

전환기를 맞이한 자동차 산업

김 성 익*

1. 1998년 자동차 산업 동향

1998년은 우리나라 자동차 산업 역사상 가장 어려우면서도 커다란 변화가 이루어진 한해로 기억될 것 같다.

IMF로 인한 내수의 50% 감소, 현대의 기아·아시아 낙찰, 대우의 쌍용 인수에 이은 삼성과의 Big Deal, 구조조정 과정에서의 대규모 파업, 부품업체의 연쇄부도, 한·미자동차협상 타결 등의 대형사건들이 지난 1년 사이에 이루어졌다.

가. 사상 최악의 내수침체로 전년대비 50% 감소

IMF체제 이후 경기침체와 내수감소로 국내 모든 산업이 타격을 받았지만 그중에서도 자동차 산업이 가장 큰 피해를 입었다고 할 수 있다.

지난 '87년 이후 '96년까지 10여년동안 연평균 16.4%씩 급성장했던 자동차 내수판매가 '97년에는 17년만에 처음으로 마이너스를 기록한데 이어 '98년에는 예년의 절반 수준인 75만대로 추락하였다.

이와 같은 내수의 급감은 지난 '94년 이후 자동차대중화의 성숙으로 신규수요가 감

소하는 가운데 국내경기의 침체가 지속되었고, 금융권을 비롯한 기업의 구조조정과 정태해고로 수요자들의 고용불안 심리가 증폭되었으며, 실질소득이 감소한 가운데 금리 및 유가상승으로 유지비 부담이 증가한 것이 소비자들의 구매심리 위축에 그대로 반영된 결과이다.

또한 정리해고 과정에서 발생한 장기간의 파업과, 대형 부품업체의 부도 등으로 인한 공급차질도 내수침체의 골을 더욱 깊게 만들었다.

이러한 극심한 내수침체를 타개하기 위한 업계나 정부의 노력들도 뚜렷한 효과를 거두지 못해 '백약이 무효'라는 말이 실감나는 상황이었다.

업계에서는 인도금 유예제, 무이자 할부 판매 등 다양한 판촉활동을 펼쳤으나 역부족이었고, 내수부양을 위한 정부의 특별소비세 인하조치 등도 시장 회복의 관건이라고 할 수 있는 중소형급 승용차의 판매에 뚜렷한 영향을 미치지 못하는 못하였다.

경기침체와 소비자들의 구매력 위축 및 유가인상 등은 차급별 수요구조도 크게 바꾸어 놓았다. 구입 및 유지부담이 상대적으로 대폭 낮아진 경차, 경유·LPG차량, 실용성이 높은 RV 등이 시장 부진속에서도 두드러진 호조세를 보였다. 특히 경차는 구입·유지시의 낮은 부담, 다양한 제도적 혜택, 업체들의 신모델 출시에 힘입어 폭발적인

* 한국자동차공업협회 기획차장

판매 증가세를 보여 대표적인 'IMF 차종'으로 자리잡았다.

이에 따라 승용차 세그먼트별 내수동향은 경차만 유일하게 전년대비 72.4% 증가했을 뿐, 소형(-73.6%), 중형(-63.0%), 대형(-42.5%) 승용차들은 대폭적인 감소율을 기록하였다.

또한 상용차에서도 중·대형 트럭 등이 고전한데 비해 신규 자영업자 발생 등으로 인해 소형 및 경상용차의 판매가 상대적으로 호조를 보였다.

나. 수출은 전년수준을 약간 상회, 생산은 29% 감소

'98년도 자동차 수출은 전년대비 2.5% 증가한 135만대에 이를 것으로 추정된다.

'98년 수출이 원화 평가절하라는 호재에도 불구하고 전년대비 거의 제자리 수준에 머문 이유는 IMF 지원 및 기아사태에 따른 대외 신인도 하락, 외환부족에 따른 수출금융 경색, 아시아·동유럽·중남미 국가의 경기침체, 해외 현지재고 조절, 일부업체의 파업으로 인한 공급차질, 대우의 쌍용 인수에 따른 쌍용의 수출차질 등에 기인한 것으로 보인다.

수출 차종도 경차만 예년에 비해 크게 증가하였을 뿐 기타 차종들은 정체 또는 감소세를 보이고 있다.

이와 같은 내수의 극심한 침체와 수출정체 현상으로 인해 '98년도 자동차 생산은 전년대비 29%가 감소한 200만대에 그쳐 지난 '80년 이후 18년만에 처음으로 마이너스 성장을 기록하였다.

차종별로는 승용차의 경우 경형을 제외한 전 세그먼트에서 감소세를 나타냄으로써 전

년대비 27.4% 감소한 167.5만대를 기록한 것으로 예상된다. 상용차의 경우에는 건설 경기를 비롯한 경기전반의 침체로 버스가 33.3% 감소한 16.2만대, 트럭이 39.0% 감소한 16.3만대를 각각 기록하여 전체적으로는 전년대비 36.3% 감소한 32.5만대에 그칠 것으로 보인다.

2. 1999년 자동차 산업 전망

가. 내수는 '98년 대비 20.0% 증가한 90만대 전망

'99년도 자동차 내수판매는 수입선다변화 전면 해제에 따른 일본차의 국내시장 잠식과 교통세율의 추가 인상 그리고 IMF 지원 이후 위축되었던 소비심리가 당분간 지속될 것으로 예상되기는 하나, 내년 하반기 이후 경기회복이 가시화될 경우 미래소득에 대한 밝은 기대가 자동차 수요를 증가시키고, 정부의 저금리정책과 금융경색 완화정책의 적극 추진은 업계에 자동차 판촉활동을 강화할 수 있는 여력을 불어넣을 것이다.

또한 기업 구조조정이 어느정도 일단락되면서 고용불안 등 각종 불안심리가 해소되는가 하면, 수요억제정책중 일부가 폐지 내지 완화(1가구 2차량 중과세·등록세·교육세·농어촌 특별세 폐지, 자동차세인하, 특소세 인하정책 지속 등)되면서 자동차 내수 시장은 다소 활기를 되찾을 것으로 전망된다.

특히 지난 '94년 이래 우리나라 자동차 내수판매 규모가 150만대를 상회했던 점을 감안하면, '98년에 경기침체 등으로 내재됐던 수요가 약 70~80만대에 달하는 것으로 평가할 수 있으며, 이중 일부가 경기상황의 호전과 함께 시장에 표출될 경우 내년도 자

동차 내수판매는 크게 신장할 가능성도 배제할 수 없다.

한편, 승용차 내수판매를 세그먼트별로 살펴보면, 경형을 제외한 전 세그먼트에서 증가세를 이룰 것으로 보인다.

우선 경형은 유가인상에 따른 고연비 차종에 대한 선호현상이나 경차 보유대수 증가로 기존의 경차에 대한 왜곡된 인식이 사라져 가고 있는 등 긍정적 요인이 있기 하지만 자동차세 세율 인하로 소형차와의 세급 격차가 축소되고, 1가구 2차량 중과세제 폐지로 경차만의 혜택이 중단된다.

또한 경기회복 가시화에 따른 중·소형급에 대한 수요 증대, 신차효과 감소 등으로 인해 일반승용차에서는 유일하게 '98년대비 20.0% 감소한 12만대가 판매될 것으로 예상된다.

소형은 신차 출시와 IMF 일년동안의 실질소득 감소 및 고용불안으로 위축됐던 수요층의 소비심리가 어느정도 회복되면서 '98년대비 25.0% 증가한 16만대를 기록할 것으로 보인다.

중형은 '98년 삼성의 신규 참여와 기존업체의 신모델 출시 등에도 불구하고 경기침체 등으로 중산층 수요가 붕괴되면서 큰 폭의 감소세를 기록했으나, '99년에는 기업구조조정의 일단락, 할부금리인하, 수요자 금융 확대 등에 힘입어 '98년 대비 29.0% 증가한 20만대에 이를 전망이다.

대형은 '98년 하반기에 출시됐던 현대의 그랜저 XGN나 '99년 출시 예정인 LZ의 신차수요 외에 그동안 내재됐던 법인의 대체수요 일부가 표출되면서 '98년대비 30.4% 증가한 3만대를 기록할 것으로 예상된다.

다목적형은 기존의 싼타모 LPG나 카니발의 판매호조가 지속되는 가운데 신차 출시와

자동차세 인하 등으로 '98년대비 54.8%나 대폭 신장한 13만대에 달할 것으로 보인다.

나. 수출은 신3저 현상 등에 힘입어 전년대비 7.4% 증가 예상

'99년도 자동차 수출은 신3저 현상 등에 힘입어 '98년대비 7.4% 증가한 145만대로 예상된다.

이는 아시아, 중남미 등 신흥시장의 경기 침체나 미국의 성장 둔화 등 세계자동차시장의 여건이 과히 좋은 편은 아니지만, 신3저 현상지속, 경직된 수출금융 완화, 경기회복 가시화 및 기아사태 종결에 따른 대외신인도 회복, 업계의 신모델 투입 및 해외 판매망 강화, 대우의 북미시장 판매 본격화 등의 긍정적 요인이 수출증대에 크게 기여할 것으로 예상되기 때문이다.

차종별로는 승용차가 '98년대비 8.0% 증가한 131만대에 달하여 총수출 실적의 90.3%를 점할 것으로 보이며, 상용차의 수출은 2.2% 증가한 14만대에 달할 전망이다.

지역별로는 국제 원자재 가격의 하락과 재정긴축 등으로 경기위축이 심각해질 것으로 예상되는 중남미 지역을 제외한 전 지역에서 증가세를 보일 전망이다.

북미지역은 경기 성장세의 둔화와 SUVs를 비롯한 소형 상용차로의 수요이전 지속에도 불구하고 대우의 북미시장 판매 본격화 및 캐나다시장 신규 진출, 기아의 신인도 회복, 한·미통상협상 타결에 따른 이미지 개선 등에 힘입어 '98년대비 34.8% 증가한 31만대가 예상된다.

서유럽은 이태리의 인센티브제 종료 및 러시아 외환위기 여파에도 불구하고, 이 지역 국가들이 상대적으로 세계 금융불안의

영향을 덜받을 것으로 예상되고, 그간 EMU 출범과정에서 생겼던 경제신축기조가 완화되면서 내수가 강세를 보일 뿐만 아니라 경차 등 신모델 수출의 신장세가 지속됨에 따라 '98년대비 6.6% 증가한 48.5만대를 수출할 것으로 전망된다.

동유럽은 신흥시장중 비교적 안전한 것으로 판단되고 있어 러시아 사태가 최악의 국면으로 치닫지 않는 한, '99년에도 비교적 안정적인 성장을 이룰 것으로 전망될 뿐만 아니라 대우의 현지 판매기반 확충과 경차 수출호조에 힘입어 '98년대비 10.5% 증가한 2만대가 예상된다.

아시아지역은 태국을 비롯하여 '98년 금융위기 여파로 극심한 침체를 경험했던 일부 국가가 다소나마 회복세로 돌아설 전망이어서 '98년대비 50.0% 신장한 1.5만대의 수출이 예상된다.

한편, 중남미지역은 아시아 금융위기 이래 주요 수출상품인 원자재 가격의 하락과 브라질이 레알화 절하를 피하기 위해 고금리를 지속시키고 재정 긴축기조를 유지하여 경기위축이 심각해질 전망이어서 '98년대비 27.8% 감소한 13만대에 그칠 것으로 전망된다.

다. 생산은 '98년대비 20% 증가한 240만대 전망

이와 같이 '99년도에 내수와 수출이 서서히 회복세를 보일 것으로 예상됨에 따라 자동차 생산은 전년대비 20.0% 증가한 240만대로 전망된다.

차종별로는 승용차의 경우 신차 출시, 내수 및 수출 회복에 힘입어 '98년대비 18.85% 증가한 199만대를 기록할 것으로 보이며,

상용차의 경우에는 정부의 경기부양책에 따른 대규모 SOC사업 등의 확대 추진 등으로 26.2% 증가한 41만대로 예상된다.

(자동차 수급동향 및 전망)

(단위 : 천대, %)

구 분	'97년	'98년	'99년		
			증감률	전망	증감률
생 산	2,818	2,000	-29.0	2,400	20.0
승용	2,308	1,675	-27.4	1,990	18.8
상용	510	325	-36.3	410	26.2
내 수	1,513	750	-50.4	900	20.0
승용	1,151	540	-53.1	640	18.5
상용	362	210	-42.0	260	23.8
수 출	1,317	1,350	2.5	1,450	7.4
승용	1,156	1,213	4.9	1,310	8.0
상용	161	137	-14.9	140	2.2

3. 자동차업계, 현대·대우 양사체제로 전환

한국의 자동차 산업은 수요의 침체와 더불어 과거 1~2년 동안 심각한 경영상의 어려움을 겪었으며, 이를 극복하기 위해 인력감소, 조직의 슬림화, 업계의 재편성 등의 구조조정이 이루어지고 있다.

대우자동차는 쌍용자동차를 인수한데 이어, 최근 삼성과 Big Deal에 합의하였으며, 현대자동차는 지난 1년간 부도유예 상태에 있던 기아·아시아 자동차를 국제입찰에서 낙찰받음으로써 한국 자동차업계의 구조가 크게 개편되고 있다.

그동안 국내 자동차업계는 현대, 기아, 대우, 삼성 등 4대 재벌그룹 9개업체가 자동차 산업에 참여해 왔으나, 앞으로는 현대, 대우 양사 구조 속에서 빠른 속도로 구조재편이 촉진될 것으로 보인다.

현대자동차는 기아의 낙찰로 인해 약 250만대의 생산체제를 갖추게 되었고, 기아의 해외 생산공장을 그대로 인수받음으로써

해외현지화를 촉진하게 되었으며, 현대씨비스, 현대정공의 자동차 사업 부문을 통합하고 해외 선진업체들과의 자본 및 기술 제휴를 가속화해 명실상부한 세계적인 자동차 메이커로 발돋움하기 위해 노력할 것이다.

한편, 대우자동차는 지난 '98년 2월에 쌍용자동차를 인수한데 이어 최근 삼성과의 Big Deal에 합의하여 약 150만대의 국내 생산체제를 갖추게 되었고, 이번 구조조정 과정에서 쌍용자동차, 대우중공업 자동차사업부문을 통합하여 시너지효과를 도모하고 있다.

이러한 구조개편 과정에서 현대, 대우 등은 기존 Line의 통합, 매각은 물론 해외 이전도 검토할 수 있을 것이고, 부품과 플랫폼의 공용화로 부품업계의 대형화·전문화도 조기에 이루어질 수 있을 것이며, 규모의 경제와 시너지효과를 통해 향후 한국 자동차 산업의 경쟁력 회복에 기여할 것으로 기대되고 있다.

4. 한·미 자동차 협상 타결, 수입선 다변화 해제로 외산차의 경쟁력 개선

한국의 자동차시장은 정부의 강력한 개방·개혁정책에 따라 개방되고 있는데, '95년도 한·미간의 자동차협상 결과 체결된 MOU에 이어, 지난 10월에 약 1년을 지속해 온 한국과 미국간의 자동차 협상이 타결되었다.

이번 협상에서 타결된 내용을 살펴보면, 그동안 협상의 최대 쟁점이었던 관세는 현행 8% 세율을 유지토록 하고, 자동차세는 배기량별로 7단계로 구분, 차등세율을 부과하는 현행 누진구조를 5단계로 축소하고, 세율도 배기량 구간별로 9~40% 인하토록

합의하였다. 또한, 현재 한시적으로 시행하고 있는 승용차에 대한 특소세 30% 감면 조치를 2005년까지 지속토록 하고, 자동차에 대한 저당권 제도를 제도입기로 하였다. 한편, 중·장기 과제로 2002년말까지 자가인증제를 도입기로 하였고, 외국산 자동차에 대한 차별배제 등 소비자 인식 개선문제에 대해 계속 노력기로 하였으며, 금번 합의의 이행상황 점검을 위해 연 1회 이상 양측이 협의를 갖기로 합의하였다.

금번 협상에서 합의된 각종 제도개선 사항들은 미국 수입자동차에 대해서만 아니라, 내수격감으로 어려움을 겪고 있는 우리 자동차업계에도 도움이 될 것이며, 그동안 과도한 것으로 지적되어 온 자동차세금 인하 조치는 소비자들에게 혜택이 돌아갈 것으로 기대된다.

아울러 우리나라의 시장개방 의지를 미국, EU 등에게도 알리는 계기가 되었다.

이와 같이 한국의 시장개방 노력에도 불구하고 외산자동차의 판매가 아직 외국업체의 기대만큼 확대되지 못하고 있는데, 그 이유는 한국의 소득수준과 시장구조를 감안하지 않은 외국업체의 판매전략이 가장 큰 원인이라고 생각된다.

즉, 한국의 승용차 시장구조는 2000cc 이하 중소형 승용차가 전체의 약 86%를 차지하고 있는데 비해 외산자동차의 수입은 2000cc 이상의 중대형 승용차에 편중되어 있기 때문이다.

그렇지만 '99년 하반기부터는 일본산차의 수입을 금지하던 수입선 다변화제도가 완전 해제되고 정부의 지속적인 개방화정책 등으로 국내시장에서 외산차의 판매여건이 더욱 좋아질 것이며, 이로 인해 국내외 업체간의 경쟁은 더욱 가속화될 것으로 예상된다.