

한국 자동차 산업의 현황 및 전망

Status and Perspectives of Korea Automotive Industry



글 / 金周瑛
(Kim, Joo Young)
차량기술사,
한국기술사회 이사/차량기술사회 회장,
JUNGTEK 김주영 기술사사무소 대표.
E-mail : kimjoy48@hanmail.net

Automobile industry with history of more than 100 years is totally influencing all the economic environments and has very important wellbeing role in the World in every country of the world. Korean Automotive industry in production has only about 40 years but ranked remarkably 6th biggest in the world in the year of 2003. Nowadays The auto. industry has changed into buyer's market in competitively global battle fields and also is changing industry paradigm in product, sales, production, colaboration & emerging, etc. BRICs(Especially China)are rapidly emerging as main producers and customers in new big markets. Korea Auto. Industry faces critrical problems such as higher salary, furious labor union's striking lack of raw material, evasion of 3D works with studying engineering by students which are the key pending agenda that should be overcome for prosperous growth and development of achieving US20,000 GNP.

1. 서론

1-1. 자동차 산업 개요

자동차 역사는 포드의 T형 모델의 최초 양산 이후, 전세계에 6억 5천만대가 운행 되고 있고, 매년 6천만대 중에 80%가 미국, 유럽, 일본과 중국 시장에서 판매되고 있다. 한국은 1903년 고종황제가 캐달락을 도입하고, 시발자동차를 시작으로 포니차를 양산 성공시켜, 약 40여 년간의 짧은 역사임에도, 2003년 현재 약 1,460만대를 보유하고, 450만대의 생산능력을 확보하며 실제로 318만대를 생산하여 세계 6위 생산국으로서 제조업 생산액의 11.1%, 총 수출의 12%의 국민 산업의 지위를 달성했다. 2004년도에는 세계 경기 회복에 따른 수출 증대로 9.5% 증가한 340만대의 생산이 예상된다. 실로 100여개의 산업이 복합적으로 연관된 자동차 산업은 기계와 전자의 메카트로닉스 꽃으로 국가 산업 전체의 공동발전과 국민경제에 미치는 파급효과가 제일 큰 범국가적인 산업일 뿐만 아니라 해외시장에서의 일등 외교관인 것이다.

2. 본론

2-1. 한국의 자동차 산업 현황

2-1-1. 시장 동향

<공급 동향>

2003년 업체별 자동차 생산 능력(실적)

단위 : 만대

구분	승용	상용	합계
현대	149.0	36.0	185.0(165)
기아	105.0	20.0	125.0(85)
GM대우	102.0	4.0	106.0(40)
쌍용	22.0	-	22.0(15)
르노삼성	12.5	-	12.5(12)
동희 오토	15.0	-	15.0
합계	405.5	60.0	465.5

* KD생산은 118% 증가, 부품산업은 16억 2천 달러의 무역수지 흑자로 1997년부터 7년 연속 흑자이다.

GM대우의 경영정상화와 차량 시험장 건설과 2005년부터의 경유승용차의 판매 등으로 연구 개발투자는 14.2% 증가 예상된다.

노사관계는 주 5일 근무제와 노조의 경영참여 요

구로 노사협상 난항과 불안정이 예상된다.

〈수요 동향〉

2003년은 경기침체로 인한 소득의 감소와 자금조달의 애로로 내수 신차는 18.7%, 중고차는 6.5% 판매가 감소됐고, EF쏘나타가 5년 연속 베스트셀러 카였고, 수입차는 BMW와 도요다 등의 2천~3천 CC 차가 주종으로 약 2만대가 팔려 20.7%의 증가세를 나타냈고, 수입 승용차와 국산 대형 승용차간의 차별화가 감소되는 경향이다.

수출차는 북미와 서유럽 등으로 181.5만대 수출하여 20.3%가 증가됐고, 대당 수출금액의 증가율은 둔화되고, 중고차 수출은 16.3만대로 35% 증가했다.

2-2-2. 업체 동향

1) 현대

2003년 163만대(내수 63만대 / 수출 101만대)를 판매하여, 매출액 약 25조원(1.6% 증가)과 순이익 약 1.8조원(21.2% 증가)을 달성했다. 특히 EF쏘나타는 5년 연속 베스트셀러카이고, 국내 최초로 10년 연속 한국산업 고객만족도 1위의 회사로 신타페 전기차는 국내 최초 시범운행을 개시했고, 첨단 텔레매틱스 서비스 개시와 신타페 연료 전지차는 세계 수준의 성능을 공인 받고, 미국 제디 파워 어필 조사에서 쏘나타가 1위, 신타페가 2위를 획득함은 물론, 세계 최초로 연료전지차용 초고압 수소저장 시스템 개발을 착수하고, 미쓰비시와 현대모비스와 새로운 공동협약제약을 2003.3.19일 체결하여 2007년까지 협력을 유지키로 했다.

2) 기아

2003년 약 84만대(내수 31만대 / 수출 53만대)를 판매하여, 매출액 약 13조원(5.6% 증가)과 순이익 약 0.7조원(10% 증가)을 달성했다. 특히 최고급 대형 세단인 오피러스 출시와, 신개념의 SUV X-Trek 시판과, 준중형 승용차인 쉐라토를 11월에 출시했고, 서유럽 판매 10만대 돌파, 연간 완성차 수

출 50만대 돌파, KD 수출 누계 100만대 돌파와 미국 판매 100만대 돌파를 기록했다.

3) GM 대우

2003년 106만대의 생산 능력을 갖고, 매출액 약 4.3조원, 당기 순이익 (-약 0.2조원)이다.

특히 티코를 생산한 창원 공장이 200만대 생산을 돌파했고, 마티즈와 라세티가 중국에서 2003년 최고의 차로 선정됐고, 마티즈를 중국 SAIC-GM-우링 자동차와 생산을 개시했고, 매그너스로 북미시장 수출을 재개했고, 라세티는 유럽시장 판매개시와 다마스2와 라보를 출시하고 부평공장 정리해고자의 재입사 합의와 내 맘대로 할부를 전격 실시했다.

4) 쌍용

2003년 매출액 약 3.3조원, 순이익 약 0.6조원이며, 최고급 대형 승용차, 뉴 체어맨 출시, 코란도 글래스 밴 출시와 170마력 DI엔진을 탑재한 뉴렉스턴을 출시했다.

5) 르노삼성

2003년 24만대 생산 능력을 갖고, 매출액 약 1.7조원, 당기 순이익 약 836억원이다.

한국 자동차 품질백서에서 고객 만족도 1위 선정, SM3의 정면충돌 안전성 테스트 최우수 등급획득, SM5 50만대 생산 돌파, 부산공장 2교대 생산체제 돌입과 업계 최초 ISO9001 및 14001 통합 시스템 인증을 획득했다.

2-2. 세계의 자동차 산업 현황

2-2-1. 시장 동향

1) 미국

전년대비 1.1% 감소해 1,664만대 판매했고, 생산은 승용차 10% 감소, 소형 승용차는 4.5% 증가됐다. 특히 최대 차급인 중형승용차가 급감하고, 일본 업체가 선전했다.

전년대비 생산은 1.6% 감소, BMW 등의 현지 생산 메이커의 생산이 급증했고, 2004년도는 미국

경제 GDP 4.0% 성장이 예상되고, 자동차 수요는 4년 만에 증가예상 된다.

2) 서유럽

전년대비 2.3% 감소해, 1,636만대 판매했고, 독일 감소, 프랑스 6.9% 감소, 영국 0.6% 증가, 이태리 1.2% 감소, 스페인 3.8% 증가하고, 업체별로는 독일 업체는 감소세, 뿌조와 르노는 부진, 피아트와 미국업체도 부진, 한국과 일본 업체는 상승세, 차종별로는 뿌조 206 모델이 1위, B세그먼트 증가, D세그먼트 비중 감소하고 상용차 판매는 209만대로 소폭 감소했다.

생산면에서 독일은 승용차가 소폭 증가하고, 프랑스는 뿌조와 르노가 부진, 도요다는 증가되고, 영국은 파운드화 약세로 판매 및 생산이 증가됐다. 또한 상용차 생산은 수출 및 하반기 투자로 소폭 증가되고, 2004년은 판매 회복이 기대된다.

3) 일본

1990년 이후 침체경기에서 2003년말부터 플러스 성장화 되었고, 2003년도 판매는 전년대비 0.6% 증가한 583만대이며, 중대형차가 판매 급증했고, 닛산 호조에 혼다는 고전하고, 20만대를 초과하는 차종은 없고, 해외 생산의 일본차의 역수입차 판매가 급증됐다. 생산은 2년 연속하여 1,000만대를 달성하고 도요다, 닛산, 혼다와 마쓰다가 해외 생산을 주도하며 2004년도 판매는 1.3% 증가한 590만대가 예상된다.

4) BRICs

G6 경제규모의 15%이지만, 20년 후에는 50%, 2040년부터는 추월이 가능하며, 50년 후에는 중국 41배, 인도 59배, 러시아 15배, 브라질은 8배 이상 성장 추정된다. 중국은 1980년 개방이후 연 7~10%의 성장을 지속 중이다.

4-1) 중국

1인당 GDP 1,090달러, 2004년 경제 성장률은 7% 전망되나, 2003년 승용차 판매는 전년대비 67% 성장되

고, 소형차급을 중심한 개인 수요가 증가하고, VW의 점유율은 하락됐고, 2003년에는 82종의 신 모델이 출시되고 6~20%의 가격 인하 경쟁이 실현됐다.

생산은 전년대비 33% 증가되고, 경제는 성장에서 안정으로 선회되고, 7.5~8%의 성장세가 지속될 것으로 예상되어, 2004년도의 생산은 500만대를 초과 추정 된다.

4-2) 인도

10억 인구에 1991년 외환 위기 및 경제 자유화 조치 이후, 매년 80만대 이상의 차량보유가 증가되어, 2003년도 생산은 110만대를 초과했다. 점차 승용차 비중이 커지고 있고, 마루티(50% 점유), 현대와 타타의 3사가 82%를 점유한다. 폐쇄적인 자동차 무역 구조이며, 외국 기업체 영향으로 생산이 증가되고, 2004년도는 6%의 성장과 1인당 국민소득은 573 달러이고, 생산이 내수 증가보다 속도가 빠를 것으로 예상하며, 거대시장으로 군림할 것이다.

4-3) 브라질

1994년 이후부터 외국 회사의 투자가 확대되고, 80% 이상의 비중이 승용차 이며, VW, GM, FIAT가 70% 이상 점유하고, 중남미 수출의 교두보로 최적의 생산기지로서, 소형차 개발 집중과 수출에 역점을 두며, 2004년도는 생산과 판매가 계속 증가 예상된다.

4-4) 러시아

인구 1.5억명, 1,500~1,800cc 급이 주종차이며 준중형이 80% 이상이며 2003년도 160만대의 승용차가 판매됐다. 그리고 1999년부터 2003년까지 5년 연속 플러스 성장을 지속 중이며 러시아 국내 업체의 시장점유율은 감소되고, 개방화로 해외메이커 진출이 확대되고, 2004년에는 수입 소형차가 성장을 주도하며 140만대의 판매가 예상된다.

2-2-2. 업체 동향

1) GM

2003년 810만대를 판매하여, 매출액 1,855억 달러(전년대비 4.6% 증가), 순이익 38억 달러(2배 증가)로 전세계 시장 점유율 28%, 매출액 이익률 5% 달성했다.

2) 도요다

2003년 전년대비 1.8% 증가한 170만대를 국내에 판매했고, 8.3% 증가한 487만대를 세계시장에 판매해 678만대로 세계 2위이며, 2010년에는 900만대 체제를 구축할 예정이다.

3) 포드

2003년 전년대비 3.6% 감소한 672만대를 판매하여 세계 3위이며, 매출액은 전년대비 1.2% 증가한 1,642억 달러, 순이익 5억 달러이며 2004년에는 승용차 신모델의 출시로 강화한다.

4) DCX

2003년은 전년대비 4.1% 감소해 436만대를 판매, 매출액 1,364억유로, 순이익 4.5억유로, 2004년에는 크라이슬러가 9개 신차 출시, 메세데스 벤스는 2006년까지 53종의 신모델을 출시 판매를 확장할 예정이다. 특히 중국 진출을 강화한다.

5) VW

2003년은 전년대비 0.4% 증가한 501만대를 판매하고, 매출액은 872억유로, 순이익은 112억유로이며 2004년도는 브랜드 이미지를 차별화 하고, 모들화 확대, 비용절감 등을 꾀한다.

6) PSA

2003년에 329만대를 판매, 매출액 542억유로(전년대비 0.4% 감소), 순이익 15억유로(전년대비 11.2% 감소)이며, 2004년도는 생산성 향상을 도모한다.

7) 르노 - 닛산

르노는 2003년에 전년대비 0.7% 감소한 239만대를 판매하여, 매출액은 375억유로(전년대비 3.8% 증가)이며, 2004년도는 서유럽지역의 경기회복으로 다소 판매 증가가 예상된다.

닛산은 2003년도 전년대비 8.5% 증가한 297만대를 판매하여, 2003년 상반기에 매출액은 전년대비 10.3% 증가한 3.5조엔이며, 순이익은 17.4% 감소한 238억엔이며 2004년은 미국과 신흥시장의 확대이다.

2-3. 한국 자동차 산업의 발전 전략

1) 글로벌 네트워크 구축하여 세계 4강에 진출

- * 노사갈등, 원가 상승, 공동화, 환경, 안전규제 강화에 대한 대응력 강화하며, 국제공동연구를 적극 추진하고, 산·학·연·관 협력의 강화가 필요하다.
- * 신기술 개발과 핵심 기술간의 융합을 촉진하고, 브랜드·마케팅 능력을 강화하고, 효율적인 생산시스템을 구축하고 프로세스의 지속적인 개선과 생산성 향상 및 품질을 지속적으로 개선한다.
- * 부품업체는 핵심역량을 강화하여 글로벌 소싱에 적극 참여하고 국제화, 전문화, 대형화를 촉진해야 한다.

2) 부문별 정부의 통상정책 운용

- * FTA협상에 대한 사전 대응책 강구 : 한·일 및 미국 유럽, 인도 멕시코 등과도 긴급 수입제한, 대외협력, 비관세 장벽 등 관련 협상에 신중히 접근할 필요가 있다.
- * 미국이 주도하는 도하개발아젠다(DDA)협상에 공동보조 및 협력 강화 필요하다.
- 미국은 2015년까지 승용차 관세를 철폐하는 안을 제시했고, EU는 2010년에 승용차 관세를 6.7%로 인하하는 안을 제시했다.

3) 대 중국 경쟁과 협력 강화

- * 2004년 발표될 중국의 신자동차산업정책은 자국내 기업을 우대하고, 선진국 기업의 기술 이전을 촉진하는 방안이 중심이 될 것이며,
- * 중국의 과잉문제가 가시화 되는 2007년 이후 아시아지역 수출 증대가 예상되며, 현지 진출업체의 구조조정과 한국 내 경쟁도 치열해질

전망이다.

- * 2012년에 중국의 기술 경쟁력은 완성차는 한국과 비슷하고, 부품산업은 한국을 추월 가능성이 있으므로 정부 차원의 한·중 경협을 강화하고 생산 분업과 공동연구개발을 촉진해야 한다.

4) 국가 이미지 제고

- * 한국 정부의 산업정책이 브랜드 육성을 고려치 않아 시장 개방과 함께 외국 업체에 시장 점유율을 내어 주고 있다. 그리고 국내 자동차의 인지도는 개선되고 있으나, 국가 브랜드가 뒷받침이 안돼 시장 점유율 증대에 장애 요인이 되고 있다.

- * 자동차 산업을 국가홍보에 활용하고, 투자 환경을 개선하고, 국가 신임도를 향상시키도록 경제정책과 정치 분야를 지속 개선시켜야 한다.

5) 미래형 자동차의 수요기반 확충을 위한 금융 유인 부여

- * 친 환경자동차에 대해 특소세, 등록세, 보유세 등의 감면 혜택을 주고 기관과 사업자의 사용을 권장시킨다.
- * 환경개선 부담금의 일부를 친 환경차 기술개발과 보급 활성화에 재원으로 사용한다.

6) 자동차산업의 복합화 지원

- * 정부는 국내 자동차 업체의 브랜드 인지도 제고와 고객 확충 뿐 아니라 새로운 이윤 원천으로 부상하는 서비스 사업 지원을 해야 한다.

7) 기술개발 지원 강화

- * 환경·에너지·안전문제를 효율적으로 해결하려면, 하이브리드, 연료전지, 자동차, 텔레매틱스 기술의 조기 개발과 상용화가 요구되며, 질적으로 신기술 조기 개발과 상용화의 추격 전략이 필요하다.

8) 국제경쟁력 강화 지원

- * 국내시장 경쟁은 산업구조조정, 다자간 협정, 지역 무역협정, 쌍무협정에 따른 시장 개방으

로 외국 업체의 진출이 강화되고 격화 예상됨으로 기업 지원 정책 지원이 바람직하다.

3. 결론

한국의 자동차 산업과 기업이 지속적인 경쟁 우위를 위한 핵심 역량을 키워 글로벌 경쟁력을 창출하기 위해서는 우선 브랜드가치 제고 전략을 세워 이미지 홍보를 강화하고, 완성차 업체와 부품 업체간에 신기술, 신공정의 공동개발과 생산이 가능하게 법과 제도적 지원을 강화 및 협력해야 하며, 전문인력 양성과 조세금융을 지원 강화해야 한다. 또한 글로벌 조달과 생산체제구축으로 경쟁력을 제고하고, 안정적인 노사관계 구축을 하기 위해 유연생산에 몰입 가능토록 장기적으로 인재 육성 방향을 정립하고, 기업의 투명성으로 불신을 해소토록 구조개선을 하고, 노사교섭구조의 노사포럼 등을 상설화 하고 작업 현장을 안정화 내지 효율화 하여 갈등을 해소토록 하고, 노조의 경우도 참여적으로 작업조직, 능력개발지향적 인사관리 시스템 구축을 하고, 비정규직 고용관계의 합리적인 개선을 한다. 그리고 지역과 산업차원의 노사정 협의를 활성화시켜 비효율적으로 정치성을 띤, 집중된 노사문제를 분산시키는 아량도 요구되는 것이다. 미래시장 주도그룹에 적극 참여하여 스피드, 유연성 제고와 기술 제휴를 확대하고, 정보, 환경, 에너지, 재료기술과 메카트로닉스가 합축된 미래형 자동차 개발을 위한 모듈개발, 물류시스템 구축, 전문인력 양성과 신경영을 도입하여, 신포지셔닝의 니체 마켓을 선점할 수 있도록 우수한 신제품 전략과 혁신 경영이 요구되며, 끝으로 우리 금수강산 대한민국이 기술과 품질과 경영면에서 세계 자동차 산업의 선봉장으로서의 리더십을 자랑스럽게 발휘하며 남북통일을 성공리에 달성하고, 인류, 과학, 경제, 사회, 환경, 문화에 이바지 할 수 있기를 갈망한다.

(원고 접수일 2004년 7월 12일)