

자동차 산업의 2001년 평가와 2002년 전망

김 성 익*

1. 개 황

최근 세계 자동차산업은 갈수록 치열해지는 시장경쟁에서의 생존을 위해 기업간 인수합병은 물론이고, 자본·기술 등에 있어 전략적 제휴가 활발히 이루어지고 있으며, 환경·안전분야의 기준도 강화되어 새로운 무역장벽으로 대두되고 있다.

대내적으로는 IMF 경제위기를 겪으면서 완성차업계와 부품업계의 구조가 크게 변화되었으며, 전반적인 국내경제의 침체로 인해 수요가 정체상태를 보이고 있고, 미국 등 주요 수출시장의 침체와 통상문제로 인해 수출성장세에도 한계가 있을 것으로 예상된다.

이와 같은 환경변화속에서 지난해 우리 자동차산업에도 커다란 변화가 이루어졌는데, 즉 세계 최대 자동차메이커인 GM이 지난 '99년 8월 워크아웃 이후 매각을 추진중이던 대우자동차를 인수하기 위한 MOU를 체결한 것이다.

현재 GM은 최종 인수계약을 위한 실사중인데, 앞으로 신설될 GM대우자동차(가칭)는 군산, 창원의 승용공장, 부평공장(생산부문 제외), 일부 해외생산법인 등을 인수할 예정이며, 부평공장은 6년간 위탁생산하면서 인수여부를 결정키로 하였다.

이와 같은 대우자동차의 매각협상 타결로 국내 자동차산업의 구조조정이 일단락되어 국가경제 안정에 기여할 수 있게 되었고, 앞으로 내수시장이 현대, 기아, 쌍용 등 토착기업과 GM대우, 르노삼성 등 외국계 기업, 그리고 수입차간에 경쟁이 치열해 질 것으로 예상되며, 경쟁력 있는 부품업체의 Global Sourcing 참여 기회가 확대되는 등 부품산업의 구조조정도 빠르게 진전될 것으로 예상된다.

한편, 지난해 자동차 내수는 국내외 경기의 회복이 지연됨에도 불구하고 업계의 활발한 신차 출시로 인해 전년보다 1.5% 정도 증가한 1,451천대를 기록하였으며, 수출은 국산차의 품질과 성능개선에 따른 해외신인도 향상으로 전년보다 약 5.0% 증가한 130억불을 수출하였다.

2. 2001년도 자동차산업 동향

가. 내수판매

2001년도 자동차 내수는 경기회복 지연, 고유가 지속, 대우의 매각지연 등 부정적 요인에도 불구하고 업계의 신모델 및 변형모델 출시와 할부금리 인하 등 적극적인 판촉 전략에 힘입어 전년대비 1.5% 증가한 1,451천대를 판매하였다.

차종별로는 승용차가 0.7% 증가한 1,065

*한국자동차공업협회 기획부장

천대, 상용차가 3.6% 증가한 386천대가 각각 판매되었는데, 승용차중에서는 대체수요의 상급화 현상으로 중·대형 승용차와 SUV 등은 호조를 보인 반면, 경차, 소형승용차, 미니밴 등은 상대적으로 부진한 실적을 보였다.

나. 수출

2001년도 자동차 수출은 대수기준으로는 전년대비 7.6% 감소한 1,549천대를 기록하였으나, 금액으로는 전년대비 5.0%가 증가한 130억불을 수출하였다. 수출대수가 감소한 이유는 북미·서유럽 등 주요 수출시장이 침체되는 가운데 미국의 테러사태가 발생하여 소비자들의 구매심리가 위축되었기 때문인 것으로 풀이된다.

반면에 수출량이 감소되었음에도 불구하고 수출금액이 증가한 것은 과거 가격이 낮은 소형차 중심의 수출에서 중·대형 승용차와 RV 등의 수출이 크게 증가하여 수출차종의 고부가가치화가 진전되었기 때문이다.

지역별 수출동향을 살펴보면, 미국 등 북미지역으로의 수출은 호조세가 이어지고 있으나, 서유럽, 중남미, 중동, 아시아, 동유럽, 아프리카 등 전 지역이 부진한 상태를 보이고 있다.

전반적인 세계경기 침체 속에서 북미수출만 호조를 보이고 있는 것은 현대와 기아자동차의 신차 투입(중형 승용차와 소형 SUV 등), 품질과 성능의 향상, 보증수리기간의 파격적인 연장 등 적극적인 판매전략의 결과로 보여진다. 반면, 대우자동차의 수출비중이 높았던 동유럽, 서유럽, 중동지역으로의 수출은 상대적으로 부진이 심화되고 있

는 것으로 나타나고 있다.

다. 생산

2001년도 자동차 생산은 내수의 소폭 증가와 수출대수의 감소로 인해 전년대비 5.5% 감소한 2,945천대를 생산하였으며, 차종별로는 승용차가 5.3% 감소한 2,464천대, 상용차가 6.2% 감소한 481천대를 각각 생산하였다.

자동차 생산·판매실적

(단위 : 천대, %)

구분	1999		2000		2001	
		증감률		증감률		증감률
생산	2,843	45.5	3,115	9.6	2,945	▲5.5
승용	2,362	45.4	2,602	10.2	2,464	▲5.3
상용	481	46.2	513	6.7	481	▲6.2
내수	1,273	63.2	1,430	12.3	1,451	1.5
승용	911	60.4	1,058	16.1	1,065	0.7
상용	362	70.8	372	2.8	386	3.6
수출	1,510	10.9	1,676	11.0	1,549	▲7.6
승용	1,390	13.2	1,544	11.1	1,444	▲6.5
상용	120	▲10.4	132	10.0	105	▲20.5

※ ()는 전년동기대비 증감률임.

라. 수입

수입승용차의 판매는 경기회복과 수입차 업계의 마케팅 활동에 힘입어 '99년 15.7%, 2000년 83.8%로 급증한데 이어 2001년 11월까지의 전년동기대비 84.5%가 증가한 9,026대가 판매되었으며, 이중 승용차는 전년동기대비 77.4%가 증가한 7,841대, 상용차는 1,185대(150.5% 증가)가 각각 판매되었다.

수입승용차의 배기량별 시장점유율을 살펴보면 전체 수입승용차 판매의 78.6%를 2,000cc 이상의 대형 승용차가 차지하여 동

급시장에서 2.63%의 시장 점유를 보이고 있으며, 수입승용차 판매의 21.4%를 차지하고 있는 2,000cc미만 수입승용차는 동급시장에서 0.4%의 시장 점유를 보이고 있다.

수입자동차 판매현황
(단위 : 대, %)

구 분	2000		2001	
	1 - 11	연 간	1 - 11	연 간
계	4,892 (89.9)	5,399 (92.2)	9,026 (84.5)	10,000 (85.2)
승 용	4,419 (87.6)	4,878 (89.8)	7,841 (77.4)	8,700 (78.4)
상 용	473 (115.0)	521 (118.0)	1,185 (150.5)	1,300 (149.5)

- 주) 1. 건설교통부 신규등록 기준임
- 2. ()는 전년동기대비 증감률임

3. 2002년도 자동차산업 전망

가. 내수판매

2002년도 자동차 내수는 전년대비 4.8% 증가한 1,520천대로 회복될 것으로 전망된다. 승용차의 경우 임금상승 둔화로 실질구매력이 약화되고, 경기회복에 대한 불안심리가 남아 있으나 특소세 인하효과, 하반기 이후 본격적인 경기회복 기대, 주5일 근무제 도입시 레저활동의 증가 등으로 전년대비 5.2% 증가한 1,120천대가 내수판매될 것으로 예상된다.

상용차의 경우 트럭은 장기간 침체된 건설경기가 회복세를 보이고, 전반적인 경기회복에 따른 물동량 증가, 픽업트럭의 출시 등으로 전년대비 5.0% 증가한 233천대로 회복될 것으로 예상되며, 버스는 월드컵, 아시안 게임 등 국제행사와 선거 등에도 불구하고

중형버스 및 고급 고속버스 대체수요를 중심으로 1.8% 증가에 그칠 전망이다.

승용차의 세그먼트별로는 소형, 중형, 대형, SUV는 호조가 예상되고, 경차와 미니밴은 감소할 것으로 전망된다.

경차는 신규수요 위축과 신차 출시도 없어 당분간 감소세가 예상되어 전년대비 7.3% 감소한 76천대 수준으로 낮아질 전망이다. 소형차는 대체수요 상급화 현상으로 그동안 위축되어 왔으나 경기침체로 인한 경제성이 부각되고 현대, 대우, 르노삼성이 모두 신차를 출시할 예정이어서 전년대비 12.0% 증가한 243천대가 판매될 것으로 전망된다.

중형은 대체수요를 가장 많이 흡수하면서 뉴EF쏘나타, SM5 변형모델, 옵티마 변형모델과 대우 매그너스 후속모델이 치열한 경쟁을 벌일 것으로 예상되어 전년대비 6.6% 증가한 306천대로 최대 세그먼트(승용차비중 27.3%)를 유지할 전망이다.

대형은 고유가 및 경기부진에 상대적으로 비탄력적인 수요성향과 소득구조 양극화로 혜택을 누려온 계층의 수요기반과 월드컵 특수 등을 감안할 때 전년에 이어 16.7% 증가한 84천대로 확대될 전망이다.

SUV는 레저차 선호경향을 기반으로 2001년 출시된 테라칸, 렉스톤에 이어 연초 기아의 쏘렌토가 신차효과를 이어갈 전망이어서 전년대비 4.8% 증가한 197천대로 확대될 전망이다. 미니밴은 분류기준 변경과 LPG가격 인상 예정에 따라 2001년 27.2%나 감소하였으나 금년 상반기 카렌스 후속 출시로 감소세가 둔화되어 214천대 수준을 유지할 것으로 보인다.

2002년 자동차 세그먼트별 내수판매 전망
(단위 : 천대, %)

구 분	2000		2001		2002		증가율	
	수량	비중	수량	비중	수량	비중	01/00	02/01
총 계	1,058	100.0	1,065	100.0	1,120	100.0	0.7	5.2
일반승용	624	59.0	658	61.8	709	63.3	5.4	7.8
경형	93	8.8	82	7.7	76	6.8	▲11.8	▲7.3
소형	232	21.9	217	20.4	243	21.7	▲6.5	12.0
중형	241	22.8	287	26.9	306	27.3	19.1	6.6
대형	58	5.5	72	6.8	84	7.5	24.1	16.7
다목적형	434	41.0	407	38.2	411	36.7	▲6.2	1.0
SUVs	133	12.6	188	17.7	197	17.6	41.4	4.8
CDVs	301	28.4	219	20.5	214	19.1	▲27.2	▲2.3

나. 수출

2002년 자동차수출은 주요 시장의 위축에도 불구하고 전년대비 5.2% 증가한 1,630천대로 회복될 전망이다.

수출이 회복될 것으로 보는 이유는 주요국의 경기침체로 중소형차의 상대적인 판매 비중이 높아지고, 국산차의 품질 및 브랜드 이미지 개선, 부진했던 유럽시장에 디젤차량 공급확대(아반떼, 라비타, 쏘타페) 및 신차투입(월드카TB, 카렌스디젤, 칼로스), 대우정상화로 그 동안 반감된 대우의 수출이 점차 회복될 것으로 보이기 때문이다.

수출금액 기준으로는 중대형 승용차와 RV차량의 수출비중이 늘어나면서 전년대비 4.6%가 증가한 136억 달러에 달할 전망이다.

지역별로는 북미지역이 수출호조를 지속할 것으로 예상되는 가운데 유럽과 아·태 지역 수출도 회복될 것으로 전망된다.

최대 수출지역인 북미 수출은 높은 성장세를 보이고 있는 소나타, 쏘타페, XG 등

고부가가치 차량의 수출비중이 증가하고, 신차투입(쏘렌토, 카렌스 디젤) 효과, GM의 대우인수로 호조를 지속할 것으로 예상된다.

서유럽 수출은 유로화의 본격 통용으로 가격경쟁이 치열할 것으로 예상되나, 국산 디젤차량의 공급능력이 확대되고(아반떼, 라비타, 쏘타페 등), 현대의 월드카TB, 대우의 수출전략차종 칼로스, 기아의 카렌스디젤 등의 신차투입으로 회복될 전망이며, 아·태 지역 수출은 호주, 싱가포르, 인도네시아 등의 경기회복과 월드카 TB, 라비타 등 신차 투입으로 소폭 회복세가 예상된다.

동유럽수출은 체코, 헝가리, 슬로바키아 등을 중심으로 침체에서 벗어나고 신모델 투입으로 회복세를 보일 전망이나, 중남미지역은 아르헨티나 부도위기의 주변국 파급, 환율변동 등으로, 중동지역은 내전 등 정치불안이 지속된데다 테러전쟁, 유가하락 등으로 수출이 부진할 것으로 예상된다.

다. 생산

2002년도 자동차 생산은 내수와 수출이 모두 안정적 성장을 보일 것으로 예상됨에 따라 전년대비 7.0% 가 증가한 3,150천대를 생산하여 사상 최대치를 기록할 것으로 전망된다.

2002년 자동차 수급전망
(단위 : 천대, %)

구 분	2000		2001		2002 전망	
	수량	증가율	수량	증가율	수량	증가율
생산	3,115	9.6	2,945	▲5.5	3,150	7.0
내수	1,430	12.3	1,451	1.5	1,520	4.8
수출	1,676	11.0	1,549	▲7.6	1,630	5.2