



자동차산업 동향과 타이어 수출 전망

산업연구원 기계산업팀장 이항구

1980년대 초 이후 최대의 불황이 자동차업계를 덮치고 있다. 고유가와 미국발 금융위기로 선진국의 자동차 수요가 급감하면서 지난해 세계 자동차 수요는 6%가 감소한 것으로 추정된다. 금년 세계 자동차 수요는 상반기 경기 침체의 심화로 인해 10% 정도 감소할 것으로 예상된다. 이에 따라 세계 자동차업계는 대대적인 구조조정에 돌입하였으며, 국내 자동차업계의 구조조정도 외국계 완성차업체를 중심으로 가속화되고 있다. 이하에서는 국내외 자동차업계의 동향과 전망에 대해 살펴보고, 타이어산업의 금년 수출을 전망해 본다.

1. 세계 자동차산업의 경쟁구조 변화

(1) 세계 자동차 수요 현황 및 전망

지난해 주요국의 자동차 수요를 살펴 보면 미국이 전년비 18%, EU가 8.1%, 일본이 4.5%가 감소하였다. 신흥개도국의 대표주자인 BRICs 국가의 자동차 수요는 중국이 6.7%, 인도가 1.7%, 브라질이 14.2%, 러시아가 26% 증가하였다. 이에 따라 향후 세계 자동차 수요를 BRICs가 주도할 것이라는 성급한 전망도 제기되었다.

그러나 BRICs의 수요도 12월에는 급감하였으며, 금년 수요 역시 감소할 것으로 예상되고 있다. 선진국의 수요 감소세에 이어 신흥개도국의 수요도 큰 폭으로 감소할 예정이다. 금년 미국의 자동차 수요는 980만대로 감소하고, EU의 수요도 1,000만대 선에 그칠 전망이다. 일본의 수요는 금년 뿐 아니라 향후에도 회복되기 어려울 예정이다. 인구 감소와 함께 일본의 젊은 세대가 양호한 교통 하부구조로 인해 과거 베이비 붐 세대 만큼 자동차를 구매하지 않을 것으로 예측되고 있기 때문이다. 지난 1월 미국을 제치고 세계 최대의 자동차 시장으로 부상한 중국의 수요는 감소하거나 소폭 증가하는데 그칠 예정이다. 인도는 5%, 브라질은 19%, 러시아는 30% 이상 수요가 감소할 전망이다. 중동의 수요도 유가의 상대적인 하락으로 부진할 것으로 예상된다. 지난해 우리나라의 자동차 수요도 내수, 수출, 생산 모두가 IMF 관리 체제 시기인 1998년 이후 처음으로 감소하였다. 외국계 완성차업체의 실적이 상대적으로 부진하였는데 모기업의 구조조정에 따른 영향 때문이었다. 국내 업체중에서는 현대의 수출이 증가하였으며, 기아의 내수 판매가 증가하였다. 그러나 금년 1월 국내 자동차업체의 실적은 모두 큰 폭으로 감소하였다. 지난해부터 불어 닥친 세계 경기의 침체가 국내 자동차업체에 본격적인 영향을 미치기 시작한 것이다. 이에 따라 국내 자동차업체의 조업단축과 감산이 이루어지고 있으며, 부품업체의 도산이 증가하고 있다.

〈표 1〉 자동차업체별 생산·판매 동향(08년)

단위: 만대, %

	생 산		내수판매		수 출	
	증감률	증감률	증감률	증감률		
현대	167	-1.9	57	-8.7	110	2.1
기아	106	-5.7	32	16.2	74	-12.2
GM대우	81	-13.8	12	-10.7	70	-13.0
쌍용	8	-33.7	4	-35.4	4	-32.5
르노삼성	19	5.7	10	-13.0	10	72.9
완성차 5사 합계	383	-6.4	115	-5.3	268	-5.7

※ 자료 : 자동차공업협회

주 : 생산은 내수 재고 포함, 전년 동월 대비

〈표 2〉 자동차업체별 생산·판매 동향(08.1월)

단위: 만대, %

	생 산		내수판매		수 출	
	증감률	증감률	증감률	증감률		
현대	8.6(12.1)	-46.4	3.5(4.2)	-31.8	5.2(9.3)	-47.4
기아	5.3(9.1)	-44.5	2.2(2.8)	0.1	3.7(7.1)	-43.3
GM대우	3.5(3.0)	-59.8	0.7(0.6)	-20.4	3.0(3.0)	-62.4
쌍용	0.2(0.4)	-75.2	0.1(0.3)	-77.0	0.05(0.3)	-87.2
르노삼성	1.3(0.9)	-12.3	0.8(0.9)	-11.3	0.3(0.6)	-3.4
완성차 합계	25.6	-48.4	7.4(8.7)	-24.1	12.3(20.4)	-51.2

※ 주 : () 안은 08년 12월 실적, 증감률은 전년 동월 대비

금년 국내 자동차산업의 내수는 100만대를 하회하고 수출도 20% 이상 감소할 가능성이 높다. 금년 국내외 자동차산업의 수출을 포함한 수요를 전망하기는 매우 어려운 상황이다. 특히 국내 자동차업계의 전망이 더 어려운 실정인데, 국내 완성차업계가 국내외 생산을 어떻게 조정할 것이며, 외국계 완성차업계의 수출이 모기업의 구조조정에 얼마만큼 영향을 받을지가 모두 불투명하기 때문이다. 세계적인 공급과잉 속에 국내 완성차업계가 짧은 시간내에 해외직접투자를 확대하여 금년 해외생산 능력이 263만대에 달하고 있는 상황에서 세계 수요가 급감하고 있기 때문이다. 현대와 기아의 금년 국내외 생산능력은 국내 340만대를 포함해 600만대를 상회할 것이나, 국내외 생산은 350만대에 달할 예정이다. 이 경우 국내외 가동률은 60% 수준을 하회할 전망이다. 현대 기아차가 해외 공장 가동률을 50% 수준에서 유지하더라도 국내 생산은 220만대에 그칠 예상이어서 재고를 고려하더라도 지난해 수준을 상회하기는 어려운 실정이다. 여기에 향후 수출환경이 악화될 경우 국내 자동차업계의 해외 생산 증대는 불가피할 전망이다. 최근 선진국들이 보호무역주의를 강화하지 않기로 합의하였으나, 세계 경기 침체가 장기화될 경우 이러한 약속이 지켜지기는 힘들 예정이다. 이미 자국 자동차산업의 보호에 적극적으로 나서고 있는 선진국들이 자국 이익 우선주의를 강화할 것이기 때문이다. 이에 따라 단기적으로 국내 자동차업계는 미국 오바마 행정부의 통상정책을 예의주시할 필요가 있다. 금년 상반기에 미국은 주요 교역 상대국의 환율과 무역정책에 대한 자의적인 평가 보고서를 발간할 것이다. 여기서 미국과 중국간에 환율 논쟁이 불거지고, 미국이 교역 상대국의 시장 개방을 강력히 요구하면서 자국 이익 우선주의의 통상정책을 운용할 경우 수출 환경의 악화는 불가피할 전망이다. 그 동안 오바마 대통령은 미국 내 투자와 생산 및 고용 증대를 주창하면서 글로벌 소싱에 대해 부정적인 견해를 표명한 바 있어서 수출의존도가 높은 우리 자동차업계는 우려하지 않을 수 없다. 세계 각국이 보호무역주의를 강화하고 국내 완성차업계가 해외생산을 확대할 경우 우리의 수출과 국내 생산은 큰 폭으로 감소할 수밖에 없기 때문이다.

(2) 세계 자동차업계의 구조조정 현황과 전망

□ 수요 급감 속에 구조조정 가속화

세계 자동차 수요가 급감하자 신흥개도국을 포함한 세계 자동차업계는 대대적인 구조조정에 돌입하였다. 금번 세계 자동차산업의 구조조정은 공급과잉 속의 수요 급감이라는 어려운 상황 하에서 진행되고 있기 때문에 그 만큼 회복 속도도 느릴 전망이다. 이미 금년 세계 자동차 수요 전망이 지속적으로 하향 조정되고 있는 가운데 자동차업계의 조업단축, 공장폐쇄, 감원이 이어지고 있으며, 이는 부품을 비롯한 연관산업의 구조조정을 촉발하고 있다. 금번 구조조정의 특징을 살펴보면 미국업체들은 북미 생산능력을 대폭 축소하고 경쟁력을 상실한 브랜드를 매각하는 한편 대규모 감원을 실시하고 있다. 일본업체들은 감산과 경영 전반에 걸친 유연성을 제고하는데 구조조정의 목표를 두고 있으며, 서유럽업체들은 감원과 생산성 제고 및 제휴 확대에 중점을 두고 있다.

중국정부도 자국 자동차업체의 인수합병을 통한 대형화를 촉진하고 풍부한 자금을 바탕으로 선진국 완성차 브랜드 및 부품업체를 선별 인수하여 기술 경쟁력과 해외 진출 기반을 강화하도록 유도하고 있다. 이에 따라 중국 자동차산업도 300만대 규모의 생산능력을 보유한 2-3개 업체가 산업을 주도하는 구조로 재편될 가능성이 높다. 이미 중국 자동차시장은 3대 업체의 시장점유율이 지난해에 2007년의 46.9%에서 48.7%로 증가할 정도로 대형업체의 지배력이 강화되고 있는 상황이다.

〈표 3〉 주요국 자동차산업 구조조정 현황

구조조정 현황	
미국	300만대 이상 북미 생산능력 축소 GM, 포드 양사 체제로 개편, 크라이슬러와 피아트 포괄적 제휴
서유럽	폴크스바겐, 피아트, 르노 등 소형차 생산 확대 중견 업체의 인수합병 및 제휴를 통한 능력 확충
일본	픽업트럭, SUV 등 국내외 생산 200만대 이상 감축 계획 도요타, 혼다, 닛산 등 소형차 개발 및 신형시장 진출 주력
중국	연 300만대의 생산능력을 보유한 2~3개 업체로 재편 미국 빅 3의 일부 브랜드와 부품업체 인수 모색

※ 자료 : 각국 언론사 보도자료를 산업연구원 정리

한편 각국 정부는 자국 자동차업체가 원만히 구조조정을 추진할 수 있도록 대대적인 지원에 나서고 있다. 각국 정부는 자금 지원 조건으로 자동차업체에 대해 구조조정 계획을 제출하도록 요구하고 있다. 일부 유럽과 중국정부는 내수 활성화를 위해 노후차량을 에너지 효율성이 우수한 차종으로 교체할 경우 보조금을 지급하고 있다. 여기에 각국 정부는 자국 자동차업체들이 에너지 효율성이 높고 공해 배출이 적은 자동차를 조기에 개발하여 상용화할 수 있도록 자금 지원을 확대하고 있다. 이러한 각국 정부의 지원책을 살펴 보면 금번 구조조정을 통해 환경과 에너지 문제를 일부 해결하면서 친환경 소형차의 상용화를 앞당기겠다는 의지가 강하게 나타나고 있다.

이에 따라 금번 구조조정이 마무리 될 경우 세계 자동차산업의 수급과 경쟁구조에 큰 변화를 유발할 가능성도 배제할 수 없다. 친환경차, 소형차 및 가격경쟁력에서 우위를 점하고 있는 동북아 3국의 자동차업체들의 세계 시장 지배력이 강화될 전망이다. 특히 아시아 4(도요타, 혼다, 닛산, 현대)와 폴크스바겐을 포함한 5대 업체가 세계 자동차산업을 주도할 예상이며, 이들 업체간 디자인, 연비, 성능 향상과 그린 카 개발 경쟁이 심화될 전망이다. 이미 동북아 3국의 자동차생산능력(2007)은 3,300만대로 세계 생산능력의 35%를 차지하고 있으며, 수요는 1,600만대로 세계 수요의 24%를 점유하고 있다. 도요타가 세계 최대의 자동차업체로 부상한 데 이어 중국이 세계 최대의 자동차시장으로 부상하는 시점도 앞당겨질 예상이다.

〈표 4〉 주요국 자동차업체 지원방안

지원방안	
미국	2008년 250억 달러에 이어 2009년 3월까지 GM과 크라이슬러에 대해 174억 달러 긴 급운영자금 추가 지원
EU	EU집행위원회 100억 유로 지원
프랑스	국내 생산 유지 조건으로 르노, 푸조 지원노후차량 교체 인센티브 대당 1,000 유로 지급
독일	노후차량 교체시 2,500 유로 지원 친환경 자동차의 경우 최대 2년까지 세금 면제
이태리	노후 차량 교체시 1,500 유로 지원
스페인	8억 유로 지원 내수 활성화
스웨덴	스웨덴내 지출 조건으로 35억 달러 용자 및 신용 보증
일본	하이브리드 등 저공해 차량 구입에 2009년 3월부터 3년간 세제 우대
중국	치루이 자동차에 100억 위안 저리 용자 2012년까지 신에너지자동차 개발에 200억 위안 이상 지원
호주	친환경차 개발에 62억 호주 달러 지원
캐나다	미국 빅3 현지 자회사에 33억 달러 구제금융 지원

※ 자료 : 각국 언론사 보도자료를 산업연구원 정리

〈표 5〉 세계 자동차 업체별 판매순위

단위: 천대, %

순위	2007		2008		증감률
	업체명	판매량	업체명	판매량	
1	GM	8,555	도요타	8,196	-4.2
2	도요타	8,314	GM	7,416	-10.8
3	포드	6,052	폭스바겐	5,924	0.6
4	폭스바겐	5,888	르노 · 닛산	5,118	-2.6
5	르노 · 닛산	5,254	포드	4,993	-17.5
6	현대 · 기아차	3,987	현대 · 기아차	4,186	5.0
7	혼다	3,648	혼다	3,663	0.4
8	PSA	2,986	PSA	2,840	-4.9
9	크라이슬러	2,629	피아트	2,535	-3.6
10	피아트	2,308	스즈키	2,294	-0.6
11	스즈키	2,199	크라이슬러	1,649	-25.0

※ 자료 : Fourin, 일부 수정

주 : 2008년은 추정치

□ 친환경 소형차 중심의 수요구조 개편

금번 구조조정 후 세계 자동차 수요가 친환경 소형차 중심으로 개편될 예상에 따라 자동차업체의 소형차 개발과 제조 능력, 기업 이미지와 브랜드 경쟁력이 자동차업체의 성과를 결정할 전망이다. 우리나라뿐 아니라 서유럽과 일본업체들은 물론 미국업체들도 소형차 개발과 생산에 주력하고 있어 소형차 수요의 증가와 함께 시장에서의 경쟁이 심화될 예정이다. 여기에 중국과 인도 등 신흥개도국들이 저가 경차를 포함한 소형차 공급 능력을 확충하고 선진국과 후발개도국 업체의 신흥시장 진출도 확대될 예상이어서 신흥시장에서의 경쟁도 심화될 예정이다. 주요국의 소형차 판매비중을 2007년을 기준으로 살펴 보면 미국 26.4%, 서유럽 53.1%, 일본 57.5%, 중국 45.2%, 러시아 74.8%, 브라질 84.2%, 인도 71.5%에 달하였다.

한편 향후 세계 소형차시장이 가격, 기능, 구매자 계층 및 연령별로 세분화될 예상에 따라 자동차업체들은 마케팅 역량을 강화하고 있다. 미국시장에서 소형차 모델 선호도를 살펴보면 일본업체가 우위를 점하고 있다.

〈표 6〉 미국 34개 소형차 모델 선호도 현황

순위	일본	중국	유럽	비 3
1-10	7	1	2	0
11-20	3	4	1	2
21-31	5	1	2	3
32-34	2	0	0	2
합계	17	6	5	7

※ 자료 : U.S. News & World Report

특히 도요타는 향후 미국 자동차 수요의 25% 이상을 차지할 Y세대를 대상으로 한 새로운 소형차 브랜드인 Scion을 2003년에 출시하여 시장점유율 확대에 적극 나서고 있어서 하이브리드 자동차 뿐 아니라 차세대 고객을 대상으로 한 소형차 개발에서도 한 발 앞서가고 있다.

2. 국내 자동차 및 타이어산업에 대한 영향 평가

(1) 국내 자동차산업 현황과 전망

지난해 말부터 국내 완성차업체의 내수, 수출과 생산이 감소하기 시작하였으며, 금년 1월에는 수출과 내수, 생산 모두 전년 동월비 반감하면서 국내 자동차업체의 어려움을 가중시키고 있다. 국내 자동차업체계의 구조

조정은 금년 1/4분기에 본격화될 가능성이 높다. 수출과 내수가 단기간 내에 회복되기 어렵기 때문이다. 외
국계 완성차업체의 구조조정으로 현대기아의 내수 점유율은 '08년 12월에 79.2%로 전년 동월의 73.1%보다
6.1%p가 증가하였다. 이에 따라 내수시장에서 많은 수익을 올려온 국내 완성차업체의 어려움이 상대적으로
작은 것으로 평가할 수 있으나, 판촉을 위한 할인 판매 경쟁이 심화되고 있어서 수익성에 문제가 발생할 여
지가 크다.

이미 국내 자동차업체의 현금흐름에 문제가 발생하면서 부품업체의 구조조정이 확산되고 있다. 쌍용자동차
의 법정관리로 인해 2차 부품업체의 어려움이 가중되고 있으며, 1차 부품업체도 도산하고 있다. 국내외적인
소비심리의 둔화, 할부금융 경색 등으로 수출은 물론 내수시장도 위축되면서 완성차업체의 감산이 본격화되
자 부품업체의 구조조정이 심화되고 있다. 금번 구조조정이 장기화될 경우 재무구조가 상대적으로 건전한
국내 완성차업체와 대형 부품업체를 제외한 외국계 완성차 및 부품업체와 중소 부품업체의 피해는 예상보다
클 가능성이 높다.

부품업체중에서는 복수 완성차업체 공급 1차 대형부품업체보다 단일 업체 공급 1차 중소부품업체와 2차 및
3차 중소부품업체의 어려움이 가중되고 있다. 2007년 국내 부품업체의 단독납품 비중은 49.4%로 낮아졌으
나, 국내 자동차부품산업은 비효율적인 계열화, 일방적인 거래구조, 높은 내수 의존도, 단순 조립기능과 전
문인력 부족 등의 구조적인 문제를 여전히 안고 있다. 한편 핵심 부품업체의 조업이 중단될 경우, 완성차 생
산도 중단될 수 있어 핵심 부품업체의 유동성에 대한 모니터링을 강화하여야 한다.

최근 국내 자동차업체들의 구조조정 속도와 강도는 경쟁국 업체에 비해 상대적으로 낮다고 볼 수 있다. 국내
자동차업체가 그동안 경쟁력을 꾸준히 제고 해 온 결과 금번 위기를 별다른 구조조정 없이 넘길 수 있는 역
량을 확보했기 때문이라면 다행스런 일이다. 그러나 국내 자동차업체가 지난 10년간에 걸쳐 개선한 재무구
조와 막연한 조기 수요 회복 기대감 속에 구조조정의 필요성을 느끼지 못하고 있다면 위기가 심화될 가능성
이 높다. 특히 기회라는 환상에 사로 잡혀 나무만 보고 숲을 보지 못하면서 소 잃고 외양간 고치는 결과를 초
래할까 우려된다. 이미 경쟁국 자동차업체는 경쟁력 격차를 줄이면서 효율성을 제고하기 위해 구조조정
(Restructuring)을 적극 추진하고 있다. 이들 업체들은 향후 1~2년간 세계 자동차산업의 어려움이 지속될
것이라는 위기의식 속에 비용을 절감하면서 회복기에 대응한 신기술개발과 신시장 개척 등을 추진하고 있
다. 이에 따라 국내 자동차업체도 공급망(Supply Chain) 전체의 효율성 제고를 위한 구조조정 전략을 수립
해 운용할 필요가 있다. 기본적으로 완성차업체와 부품업체가 신기술개발, 인력양성, 비용절감, 판매증대를
위해 공동의 노력을 기울이고 정부는 이러한 노력이 결실을 맺을 수 있도록 지원해 나가야 한다. 세계 유수
의 자동차업체들이 모두 구조조정에 돌입한 지금 국내 자동차업체가 효율성 제고를 위한 구조조정에 뒤늦게
뛰어 들고 정부가 지원 시기를 놓친다면 매우 어려운 상황에 직면할 것이기 때문이다.

금년 국내 완성차업체의 수출과 생산은 세계 경제의 회복세, 주요 수출대상국의 통상정책과 환율, 그리고 현
대기아차의 글로벌 생산 전략에 영향을 받을 전망이다. 이를 바탕으로 현대기아차의 금년 판매 목표인 380
만대를 시나리오 1로 설정하여 3가지의 시나리오를 작성해 보면 다음과 같다. 시나리오 1은 세계 경제가 하

반기 이후 빠른 회복세를 보이고, 각국이 보호무역정책을 배제하는 한편 현대 기아차가 해외생산보다 국내 생산 및 수출에 치중할 경우 수출과 국내 생산은 지난해보다 각각 10.7%와 9.3%씩 감소할 예정이다. 시나리오 2는 세계 경제가 하반기 이후 완만한 회복세를 보이고, 환율이 소폭 절상되는 한편 현대 기아차가 지난해보다 해외생산을 소폭 축소할 경우 각각 20.1%와 19.1%씩 감소할 예정이다. 시나리오 3은 세계 경제가 금년 말 이후 회복세를 보이고, 각국이 보호무역정책을 강화하는 한편 하반기에 원화가 큰 폭으로 절상되는 등 수출 환경이 악화되어 현대 기아차가 해외생산을 증대할 경우 각각 31.3%와 27.7%가 감소할 예정이다.

(2) 국내 타이어산업 수출 현황과 전망

자동차산업과 마찬가지로 타이어산업도 지난해까지는 수출 증가세가 이어졌다. 지난해 타이어 수출(HS 4011)은 전년비 6.1%가 증가한 28억 2,090만 달러에 달하였다. 국별로는 미국과 중동 산유국에 대한 수출은 증가하였으나, 여타 국가에 대해서는 감소하였다. 미국에 대한 수출이 전년비 2.6% 증가한 7억 8,539만 달러를 기록하면서 1위를 차지하였고, 아랍 에미레이트 연합이 36.3% 증가한 1억 1,733만 달러로 4위를, 사우디 아라비아가 42.4% 증가한 9,758만 달러로 7위를 차지하였다. BRICs 국가중에서는 브라질에 대한 수출이 84.2% 증가한 8,376만 달러로 9위를 차지하였으며, 러시아가 87.4% 증가한 7,248만 달러로 12위를 차지하였다. 일본으로의 수출이 12.7% 증가한 7,309만 달러로 11위를 차지한 것이 또 다른 성과로 판단된다. 수입은 전년비 10.2% 증가한 3억 3,809만 달러를 기록하였다. 국가별로는 중국으로부터의 수입이 29.6% 증가한 1억 3,341만 달러로 1위를 차지하였고, 일본으로부터의 수입이 3.1% 증가한 1억 1,401만 달러로 2위를 차지하였다. 프랑스, 독일, 폴란드로부터의 수입은 증가하였으나, 태국, 미국, 스페인, 인도네시아, 이탈리아로부터의 수입은 감소하였다.

한편 금년 1월 수출은 전년 동월비 25.8% 감소한 1억 8,628만 달러를 기록하였다. 국가별로는 미국을 비롯한 선진국에 대한 수출이 큰 폭으로 감소하였으나, 사우디아라비아에 대한 수출은 115.8% 증가한 1,344만 달러에 달하였으며, 아랍에미리트와 브라질에 대한 수출도 증가세를 유지하였다. 선진국 중에서는 네덜란드에 대한 수출이 18.5% 증가한 1,070만 달러를 기록하였다. 수입은 전년 동월비 33.3% 감소한 1,849만 달러에 달하였다. 중국과 일본으로부터의 수입이 40% 이상 감소하였으며, 독일, 태국, 스페인, 인도네시아로부터의 수입도 감소하였다. 반면 프랑스로부터의 수입이 211.8% 증가한 240만 달러를 기록하였으며, 미국, 폴란드, 영국으로부터의 수입도 증가하였다. 프랑스로부터의 수입은 미셸린 브랜드에 대한 수요가 증가했기 때문인 것으로 판단된다. 이러한 실적으로 볼 때 금년 수출은 전년비 20% 감소한 22억 5,670만 달러로 감소할 전망이다. 일차 최대의 수출국인 미국의 경기 침체가 장기화되어 선진국 수요가 부진할 것이며, 산유국들의 수요도 둔화될 것이기 때문이다. 수입도 내수 침체로 인해 전년비 27% 감소한 2억 4,680만 달러를 기록할 예정이다. **K**