

# 2004년 자동차산업과 타이어 수출 전망

이 항 구\*

2004년 세계경제는 지난 3년간의 수렁에서 빠져 나올 전망이다. 세계 경제성장의 견인차 역할을 담당하고 있는 미국경제가 이미 본격적인 회복기에 진입하였고, 일본경제도 회복세를 나타내고 있으나 본격적인 회복국면에 진입하였다고 판단하기에는 이르며, 유럽경제 역시 유로화 강세 등의 이유로 인해 완만한 성장세를 보일 예정이다. 중국경제는 금년에도 고도 성장세를 유지할 전망이며, 여타 개도국 경제도 인도와 러시아를 중심으로 회복될 전망이다. 국내 경제 역시 수출주도형의 회복세를 나타낼 전망이어서 지난해 사상 최고치를 기록하였던 타이어 수출은 금년에도 새로운 기록을 수립할 전망이다. 이하에서는 2004년 국내외 경제와 세계 자동차수급에 대해 전망해 본후 국내 자동차업계의 당면 과제와 타이어수출을 전망해 보기로 한다.

## 1. 국내외 경제 전망

### 가. 세계 경제전망

세계경제는 미국경제의 주도하에 회복국면에 진입할 전망이다. 그러나 테러와의 전쟁, 광우병과 사스 등 각종 질병의 확산 및 원자재 가격상승 등 세계 경제 성장에 걸림돌로 작용할 각종 변수들이 곳곳에 도사리고 있다. 또한 미국의 대통령 선거와 세계무역기구(WTO) 도하개발아젠다(DDA) 협상의 재개를

앞두고 전세계적으로 무역 마찰이 심화될 가능성도 배제할 수 없다.

경제협력개발기구(OECD)는 2004년 세계경제성장률을 2003년보다 1%포인트 정도 높은 4.1%로 전망하였다. 국가별로는 미국이 4.2%, 유로존 국가가 1.9%, 일본은 1.6%의 성장률을 기록할 전망이며, 경제대국으로 부상하고 있는 중국은 8.2%, 인도는 7.6%의 성장률을 각각 기록할 것으로 예상했다.

지난 3년간 유지되어 온 저금리기조 역시 지속될 예상이며, 국제유가는 중동정세의 안정과 산유국의 증산 등으로 소폭 하향 안정세를 보일 전망이다. 중국의 위안화 절상문제로 시작된 달러화 약세 국면은 당분간 지속될 전망이다. 최근 달러화는 유로화와 엔화, 특히 유로화에 대해 약세를 보이고 있으나 위안화에 대해서는 안정세를 유지하고 있다. 미국이 선불리 대중 통상압력과 환율절상 압력을 가할 경우 자국기업의 중국진출에 부정적인 영향을 미칠 수 있다는 점을 고려하여 신중한 태도를 보이고 있기 때문이다. 국제원자재가격은 경기회복, 중국의 수요증가, 달러화 하락 등으로 인해 상승세를 나타낼 전망이다. 이와 같이 세계경제가 회복세로 전환되면서 미국, 일본, EU, 중국 등의 세계경제 주도권 경쟁이 한층 치열해질 예정이다.

### 나. 국내 경제전망

금년 국내 경제는 5.5%의 성장률을 기록할 것이나, 총선, 노사갈등, 신용불량자 문제, 기업의 설비투자 기피, 카드채 등의 금융시장

\*산업연구원, 자동차·조선팀장

불안이 복병으로 작용할 전망이다. 이와 함께 극도로 위축된 소비심리가 되살아 나지 못하거나 미국과 중국 등 주요 수출대상국이 보호무역주의를 펼칠 경우 성장률이 낮아질 가능성도 배제할 수 없다.

현재 우리 경제의 초미의 관심사는 고용창출이라 할 수 있다. 얼마전까지만 해도 우리나라와 같이 고용없는 회복세를 보였던 미국 경제의 고용이 증가하고 있으나, 이러한 추세가 유지될지는 불투명한 실정이다. 국제통화기금(IMF)은 우리 나라와 이탈리아, 그리스, 호주의 금년 실업률이 세계 경기저점기인 2001년에 비해 낮아질 것으로 예측한 바 있다. 그러나 국내 신규고용창출은 제조업이 본격적인 회복세를 보이지 못하거나, 서비스산업에서의 고용창출이 뒷받침되지 않을 경우 어려울 전망이다. 이와 같이 우리 경제의 성장률은 고용이 증가하지 않을 경우 소비위축과 투자부진으로 이어져 낮아질 가능성도 있다.

지난해 원화가치는 상승세로 돌아서는 듯 하였으나, 다시 안정세를 유지하여 수출증대에 기여하였다. 그러나 금년 원화가치는 상승할 가능성이 높다. 이미 유로화와 엔화가 달러화에 대해 강세를 유지하고 있는 가운데 미국이 대선을 앞두고 대미무역수지 흑자국에 대해 평가절상 압력을 가할 가능성이 높기 때문이다. 한편 범세계적으로 저금리구조가 유지되었으나, 국내 물가가 상승할 우려가 높아 국내 금리는 완만한 상승세를 나타낼 전망이다.

## 2. 자동차산업 전망

### 가. 2003년 자동차산업 성과

2003년 국내 자동차산업은 제도약의 발판을 마련하였다. 1999년에 누적 수출 1천만대를 달성한 우리 자동차산업은 지난해 4월에 자동차 도입 100년만에 승용차 1천만대 보유

시대에 진입하였다. 이와 같이 자동차산업이 우리 경제에 미치는 영향력이 커지자 참여정부는 자동차산업의 부흥을 위한 육성정책을 수립하여 미래형자동차의 본격적인 개발과 상용화를 추진하기로 결정하였다. 그러나 노사분규가 다시 발생하여 생산과 수출에 차질을 빚었으며, 자동차산업이 국내 임금상승을 주도한다는 비난을 받았다.

한편 경기침체로 자동차내수가 크게 위축되었으나, 완성차와 부품 수출이 호조를 보여 우리 경제의 버팀목이 되었으며, 무역수지 흑자는 사상 최고치를 갱신하였다. 이와 함께 국내 자동차업체의 해외진출 확대와 텔레매틱스 서비스 실시 등 우리 자동차산업의 선진화가 가속화되었다.

### (1) 부진한 내수와 날개돋친 수출

지난해 국내 자동차 수요는 연초 예상했던 것보다 큰 폭으로 감소하여 자동차산업이 경기에 민감하다는 것을 또 한번 입증하였다. 국내 자동차판매는 지난 8월까지 감소세를 보인후 9월부터 회복세로 반전되었으나, 전년비 18.7%가 감소한 131만 8,306대에 그쳤다. 차종별로는 경차와 중형차의 판매가 급감한 반면 인기 차종인 SUV의 판매는 소폭 감소하였다.

자동차 수출은 세계 자동차수요가 2001년부터 시작된 긴 겨울잠에서 깨어나지 못하였으나 큰 폭으로 증가하여 전년비 20.3%가 증가한 181만 6,189대를 기록하였다. 이와 같이 수출이 호조를 보인 이유는 상대적으로 저렴한 가격과 파격적인 인센티브 외에 선진국시장에서의 이미지개선, 즉 품질과 브랜드 인지도가 높아졌기 때문이다. 지역별 판매를 살펴보면 미국시장에서의 판매 증가율이 둔화되고 있으나, 또 다시 60만대를 넘어섰고, 서유럽시장에서의 판매도 50만대를 넘어섰다. 차종별로는 승용차 수출이 18% 증가한 반면 상용차 수출은 소폭 감소하였다.

한편 자동차수입은 금액기준으로 전년비 20%가 증가한 6억 달러, 판매대수 기준으로도 20%가 증가한 1만 9,000대를 기록한 것으로 추정된다. 이와 같이 지난해에는 자동차와 부품의 수출과 수입이 동시에 증가하였으며, 무역수지흑자는 사상 최고치인 170억 달러에 달한 것으로 추정된다. 한편 자동차생산은 내수부진으로 전년비 1%가 감소한 317만 7,860대에 그쳤으며, 승용차 생산이 수출 호조로 3% 증가하였으나, 상용차 생산은 경기침체로 15%가 감소한 것으로 보인다.

(2) 자동차산업 육성정책의 수립과 각종 제도의 정비

지난해 자동차산업이 주력기간산업으로서의 진면목을 다시 한번 발휘하자 우리 정부는 국내 자동차산업이 선진업체와의 경쟁에서 뒤지지 않도록 차세대 성장동력 육성전략을 수립하여 미래형자동차를 산학관 공동으로 개발하기로 결정하였다. 이미 미래형자동차의 일종인 전기자동차가 제주도에서 처음으로 시범운행에 들어갔고, 국내업체의 하이브리드자동차 상용화와 연료전지자동차 개발이 가속화되고 있는 가운데 정부가 이를 적극 지원할 계획에 따라 관련 기술의 개발과 향후 자동차산업이 국가경제에 미치는 영향력은 더욱 커질 예정이다. 이와 같이 자동차산업에 대한 시골개발투자가 증가할 예상인 가운데 자동차부문에 대한 외국인 직접투자도 인도 타타그룹이 대우상용차를 인수하고 일본과 유럽 부품업체들의 투자가 증가하였으나, 국내 설비투자는 내수침체로 부진하였다.

한편 경기침체가 지속되면서 경차 수요가 급감하자 정부는 경차의 등록세와 취득세 면제 등 보급활성화대책을 마련하였으나, 효과가 적자 경차에 대해 주차료와 도심 혼잡통행료를 50% 할인해 주는 정책을 마련하였다. 이러한 조치에도 불구하고 자동차 내수가 회

복될 기미를 보이지 않자 정부는 승용차 특소세를 2~5% 인하하였다. 이와 함께 정부는 그 동안 이해 당사자간에 이견을 보여왔던 디젤승용차의 판매 시기를 당초 계획보다 앞당겨 2005년부터 실시하기로 결정하였으며, 경차기준을 배기량 1천cc 미만으로 확대하는 방침을 마련하여 2008년 1월부터 시행에 들어가기로 확정하였다. 이와 같이 IMF 위기를 조기에 극복한 우리 자동차산업은 국내외 경기침체를 슬기롭게 극복해 나가고 있으며, 새로운 도약을 위한 역량 강화에 박차를 가하고 있다.

(3) 2004년 자동차산업 전망

경기침체로 지난해 크게 감소하였던 자동차 내수 판매가 2004년에는 경기회복에 따라 증가세로 반전되겠으나, 2002년 수준에는 못미칠 전망이다. 금년 자동차판매는 지난해에 비해 10% 증가한 146만대에 이를 예상이다. 주요 수출시장의 경기회복세와 국산차의 인지도 상승, 대우차의 수출 재개, 중국의 시장 개방 가속화, 유럽시장 등에 대한 소형승용 및 디젤승용의 본격수출 등으로 인해 수출은 지난해보다 5.7% 증가한 190만대를 기록할 전망이다. 수출증가에 힘입어 금년 자동차생산은 지난해에 비해 9.5% 증가한 348만대에 달할 전망이다.

〈표 1〉 자동차산업 전망

단위 : 천대, %

	2002	2003		2004	
		상반기	하반기		
생 산	3,148 (6.8)	1,646 (9.5)	1,532 (-6.8)	3,178 (1.0)	3,358 (5.7)
내 수	1,622 (1.5)	730 (14.7)	588 (-27.4)	1,318 (-18.8)	1,458 (10.6)
수 출	1,510 (0.6)	844 (24.0)	972 (63.6)	1,816 (20.3)	1,900 (4.6)

주 : ( )안은 증감율

2004년 국내 승용차 판매는 회복되겠으나,

상용차 판매는 부진할 예정이다. 자동차 수출은 유럽시장에서의 지속적인 판매 증가와 미국시장에서의 판매도 GM대우의 수출이 재개되어 지난해보다 높은 증가율을 기록하고 개도국 판매 역시 증가하면서 금액기준으로 완성차 수출이 5.8% 증가한 183억 3,600만 달러, 부품수출이 20.8% 증가한 43억 8,000만 달러로 전체 227억 달러를 기록하면서 사상 최대치를 기록할 예정이다.

외국인 직접투자는 다임러벤츠와 현대간의

<표 2> 자동차 수출 전망

단위 : 백만 달러, %

	2001	2002	2003		2004	
			상반기	하반기		
완성차	12,029 (11.2)	13,467 (12.0)	8,104 (36.4)	9,234 (22.6)	17,338 (28.7)	18,336 (5.8)
부품	1,868 (7.0)	2,288 (22.5)	1,577 (49.6)	2,048 (66.0)	3,625 (58.4)	4,380 (20.8)
합계	13,897 (1.9)	15,755 (13.4)	9,681 (38.4)	11,282 (28.8)	20,963 (32.4)	22,716 (8.4)

<표 3> 자동차산업의 여건 변화 전망

	증가(긍정적) 요인	감소(부정적) 요인
생 산	국내경기회복에 따른 내수 증가와 세계경제의 본격적인 회복세에 따른 수출 신장세 지속	
내 수	하반기 이후 경기회복에 따른 수요 증가	상반기 경기 불안 심리 상존 중산층 이하의 소득 감소
수 출	세계 경제의 본격 회복과 서유럽 및 중국시장 수요 지속 증가 한국산 자동차에 대한 품질 및 브랜드 인지도 제고	원화 강세와 단위노동비용 상승에 따른 가격경쟁력 저하 신차종 대량 출시에 따른 세계시장에서의 경쟁 격화
수 입	고급차 수요와 원화 강세에 따른 수입 확대 일본산 자동차 수요 증가	
중 합 평 가	세계 경제의 회복에 따라 서유럽과 중국을 비롯한 개도국 수요 증가로 수출증가세 지속과 내수 회복	완성차업체의 해외생산설비 구축과 부품업체의 동반진출에 따른 국내 투자와 고용 위축

상용차 합작투자가 마무리되고, 쌍용자동차의 매각과 부품업체의 투자가 증가하면서 10억 달러를 넘어설 전망이다. 국내 설비 투자 역시 경기회복에 따른 국내의 수요증가와 대우자동차의 정상화, 기존 업체의 유연생산설비 구축 등으로 증가할 전망이다.

나. 세계자동차산업 동향 및 전망

(1) 일본업체의 세계 시장점유율 확대

지난해 세계 자동차 수요는 세계시장의 67%를 차지하고 있는 미국, 일본, 서유럽시장의 수요가 1.0~1.5% 감소하면서 3년 연속 부진하였다. 개도국중에서는 중국의 수요가 큰 폭으로 증가하였으나, 여타 국가의 수요는 큰 폭으로 증가하지 못하였다. 중국의 자동차 수요가 급신장하자 선진국 완성차업체와 부품업체의 대중국 직접투자가 경쟁적으로 증가하였으며, 과잉 생산능력문제를 유발하였다. 차종별로는 전세계적으로 고급 승용차, 스포츠유틸리티차량(SUV) 및 소형차의 수요가 증가하였다. 하이브리드자동차의 판매가 기대 이상의 호조를 보였으며, 디젤자동차의 수요 역시 유럽을 중심으로 증가하였다. 빅 3의 세계시장 점유율이 전반적으로 하락한 반면 브랜드 인지도, 품질과 안전성이 뛰어난 일본자동차에 대한 수요가 증가하면서 일본자동차업체의 대선진국 수출과 현지 생산이 동시에 증가하였다.

(2) 회복세가 가시화될 전망

금년 세계 자동차판매는 회복세를 보이겠으나, 업체간 경쟁이 심화될 전망이다. 지난해 미국시장 판매는 1,660만 대를 기록한 것으로 추정되며, 금년에는 1,690만대의 자동차가 판매될 전망이다. 이와 같이 미국시장에서의 자동차 판매가 증가할 예상이자 주요 완성차업체들은 미국시장 공략을 위해 총력을 기울이고 있다. 미국시장 점유율이 감소하고 있는 GM과 포드는 금년에 각각 300만대의 자동차를 판매할 계획이며, 도요타는 200만

대, 혼다는 140만대의 판매목표를 수립하였으며, 현대자동차도 45만대의 판매목표를 설정하였다.

빅 3는 비교우위가 강한 SUV와 경트럭시장 점유율을 유지하면서 상실한 승용차 시장 점유율을 증대하기 위해 중소형차의 개발을 강화하고 있다. 강도 높은 구조조정을 추진해 온 포드는 2004년을 ‘승용차의 해(The Year of the Car)’로 지정하고 4개의 신모델을 출시할 계획이다. GM도 2004년 승용차판매물량중 39%를 신모델로 대체할 계획이다. 이러한 GM의 대체 계획은 2002년의 9%와 2003년의 14%에 비해서 매우 높은 수준이다. 이와 같이 빅 3가 승용차시장 점유율의 회복을 위해 신모델 출시를 강화하고 있으나, 일본업체들은 빅 3가 장악하고 있는 경트럭시장을 집중 공략할 계획이어서 미-일 업체간 경쟁이 심화될 전망이다.

아시아시장은 향후 5년간 중국시장을 중심으로 2003년 대비 66%의 판매 신장률을 기록할 전망이다. 중국의 자동차판매는 2008년까지 승용차가 연평균 18%, SUV가 연평균 30%라는 높은 신장률을 기록할 전망이다. 이에 따라 중국시장에서의 SUV 판매는 지난해의 18만대에서 2008년에는 60만대로 증가할 예정이다. 중국의 자동차수요는 2015년까지 연평균 8%가 증가하여 2010년에 800만대를 넘어설 전망이다. 이러한 가운데 중국 자동차산업의 공급과잉문제는 2005년부터 심화될 예정이다. 이미 지난해에 중국의 승용차 생산능력만 270만대를 넘어선 것으로 추정되며, 이중 45%가량이 외국자본에 의해 설립된 생산설비이며, 동 비중은 2006년에 75%를 넘어설 전망이다. 이에 따라 지난해 중국은 80만대가량의 승용차 과잉생산능력을 보유하게 되었으며, 2005년에는 과잉공급능력이 230만대에 달할 전망이다.<sup>1)</sup> 이러한 공급과잉과 재고

누적에 따라 자동차가격 하락이 가속화되고 있으며, 업체간 경쟁이 심화되고 있다. 한편 중국정부는 지난해 중반 ‘신자동차산업정책’의 초안을 발표한 바 있으며, 새로운 정책의 주요 내용은 2010년에 100%의 자동차기술을 보유한 국내업체가 중국시장판매의 50%를 점유하도록 보장한다는 것이다. 또한 중국현지에서의 부품조달을 장려하고, 외국업체의 자동차기술 이전을 촉구하고 있다. 조만간 최종안이 발표될 예정이나, 외국업체가 중국에서 영업을 영위하기 위해서는 중국업체에게 경쟁적으로 기술을 이전할 수 밖에 없을 전망이다. 그러나 선진국 업체들은 지난 5년간 중국 자동차부품업체간 인수합병에도 불구하고 아직도 2,500여개의 업체가 난립해 있어 적정한 기술이전 대상업체를 선정하기조차 어려울 것으로 보인다. 한편 일본의 자동차 판매도 증가하겠으나 외국업체의 일본시장 점유율은 5% 수준에서 머물 전망이다. 이외 태국과 필리핀의 수요가 두자리 수의 증가율을 기록하고 인도, 말레이시아, 인도네시아 등도 소폭 증가할 예정이다. 이와 같이 아시아시장의 성장잠재력이 높은 것으로 나타나자 빅 3는 1990년대 중반에 수립한 아시아시장 점유율 10% 달성을 위해 진출전략을 강화할 계획이다.

서유럽의 승용차판매는 2004년에 지난해보다 1.2% 증가한 1,470만대를 기록할 전망이다. 국가별로는 독일, 프랑스, 포르투갈 등은 회복세를 보일 것이나, 이탈리아, 영국, 스페인, 네덜란드 등은 감소할 전망이다. 이와 같이 자동차판매가 회복세를 보이자 지난 3년간 전략적 제휴를 확대해 온 자동차업체들은 아시아지역 업체의 인수를 확대할 것으로 보인다. 따라서 자동차업체간 네트워크 경쟁 역시 심화될 전망이다.

1) KPMG

### 3. 국내 자동차산업의 당면 과제

우리 자동차업계는 2004년부터 세계 자동차 수요가 회복세로 전환될 것이나 그 만큼 경쟁도 심화될 것이라는 점에 유념하여 중장기 경쟁전략을 수립하여 철저히 대비해 나가야 한다. 이는 세계 자동차업체간 경쟁우위가 향후 5년내에 결정될 가능성이 높기 때문이다.

#### 가. 경영환경의 개선

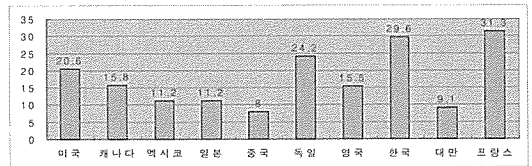
국내 자동차업계의 경쟁력 강화를 위해서는 국내 경영환경을 개선하여 국내 투자를 활성화하고 외국업체의 투자를 적극 받아들여야 한다. 이를 위해서는 기업경영과 관련한 각종 규제를 완화하거나 철폐하여야 하며, 안정적인 노사관계를 수립하여야 한다. 지난 수년간 우리 정부는 국내 경영환경을 개선하기 위해서 다각적인 노력을 기울여 왔다. 그러나 외국기업들은 아직도 개선해야 할 사안이 산적해 있는 것으로 평가하고 있다. 특히 외국기업들은 기업경영의 투명성 제고와 안정적인 생산활동이 가능한 환경조성을 요구하고 있다.

한편 지난 몇 년간 국내 제조업 생산관련 비용이 급등하여 외국업체의 직접투자를 가로막고 국내 기업의 해외진출을 촉진함으로써 산업공동화라는 문제를 유발하고 있다. 최근 미국제조업자협회(NAM)가 발표한 자료에 따르면 우리 제조업의 부가가치대비 복지비

율을 제외한 총임금 비율은 미국과 비슷한 수준으로 나타났다. 특히 동 비율은 우리의 경쟁국인 일본과 대만보다도 높게 나타났다.

이러한 결과는 지난 몇 년간 국내 제조업체 근로자의 복지비용이 급등하였기 때문이다. 국내 제조업 생산직 근로자의 총임금 대비 복지비용 비율은 프랑스보다는 낮으나, 독일과 미국을 상회한 것으로 나타났다.

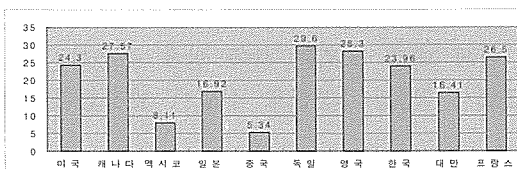
〈그림 2〉 제조업 생산직 근로자 복지비용 비교



자료 : 전계서  
주 : 총임금대비 복지비용 비율임.

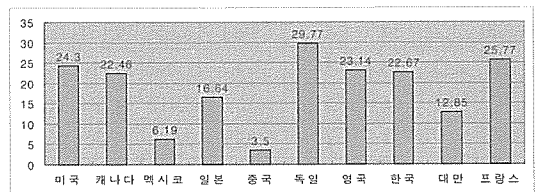
이는 국내 제조업 근로자의 임금수준은 선진국에 비해 낮으나, 노사협상과정에서 각종 복지혜택이 부여되어 나타난 결과로 평가할 수 있다. 한편 기업경영과 관련한 각종 비용을 종합하여 주요국가와 비교해 본 결과 국내 제조업체의 비용수준이 캐나다를 상회한 것으로 나타났다. 이러한 결과는 국내 제조업 비용이 얼마나 높은가를 여실히 보여 주고 있으며, 국내 제조업체의 해외 진출과 외국업체의 투자를 가로막는 요인으로 작용하고 있음을 알 수 있다.

〈그림 1〉 주요국과의 제조업 비용 비교(2001)



자료 : 미 제조업체협회  
주 : 제조업비용 = 근로자 복지비용을 제외한 총임금/제조업 부가가치

〈그림 3〉 국내 제조업의 실효 비용 비교



자료 : 전계서  
주 : 실효비용은 법인세, 복지비용, 불법행위(tort)비용, 천연가스비용, 환경비용을 고려한 비용임.

나. 안정된 노사관계의 구축

지난해에도 자동차산업에서의 노사분규는 그치지 않았다. 미국의 빅 3가 단기간내에 노사합의를 이루고, 일본의 도요타 자동차 역시 노사합의를 원만히 도출한 것과 비교해 볼 때 우리 자동차산업의 노사관계는 앞으로도 개선할 점이 많다고 본다. 자동차산업 노사협상의 우선 과제인 국내 임금수준을 미국 빅 3와 비교해 보면 다음과 같다. 우선 현대자동차 생산직의 2003년 1월 기준 노무비는 평균 근속 13.7년차를 기준으로 월 356만원, 복지후생비를 포함한 인건비는 406만 4천원이다. 이를 연간 총근로시간 2,682시간을 기준으로 한 시간당 소득(=노무비/월평균근로시간)으로 환산하면 약 1만 5,959원이 된다. 세계 최대의 자동차생산국인 미국 자동차 및 경트럭 산업 생산직 근로자의 시간당소득(초과근무, 통상적 상여금 등 포함)은 2002년 현재 27.8달러로, 이를 원화로 환산하면 약 3만 3,371원 가량이 된다. 그 외에 차체 및 트레일러와 자동차부품의 경우 각각 15.6달러와 19.8달러로 완성차 업체의 56.1%, 71.2% 수준에 그치고 있다. 따라서 2003년 1월을 기준으로 할 때 우리나라 완성차업체 생산직 근로자의 시간당 급여수준은 미국 완성차 업체 생산직

근로자의 47.8%에 이른다.<sup>2)</sup>

한편 연봉 기준으로 비교할 경우, 현대자동차의 경우 2002년 1인당 연봉은 4만 261달러로, 6만~6만8000달러 수준인 GM·포드 등의 약 60% 수준이다. 따라서 임금의 절대액을 기준으로 할 때에는 우리나라 자동차산업의 임금수준이 높다고 할 수 없다. 문제는 국내 제조업체 근로자의 수당과 복지후생비용이 지난 몇 년간 가파르게 상승한 점이다. 또한 우리 자동차산업을 대표하는 현대자동차의 대당판매가가 GM의 73%에 불과하고, 대당제작시간도 길다는 점, 즉 생산성이 낮다는 점을 고려하면 상대적으로 우리나라 자동차업체가 느끼는 임금비용 부담이 클 것으로 보인다.

한편 독일 자동차업체는 비용증가로 어려움을 겪게되자 최근 노사가 마주앉아 임금동결과 근로시간 연장을 위한 협상에 돌입하였다. 타이어업체인 컨티넨탈사가 이미 근로시간을 주당 40~41시간으로 연장하기로 합의하였으며, 세계 최대의 자동차부품업체인 보쉬사는 임금 동결과 함께 근로시간을 40시간으로 연장하자고 노조에 제안하였다.

〈표 4〉 미국 자동차산업의 시간당소득 추이

Year	시간당 소득 (A, Hourly Earnings, USD)			시장평균 환율(B)	시간당 소득 (C=A*B, 원)		
	자동차 및 경트럭	차체 및 트레일러	자동차 부품		완성차	차체 및 트레일러	부품
1993	21.2	12.5	15.5	808.1	17,148	10,134	12,501
1995	22.5	13.1	16.7	774.7	17,392	10,110	12,914
1997	23.6	14.0	17.2	1415.2	33,413	19,784	24,327
1999	23.7	14.4	17.6	1145.4	27,169	16,482	20,102
2000	25.0	15.0	18.0	1259.7	31,518	18,845	22,612
2001	26.3	15.0	18.2	1326.1	34,810	19,918	24,162
2002	27.8	15.6	19.8	1200.4	33,371	18,738	23,756

자료: Bureau of Labor Statistics.

〈표 5〉 2002년 대당매출액 비교

	판매대수 (천대, A)	매출액 (백만원, B)	대당매출액 (천원, C=B/A)
GM	8,411	177,588,000	21,114
현대자동차	1,719	26,337,000	15,321

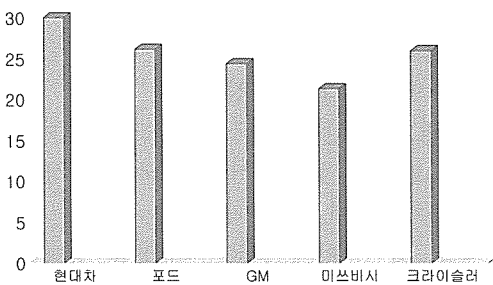
자료: FOURIN 북미자동차산업 2004: 현대자동차 사업 보고서.

이에 대해 노조는 사측 안을 수용할 경우 근로자 7명당 1명꼴로 실업이 발생한다면서

2) 미국 빅 3 근로자의 평균 근속 연수가 우리 나라보다 길어 동 비율은 다소 낮게 평가됨. 파이낸셜타임스는 2003년 현대자동차 근로자의 시간당 임금이 21.05달러, 빅 3의 평균 시간당 임금이 25.63달러(2001년 2/4분기 기준)로 평가.

받발하고 있다. 그러나 보쉬사는 노조가 협상안을 수용하지 않을 경우 국내 투자를 동결하는 대신 해외 생산을 확대할 것이라고 강력히 맞서고 있다. 보쉬사는 독일내에 10만 3,000명, 해외에 13만 3,000명을 고용하고 있으며, 해외 고용인원중 4만명은 중국, 인도, 체코 등 저임금국가 근로자들이다. 현재 독일 근로자들의 평균 주당 근로시간은 35.7시간으로 구동독지역의 38.3시간, 미국의 40시간과 영국의 37.2시간에 비해 짧은 편이다.

〈그림 4〉 업체별 생산성 추이



다. 연구개발의 강화

지난해 우리 나라는 산관학 협력을 통해 미래형자동차를 개발하여 차세대 성장동력으로 육성한다는 장기발전 전략을 수립하였다. 그러나 국내 자동차산업의 경쟁력을 2012년에 명실공히 세계 4위 수준으로 끌어 올리기 위해서는 미래형자동차 개발계획만으로는 부족하다. 전술한 바와 같이 금년부터 세계 자동차업계는 본격적인 대경쟁의 시대로 진입하게 된다. 세계 각국 정부는 자국 기업들이 세계시장에서 효과적으로 경쟁을 벌일 수 있도록 관련 규제를 완화하고 연구개발지원을 확대하고 있으며, 기업들은 신기술개발, 유연생산시스템의 구축, 다기능 인력개발, 세계화 등에 박차를 가하고 있다. 특히 세계 각국 정부는 자동차산업을 포함한 제조업경쟁력을 강화하기 위한 정책을 모색하고 있다. 미국정

부가 ‘제조업 이니셔티브’ 정책을 수립하고 있으며, 일본도 전략 제조업종을 선정하여 산학관 협력을 통해 경쟁력을 강화한다는 정책을 발표하였다. 미국과 일본은 유럽과 함께 세계 자동차산업을 주도하고 있으며, 차세대 자동차의 개발에 있어서도 우리를 앞서가고 있다. 여기에 중국도 자동차산업을 육성하기 위해 외국인 투자와 선진기술을 적극 도입하는 한편 따라잡기(catch up)전략에서 벗어나기 위해 차세대자동차의 개발에 있어서는 선진국과 함께 주도 국가로 성장한다는 전략을 추진하고 있다.

선진국과 중국은 차세대자동차의 개발이라는 중장기 비전과 세부 전략을 수립한 후 개발을 주도할 조직을 갖추어 일사불란하게 움직이고 있다. 그러나 우리는 아직까지 총론만 수립해 놓았을 뿐 세부 전략과 지원 예산 측면에서 이들 국가에 비해 열세에 놓여 있다. 주지하다시피 미래형자동차는 친환경적이며, 안전성을 제고할 수 있도록 각종 지능형 부품과 시스템을 갖춘 자동차라 할 수 있다. 세계 각국이 환경과 안전에 대한 규제를 강화하자 이에 대응하면서 생활의 질을 개선해 보자는 의미에서 자동차업계가 오래전부터 미래형 자동차의 개발을 계획해 왔고, 일본 자동차업계의 주도하에 상용화가 이루어지고 있다. 따라서 우리도 미래형 자동차의 개발과 보급을 촉진할 수 있는 법, 제도적인 뒷받침이 하루 속히 이루어져야 할 것이다.

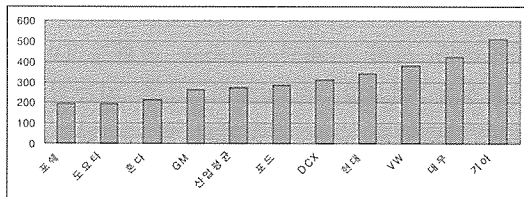
한편 미국의 고속도로교통안전국(NHTSA)는 경트럭의 연비수준을 현재의 갤런당 20.7 마일에서 22.2마일로 강화한다는 계획을 발표하였다. NHTSA는 연비수준을 획일적으로 적용하기 보다는 차량무게에 따라 차등 적용함으로써 업체들이 현재의 규정을 교묘히 활용하여 규제대상에서 빠져 나가는 것을 사전에 방지하여 에너지 과소비와 대기오염을 방지하는데 정책 목표를 두고 있다. 빅 3가 장악



하고 있는 미국 경트럭시장 진출을 목표로 하고 있는 일본과 우리 업체들로서는 연비향상을 위한 연구개발투자를 확대할 수 밖에 없는 실정이다.

이와 함께 NHTSA는 충돌시 탑승자와 보행자의 안전을 강화할 수 있는 방안도 적극 모색하고 있다. 이러한 가운데 한국차의 품질과 안전성이 전반적으로 개선되고 있으나, 앞으로도 개선할 여지가 크다고 볼 수 있다. 아직까지 미국시장에서 판매되고 있는 국산차의 결함률이 미국내 판매 차종의 평균수준에 못미치고 있기 때문이다. 특히 대우와 기아자동차의 품질개선 노력이 필요한 실정이며, 이를 반영하듯 지난해 기아자동차의 미국시장 판매는 전년비소폭 감소하였다.

〈그림 5〉 주요 업체별 품질경쟁력 비교



자료 : 주 : 100대당 결함수 기준

〈표 6〉 독일시장에서의 브랜드 인지도

순위	브랜드명	순위	브랜드명
1	도요타	11	BMW
2	수바루	13	볼보
3	혼다	15	시트로엥
4	마즈다	16	기아
5	닛산	17	스코다
6	미쓰비시	18	란시아
7	스즈끼	19	대우
8	포쉐	20	푸조
9	사브	27	오펠
10	현대	31	폴크스바겐

자료 : Automotive News, 2003. 12. 8  
 주 : 메르세데스 벤츠는 32위

한편 지난해 판매가 급증한 유럽시장에서 국산차의 고객만족도가 개선되고 있어 국산차의 유럽시장 개척에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다. 유럽 최대의 자동차시장인 독일 소비자들을 대상으로 한 고객만족도에서 우리 업체는 유럽업체들보다 좋은 점수를 받았으나, 일본업체에 비해서는 낮은 점수를 받았다.

미국과 유럽 양대시장에서 국산차에 대한 인식이 개선되고 있으나, 판매 대수 면에서는 일본차에 비해 크게 못미치고 있어 국내 자동차업체의 품질개선 노력은 더욱 강화되어야 한다.

라. 세계화의 가속화

(1) 대미 통상협력의 강화

광우병으로 인해 미국으로부터 쇠고기 수입을 중단하자 일각에서는 미국의 통상압력이 자동차산업에 대해 가해질 것이라는 전망을 하고 있다. 아직 미국이 입장을 정리하지 않은 상태에서 자동차산업에 대한 통상압력 운운하는 것은 화를 자초할 수도 있다. 물론 금년에 치러질 미국 대통령선거를 앞두고 부시행정부나 민주당이 대외 통상압력을 가중시킬 가능성은 배제할 수 없다. 그러나 우리 자동차의 수출이 미국자동차산업에 큰 피해를 입히지 않고 있고, 오히려 빅 3와 국내 부품업체간의 장기 공급계약 체결이 증가하고 있고, 현대자동차의 현지 생산공장도 내년에 가동될 예정이어서 미국이 한국산 자동차의 수입을 규제할 가능성은 낮다고 본다. 자동차분야의 통상압력이 가중되더라도 수입규제보다는 미국이 계속해서 주장해 온 우리의 관세인하와 비관세장벽 철폐를 요구할 가능성이 더 크다고 볼 수 있다.

또한 미국의 통상압력이 수입규제와 같은 직접적인 수단보다는 원화절상압력으로 나타날 가능성도 크다. 미국시장은 우리 자동차 뿐 아니라 타이어산업 최대의 수출시장이다.

〈표 7〉 주요 업체별 중국 진출전략 및 투자 계획

업체명	주요 목표	합작선	생산능력
GM	아시아생산기지화, 자동차금융업 추진 고급차(캐딜락)와 대우라세티 판매 대우 안타이공장 가동 재개(Sail생산) 상하이공장은 중대형차 생산	상해(50%), 금배(50%)	51만대→ 2006년 76.6만대
포드	대중차업체(피에스타,몬테오)로 위상정립 볼보 S40 모델 2005년 말부터 생산 2004년 10억 달러 부품조달 수년간 100억 달러 투자, 엔진공장 건설	장안(50%)	2만→15만대 (10억달러투자)
다임러크라이슬러	중형트럭사업강화, 2005년부터 벤 생산 미쓰비시와 소형차(SUV)개발 생산 북경집공장에서 E, C-클래스 생산	아성(50%), 북경(42.4%), 중국(대만, 50%)	10.7만대→ 2005년 15만대
폴크스바겐	수출기지화 수년간 총 100억 달러 투자		80만대→ 2008년 160만대
BMW	3, 5-시리즈 생산		3만
도요타	2010년 100만대 판매 목표 딜러수를 현 150개에서 800개로 확대	제일-천진기차 (50%), 광주	5만대→25만대 어코드, 캠리
혼다	동남아 수출거점화	광주(50%) 수출용(65%)	수출용 5만대 포함 20만대
닛산	동북아 생산벨트 구축	동풍(50%), 정주(30%)	30만대→ 2007년 62만대
스즈끼		장안(50%)	10만
르노	2010년 10만대 판매		추진중
푸조시트로엥	동풍과 승용차 공동개발 2006년 승용차시장 10% 점유 목표	신룡(50%), 6억 유로	15만→ 2006년 30만대
현대기아	현지 생산능력 확충	동풍(50%), 북경(50%)	10만대→ 2010년 105만대

따라서 우호적인 대미 통상환경을 조성하여 미국의 통상압력이 우리의 전략 수출산업인 자동차산업에 가중되지 않도록 사전 대응책을 강구하여야 한다.

#### (2) 산업구조조정과 세계화의 가속화

외국인투자 자유화와 시장개방에 따라 지난해 외국 자동차업체의 국내 진출이 확대되었다. 인도 굴지의 타타그룹이 대우상용차를 인수하였으며, 쌍용자동차도 외국업체에게 매각될 예정이다. 그러나 현대와 다임러벤츠가 중국 베이징자동차와의 합작투자문제로 대립하면서 양사가 추진해 온 전주상용차공장 합작투자가 차질을 빚고 있다. 국내 업체중에서는 대미 모자수출로 사업기반을 다진 (주)영

안이 대우버스를 인수하였으며, 대우자동차 부평 1공장이 4년만에 2교대 가동을 시작하여 서서히 정상을 되찾고 있고, GM대우는 수출물량을 향후 65만대까지 증대할 것이라고 발표하였다. 이와 같이 우리 자동차산업은 외국인 투자와 산업구조조정이 가속화되면서 정상을 되찾고 있다.

금년 외국인 직접투자는 전술한 쌍용자동차의 매각에 따라 총액은 증가하겠으나, 우리나라의 경영환경이 상대적으로 열악하고 세계의 생산기지로 부상하고 있는 중국시장을 곁에 두고 있어 대규모 외국인 투자를 기대하기가 점점 어려워지고 있다. 단지 중국의 기술수준이 낮고 우리 나라가 비교우위를 보

유하고 있는 전장부품 분야에 대한 외국인 직접투자가 증가하고 있어 동 분야의 외국기업을 적극 유치할 필요가 있다.

한편 지난해 자동차수입은 혼다를 비롯한 선진국 자동차업체의 국내시장 공략을 위한 법인설립과 국내 대기업의 수입차 판매업 진출이 증가하면서 큰 폭으로 증가하였다. 수입차업체들은 판촉과 국내 이미지 제고를 위해 수입자동차모터쇼를 개최하는 등 판촉전략을 강화하고 있다.

생산규모에 비해 낮은 수준을 보여왔던 국내 자동차업체의 세계화도 현대와 기아가 중국내 생산능력을 100만대로 확충하고, 유럽지역 생산기지의 건설을 적극 추진하면서 가속화되고 있다. 현대와 기아는 2010년에 500만대의 글로벌 생산체제를 구축한다는 계획을 수립하였으며, 이러한 계획이 달성될 경우 2010년 우리 자동차업체의 국내외 생산능력은 700만대에 육박할 전망이다.

(3) 중국시장에 대한 분석 강화

21세기 세계 자동차산업의 초미의 관심사는 중국시장이라 할 수 있다. 21세기에 진입하면서 급성장하고 있는 중국 자동차시장의 경우 2002년 현재 2,050만대의 차량이 운행중인 것으로 추정된다. 지난해 중국의 신차 판매는 400만대를 넘어섰으나 2015년에는 1,200만대에 달할 전망이다.

현재 중국의 승용차시장은 폴크스바겐이 35%, GM이 10%를 지배하고 있으며, 도요타는 2%를 지배하고 있다. 폴크스바겐은 50%를 넘어섰던 시장 점유율이 급락하자 향후 100억 달러를 투자하여 설비 현대화와 유통망의 확충 등 판매 기반을 강화할 계획이다. 또한 중국시장 공략을 강화하고 있는 GM은 2012년에 300만대의 자동차를 판매한다는 계획을 수립하였으며,<sup>3)</sup> 도요타도 중국시장 점유율을

10%로 증대할 계획이다. 여타 선진국 업체들도 중국시장 점유율 확대를 위해 생산능력과 유통망을 확충하고 있어 중국시장에서의 대경쟁이 예상된다. 그 동안 중국의 고급차시장은 아우디가 지배해 왔으나, BMW와 벤츠, 포드(랜드로버, 볼보), GM(캐딜락)이 진입하면서 경쟁이 심화되고 있다.

또한 중국 소비자들의 SUV에 대한 수요가 급증할 것으로 예상되면서 선진국 업체들은 SUV의 중국내 출시를 서두르고 있다. 이와 같이 주요 자동차업체들이 경쟁적으로 중국 진출을 확대하면서 이들 업체의 현재 투자계획만해도 30조원에 달하고 있다. 이에 따라 2008년경 중국의 자동차생산능력은 1,200만대에 달할 전망이며, 이중 승용차 생산능력이 700만대로 200만대의 과잉생산능력을 보유할 전망이다. 상용차 생산능력 역시 수요를 150대 이상 초과할 예상이어서 이를 해결하기 위해 조만간 중국의 자동차 수출이 급증할 예정이다. 이러한 가운데 최근 중국 자동차업체들은 기술수준 향상이 내수증가를 따라가지 못하자 선진국 현지 업체의 지적재산권을 침해하여 마찰을 빚고 있다. 이와 같이 중국 자동차시장이 급성장하면서 타이어를 포함한 자동차부품업체의 현지 진출도 가속화되고 있다. 국내 타이어업체는 이미 중국에 생산설비를 갖추고 있으나, 중국 자동차산업의 급성장에 발맞추어 설비를 대폭 확충할 계획이다.<sup>4)</sup>

4. 2004년 타이어 수출전망

구미 완성차업체들은 세계 자동차경기가 회복과 함께 경쟁이 심화될 것에 대비하여 신차종을 대량 출시할 계획이다. 자동차산업의 최고 경영자들은 향후 5년간 아시아 업체

3) 지난해 GM의 중국시장 판매는 35만대를 넘어선 것으로 추정됨.

4) 최근 중국의 고무소비량은 미국을 제치고 세계 1위로 부상하였으며, 타이어 생산량은 2002년에 1억 3,000만개로 세계 2위를 차지함.

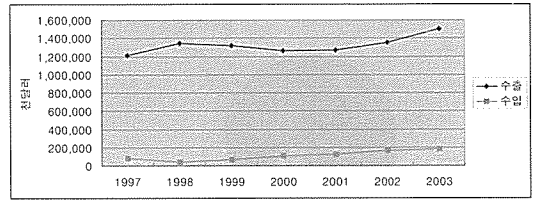
의 약진이 두드러지겠으며, 빅 3의 시장 점유율은 하향세를 보일 것으로 예상하고 있다.<sup>5)</sup> 이와 같이 세계시장에서 우리와 일본업체의 점유율이 상승할 전망이다. 그 만큼 구미업체들의 견제도 심해질 전망이다. 따라서 국내 자동차업계는 구미업체와 협력을 강화하면서 해외생산을 확대할 필요가 있다. 수출에 의존한 국제화전략은 교역상대국의 수입규제와 시장 개방 등 통상마찰을 유발할 가능성이 크기 때문이다. 또한 현지 소비자들이 원하는 제품을 적시에 공급하고, 철저한 판매후 서비스를 실시하는 한편 품질과 성능개선에 노력을 기울여야 한다.

지난해 타이어산업의 양대 이슈는 금호타이어의 경영권이 군인공제회로 넘어간 것과 한국타이어와 미셸린간에 공동생산제휴를 체결한 것이다. 자동차업체의 경영권이 외국업체에게 상당수 넘어간 것과 비교해 볼 때 금호타이어를 국내 컨소시엄이 인수한 것과 국내 업계가 경쟁업체와 전략적 제휴를 체결한 것은 국내 타이어산업의 발전에 긍정적인 영향을 미칠 예정이다.

지난해 국내 타이어 수출은 내수 침체를 극복하기 위해 수출증대에 박차를 가한 결과 전년비 12.3%가 증가한 17억 달러를 기록하였다. 주지하다시피 타이어 수출은 1990년대 말에 2년간 감소하였다가 2001년부터 본격적인 상승세를 타고 있다. 특히 2001년 이후 3년간 세계 자동차산업 경기가 그다지 좋지 않았으나, 우리의 타이어 수출은 지속적인 증가세를 유지하였다. 이는 국내 타이어업체가 가격경쟁력을 바탕으로 품질개선을 꾸준히 추진해 왔고, 해외시장에서 판매후 서비스를 강화하고 유통망을 확충하였기 때문이다.

우리의 타이어 수출은 2004년에도 증가세

<그림 6> 타이어 수출입 추이



자료 : 무역협회

주 : 고무제의 공기타이어(HSK 4011)

를 유지할 전망이다. 내수가 본격회복될 기미를 보이지 않아 수출에 치중할 수 밖에 없고 해외 수요가 증가할 것이기 때문이다. 이에 따라 타이어 수출은 전년비 3.8%가 증가한 17억 7,000만 달러를 기록할 예정이다. 지역별로는 유럽지역에 대한 수출이 호조를 보일 예정인 반면 중남미지역에 대한 수출은 금년에도 부진할 전망이다.

<표 8> 2004년 타이어 수출 전망 (백만달러, %)

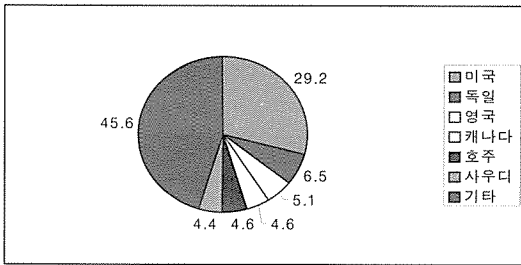
지역	2003	증감율	2004	증감율
유럽	540	33.7	555	2.8
북미	547	4.3	565	3.3
중동	205	9.7	220	7.3
중남미	140	-12.0	150	7.1
기타	273	11.9	280	2.6
합계	1,705	12.3	1,770	3.8

자료 : 대한타이어공업협회

국내 타이어업체가 타이어 수출증가세를 안정적으로 유지하기 위해서는 국내외 완성차업체와 장기공급계약 체결을 확대해 나가야 한다. 이미 국내 타이어업체는 유수의 완성차업체와 장기공급계약을 체결하고 있으나, 계약 물량과 조건을 확대·개선할 수 있는 전략을 수립하여야 한다. 최근 굿이어사는 볼보와 3년간의 공급계약을 체결하였으며, 볼보사가 세계 생산능력을 60만대로 확충할 계획이어서 굿이어사의 매출 증대에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보인다.

5) KPMG의 설문조사 자료를 Washingtonpost 2004년 1월 2일자에서 재인용

〈그림 7〉 국별 수출비중(2003)



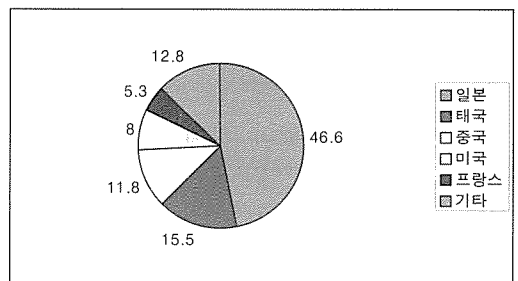
자료 : 전계서

지난해 국별 타이어 수출입실적을 비교해보면 미국이 1위의 수출시장으로 확고히 자리잡고 있으며, 독일이 2위를 차지하였고, 캐나다가 영국을 제치고 3위로 부상하였다. 증가율면에서는 미국에 대한 수출증가율이 크게 둔화된 반면 독일과 호주, 네덜란드는 두 자리수의 성장세를 유지하였으며, 영국에 대한 수출도 33%가 증가하였다. 또한 사우디아라비아와 스페인에 대한 수출이 감소세에서 증가세로 전환되었다. 국별 수입은 일본, 중국, 미국으로부터의 수입이 높은 증가세를 유지하고 있으며, 태국으로부터의 수입이 크게 둔화되었고, 프랑스, 이탈리아, 인도네시아와 스페인으로부터의 수입은 감소하였다.

이러한 실적에서 보듯이 우리 타이어업계는 대미 수출전략을 강화하는 한편 수출시장 다변화를 적극 추진하여야 한다. 특히 중국시장공략을 강화하여 현재의 시장점유율을 유지시켜 나가야 한다. 국내 타이어업계는 중국 내에 3개 공장을 가동하고 있으며, 금년에 생산능력을 연 1,500만개로 확충한 후 2007년에는 생산능력이 2,000만개를 넘어설 전망이다. 중국의 2007년 자동차판매는 700만대에 달할 전망이며, 운행 차량 대수는 4,000만대에 육박할 전망이다. 한편 전술한 바와 같이 중국의 자동차생산능력이 2005년부터 과잉공급 상태를 보일 예상이어서 현지 생산자동차의 수출이 적극 모색될 전망이다. 이를 근거

로 중국의 2007년 타이어 수요량을 추정해보면 4,800만개를 넘어설 전망이다. 이와 같이 중국의 타이어 수요는 완성차 판매와 함께 급신장할 전망이다. 이에 따라 선진국 타이어업계의 현지 공장 건설도 가속화될 예상이어서 국내 업계는 선발진출로 확보한 시장 점유율을 방어할 수 있는 전략을 강구하여야 한다.

〈그림 8〉 국별 수입비중(2003)

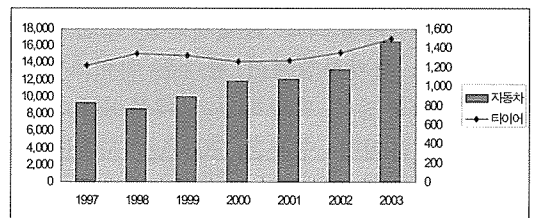


자료 : 전계서

결국 국내 타이어업체가 지속적이며 안정적인 성장세를 유지하기 위해서는 완성차업체의 투자 동향과 경쟁업체의 전략 및 해외 수요 변화에 대한 분석을 강화하여 선진국시장 점유율을 확대하고 중국시장 점유율을 유지·확대해 나가야 한다. 향후 5년이 타이어산업을 포함한 국내 자동차업계의 글로벌 경쟁력을 결정할 중요한 시기라는 점을 잊지 말아야 할 것이다.

〈그림 9〉 자동차와 타이어 수출 추이

단위 : 백만달러



자료 : 전계서