 量的成長은 물론 性能, 安全度 등 質的인 면에서도 선진국의 인정을 받을만큼 괄목할만한 성장을 이룩하였다.

自動車産業이 國民經濟에서 차지하는 비중을 살펴보면, 事業體數에 있어서는 5개 완성차 제조업체와 이를 뒷받침하는 1차계열업체 및 중간부품을 공급하는 2차계열업체를 포함하여 전체 제조업체수의 8.6%를 점유하고 있으며, 雇傭側面에서도 26만명의 직접적인 고용을 흡수하고 있고, 생산액은 11조 7천억원에 달하여 제조업 생산의 10.9%를 차지하고 있는 등 국가경제발전의 중추적이 역할을 담당하고 있다.

〈표 1〉 우리나라 자동차공업의 위상('89)

區 分	製造業	自動車工業	比重(%)	備 考
事業體數(個)	59,134	5,100	8.6	
從業員數(1,000名)	3,177	260	8.2	수출은
生 産 額(10億원)	107,200	11,721	10.9	전산업
輸 出(億$)	624	23	3.7	기준

또한 生産面에 있어서는 1988년에 1백만대 생산을 돌파하면서 世界 10大自動車先進國으로 발돋움하였을뿐만 아니라, 輸出도 57만 6천대를 해외에 수출함으로써 세계 제8위의 자동차수출국으로 부상하였고, 保有面에 있어서는 지난 1990년에 308만대를 돌파하여 自動車大衆化時代에 진입하게 되었다.

그러나, 최근 우리나라 자동차공업의 對內外的인 與件은 노사분규에 따른 賃金引上, 원貨切上, 輸出不振, 페르시아灣事態에 따른 高油價時代의 到來 등으로 지속적인 발전을 낙관할 수 없는 어려운 상황에 처해 있는 실정이다.

*韓國自動車工業協會 企劃課長

2. 自動車産業의 動向

가. 生 産

우리나라의 자동차생산은 1980년초 政府의 合理化措置와 경제성장에 따른 內需增大 및 輸出好調에 힘입어 1981년 이후 1989년까지 年平均 26.8%의 고도성장을 이룩하여 1989년에는 전년대비 4.2%가 증가한 112만 9천대를 생산한 바 있다.

한편 1990년도 국내 자동차생산은 勞使紛糾와 主輸出市場인 미국시장의 수요감소 등으로 인한 수출부진에도 불구하고, 1987년부터 本格化되고 있는 MOTORIZATION의 영향으로 內需가 꾸준히 증가하여 지난해보다 17%가 증가한 132만 1천대를 생산하였다.

車種別로 보면 乘用車가 전년대비 13.1%가 증가한 98만 6천대를 생산하였고, 버스·트럭, 특장차 등 商用車는 33만 5천대를 생산하여 지난해보다 30%가 증가한 생산실적을 보였다.

〈표 2〉 연도별 자동차 생산실적

區 分	1987	1988	1989	1990
乘用車	789,819	865,685	856,133	986,117
지 프	3,306	6,389	15,765	
버 스	58,431	68,904	80,181	334,906
트 럭	120,082	134,478	165,893	
特裝車	8,101	8,199	11,498	
合 計	979,739	1,083,655	1,129,470	1,321,023
전년대비 증가율(%)	62.9	10.6	4.2	17.0

나. 內 需

자동차의 內需販賣는 국내경제규모의 확대, 국민소득의 증가 및 유가안정 등으로 그 규모가 크게 늘어나, 1987년부터 1989년까지 年平均 35%은 높은 증가율을 보였으며, 1990년에도 그 증가세는 계속되어 전년대비 25.1%가 증가한 95만 4천대가 판매되었다.

車種別로는 승용차가 소유욕구의 확대 및 업계의 활발한 신차종개발로 전년대비 21.7%가 증가한 62만 6천대가 판매되었고, 상용차는 32만 8천대(32.1%)가 내수판매된 것으로 나타났다.

〈표 3〉 연도별 자동차 내수실적

區 分	1987	1988	1989	1990
乘用車	246,714	318,010	499,949	626,136
지 프	2,734	5,551	14,535	
버 스	54,100	65,893	79,066	328,124
트 럭	109,484	126,575	159,368	
特裝車	7,016	7,447	10,041	
合 計	420,048	523,476	762,959	954,260
전년대비 증가율(%)	45.7	24.6	45.7	25.1

특히 1990년도 승용차의 내수시장은 전년에 이어 1500cc 이하의 소형승용차시장이 감소한 반면에 중대형승용차(1500cc초과) 수요가 급격히 증가하였는데, 이와 같은 경향은 국민소득 증가에 따른 자동차 소유욕구의 확대와 그동안의 유가안정으로 유지비 부담이 크게 경감된 데서 그 원인을 찾을 수 있겠다.

〈표 4〉 승용차 배기량별 내수판매실적

區 分	1985	1986	1987	1988	1989	1990
小 型 (1500cc이하)	107 (79.3)	128 (82.6)	227 (91.9)	252 (79.2)	358 (71.6)	379 (62.6)
中 型 (1501-2000cc)	28 (20.7)	27 (17.4)	19 (7.7)	63 (19.8)	129 (25.8)	209 (34.6)
大 型 (2000cc초과)	–	–	1 (0.4)	3 (1.0)	13 (2.6)	17 (2.8)
計	135 (100.0)	155 (100.0)	247 (100.0)	318 (100.0)	500 (100.0)	605 (100.0)

註 : 지프는 제외

다. 輸 出

자동차 수출은 지난 1984년 캐나다시장에 진출한 이래 계속 성장하여 미국시장에 진출한 1986년에는 30만 6천대, 1987년에는 전년대비 78%가 증가한 54만 6천대를 수출하였다.

그러나 이러한 수출신장은 1988년부터 다소 주춤하여 전년대비 5.5%증가에 불과한 57만 6천대를 수출하였으며, 1989년에는 35만 6천대로서 38.2%의 급속한 하락을 보인데 이어 1990년에도 34만 7천대를 수출하여 지난해보다 2.5%가 감소한 수출실적을 보였다.

이와 같은 수출부진의 주요원인은 미국의 수요감소와 선진국에 비해 과도한 임금인상과 기술수준의 低位로 國産車의 價格 및 品質競爭力이 크게 약화된 데서 그 원인을 찾을 수 있겠다.

한편 1990년도 수출을 차종별로 살펴보면 승용차가 전체 수출의 97.7%인 33만 9천대에 이르고, 상용차는 8천대의 저조한 수준에 머무르고 있어 商用車의 輸出産業化가 시급한 과제로 떠오르고 있다.

〈표 5〉 연도별 자동차 수출실적

區 分	1987	1988	1989	1990
乘用車	534,837	563,978	346,835	339,441
지 프	394	553	438	
버 스	2,312	2,878	1,104	7,579
트 럭	8,457	8,074	6,774	
特裝車	310	671	889	
合 計	546,310	576,134	356,040	347,020
전년대비 증가율(%)	78.3	5.5	△38.2	△2.5

라. 輸 入

1988년 4월에 이루어진 外國産乘用車의 전면 수입개방에 따라 外國産自動車의 수입이 크게 늘어나고 있다.

1987년에 27대에 불과했던 輸入車는 1988년에 355대, 1989년에는 1,538대로 크게 늘어났으며, 1990년에도 11월말까지 2,788대가 수입되어 이 가운데 2,263대가 판매되었는데, 나라별로는 미국이 70.7%, 서독이 17.1%, 스웨덴이 5.0%의 점유율을 나타내고 있다. 이와 같은 外國産乘用車의 수입판매 증가는 貿易收支의 惡化, 過消費에 대한 비판여론 등에 비추어볼 때 바람직하지 못한 상황이지만, 互惠主義에 입각한 通商協力面에서는 불가피한 것으로 생각된다.

〈표 6〉 승용차 수입·판매현황

國 別	輸 入			販 賣		
	'89. 1~12	'90. 1~11	前年同期對比增減率	'89. 1~12	'90. 1~11	前年同期對比增減率
美 國	705 (45.8)	1,979 (71.0)	619.6	668 (47.2)	1,600 (70.7)	492.6
西 獨	477 (31.0)	435 (15.6)	△5.2	453 (32.0)	388 (17.1)	△10.6
스웨덴	152 (9.9)	145 (5.2)	5.1	122 (8.6)	113 (4.1)	△0.8
프랑스	102 (6.6)	143 (5.1)	53.8	94 (6.6)	92 (4.1)	9.5
이태리	102 (6.6)	72 (2.6)	△29.4	77 (5.4)	67 (3.0)	△1.5
英 國	–	14 (0.5)	–	–	3	–
計	1,538 (100.0)	2,788 (100.0)	–	1,414 (100.0)	2,263 (100.0)	–

*( ) : 총수입·판매중 점유율

마. 業界動向

1989년 7월부터 自動車業種에 대한 合理化措置가 해제됨에 따라, 국내 자동차업계는 새로운 변화를 맞이하고 있다. 즉, 지난 1981년 2.28조치 이후 국내 자동차산업의 규모 및 기술면의 국제경쟁력 강화를 위해서 生

産業體 및 車種을 제한해오던 합리화조치가 해제되어 기존업체간의 차종제한이 완전히 없어지고, 신규업체의 참여도 가능하게 되었다. 따라서 기존업체들은 내수기반을 강화하는 한편 工場 新增設 및 新車種開發에 제반 노력을 기울이고 있다.

먼저 현대자동차는 지난해 2월에 국내 최초의 쿠페형 승용차인 스쿠프를 개발 시판한데 이어, 10월에는 年産 24만대 규모의 1500cc, 1600cc급의 엘란트라공장을 준공하여 시판에 나서는 등 국내 승용차시장 점유확대를 적극 추진하고 있다. 또한 기아는 아산 산업기지내의 100만평부지에 제2공장을 건설, 지난해 11월에 준공식을 가졌으며, 아울러 生産車種의 다양화를 위해 기존의 프라이드를 개조한 세단형 프라이드 베타를 개발하여 시판에 나서고 있다.

한편 대우도 고유모델인 2000cc급 에스페로의 생산을 위하여 年産 20만대 규모의 공장을 건설하여 지난해 9월부터 시판중에 있으며, 또한 그룹사인 대우조선에서 일본 스즈끼와의 기술제휴로 輕自動車를 개발하여 금년 3월중에 출고시킬 계획이다.

이와 같은 기존업체의 시장확대를 위한 노력외에 1990년도 자동차업계의 또하나의 특징은 일부 재벌그룹의 신규참여 노력이 무산된 것을 들 수 있겠다. 즉, 삼성중공업과 한라중공업이 각각 일본 닛산디젤과 이태리 이베코사와 기술제휴를 체결하고 대형 상용차부문의 참여를 적극 추진하였으나, 공급과잉과 경쟁력저하를 우려한 정부의 행정지도로 자동차산업에의 참여가 좌절되었다.

그러나 추후 덤프트럭, 믹서트럭 등 대형 상용차의 공급적체가 계속되면 이들 업체들은 자동차산업에의 참여를 재시도할 것으로 예상된다.

바. 勞使動向

전반적으로 1990년도 自動車業界의 勞使動向은 지난 3년간의 과격분규에 비해 다소 안정된 추세를 보인 것으로 평가되고 있다. 그 이유로는 정부의 不法紛糾에 대한 강력한 대응, 경제위기의식의 팽배와 과격쟁의행위에 대한 비판여론 형성, 동구권 민주화추세에 따른 급진논리의 퇴조, 경험축적으로 인한 노사의 합리적 교섭능력 향상에 기인한 것으로 보인다.

自動車業界의 賃金交涉은 교섭초기에는 自動車 5社가 상호 눈치보기로 진전이 다소 저조하였으나 1990년 5월 24일 현대자동차의 타결을 고비로 나머지 4社도 비교적 원만하게 타결되었다. 타결내용을 살펴보면 5社가 공히 7%선의 임금인상률을 보이고 있어 1989년도의 23%에 비해 안정적으로 나타나고 있다.

〈표 7〉 1990년도 임금교섭현황

업체명	교 섭 기 간	타 결 내 용		
		기본급	제수당	계
현 대	'90.5.9~5.24	₩39,000	₩14,900	₩53,900
기 아	4.27~6.3	₩39,839	₩14,174	₩54,033
대 우	5.8 ~ 6.8	₩34,000	₩20,000	₩54,000
아시아	5.7~6.11	₩40,547	₩13,453	₩54,000
쌍 용	4.20~6.2	₩32,000	₩13,313	₩45,313

한편 勞使紛糾는 현대자동차가 賃金交涉과 단체협약과정에서 파업을 단행했는 데 비해, 나머지 4社는 본격적인 파업으로는 진전되지 않아 분규로 인한 피해규모가 약 5만 2천대의 生産蹉跌과 3,500억원의 매출손실을 입은 것으로 추정되고 있어 1989년도 11만 5천대, 7,800억원보다 그 규모가 대폭 감소되었다.

〈표 8〉 노사분규로 인한 피해규모

연 도	조업중단일수	생산차질대수 (천대)	매출손실 (억원)
1987	24	85	3,753
1988	101	132	8,133
1989	38	115	7,800
1990	22	52	3,477

3. 1991年 展望

1991년도 우리 자동차공업은 지난해와 같은 輸出不振이 우려되고 勞使問題 또한 낙관할 수 없지만 내수의 꾸준한 성장과 수출증대노력으로 안정적인 성장을 이룩할 것으로 전망된다.

먼저 內需與件을 살펴보면 業界의 新모델 투입, 輕自動車 市販, 建設部門의 活況持續 등으로 수요가 계속 증가하여 1990년의 95만 4천대보다 18.4%가 증가한 113만대가 판매될 것으로 예상되며, 이 가운데 乘用車가 73만 6천대, 商用車가 39만 2천대 정도 판매될 것으로 보인다.

다만 地下鐵公債 引上, 自動車稅 引上 등 제세공과금의 인상과 심각한 교통난 등이 自動車 內需成長의 制約要因으로 작용할 것으로 보인다. 또한 페르시아灣事態로 추가 油價引上이 예견되고 있어 車輛維持費 增加로 인한 구매력 감소가 예상되며, 아울러 중대형 승용차의 수요증가세가 다소 둔화될 것으로 전망된다.

한편, 世界自動車需要는 일본, 서독을 제외한 북미, 서유럽의 주요 自動車市場에서의 수요가 감소할 것으로 보이며, 전반적인 세계경제의 成長鈍化와 중동사태에 따른 유가인상도 수요감퇴를 초래하여 치열한 판매경쟁이 불가피할 것으로 전망된다.

그러나 우리나라의 주요 수출시장인 미국지역에서의 수요감소에도 불구하고, 유가인상에 따른 소형차 선호 분위기 확산, 새로 투입된 차종에 대한 호평, 現地 割賦金融會社의 본격 운영, 광고 등 販促活動의 强化 및 일본 엔화강세에 따른 價格競爭力 回復으로 전체적인 수출은 1990년 대비 21.0%가 증가한 42만대 수준이 될 전망이다.

이밖에도 유고를 비롯한 東歐圈市場의 開拓, 대만, 필리핀 등 東南亞地域으로의 CKD 수출증대 등 輸出地域多邊化 노력도 수출증대에 기여할 것으로 보인다. 이에 따라 1991년도 自動車生産은 1990년보다 17.3%가 증가한 155만대에 이를 전망이며, 이 가운데 승용차가 16.2%가 증가한 114만 7천대, 상용차는 20.7%가 증가한 40만대가 각각 생산될 것으로 전망된다.

〈표 9〉 1991년도 자동차 수급전망

(單位 : 천대)

區 分	生 産	販 賣	
		內需	輸出
乘用車	1,147	736	412
商用車	403	394	8
合 計	1,550	1,130	420

4. 問題點 및 改善對策

가. 産業平和의 定着

서독과 일본은 이미 1950년대에 勞使間의 協助的關係를 형성하였고, 미국도 최근 勞使가 협력하여 再起를 노리고 있는 등 世界 自動車大國들이 예외없이 勞使間의 긴밀한 협조로 國際競爭力을 높이기에 총력을 기울이고 있는데, 이제 겨우 世界 自動車市場의 문을 두드리기 시작한 우리 자동차산업이 每年 勞使紛糾의 열병을 앓고 있으니 정말 안타까운 일이 아닐 수 없다.

특히 자동차산업의 특성상 주요 부품업체 중 1개사의 노사분규로도 모기업과 부품업체의 연쇄적인 조업중단이 야기되어 그 피해규모가 엄청나고, 또한 과도한 임금인상으로 인한 제조원가 상승으로 자동차업계의 경영압박과 수출경쟁력이 크게 저하되는 점을 감안할 때 자동차산업에 있어 勞使和合은 그 무엇보다도 시급한 과제라고 생각된다.

따라서, 노사문제의 슬기로운 해결을 위해서는 相互理解와 信賴를 회복하고 건전한 노사관계 정착을 위하여 끊임없는 대화의 노력을 경주해나가야 할 것이며, 아울러 産業平和 定着與否가 2000년대 자동차산업 발전의 최대 관건임을 노사가 함께 인식하여 종래의 對立關係에서 協力關係로 발전시켜야 할 것이다.

나. 技術自立基盤의 構築

최근 세계 자동차산업의 技術開發은 公害, 安全에 관련된 法規制가 강화되고, 소비자의 수요패턴이 다양성과 고급화추세로 변화함에 따라 기술개발의 방향이 급속도로 High Tech화되고 있으며, 核心技術에 대한 기술이전을 기피하고 있다. 특히, 우리나라의 최대수출시장인 미국에서 지난해 11월 개정된 대기정화법(Clean Air Act)은 자동차배기가스의 억제를 위해 현재보다 대폭 강화된 기준을 설정하고 있어 아직 배기가스 관련 기술이 초보단계인 국내 자동차업계가 받을 충격은 대단히 클 것으로 예상되고 있다.

이와 같이 급변하는 기술변화추세에 대응하기 위해 우리 자동차업계에서는 獨自 엔진개발, 생산차종의 고기능화와 다양화 및 자체설계능력의 확보를 적극 추진하고 있으나 아직은 선진국수준에 미흡한 실정이다.

따라서 앞으로는 世界의 첨단기술개발추세에 부응하여 Car Electronics, 신소재개발, 공해, 안전관련기술의 개발에 가일층 노력하여야 할 것이며, 이를 위해 현재 매출액 대비 3% 수준인 연구개발투자를 빠른 시일내에 선진국수준인 5% 이상으로 높여야 하겠다.

아울러, 지난해 설립된 自動車部品綜合技術研究所의 운영을 조기에 활성화하여 그동안 완성차에 비해 상대적으로 낙후되어 있던 부품의 개발과 품질향상을 도모하여야 하겠으며, 技術人力의 양성을 위한 제반 대책도 함께 강구되어야 할 것이다.

이와 같이 기술개발에 대한 집중적인 투자와 대책 마련으로 조속한 시일내에 기술자립기반이 구축되어야만 세계 자동차시장에서의 경쟁력확보가 기대될 수 있을 것이다.

다. 利用與件의 改善

최근의 국내 자동차보급은 급속히 늘어나고 있으나 이에 부응하는 도로, 주차장 등 이용여건은 자동차증가를 따르지 못한 데다, 自動車運轉者와 步行者의 질서의식이 성숙되지 않아 자동차가 본래 가지고 있는 文明의 利器로서의 신속한 이동성, 안락감, 쾌적성 등과 같은 장점보다 交通滯症, 駐車難, 交通事故, 環境汚染 등 자동차의 逆機能이 더 부각되어 자동차산업의 성장발전을 저해하는 要因으로 작용하고 있다.

특히, 서울, 부산 등 주요 대도시의 교통체증은 심각한 상황에 도달해 있으며, 부족한 주차시설도 교통체증을 더욱 심화시키고 있다.

또한 자동차보급의 확대와 교통사고의 급증으로 정비업무의 적체현상이 초래되고 있으며 도시환경의 오염원인도 자동차 배출가스로 귀결되는 등 국내 자동차의 보급 확대를

저해하는 요인들이 곳곳에 산재해 있는 실정이다.

따라서, 현재의 심각한 교통난 해소를 위해서는 자동차대중화에 따른 수요증가를 전제로 하여 道路率의 提高, 駐車施設의 擴充, 地下鐵의 建設 등 교통여건의 획기적인 개선이 이루어져야 할 것이다.

아울러, 원활한 A/S용 부품공급체계의 확립으로 소비자에 대한 제작자의 의무를 다하도록 하는 등 자동차의 제반 이용여건들이 하나하나 개선될 때 자동차문화가 올바르게 정착될 것이며, 이로 인해 확고한 내수기반이 구축되어 수출증대에 주력할 수 있을 것이다.

라. 部品工業의 育成

자동차부품공업은 완성차공업과 分業的 生産體制를 형성하고 있기 때문에 部品의 價格과 品質競爭力은 완성차의 경쟁력을 결정짓는 중요한 요인이 되고 있다.

이와같이 부품공업이 자동차공업의 발전에 매우 큰 비중을 차지하고 있음에도 불구하고 우리나라의 자동차부품공업은 완성차에 비해 상대적으로 낙후되어 있는 실정이다.

부품업체의 규모를 살펴보더라도 1989년도 1차 계열부품업체 1,193개중 종업원 1,000명 초과 또는 자산총액 300억원 초과의 대기업은 4.9%인 59개에 지나지 않고 대부분의 부품업체들은 그 규모가 영세하여 최신설비 등 설비투자의 여력이 부족함은 물론 독자적인 기술개발능력도 미흡하여 주로 母企業의 제품개발에 의존하고 있다. 따라서 앞으로는 부품업계의 집중적인 육성이 선행되어야만 우리 자동차가 치열한 세계시장에서 比較優位를 확보할 수 있을 것이다.

이를 위해서는 우선 현재의 수직계열구조를 수평계열구조로 전환하여 완성차공업과의 효율적인 분업체계를 형성하고, 또한 부품업체의 생산성향상을 위한 自動化 및 기술개발투자의 확대를 적극 추진하여야 하겠다.

아울러 부품업계에 대한 정부의 금융, 세제지원을 확대하고 母企業의 기술, 경영지도를 강화하여 완성차공업과의 균형적인 발전을 도모하여야 할 것이다.

각종 박람회 개최안내

○ 라고스 국제박람회

1. 기　　간 : 1991(매년개최)
2. 장　　소 : 나이지리아, 라고스
3. 규　　모 : 65,000 S/M
4. 참가국(상사) : 350개사
5. 주요전시품목 : 식품가공플랜트, 자동차 및 부품, 농기계류, 전기·전자제품, 타이어, 의료기기 등
6. 신청마감일 : 1991. 9. 30