

# 자동차산업 2003년 평가와 2004년 전망

김 성 익\*

## 1. 2003년 자동차산업 동향

### 가. 주요 이슈

2003년은 세계 자동차시장 부진에도 불구하고 국산차 수출은 증가세가 이어져 전년대비 20.3% 증가한 182만대로 사상 최고치를 경신하였다.

이는 원화강세, 이라크 불안요인 등 부정적인 요인도 있었으나 국산차의 품질 및 브랜드 이미지 향상, 수출차종 확대, 지엠대우의 북미수출 본격화 등 업계의 경쟁력 강화가 호재로 작용했기 때문인 것으로 보인다.

또한 그동안 많은 논란을 거듭해 왔던 디젤승용차의 국내판매 허용여부도 2005년에 EURO-3 기준을 적용하고, 2006년에 EURO-4 기준을 적용해 허용하기로 결정하였으며, 정부의 10대 차세대 성장동력산업에 미래형자동차를 포함 확정하고 이를 집중육성 발전시키기로 함에 따라, 앞으로 자동차산업은 미래형자동차 즉, 하이브리드차, 연료전지차 등 친환경자동차와 관련된 핵심기술 확보를 위해 민·관이 적극 노력할 예정이다.

한편 정부는 침체된 자동차 내수를 진작시키기 위해 지난 7월에 배기량별로 1,500cc 이하(7%), 2,000cc 이하(10%), 2,000cc 초과(14%) 등 3단계로 구분됐던 자동차특소세를 2단계로 단순화되고 세율을 인하 하였다. 즉, 2,000cc 이하와 2,000cc 초과로 구분하고 세율은 각각 5% 및 10%로 인하 조정하였다.

아울러 저소득층의 자동차보유 욕구 충족

과 에너지소비절약을 위한 경자동차 보급 활성화를 위해 경차에 대한 취득세 및 등록세를 종전 각각 2% 에서 면제하고, 도시철도채권(또는 지역개발채권) 매입도 종전 4% 에서 완전 면제하였으며, 공영주차료와 혼잡통행료도 각각 50% 로 할인하여 금년부터 시행키로 하였다.

한편, 자동차업계의 노사협상은 지난해에도 난항을 보였는데 주 5일제 근무, 노조의 경영참여, 비정규직 처우개선 등이 주요 핵심쟁점 사항이었다.

### 나. 국내판매

2003년 자동차내수는 IMF 외환위기 이후 가장 극심한 침체를 보여 전년대비 18.7% 감소한 1,318천대를 판매하였다.

월별 국내판매 동향을 살펴보면 3월부터 전년동월비 감소세를 보여 점차 감소폭이 커졌으며 7월, 9월에는 현대, 기아의 부분과업까지 겹쳐 월 판매대수가 10만대 이하로 떨어져 침체의 정도가 더욱 커졌다.

이처럼 자동차 내수판매가 극심한 부진을 보인 이유는 연초 예상과는 달리 경기침체가 오히려 심화되면서 경제성장률이 2%대로 낮아지고 민간소비가 줄어 감소세를 보였으며,

신용불량자 급증과 캐피탈사의 자동차금융 축소정책으로 할부금융이 어려워짐에 따라 내구재인 자동차판매가 가장 큰 타격을 받았기 때문이다.

차종별로는 승용차와 상용차가 모두 부진을 보였는데 승용차는 7월의 특소세 인하조치에도 불구하고 18.2%나 감소한 1,002천대에 그쳤으며, 상용차도 건설경기 호조에 따라 대

\*한국자동차공업협회 기획팀장

형트릭과 특장차가 증가세를 보였으나 버스가 큰 폭의 감소세를 보여 전년대비 20.4%가 감소한 316천대에 머물렀다.

다. 수출

2003년 자동차 수출은 내수와는 달리 세계 자동차시장 부진에도 불구하고 증가세가 이어져 전년대비 20.3% 증가한 1,816천대로 사상 최대치를 기록하였다.

월별 수출동향을 살펴보면 1월에 전년동월비 7.8% 증가한 데 이어 2월부터 두자리수 증가율이 지속되다가 7월, 8월 생산차질로 감소세를 보였으나 9월부터 선적차질이 해소되면서 20% 이상의 증가세로 전환되었다.

이와 같이 수출이 크게 증가한 이유는 내수부진을 만회하려는 업계의 적극적인 수출 확대 노력도 있지만 국내 업계의 기본적인 경쟁력이 강화되었기 때문인 것으로 풀이된다.

즉, 미국, EU등 주요시장에서 국산차의 가격경쟁력 우위가 유지되었으며,

국산차의 품질 및 성능 개선으로 해외소비자의 신뢰도가 급상승하였다.

또한 미국 달러수의 지속적인 증가와 서유럽 달러망 재구축으로 판매경쟁력이 그만큼 강화되었으며, GM대우가 서유럽에 이어 미국 수출을 재개함에 따라 수출이 크게 증가하였기 때문이다.

지역별로는 최대시장인 북미와 서유럽뿐만 아니라 동유럽, 아시아, 태평양, 중동, 동유럽 지역으로의 수출이 호조를 보인 반면, 중남미와 아프리카지역은 감소세를 보였다.

한편, 자동차 수출금액은 KD를 포함하여 232억 7천만불(총수출액중 12.0% 비중)로 제1위 수출품목으로서의 지위를 강화하였으며, 평균수출 가격도 '98년도에 약6,400달러에 불과했으나 2003년 11월 현재는 9,550달러로 높아져 5년간 50.3%나 증가하였는데 이와같은 수출가격 상승원인은 부가가치가 높은 모델로 제품구성이 바뀌는 한편 에어백, 배기가스 저감장치 부착 등으로 차량이 고급화되고 있기 때문이다.

라. 생산

2003년도 자동차 생산은 앞에서 살펴본 바와 같이 내수가 부진하였으나, 수출이 큰 폭으로 증가함에 따라 전년 대비 1.0%가 증가한 3,178천대를 생산하였다. 차종별로는 승용차가 전년대비 4.4% 증가한 2,768천대, 상용차가 17.3% 감소한 410천대를 각각 생산하였다.

< 자동차 수급 동향 >

(단위 : 천대, %)

구 분	2001		2002		2003	
		증감률		증감률		증감률
생 산	2,946	▲5.4	3,148	6.8	3,178	1.0
승 용	2,471	▲5.0	2,651	7.3	2,768	4.4
상 용	475	▲7.4	496	4.4	410	▲17.3
내 수	1,451	1.5	1,622	11.8	1,318	▲18.7
승 용	1,065	0.7	1,225	15.0	1,002	▲18.2
상 용	386	3.6	397	2.8	316	▲20.4
수 출	1,501	▲10.4	1,510	0.6	1,816	20.3
승 용	1,397	▲9.5	1,414	1.2	1,721	21.7
상 용	104	▲21.2	96	▲7.6	96	▲1.0

2. 2004년 자동차산업 전망

가. 총 괄

2004년 자동차산업은 내수가 회복되고 수출은 호조가 지속되어 자동차생산이 전년대비 7.0%가 증가한 340만대가 될 것으로 전망되며, 이는 과거 최대치였던 2002년(315만대)보다 25만대가 많은 생산이 될 것이다.

내수여건은 전년도 심각한 내수위축의 주요 원인이었던 경기침체가 2/4분기 이후 본격적으로 회복될 것으로 예상되고, 자동차금융여건의 개선, 유류가격의 하향 안정세, 다양한 신차출시 등으로 개선되어 자동차내수가 전년대비 15.3% 증가한 152만대로 회복될 것으로 전망된다.

수출은 원화강세, 이라크 불안요인 등 부정적인 요인이 있으나 세계 자동차 시장의 회

복, 국산차의 품질 및 브랜드이미지 향상, 수출차종의 확대, 지엠대우의 북미수출 본격화 등으로 지난해의 호조세가 이어져 전년대비 3.5% 증가한 188만대를 수출할것으로 예상되어 사상 최대치를 갱신할 전망이다.

외국차 수입은 수입차업체들의 저가격대 모델투입, 전시장 및 A/S센터 확대 등 적극적인 판매전략으로 전년대비 18.8% 증가한 3만 8천대로 확대될 전망이다.

< 2004년 자동차 수급 전망 >

(단위 : 천대, %)

구분	2002 실적		2003년		2004년 전망	
	증가율	증가율	증가율	증가율	증가율	증가율
생산	3,148	6.8	3,178	1.0	3,400	7.0
국내판매	1,622	11.8	1,318	▲18.7	1,520	15.3
수출	1,510	0.6	1,816	20.3	1,880	3.5
수입	30	83.3	32	4.9	38	18.8

주 : 국내판매는 국산차 기준. 수출 및 수입은 통관기준. KD는 제외

나. 국내판매

2004년 내수 판매여건은 지난해에 가장 큰 악재였던 경기침체가 점차 회복세로 전환되면서 특소세 인하와 경차지원 효과 등이 나타나고 다양한 신차출시로 공급여건도 나아져 전반적으로 개선될 것으로 보인다.

긍정적인 요인으로는 경기회복세, 유가의 하향 안정세, 자동차특소세 인하효과, 경차지원책 및 다양한 신차 및 변형모델 출시 등을 들 수 있겠다.

그러나 중산층 이하 가계의 실질소득 감소로 인한 소비여력 축소, 기업의 투자회복 지연, 경유 및 LPG의 상대가격 인상, 트럭의 배기가스기준 강화로 인한 가격인상 요인 등이 여전히 내수회복에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다.

또한 2005년에 출시예정인 경유승용차로 인해 연말에 대기수요가 발생할 가능성이 있어 수요에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이와 같은 요인들로 인해 2004년 내수는 경기회복이 본격화되는 2/4분기부터 승용차를 중심으로 판매가 증가하여 전년대비 15.3% 증가한 152만대로 전망된다.

차종별로는 승용차가 전년에는 경기침체가 장기화되면서 대체수요가 대폭 감축되고 자동차 금융도 경색되어 판매가 103만대 수준으로 떨어져 지난해 7월의 승용차특소세 인하효과가 거의 나타나지 않았으나, '04년도에는 경기회복과 함께 수요여건이 나아지고 9개 차종의 신차효과가 나타나면서 전년대비 13.7% 증가한 117만 5천대 수준으로 회복될 전망이다.

상용차의 경우는 트럭과 버스가 각각 전년대비 7.0%와 12.2% 증가에 그쳐 내수에서 차지하는 비중이 22.7%로 지속적으로 낮아질 것으로 예상된다.

승용차 차급별로는 경차의 경우 신차출시가 없고 신규수요 위축과 소형급으로의 수요이전 등으로 인해 '99년 이후 5년 연속 감소세를 보였으나 금년에는 취득세 및 등록세 감면혜택이 추가되고 기아의 신차(피칸토)가 출시되어 전년대비 22.4% 증가한 5만 4천대로 회복이 예상된다.

소형승용차는 전년에 기아 쉐라토, 대우 라세티, 르노삼성 SM3 등 신모델 출시로 경쟁이 가장 치열해 점유율이 22.7%로 높아졌으나, 금년에는 특소세 기준변경에 따라 배기량 1,500cc급이 다소 축소될 것으로 보여 판매가 전년수준에 그쳐 점유율이 20.0%로 낮아질 전망이다.

중형승용차는 경기침체와 신모델이 없어 '03년에 큰 폭으로 감소했으나 금년에는 현대의 EF쏘나타 신차가 수요를 환기시켜 전년대비 19.7% 증가한 28만 3천대로 회복될 것으로 예상된다.

대형승용차는 수입차업체들의 제품수 확대, 판매망 강화 등 적극적인 마케팅으로 일부 잠식 우려가 있으나, 대체수요의 중대형차 선호경향에다가 경기회복과정에서 고소득층의 확대, 그리고 현대 신행에쿠스, 쌍용 신행체

어맨 등 신차효과로 전년대비 28.1% 증가한 11만 8천대로 점유율이 10%대로 높아질 전망이다.

한편 SUVs는 디젤 가격의 상승에도 불구하고 중대형 승용차보유자의 강한 대체성향, 주 5일 근무제 확산으로 인한 레저차 선호확산, 그리고 현대(JM)와 기아(KM)의 소형SUV 출시예정으로 전년대비 16.5% 증가한 34만 1천대(점유율 29.0%)로 최대 차급으로서의 지위를 더욱 강화할 전망이다.

CDVs는 대형 미니밴(쌍용)이 상반기 출시되는 등 긍정적인 요인도 있으나 LPG가격이 단계적으로 인상됨에 따라 유지비 장점이 축소되어 '04년도 판매는 전년대비 7.4% 증가한 14만 5천대로 지난해의 급감세(39.7% 감소)에서 다소 회복은 되겠으나 점유율은 12.3%로 낮아질 전망이다.

〈 2004년 세그먼트별 승용차 국내판매 전망 〉  
(단위 : 천대, %)

구분	2002년		2003년		2004년		증감율	
	수량	비중	수량	비중	전망	비중	'03/'02	'04/'03
총계	1,622	100	1,350	100	1,520	100	-15.7	13.7
일반승용	705	57.5	607	58.7	690	58.7	-13.9	13.7
경형	57	4.7	44	4.3	54	4.6	-22.8	22.4
소형	253	20.7	234	22.7	235	20.0	-7.6	0.4
중형	296	24.1	237	22.9	283	24.1	-20	19.7
대형	98	8.0	92	8.9	118	10.0	-6.7	28.1
다목적형	521	42.5	427	41.3	485	41.3	-18	13.7
SUVs	297	24.3	292	28.3	341	29.0	-1.7	16.5
CDVs	223	18.2	135	13.0	145	12.3	-39.7	7.4

다. 수출

2004년 자동차수출은 2003년의 호조세가 이어져 전년대비 3.5% 증가한 188만대로 사상 최대치를 갱신할 전망이다.

2004년 자동차수출 여건은 원화절상, 이라크 불안요인 등 부정적인 요인도 있으나 미국 등 주요 자동차시장의 회복세 전환과 개

도국시장의 높은 성장세, 국제유가의 안정 등 거시경제 차원에서는 긍정적인 환경이 유지될 것으로 예상된다.

'04년 자동차수출이 전년에 비해 증가할 것으로 예상되는 주요인은 (1) 해외 주요시장에서 국산차의 가격경쟁력 우위 유지, (2) 국산차의 품질 및 성능 개선으로 해외소비자 신뢰도 상승, (3) 국내업체의 미국 딜러망의 확대와 서유럽 딜러망 재구축, (4) 지엠대우의 본격적인 수출재개 등을 들 수 있으며,

또한 국내업체가 어려워진 내수시장 확대에 대응키 위해 수출시장 개척에 적극 나서고 있는 점도 긍정적인 요인이 될 것이다.

한편 지역별로는 북미, 유럽지역 수출은 호조세가 지속될 것으로 예상되나 중동 및 아프리카 지역은 부진이 예상된다.

최대 수출시장인 북미 수출은 북미시장이 지난 3년간의 부진에서 벗어나 회복세를 보일 것으로 예상되고 국내업체의 신모델 투입 및 시판모델수 확대, 지엠대우의 수출재개 등에 따라 전년대비 5.0% 증가한 90만 2천대로 예상된다.

서유럽은 경기회복에도 불구하고 자동차시장은 부진할 것으로 예상되나 중소형차급(Basic & Small)과 RV차급의 시장수요가 늘어나고, 국내업체의 판매망 확충과 지엠대우의 수출본격화, 디젤승용차의 공급확대 등으로 국산차 수출은 전년대비 6.1% 증가한 55만 3천대로 예상된다.

동유럽 수출은 러시아, 체코, 우크라이나 등이 호조세를 보이고 국산차의 수출모델 추가 투입으로 전년대비 4.9% 증가한 8만 6천대, 아시아지역은 인도네시아, 태국, 필리핀, 베트남을 중심으로 8만 1천대, 태평양지역은 호주를 중심으로 7만대가 각각 수출될 것으로 전망된다.

반면에 중남미지역은 경기회복으로 자동차 판매가 증가세로 반전될 것으로 예상되나, 한·칠레 FTA의 비준 지연, 멕시코의 관세인상 등으로 전년도 수준에 머물 것으로 예상된다.