자동차산업의 2000년도 실적과 2001년도 전망

김 성 익*

1. 개 황

최근 세계 자동차업계는 공급과잉과 과점구조가 심화되고 있는 상황에서 규모의 경제를 위한 인수·합병과 생산, 판매, 기술개발 등 모든 부문에서의 전략적 제휴가 활발히 이루어지고 있다.

이와 같은 세계 자동차산업의 구조변화속에서 우리나라 자동차업계도 커다란 변화가 이루어지고 있다.

즉, '97년까지는 9개 업체가 자동차 생산에 참여하였으나, IMF 경제위기를 겪으면서 5개 업체로 재편되었다.

우선, 현대는 '99년도에 기아와 아시아를 인수한 이후 생산라인의 조정, R&D 기능통합, 공동구매 확대, 플랫폼 통합 등을 통한 Synergy 효과로 지난해에 현대, 기아 양사가 모두 최대의 실적을 기록하였으며, Global 전략의 일환으로 현대가 다임러크라이슬러와 자본참여(10%), 월드카 공동개발, 중대형 상용차 합작법인 설립 및 공동경영 등 포괄적인 전략적 제휴에 합의하였다.

대우는 '99년 8월 Workout 이후 해외매각을 추진하였으나, 우선 협상대상자로 선정된 포드의 인수포기 발표로 매각이 차질을 빚으면서 부도가 발생하여 법정관리 신청중에 있으며, 현재는 노·사·채권단간에 구조조정에 대한 협의가 진행중이고, 아울러 매각도 추진중에 있다.

한편, 2000년초에 르노로 인수된 삼성자동차는 9월에 르노-삼성자동차로 새출발하였으며, 삼성상용차도 퇴출기업으로 정리됨으로써 '94년에 자동차산업에 참여한 삼성그룹이 자동차산업에서 철수케 되었다.

또한 '98년도에 대우로 인수되었던 쌍용은 2000년 4월 대우그룹에서 분리되었으며, 현재 Workout 상태에서 독자경영 및 매각을 추진중이다.

한편 '97년까지 연평균 20%에 달하는 높은 성장을 지속해 온 국내자동차산업은 '98년도에는 IMF 영향으로 내수가 급감하여 마이너스 성장을 기록하였으나, '99년부터는 전반적인 경제여건이 호전되면서 생산, 내수, 수출이 모두 증가세로 전환되었다.

2. 2000년도 자동차산업 동향

가. 생 산

2000년도 자동차 생산은 하반기부터의 국내경기 위축에 따른 내수증가세 둔화, 대우처리 지연 등 생산 감소요인에도 불구하고, 내수와 수출의 견조한 증가세로 인해 사상 처음 자동차 생산 300만대를 돌파한 3,114천대를 생산(전년대비 9.5% 증가)하였다.

차종별로는 승용차가 수출수요 증가, 신모델 출시, 다목적차량의 판매호조 등에 힘입어 전년대비 10.2% 증가한 2,602천대를 생산하였으며, 상용차는 중대형 수요가 증가한 반면, 소자본 창업 및 영세 사업자의 수요감소로 소형상용 수요가 정체를 보임에 따라 전년대비 6.3% 증가한 512천대를 생산하였다.

*한국자동차공업협회 기획부장

나. 내　　수

2000년도 자동차 내수판매는 경기회복에 따른 구매력 확대, 다양한 신모델 및 변형모델의 출시, 공급안정, 대체수요의 실현 등으로 상반기까지 전년대비 30.5% 신장한 호조를 유지하였으나, 하반기들어 국내경기의 하강국면 진입, 국제유가 급등에 따른 휘발유 소비자가격 인상, 기업 및 금융 구조조정에 따른 심리적 불안감 등으로 내수증가세가 둔화되어 연간으로는 전년대비 12.3% 증가한 1,430천대를 판매하였다.

차종별로는 승용차가 16.1% 증가한 1,058천대를 기록하였는데, 중·대형 승용차가 신모델 출시, 고소득계층의 구매력 확대, 수요의 상급화 현상 등에 힘입어 크게 증가한 반면, 경형과 소형은 경기회복에 따른 수요의 상향이동, LPG 차량에 비해 유지비 장점 축소 등으로 감소세를 기록하였다.

RV차량은 저렴한 연료가격, 다양한 신모델 등으로 '99년도에 이어 상반기까지 판매가 급증하였으나 정부의 LPG 가격인상 방침이후 수요가 정체 내지는 위축세로 전환된 반면 디젤사용 차량의 판매가 증가하였다.

한편, 상용차는 '99년도에 자영업자의 증가에 따라 큰 폭으로 판매가 회복되었지만, 2000년도에는 이러한 회복세가 둔화되어 전년대비 2.6% 증가한 372천대를 판매하는데 그쳤다.

다. 수　　출

2000년도 자동차 수출은 전년대비 10.5% 증가한, 1,668천대를 기록하였으며, 차종별로는 승용차가 전년대비 10.6% 늘어난 1,537천대, 상용차가 9.2% 늘어난 131천대를 수출하였다.

대우차 처리지연에 따른 수출차질이 있었음에도 불구하고 자동차 수출이 견조한 상승세를 보인 것은 무엇보다도 구조조정의 Synergy 효과에 따른 경쟁력 향상과 최대 수출시장인 북미에 대한 수출이 큰 폭으로 증가하였기 때문인 것으로 풀이된다.

또한 업체들이 공격적으로 수출마케팅을 전개한 것과 품질보증기간의 파격적인 연장 등에 따라 국산차의 이미지 향상도 한 몫을 한 것으로 평가되고 있다.

승용차의 차종별 수출동향은 경형이 대우차 해외공장의 현지생산 본격화로 수출이 감소한 반면, 소형은 리오, 아반떼XD 등의 신차투입으로 전년대비 20% 이상 증가하였으며, MPV 수출은 카니발, 코란도, 스포티지 등의 수출호조에 힘입어 전년대비 2배 이상 증가를 기록하였다.

지역별로는 '95년 이후 국산차의 최대시장으로 부상하였던 서유럽지역이 유로화의 가치하락에 따른 국산차의 가격경쟁력 약화로 소폭 증가세에 머무른 반면, 북미지역이 경제호황과 국산차의 소비자 만족도 제고로 큰 폭으로 증가하여 최대 수출시장으로 복귀하였으며, 기타 아시아, 중남미, 중동지역은 수출이 증가하였고, 동유럽과 아프리카 지역은 감소세를 기록하였다.

〈표 1〉 자동차 생산·판매 실적

(단위 : 천대, %)

구 분		'98년		'99년		2000	
			증감률		증감률		증감률
생산	승용	1,625	▲29.6	2,362	45.4	2,602	10.2
	상용	329	▲35.4	481	46.2	512	6.3
	계	1,954	▲30.6	2,843	45.5	3,114	9.5
내수	승용	568	▲50.7	911	60.4	1,058	16.1
	상용	212	▲41.4	362	70.8	372	2.6
	계	780	▲48.5	1,273	63.2	1,430	12.3
수출	승용	1,228	6.2	1,390	13.2	1,537	10.6
	상용	134	▲16.8	120	▲10.4	131	9.2
	계	1,362	3.4	1,510	10.9	1,668	10.5

다. 수　　입

시장개방이 본격화된 '94년부터 판매가 급증하였다가 '97년 하반기부터의 경기침체로 인해 감소세로 전환된 외산자동차의 판매는 '99년도부터 다시 증가세로 전환하였는데 2000년에도 그 증가세가 이어져 11월

까지 전년동기대비 30% 정도 증가한 4,892대가 판매되는 등 지속적으로 성장하고 있다.

이중 승용차는 전년동기대비 87.5% 증가한 4,426대가 판매되었으며, 전체 수입승용차 판매의 72.9%를 2000cc급 초과 승용차가 차지하여 전체 국내시장에서 5.6%의 시장점유를 보이고 있으나, 2000cc미만 수입승용차는 동급시장에서 0.35%의 시장점유율을 보이고 있고, 상용차는 전년동기대비 115.7% 증가한 446대가 판매되었다.

〈표 2〉 수입승용차 판매현황(2000. 1~11월)

(단위 : 대, %)

구 분	1500cc 이하	1501~2000cc	2000cc 초과	다목적차	계
국산승용차 내수판매(비중)	304,990 (31.2)	225,198 (23.0)	54,273 (5.6)	393,499 (40.2)	977,960 (100.0)
수입 승용차 신규 등록(비중)	37 (0.8)	778 (17.6)	3,225 (72.9)	386 (8.7)	4,426 (100.0)
점유율	0.01	0.34	5.61	0.10	0.45

구 분	소 형	중 형	대 형	계
수입 상용차	19	8	439	466
증감률	▲29.6	33.3	139.9	115.7

자료 : 건설교통부 신규등록현황임.

3. 2001년 자동차산업 전망

2001년 자동차산업은 내수가 다소 위축되고, 수출은 소폭 증가하여 전체적으로 전년대비 정체 내지 소폭 감소할 것으로 전망된다.

내수판매는 업체들의 신·변형 모델 출시, 다양한 마케팅 및 할부프로그램 전개 등 긍정적인 요인도 있으나, 대우차 부도 및 매각지연, 경기하강 및 주식시장 침체 등의 여러가지 부정적인 요인들이 훨씬 크게 작용할 것으로 예상되어 전년대비 3.5% 감소한 1,380천대를 기록할 것으로 예상된다.

수출은 미국의 경기둔화, 고유가 지속, 공급과잉으로 인한 판매경쟁심화, 대우차의 부도 및 매각지연에 따른 기업 이미지 추락, 현지 금융제약 등으로 인해 전년대비 1.9% 증가한 1,700천대에 이를 전망이다.

따라서 2001년도 국내 자동차 생산은 전년대비 1.1% 감소한 3,080천대를 기록할 것으로 전망된다.

〈표 3〉 자동차 수급전망

(단위 : 천대, %)

구 분	1999 실적	증감률	2000 실적	증감률	2001 전망	증감률
생 산	2,843	45.5	3,114	9.5	3,080	▲1.1
내 수	1,273	63.2	1,430	12.3	1,380	▲3.5
수 출	1,510	10.8	1,668	10.5	1,700	1.9

가. 생 산

2001년도 자동차 생산은 경기침체 및 소비심리 위축에 따라 내수가 감소되고, 수출 또한 증가세가 미미할 것으로 예상되며, 특히 대우자동차의 구조조정 및 판매력 위축이 생산감소에 직접적인 영향을 미침에 따라 전년대비 1.1% 감소한 3,080천대를 기록할 것으로 전망된다.

차종별로는 승용차의 경우 소비심리 위축으로 내수가 부진하고, 수출에서도 대우차가 정상화되더라도 해외판매가 상당 폭 감소할 것으로 예상되어 RV 차량의 수출확대와 국내시장에서의 SUVs 차량 증가에도 불구하고 전년대비 0.7% 감소한 약 2,585천대로 전망된다.

상용차는 아시아, 중남미 등 신흥시장의 경기회복세에 힘입어 소형상용차의 수출은 다소 증가하겠지만, 건설경기 회복세 미미, 자동차 종류별 분류기준 변경·시행에 따른 일부 승합차의 국내판매 중단, 삼성상용차의 퇴출영향 등 내수판매의 부진이 예상되어 전년대비 3.3% 감소한 495천대로 전망된다.

한편, SUVs 차량은 기존 모델에다 싼타페, Y-200, 하이랜드 등의 신차 효과가 이어지면서 내수는 물론 수출에서도 호조를 보이면서 유일하게 생산규모를 늘려갈 것으로 예상된다.

나. 내　　수

2001년도 자동차 내수판매는 신(변형)모델 출시, 다양한 마케팅 및 할부 프로그램 전개 등 수요자극을 위한 업체의 노력에도 불구하고 기업·금융구조조정 및 경기침체에 대한 불안감으로 소비심리가 계속 위축될 것으로 보이는데다 차종별 분류기준 변경 및 LPG 가격인상 등 정부의 자동차 관련정책이 단기적으로 내수에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보임에 따라 전년대비 3.5% 감소한 1,380천대를 기록할 것으로 전망된다.

차종별로는 승용차가 고유가 지속으로 인한 유지비 부담, 임금근로자의 실업증가, 주식시장의 침체 등의 영향으로 전년보다 3.6% 감소한 1,020천대로 예상되며, 상용차는 건설경기의 장기간 침체와 자동차종별 분류기준의 변경으로 일부 승합차의 국내판매 중단이 예상됨에 따라 전년대비 3.2% 감소한 360천대로 전망된다.

한편, 그동안 내수시장에서 큰 폭의 성장을 주도하였던 CDVs(미니밴) 차량은 종별 분류기준의 변경 및 에너지가격구조 개편에 따른 LPG 가격인상의 여파로 전년대비 13.6% 감소한 260천대 수준에 머물 것으로 전망되며, SUVs 차량은 작년말에 선보인 디젤 싼타페에다 하이랜드, Y-200 등의 신차출시가 이어지면서 전년대비 1만대 이상 증가한 140천대를 기록할 것으로 전망된다.

〈표 4〉 승용차 크기별 내수판매 전망

(단위 : 천대, %)

구 분		1999 실적	비중	2000 실적	비중	2001 전망	비중	증감률 '00/'99	증감률 '01/'00
계		911	100.0	1,058	100.0	1,020	100.0	16.1	▲3.6
일반 승용		638	70.1	624	59.0	620	60.8	▲2.2	▲0.6
	경형	129	14.2	92	8.7	95	9.3	▲28.3	3.3
	소형	252	27.7	233	22.0	230	22.5	▲9.1	▲1.3
	중형	206	22.6	224	21.2	235	23.0	12.8	4.9
	대형	50	5.5	75	7.1	60	5.9	28.2	▲20.0
다목적형		273	29.9	434	41.0	400	39.2	59.0	▲7.8
	SUVs	99	10.9	133	12.6	140	13.7	34.3	5.3
	CDVs	170	18.6	301	28.4	260	25.5	77.1	▲13.6

주 : 승용차의 크기별 구분은 엔진배기량 기준

다. 수　　출

수출은 세계적인 공급과잉으로 인한 판매경쟁 심화, 주 수출시장인 미국경기의 경착륙 가능성, 대우자동차의 부도와 구조조정으로 인한 수출금융의 제약 및 판매력 위축 등으로 수출환경이 작년보다 다소 나빠질 것으로 예상된다.

그러나 엔고현상이 지속되고, 내수부진에 따른 업체들의 수출확대 노력과 더불어 원화의 환율도 다소 상승할 것으로 보임에 따라 작년과 비교할 때 소폭 증가가 예상된다.

이에따라 2001년도 자동차 수출은 전년대비 1.9% 증가한 1,700천대로 전망되고, 금액으로도 중형승용차, 다목적차량 및 소형 상용차의 수출이 확대될 전망이어서 수출금액도 전년대비 3.9% 증가한 126억달러에 달할 것으로 예상된다.

지역별로는 북미와 아시아, 중남미 등 신흥시장의 증가세가 지속되고, 서유럽, 아프리카지역은 감소할 것으로 전망된다.

북미지역은 미국의 경기둔화에 따라 자동차 수요가 감소할 것으로 예상되지만, 신모델 투입, 소형차 위주의 수출에서 중형 및 SUVs 등 투입모델 다양화, 품질보증기간 연장 등 공격적 마케팅 전개, 국산차의 품질 및 이미지 제고와 내수부진에 따른 업체들의 수출확대 노력으로 전년의 증가세를 유지할 것으로 예상된다.

서유럽지역은 경제성장세가 지속되고 자동차 수요도 안정적이지만, 약세기조를 보이고 있는 유로화가 빠르게 개선되지 않으면, 대우차의 신인도하락 및 업체들의 수출채산성 악화 우려에 따라 전년대비 다소 감소할 것으로 전망된다.

중동지역은 유가상승에 따른 구매력 회복이 예상되고, 아시아, 중남미 등은 경기회복세에 따른 산업수요회복이 예상되어 지속적인 견조한 수출증가세를 이어갈 것으로 전망된다.