

'92년도 자동차공업 현황 및 '93년도 전망

金 成 翼*

1. 개 황

'90년대 들어 세계 자동차산업은 미국, 일본, 유럽 등 주요시장에서의 경기침체로 수요가 부진한 가운데 신흥공업국을 비롯한 각국의 생산능력 확대로 심각한 공급과잉현상이 초래되어 업체간의 시장확대를 위한 판매경쟁이 더욱 치열해지고 있다.

또 한편으로는 NAFTA, EC통합 등 지역경제 블록화로 보호무역주의가 강화되고 있고, 전세계적으로 지구환경보존에 대한 관심이 고조되면서 환경규제가 강화되고 있으며, 에너지절약과 배기 가스 규제를 목적으로 한 연비규제도 강화되고 있다.

한편, 대내적으로는 '80년대 중반이후 경제성장에 힘입은 자동차대중화 추세의 지속으로 시장규모가 확대되고 있고, 1989년 자동차산업 합리화조치가 해제되면서 신규업체의 참여가 허용되고, 기존업체들도 생산차종의 폭을 확대함에 따라 자동차산업에서의 전체 생산능력이 크게 확대되었다.

그러나, 1988년 이후의 높은 임금인상과 과중

한 금융비용은 국산차의 가격경쟁력을 약화시켰으며, 기술·품질수준의 열위, 제품인지도 미흡 등 비가격경쟁력의 열세로 국산차의 수출경쟁력이 약화되고 있는 실정이다.

한편 최근 수년간 자동차보유대수가 급격히 증가하면서 교통체증에 따른 물류비용 증대는 물론 사회적·경제적 손실이 가중되고 주차난이 심화되는 등 사회적 문제가 야기되고 있어, 정부에서는 차고지증명제 도입, 1가구 복수차량 중과세 등 자동차보유 억제정책을 추진하게 되었다. 이와같은 대내외적 여건속에서 1992년도 자동차산업은 내수와 수출이 모두 전년대비 15% 수준의 증가율을 보이고 있으나, 국내경기의 침체와 내수신장률의 둔화로 공급능력 증가만큼 판매가 확대되지 못함에 따라 시장구조가 종전의 공급

〈표 1〉 국내 자동차 수급 추이

(단위: 천대, %)

구 분	1987	1988	1989	1990	1991	1992 추정	연평균 증가율
생 산	980	1,084	1,129	1,322	1,498	1,730	12.0
내 수	420	523	763	954	1,104	1,270	24.8
수 출	546	576	356	347	390	450	-0.7
생산능력	1,469	1,736	1,872	2,065	2,382	2,818	13.9
보유대수	1,611	2,035	2,660	3,395	4,248	5,300	26.9

*韓國自動車工業協會 課長

자위주시장에서 소비자위주시장으로 전환되면서 재고가 증가하고 가동률이 떨어졌으며, 업체간의 판매경쟁으로 무이자 할부판매가 급증하여 업계의 수익성은 과거 그 어느때보다도 크게 떨어지고 있는 실정이다.

II. 1992년도 실적

1. 생산

1992년도 자동차생산은 전반적으로 국내경기 가 위축되고 주요 수출시장인 북미수출이 부진 하였으나, 예년과 달리 산업평화를 유지한 데다 업체의 설비확장과 공급능력 확대, 세피아, 뉴그랜저 등 신차출하 및 수출시장다변화에 따른 수출증대 등에 힘입어 전년대비 15.5%가 증가한 1,730천대를 생산하여 1991년도의 증가율 13.3%를 상회하는 실적을 기록하였다.

차종별로는 승용차가 경기침체로 인한 내수신장을 둔화로 전년대비 12.4% 증가한 1,302천대를 생산하였고, 상용차는 건설경기 위축으로 3톤 이상 중·대형 트럭의 수요가 감소되었음에도 불구하고 40천대 정도의 경상용차 수요가 신규 발생하고, 소형 트럭의 내수수요가 20% 이상 신장된 데 힘입어 전체로는 전년대비 26.2%가 증가한 428.5천대가 생산되었다.

〈표 2〉 자동차 생산현황

(단위 : 천대, %)

구 분	1989		1990		1991		1992	
	증감률		증감률		증감률		증감률	
승용차	871.9	0.0	986.7	13.2	1,158.2	17.4	1,302.2	12.4
상용차	257.6	21.7	1,334.0	30.0	339.6	1.4	428.5	26.2
합 계	1,129.5	4.2	1,321.6	17.0	1,497.8	13.3	1,730.7	15.5

2. 내수판매

1991년에 총 1,104천대를 판매하여 연간 100만대 규모를 돌파한 내수시장은 1992년들어 경제성장을 둔화, 경기침체, 교통난 심화에 따른

자동차보유억제 움직임, 유가인상 등 내수저해요인 속에서도 자동차대중화추세의 확산, 경상용차 타우너를 비롯한 신차출하 및 판매조건 완화 등에 힘입어 전년대비 15% 증가한 1,270천대를 내수판매하였다.

차종별로는 승용차가 경기침체로 인한 수요둔화로 전년대비 14%가 증가한 880천대가 판매되었으며, 상용차는 소형 트럭의 신규 및 대체수요가 소규모 자영업자를 중심으로 활발히 발생하여 전년대비 33.3%가 증가한 389천대가 내수판매되었다.

승용차 판매를 배기량별로 살펴보면 경기침체와 유가인상, 차량유지비 부담증대 등의 요인으로 1,500cc미만 소형 승용차의 판매비중이 1991년 66.5%에서 72% 이상으로 확대된 반면, 1,500cc 이상의 중·대형 승용차는 전년의 30% 수준에서 24% 수준으로 낮아진 것으로 나타났다.

한편, JEEP차는 소득수준 향상으로 레저활동에 대한 인식이 제고되고, 높은 안전성, 저렴한 유지비, SHORT/LONG BODY출하 등 차종선택 폭의 확대로 연간 수요가 전년대비 70% 이상 증가된 46천대에 달하고 있어 전체 승용차 판매에서의 비중도 전년의 3.5%에서 5.2%로 확대되었다. 또한 800cc급 경승용차도 소비자인식이 제고되고, 자동변속기 등 편의선택사양이 추가됨에 따라 월평균수요가 전년도의 2.6천대에서 약 5천대로 거의 2배가 신장된 것으로 나타났다.

〈표 3〉 자동차 내수판매 현황

(단위 : 천대, %)

구 분	1989		1990		1991		1992	
	증감률		증감률		증감률		증감률	
승용차	514.5	59.0	626.1	21.7	772.5	23.4	880.4	14.0
상용차	248.5	24.3	328.2	32.1	331.6	1.0	389.2	33.3
합 계	763.0	45.7	954.3	25.1	1,104.2	15.7	1,269.6	15.0

3. 수출

1992년도 자동차수출은 주요 수출시장인 북미

지역의 경제가 더디게 회복되고, 미국산 소형차의 품질·가격경쟁력이 제고되고 있는 반면, 국산차는 가격경쟁력 우위가 점차 약화되고, OEM 수출방식에 따른 마케팅 한계와 품질 및 A/S수준 열위 및 상대적으로 미흡한 판매력과 중고차가치 등으로 인해 대북미수출이 전년대비 37.4%가 감소하였고, 동유럽 수출 또한 유고의 내전과 폴란드의 쿼터제 도입 등으로 전년대비 55.4%가 감소한 8천대를 기록하였다. 그러나, 1992년도 자동차 전체수출은 기타지역에 대한 업계의 활발한 시장다변화 노력, 경차·LPG차량 등 수출차종의 다양화, 중남미·아시아국가들의 경제성장과 시장개방조치 등에 힘입어 전년대비 15.3%가 증가한 450천대가 수출되었다.

차종별로는 승용차부문에 있어 현대가 독일시장에서의 판매호조와 덴마크, 오스트리아, 프랑스 등 서유럽시장을 신규로 개척한 데 힘입어 전년대비 12.4%가 증가한 425천대가 수출되었으며, 상용차는 개도국 및 제3세계국가들의 경제성장과 시장개방에 힘입어 113.4%가 증가한 25천대가

수출되어 상용차 수출산업화의 기반정착 및 수출차종의 다양화와 고부가가치화에도 기여하게 되었다.

지역별로는 북미수출이 146천대로 전년대비 36%가 감소되었지만 전체 수출에서의 비중은 32.5%로 여전히 1위를 차지하고 있고, 서유럽이 120천대(26.7%)로 2위, 3위는 아시아지역으로 68천대(15.2%), 중남미·중동·아프리카는 각각 46천대, 45천대, 16천대로서 10.3%, 9.9%, 3.5%의 비중을 차지하고 있다. 아시아·태평양지역의 수출증가율이 기타지역에 비해 상대적으로 낮은 이유는 대만과의 국교단절로 하반기로 예정되어 있던 약 6천대의 수출쿼터 소진이 불가능하게 된 데에 그 원인이 있다.

4. 산업환경

1992년도 자동차업계에 있어 가장 두드러진 특징은 삼성중공업과 한라중공업 등 신규업체의 참여를 들 수 있겠다. 즉, 1989년 자동차업종에 대한 합리화조치의 해제 이후 자동차산업부문에의 참여를 꾸준히 시도해왔던 삼성과 한라가 드디어 정부로부터 기술도입인가를 받아 1994년과 1995년부터 각각 자동차생산에 참여하게 된 것이다.

이들 업체의 자동차생산 참여계획을 살펴보면, 우선 삼성중공업은 720억원을 투자하여 일본 닛산디젤로부터 기술을 도입하여 믹서, 덤프트럭 등 대형트럭을 1994년 1,200대, 1997년 4,800대를 생산할 계획이며, 한라중공업은 이탈리아 FIAT계열사인 IVECO와의 기술 제휴로 550억원을 투자하여 1995년 1,500대, 1997년 4,000대의 대형 트럭을 생산할 것으로 알려지고 있다.

이들 업체의 대형 트럭 신규참여는 유효경쟁 도입으로 인하여 기술개발이 촉진되고 제품의 품질이 향상되어 대형 트럭의 수출산업화 기반 구축이 기대되는 등 긍정적인 측면도 있지만, 반면에 현재 대형 트럭의 공급이 수요를 초과하여

〈표 4〉 자동차 수출현황

(단위: 천대, %)

구 분	1990		1991		1992 추정	
	수출액	증감률	수출액	증감률	수출액	증감률
승 용 차	339.7	-2.2	378.6	11.5	425.4	12.4
상 용 차	7.4	-15.3	11.8	58.3	25.1	113.4
합 계	347.1	-2.5	390.4	12.4	450.5	15.3
북 미	251.2 (72.4)	-9.4	228.9 (58.7)	-8.9	146.6 (32.5)	-35.9
미 국	195.9 (56.4)	-16.1	171.2 (43.9)	-12.6	107.2 (23.8)	-37.4
서 유 럽	21.0 (6.1)	-5.1	55.8 (14.3)	165.3	120.0 (26.7)	115.4
동 유 럽	9.5 (2.7)	215.2	17.7 (4.5)	85.8	7.9 (1.8)	-55.4
아프리카	4.0 (1.2)	48.4	8.4 (2.2)	106.1	15.9 (3.5)	89.3
이·태지역	46.7 (13.5)	21.8	52.2 (13.4)	11.8	68.5 (15.2)	31.2
중 동	6.4 (1.8)	12.6	14.2 (3.6)	120.8	44.8 (9.9)	-215.5
중 남 미	8.2 (2.4)	19.8	13.2 (3.4)	60.6	46.6 (10.3)	253.0

기존업체가 엄청난 재고를 안고 있고, 산업전체의 중복과잉투자가 우려되는 등 부정적인 측면도 있어 많은 논란을 불러일으킨 바 있다.

III. 1993년도 전망

1. 생 산

1993년도 자동차산업은 건설경기 회복 등으로 국내경기가 다소 활발해질 것으로 예상되는 가운데 내수수요는 자동차대중화추세의 지속적인 확산으로 상용차보다는 승용차위주로 성장하겠으나, 그 신장률은 다소 둔화되어 1992년대비 약 14.2%가 증가한 1,450천대로 예상된다.

수출은 선진국들의 경기회복과 개도국들의 경제성장, 시장개방이라는 외적 호조건에다 업계의 활발한 시장다변화 및 해외 마케팅활동 등으로 1992년대비 약 16.9% 정도 신장된 520천대로 예상되며, 이에 따라 1993년도 자동차생산은 1992년대비 약 13.2%가 증가된 1,970천대로 전망된다.

차종별로는 승용차가 14.8% 증가한 1,495천대, 상용차가 10.9% 증가한 475천대로 각각 전망되며, 경차는 정부의 에너지절약 차종으로서의 장려책이 고려되고 있는 데다 유지비저감과 소비자의 인식제고 및 수출증대로 1992년대비 50% 이상 증가한 170천대로 전망되어 전체 생산에서의 비중이 1992년의 6.4%에서 8.6%로 증가될 것으로 보인다.

〈표 5〉 자동차 생산전망

(단위: 천대, %)

구 분	1991		1992		1993	
	증감률	증감률	증감률	전망	증감률	
승용차	1,158.2	17.4	1,302.2	12.4	1,495.0	14.8
상용차	339.6	1.4	428.5	26.2	475.0	10.9
합 계	1,497.8	13.3	1,730.7	15.5	1,970.0	13.8

2. 내수판매

1993년도 자동차 내수시장은 업체간의 판매경

쟁이 더욱 심화되고 시장구조가 공급자위주에서 소비자위주시장으로 정착되는 한해가 될 것으로 전망된다. 그 이유는 전체 공급능력이 총수요보다 1백만대 정도 초과할 것으로 예상되는 데다 각사가 신차출하를 계획하고 있어 소비자들로서는 선택의 폭이 커진 반면에 전체 수요증가율은 다소 둔화될 것으로 전망되기 때문이다.

1993년도의 신차 출하계획을 업체별로 살펴보면 〈표 6〉과 같다.

〈표 6〉 1993년도 신차출하계획

업 체	승 용 차	상 용 차	비 고
기 아	스포티지(4월), BT-57(10월)	-	BT-57: 프라이드 대체 모델
현 대	Y-3(6월), 엘란트라15 DOHC(7월)	-	Y-3: 쏘나타 대체 모델
대 우	트망 1.5 DOHC(4월), Legend(9월)	-	Legend: 혼다에서 기술공여
아시아	R-2('93 초)	-	R-2: 록스타 대체 모델
쌍 용	F-J(7월)	-	F-J: 미래형 지프
현대정공	갤퍼 인터쿨러 터보(2500cc)	9인승 승합, 2인승 밴(5월)	
삼 성	-	대형상용차 (하반기)	

특히, 1993년에는 기아가 JEEP시장에 신규 진출하여 JEEP시장에서 시장구조개편이 예상되며, 상용차시장 또한 현대정공이 9인승 승합 및 2인승 밴을 출하함에 따라 소형 상용차시장에서 치열한 시장경쟁이 예상된다. 대형 승용차시장에서는 대우가 혼다의 LEGEND모델을 출하할 계획이어서 동 시장에서의 시장구조변화가 예상되며, 대형 상용차시장은 삼성중공업의 조기생산이 예상되면서 공급과잉에 따라 가동률이 더욱 떨어지고 판매경쟁도 가열될 전망이다.

이에 따라 1993년도 자동차 내수판매는 전년 대비 14.2%가 증가한 1,450천대로 전망되는데, 이 가운데 승용차는 1,011천대로 예상되어 최초로 승용차 연간판매가 1백만대를 초과할 것이며, 상용차는 439천대가 판매될 것으로 보인다.

전체 내수수요에서 경차는 전년대비 45% 정도 증가된 145천대로 예상되는데, 승·상용이 각각 85천대, 60천대로 전망된다.

〈표 7〉 자동차 내수전망
(단위: 천대, %)

구 분	1991		1992		1993	
	증감률	증감률	증감률	증감률	전망	증감률
승용차	772	23.4	881	14.0	1,011	14.8
상용차	332	1.0	389	33.3	439	12.9
합 계	1,104	15.7	1,270	15.0	1,450	14.2

3. 수 출

1993년도 자동차수출은 UR협상타결로 전세계의 교역규모가 확대될 것으로 예상되는 가운데 선진국들의 경기가 다소 회복되고, 개도국들의 경제성장 및 수입자유화 조치, 원화의 평가절하 추세 지속 등 외적요인과 수출시장다변화 및 해외판매망 확대 등으로 1992년대비 15.5%가 증가한 520천대로 전망되며, 차종별로는 승용차가 전년대비 13.4%가 증가한 482천대, 상용차는 50% 이상 증가한 38천대로 각각 전망된다.

〈표 8〉 자동차 수출전망
(단위: 천대, %)

구 분	1991		1992		1993	
	증감률	증감률	증감률	증감률	전망	증감률
승용차	378	11.5	425	12.4	482	13.4
상용차	12	58.3	25	113.4	38	52.0
합 계	390	12.4	450	15.3	520	15.5

업계의 수출증대 노력을 살펴보면 기아가 신모델 투입(세피아, BT-57, 스포티지, Y-3카), 북미 현지판매법인 설립, KD수출에 의한 현지생산 확대 등을 추진할 것이며, 대우가 GM과의 결별로 아시아, 아프리카, 중남미, 중동국가와 CIS 등으로의 직수출이 가능해져 보다 적극적인 마케팅이 가능하게 되었고, 경차의 수출확대도 추진하는 등 업계의 해외 마케팅활동이 더욱 강화될 것으로 보인다.

1993년도 KD수출은 기아가 이란, 인도네시아, 베트남, 북아프리카, 마그레브 5개국에 새로이 수출을 개시하고, 현대가 태국에, 쌍용이 베트남에 KD수출을 확대할 것으로 보여 전체적으로는 전년대비 50% 이상 신장된 56천대로 전망된다. 지역별로는 대미수출이 현대자동차의 현지재고가 적정수준에 머물러 있어 경기회복 정도에 따라 수출확대가 가능한 데다 쏘나타 대체차종인 Y-3카가 신규 투입되고 기아가 세피아 등 신모델로 독자진출을 계획하고 있어, 1992년도보다 25%가 신장된 135천대로 예상된다.

서유럽은 경기회복전망이 불투명한 데다 국산차의 동지역 수출급증과 관련 통상마찰이 우려됨에 따라 1992년대비 약 8% 증가에 그치는 130천대로 예상되며, 동유럽은 대우가 우즈베크공화국에 경차수출을 확대하고 각 업체들이 CIS를 중심으로 수출을 적극 추진할 것으로 보여 1992년보다 거의 4배 정도 신장된 31천대로 예상되며, 기타지역 또한 중동의 최저 14%에서 아프리카의 최고 60%까지 증가될 것으로 보인다.

IV. 문제점 및 개선대책

1. 독자적인 기술개발능력 확보

최근 전세계적으로 지구환경에 대한 관심이 고조되면서 자동차부문에서도 지구온난화 방지 노력의 일환으로 연비향상과 대체연료차량의 개발이 급진전되고 있으며, 소비자들의 다양한 욕구를 충족시키기 위해 전자화 등의 첨단기술개발이 가속화되고 있다.

그러나, 국내 자동차공업은 아직까지 독자적인 기술개발능력이 다소 부족하여 핵심기술의 해외 의존도가 높을 뿐만 아니라 급변하는 기술개발 추세에 대한 탄력적인 대응이 부족한 실정이다. 또한 일본, 미국 등 자동차선진국들은 기술패권주의에 입각하여 기술이전을 기피하고 있어 국내업계는 첨단기술도입에 많은 어려움을 겪고

있으나, 최근에 독자 엔진개발 및 무공해자동차 개발 등에 성공함으로써 향후 자동차산업에서의 기술자립 가능성을 보여주고 있다.

따라서 우리나라 자동차산업이 치열한 생존경쟁에서 살아남기 위해서는 독자적인 기술개발능력이 유일한 방안임을 깊이 인식하고 이에 대한 종합적인 대책을 전개해 나가야 할 것이다. 즉, 엔진, 변속기, 전자전기장치, 주행안정장치 등 주요 기술개발부문을 설정하고 단계적으로 독자기술을 개발하는 한편 전기자동차 등 무공해자동차의 개발도 적극 추진하여야 하겠다.

아울러, 기술자립기반의 구축을 위하여 매출액 대비 R & D 투자비율을 4.6%에서 2000년에는 6% 수준으로 확대하고 중견 부품업체들의 기업부설연구소 설치를 적극 유도하는 한편 고급기술인력의 양성을 위한 민·관·학계의 공동노력을 전개하여야 할 것이다.

2. 해외 마케팅 강화 및 국제화 전개

자동차 수출을 확대하기 위해서는 무엇보다도 제품의 국제경쟁력 확보는 물론 해외 마케팅이 강화되어야 하는데, 지금까지 국내 자동차산업은 품질 및 기술경쟁력에서 열위에 처해 있었을 뿐만 아니라 독자적인 수출 모델의 부족과 판매 및 A/S망의 미흡으로 시장다변화를 적극적으로 전개하는 데 있어 커다란 제약을 받아 왔다. 따라서, 앞으로 우리 자동차산업이 지속적으로 성장하기 위해서는 수출확대가 선행되어야 하는데, 이를 위해서는 우선 독자적인 수출 모델의 개발과 차종의 다양화를 추진하여 Life Cycle 단축에 따른 신차종의 적기공급을 도모하여야 하겠다. 아울러, 시장다변화 및 국제화전략의 추진을 위하여 수출시장을 기존의 북미위주에서 유럽 및 기타지역으로 확대하고, KD수출 등 현지 생산·판매를 추진하고, 현지 판매법인 설립을 통해 부품공급 및 A/S의 원활화를 도모하며, 현지업체와의 자본 및 기술 제휴를 추진하여 통상마찰 등에

대비하여야 할 것이다. 아울러 국제경쟁단위의 생산능력을 확보하기 위하여 단위업체당 생산능력을 연간 100만대 수준으로 확대할 수 있도록 공장부지 확보 및 투자를 추진하여야 할 것이다.

3. 자동차 이용여건의 개선

최근 자동차대중화시대의 진전으로 자동차보유가 1985년에 1백만대를 넘어선 이후 1990년까지는 매 2년마다 1백만대씩 증가하여 1990년에 3백만대를 초과하게 되었고, 그 이후로는 매 1년마다 1백만대씩 증가되어 1992년말에는 약 530만대의 자동차를 보유하게 되었다.

이와같이 자동차가 급격히 증가하는 데 비해 늘어난 교통량을 수용할 수 있는 사회간접자본 시설의 확충은 매우 저조한 수준에 머물렀고, 건전한 자동차문화의 부재로 말미암아 도로교통체증이 심화되고 사고가 증가하는 등 사회적·경제적 손실이 지대하여 자동차산업의 지속적인 성장에 커다란 장애요인이 되고 있는 실정이다.

이에 따라 정부에서는 차고지증명제와 같은 내수억제정책을 강구하고 있으나, 앞으로도 자동차의 보유는 계속 증가될 것으로 전망되어 자동차 이용여건의 개선이 시급히 이루어지지 않으면 이와같은 문제가 더욱 심각한 양상으로 전개될 것이다.

따라서 현재의 심각한 교통문제를 해결하기 위해서는 교통투자재원을 증대하여 지하철과 도로의 확충을 서둘러야 할 것이며, 주차시설의 증설, 교통신호체계의 개선 등 제반 교통여건의 합리적인 개선도 추진하여 하겠다.

아울러 자동차세를 현행 보유세에서 주행세로 전환하여 불필요한 자동차 운행을 자제토록 유도하여야 하겠으며, 선진 자동차문화가 조기에 정착될 수 있도록 교통사고 줄이기 운동, 교통질서 확립, 양보운전 등 범국민 캠페인이 지속적으로 전개되어야 할 것이다.