# 자동차 산업의 1999년 동향과 2000년 전망

김 성 익*

## 1. 개 황

자동차 업계는 세계적으로 공급과잉과 과점구조가 심화되고 있는 상황에서 「규모의 경제」를 위한 인수·합병 등을 통해 대형화하는 추세에 있다. 즉, 고급차 업체의 종합 양산업체 지향, 양산차 업체의 라인업 보강 등이 이루어지고 있으며, 전세계적인 글로벌화·대형화가 진행되면서 세계 자동차산업은 GM, 포드, 다임러-크라이슬러, 도요타, 폭스바겐 등 5~6개 대기업이 주도하고 있다.

아울러 각 업체들은 판매경쟁 심화, 안전·환경규제 강화, 기술변화 등에 효율적으로 대응하기 위하여 전략적 제휴를 확대하고 있는데, 생산·판매·조달제휴, 기술제휴, 연구개발 콘소시움 등 다각적인 형태의 전략적 제휴가 국경을 초월하여 활발히 추진되고 있으며, 특히 기술개발력과 자금력을 갖춘 세계 선도기업이 차세대 환경기술 개발과 국제표준화를 주도하고 있다.

이와 같은 세계 자동차산업의 구조변화 속에서 우리나라 자동차업계에도 커다란 변화가 이루어지고 있다. 즉, 현대의 기아 인수에 이어 삼성의 자동차사업 퇴출, 대우의 워크아웃 등으로 인해 '97년까지의 5대그룹(현대, 대우, 기아, 쌍용, 삼성) 9개업체 구조가 사실상 2대 그룹(현대, 대우) 3개 업체로 재편되었으며, 현재 대우(쌍용), 삼성(승용차, 상용차) 등이 매각을 추진하고 있는데, 그 결과에 따라 향후 국내 자동차산업의 발전에 커다란 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이와 같은 완성차업계의 구조개편에 따라 부품업계의 구조개편도 진행되고 있는데, 즉 완성차업체의 통합에 따라 동종부품을 납품하는 부품업체, 소규모업체, 단순부품 생산업체들의 조정을 통해 계열 부품업체의 조정이 이루어지고 있다.

또한 외환위기 이후 M&A를 통해 외국 부품업체의 진입이 활발히 이루어지고 있는데, 대부분이 전자제어장치, 전장부품 등 주요 핵심부품을 생산하는 대형업체들이 진입하고 있어 향후 부품조달체계에 미치는 파급효과가 클 것으로 예상된다.

한편, 지난 '80년 이후 '97년까지 약 17년간 내수 및 수출 신장으로 연평균 20%에 달하는 높은 성장을 지속해 온 국내 자동차산업은 '98년도에는 IMF 영향으로 인해 내수가 급감하여 18년만에 마이너스 성장을 기록하였다.

그러나, '99년들어 전반적인 경제여건이 크게 호전되면서 내수가 증가하고, 미국, EU 등 주요 시장으로의 수출이 증가한데 힘입어 IMF이전 수준에는 미흡하지만 생산, 내수, 수출이 모두 증가세를 보이고 있다.

*한국자동차공업협회 기획부장

## 2. 1999년도 자동차 산업 동향

가. 생 산

1999년도 자동차 생산은 내수시장의 급속한 회복과 EU, 북미 등 선진시장으로의 수출증가 및 노사안정 등에 힘입어 전년대비 43.3% 증가한 280만대를 생산하였다.

차종별로는 승용차가 수출수요 증가, 다양한 신모델 출시, 다목적형 차량의 판매 급신장 등에 힘입어 전년대비 43.7% 증가한 233만 5,000대를 생산하였는데, Segment별로는 신모델 판매 호조에 따른 대형 승용차와 유지비가 저렴한 다목적형의 신장세가 두드러진 반면 경형, 소형은 소폭 신장에 그쳤다.

한편, 상용차는 각국으로의 수출증가, 기아 정상화에 따른 소형 상용차 생산 증가 등으로 인해 전년대비 41.2% 증가한 46만 5,000대를 생산하였다.

나. 내수판매

1999년도 자동차 내수판매는 국내 경기가 본격적인 회복 국면에 진입한데다 다양한 신모델들이 출시되면서 소비자들의 구매심리가 회복되어 전년동기대비 65.4% 증가한 129만대를 판매하였다.

차종별로는 승용차가 62.8% 증가한 92만 5,000대를 기록하였는데, Segment 별로는 경제지표들이 호조를 보이면서 전년에 IMF 특수로 큰 폭의 증가세를 보였던 경형은 소형으로 수요가 상향 이동하고, 중형은 유지비가 저렴한 다목적형 및 대형으로 수요가 이전하였다.

한편, 상용차도 경기호전으로 물류수요가 증가한데다 자영업자들의 창업에 따른 업무용 차량 수요증가로 소형트럭 및 소형버스의 판매가 지속적인 호조를 보여 전년대비 72.3% 증가한 36만 5,000대를 판매하였다.

다. 수 출

1999년도 자동차 수출은 신규투입된 신차들의 선진국시장에서의 판매호조(품질개선으로 인한 Image 개선, 품질보증기간 연장 등 적극적 마케팅 전개)와 엔고에 따른 가격경쟁력 제고, 경차 수출호조 등으로 인해 전년대비 10.9% 증가한 151만대를 수출하였다.

차종별로는 승용차가 140만대로서 총 수출의 92.7%를 차지하였으며, 상용차는 7.3%인 11만대 수준에 머물렀다.

지역별로는 미국과 아시아가 큰 폭의 신장세를 보인데 비해 EU, 중동은 소폭의 신장세를, 기타 중남미, 태평양 등의 지역은 감소세를 기록하였다.

라. 기타 주요 산업 동향

○ 수입선 다변화 해제

무역역조가 심한 일본과의 무역수지 불균형을 개선하기 위하여 1978년부터 자동차, 기계, 전자 등 특정품목의 대일 수입을 금지하던 수입선 다변화제도가 1999년 7월부터 완전 폐지되었다.

자동차부문은 1987년에 54개 차종이 수입선 다변화 품목으로 지정되었으며, 이후 국내산업에 미치는 영향이 적은 차종들이 단계적으로 해제되어 사실상 일본 자동차와 직접 경쟁관계에 있는 승용차 등 5개 품목이 존속되어 왔으나, 이번에 수입선 다변화제도가 완전 폐지됨에 따라 향후 품질, 가격, 마케팅, A/S 등에서 경쟁력이 높은 일본 자동차의 국내 진출이 크게 증가할 것으로 전망된다.

○ EU와의 승용차 $CO_2$ 감축협정 체결

EU집행위원회는 교토협약에 의한 $CO_2$ 의무감축 목표의 달성을 위해 승용차의 $CO_2$ 감축을 추진하고 있다.

이를 위해 EU집행위원회는 우선 유럽자동차업계(ACEA)와 승용차의 $CO_2$ 감축을 위한 자발적 협정(Voluntary Agreement)을 체결한데 이어 유럽으로 자동차를 수출하는 일본, 한국 자동차업계와도 동 협정 체결을 추진하여 한국은 지난 6월에 협정을 체결하게 되었다(목표치는 ACEA와 동일하게 하되 목표년도를 1년씩 연기).

이에 따라 향후 국산 승용차의 지속적인 EU 수출확대를 위해서는 업계의 $CO_2$ 감축을 위한 기술개발 노력은 물론 디젤승용차 등 $CO_2$ 저감승용차의 보급 기반 조성이 필요한 실정이다.

○ 자동차 관련 세금 인하

그동안 우리나라의 자동차 관련 세금들은 세금의 종류가 많고 구조가 복잡하며, 소비자

에게 과중한 부담을 주고 있다는 지적 때문에 자동차업계와 소비자들로부터 개편의 필요성이 제기되었다.

특히, '97년말의 외환위기 이후 자동차 내수가 급감하여 자동차업계의 경영난이 극심해짐에 따라 내수진작을 위해 세제 개편의 필요성이 제기되었고, '98년의 한·미 자동차협상 결과에 따라 1999년부터 일부 자동차 관련 세금의 인하 및 폐지가 이루어져 자동차 수요 회복에 기여하였다.

자동차 관련 세금 인하 및 폐지내용을 살펴보면, 우선 자동차세가 종전에 배기량 기준으로 7단계이던 것이 5단계로 간소화되면서, 세율도 각 단계별로 9~40%까지 인하되었다. 또한 특별소비세는 법정세율의 30% 인하 조치를 2005년까지 연장하였으며, 등록세 교육세, 지역개발세, 1가구 2차량 중과세 등이 모두 폐지되었다.

○ 오토차량 급발진 사고

연초부터 오토차량의 급발진 사고가 지속적으로 발생하여 사회문제로 대두됨에 따라 정부와 자동차업계 및 소비자 보호단체가 합동으로 조사를 실시하였다. 그 결과 급발진의 원인은 기계적 이상이 아님이 판명되었으며, 자동차업계에서는 국민 불안심리 해소를 위해 오토차량의 안전운전 요령에 대한 홍보 및 Shift Lock 장치의 부착 등을 추진하고 있다.

## 3. 2000년도 자동차산업 전망

2000년 자동차산업은 경기 회복세 지속 등에 힘입어 내수 및 수출신장세가 지속될 것으로 전망된다.

내수판매는 2년 연속 경제성장과 경상가격 기준 1인당 GDP가 10,000달러 수준을 회복할 것으로 보여 IMF 한파로 비롯된 각종 불안심리가 해소되는 한편, 업계의 소비자 기호 변화에 부응하는 다양한 신모델의 출시와 판촉활동의 강화로 소비자들의 구매심리 자극으로 전년대비 12.4% 증가한 145만대가 전망된다.

또한 수출도 엔고현상으로 인한 상대적 가격경쟁력 제고, 다양한 신모델 투입 및 해외판매망 강화, 경제 회복으로 인한 국가 대외신인도 향상, 아시아, 중남미 등 신흥개도국시장의 경기회복 등에 힘입어 전전년대비 6.0% 증가한 160만대에 달할 전망이다.

〈표 1〉 자동차 수급실적 및 전망

(단위 : 천대 %)

| 구 분 | '98년 | 증감률 | '99년 | 증감률 | 2000년 전망 | 증감률 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 생 산 | 1,954 | ▲30.6 | 2,800 | 43.3 | 3,050 | 8.9 |
| 승용 | 1,625 | ▲29.6 | 2,335 | 43.7 | 2,520 | 7.9 |
| 상용 | 329 | ▲35.4 | 465 | 41.2 | 530 | 14.0 |
| 내 수 | 780 | ▲48.5 | 1,290 | 65.4 | 1,450 | 12.4 |
| 승용 | 568 | ▲50.7 | 925 | 62.8 | 1,060 | 14.6 |
| 상용 | 212 | ▲41.4 | 365 | 72.3 | 390 | 6.8 |
| 수 출 | 1,362 | 3.4 | 1,510 | 10.9 | 1,600 | 6.0 |
| 승용 | 1,228 | 6.3 | 1,400 | 14.0 | 1,460 | 4.3 |
| 상용 | 134 | ▲16.8 | 110 | ▲17.9 | 140 | 27.3 |

따라서, 2000년도 국내 자동차 생산은 내수 및 수출의 견조한 성장세에 힘입어 전년대비 8.9% 증가한 305만대로 사상 최고치를 기록할 전망이다.

가. 생 산

2000년대 자동차 생산은 신모델 출시, 내수와 수출의 견조한 성장세, 업체의 생산성 향상 노력 및 생산능력 확충 등에 힘입어 전년대비 8.9% 증가한 305만대로 예상된다.

차종별로는 승용차가 신모델 출시, 중산층의 소비심리 회복, RV차종의 내수신장세 지속 및 해외공략 본격화 등에 힘입어 전년대비 7.9% 증가한 252만대를 기록할 것으로 보이며, 상용차는 경기회복 및 총선 등에 따른 건설경기의 회복과 수출 증가 등에 힘입어 전년대비 14.0% 증가한 53만대에 달할 전망이다.

나. 내수판매

2000년도 자동차 내수판매는 전년대비 12.4% 증가한 145만대를 기록할 것으로 예상되는데, 이는 경기회복 혜택의 확산, 임금소득 증가, 다양한 신모델 출시, 경기회복 및 총선 등에 따른 건설경기의 회복, 다양한 판촉활동 강화 등으로 '99년의 성장세를 이어갈 것으로 예상되기 때문이다.

다만, 고유가 지속, 노사관계의 불안, 대우문제 등으로 IMF 이전의 판매 수준을 완전 회복하기에는 역부족일 것으로 보인다.

차종별로는 승용차 시장이 경기회복의 실질

적 혜택 확산, SUVs 등 신모델 출시 등으로 성장세가 지속될 것으로 예상됨에 따라 전년대비 14.6% 증가한 106만대를 기록할 것으로 전망되는데, 세그먼트별로는 경형을 제외한 전 세그먼트에서 증가세가 예상된다. 다만 경형은 경차 지원혜택 축소, 실질소득 회복과 상위 차급의 신모델 출시에 따른 수요 상급화, 신차효과 감소 등으로 인해 승용차에서는 유일하게 감소세를 기록할 것으로 보인다.

중·소형은 신차 효과와 그 동안 위축됐던 수요계층의 소비심리 회복 등으로, 전년대비 각각 9.3%, 14.3% 증가할 것으로 전망되며, 대형은 신차 부재와 일본차 등 수입차의 국내시장 본격 공략 등에도 불구하고 고유가에 상대적으로 비탄력적인 수요성향과 증시 활황 등으로 고소득을 유지했던 계층의 수요를 기반으로 전년대비 10.0% 증가한 5만 5,000대가 예상된다.

한편, '99년에 폭발적인 신장세를 보였던 RV차종의 붐은 2000년에도 이어져 신형 및 변형모델 다수 출시, 대체연료차 선호현상 지속, 중소 자영업자들의 수입 회복 등에 힘입어 전년대비 25.8% 증가한 20만 5,000대가 판매될 것으로 예상된다.

한편, 상용차는 '99년에 소형 상용을 중심으로 큰폭의 신장세를 기록하여 '94년 이후 4년 연속 마이너스 성장세에서 벗어난데 이어, 경기회복이 본격화되는 2000년에는 중대형 상용을 중심으로 증가세가 이어져 전년대비 6.8% 증가한 39만대를 기록할 것으로 전망된다.

다. 수 출

2000년도 자동차 수출은 전세계적인 공급과잉의 심화와 미국의 경기 둔화, 원화 환율 절상, 대우의 해외신인도 추락 등으로 수출 여건이 그다지 좋은 편은 아니지만, 엔고 현상 지속, 신모델 투입(리오, XD, MS, 트라제, 싼타페, 하이랜드, 레조 등), 적극적인 마케팅활동 전개, 아시아, 중남미 등 신흥시장의 경기회복, 쌍용의 북미시장 신규 진출 등으로 전년대비 6.0% 증가한 160만대에 달할 전망이다.

차종별로는 승용차가 신모델 투입, 해외판매망 강화, 엔고 현상, 품질 및 이미지 개선, 쌍용의 북미시장 신규진출 등에 힘입어 전년대비 4.3% 증가한 146만대에 달하여 전체 수출의 91.2%를 차지할 것으로 예상되며, 상용차 수출은 신흥개도국의 경기회복 등에 힘입어 전년대비 27.3% 증가한 14만대에 이를 전망이다.

라. 수 입

2000년도 자동차 수입은 국산 대형차의 경쟁력 향상과 외산 승용차의 대부분이 내수시장 규모가 작은 대형급이고, 일본 승용차 진출에 따른 물류기지, A/S망 확보에 시간이 소요될 것이기 때문에 급속한 수입 확대는 이루어지지 않을 것으로 예상되지만, 전반적인 경기 회복세 지속, 신모델 투입, 판촉활동 강화 등으로 전년대비 2배 이상 신장한 1만 3,000대에 달할 것으로 전망된다.

〈표 2〉 세그먼트별 승용차 내수실적 및 전망

(단위 : 천대 %)

| 구 분 | | '98년 | | '99년 | | 2000년 전망 | | 증감률 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 점유율 | | 점유율 | 전망 | 점유율 | '99/'98 | '00/'99 |
| 계 | | 568 | 100.0 | 925 | 100.0 | 1,060 | 100.0 | 62.8 | 14.6 |
| 일반승용 | | 481 | 84.7 | 660 | 71.4 | 700 | 66.0 | 37.1 | 6.1 |
| | 경형 | 156 | 27.5 | 130 | 14.1 | 110 | 10.4 | ▲16.9 | ▲15.4 |
| | 소형 | 138 | 24.3 | 270 | 29.2 | 295 | 27.8 | 95.6 | 9.3 |
| | 중형 | 167 | 29.3 | 210 | 22.7 | 240 | 22.6 | 26.1 | 14.3 |
| | 대형 | 20 | 3.6 | 50 | 5.4 | 55 | 5.2 | 147.6 | 10.0 |
| 다목적형 | | 87 | 15.3 | 265 | 28.6 | 360 | 34.0 | 205.5 | 35.8 |
| | SUVs | 38 | 6.7 | 100 | 10.8 | 120 | 11.3 | 164.4 | 20.0 |
| | CDVs | 49 | 8.6 | 165 | 17.8 | 240 | 22.7 | 237.3 | 45.5 |

주) 승용차의 크기별 구분은 엔진배기량 기준임.