

국내 자동차산업의 현황과 전망

고 문 수

1. 자동차산업의 국민경제적 위치

자동차는 2만여개의 부품이 하나로 조립된 시스템 상품으로서 원재료에서 정비와 금융에 이르기까지 파급 효과가 가장 큰 제조업의 총아이다. 또한 자동차산업은 기계, 철강, 전자, 유리, 섬유, 고무, 화학, 정유, 운수, 관광 등 전후방 연관 산업의 발전과 국가경제에 미치는 영향이 지대한 산업이기 때문에 산업중의 산업(IOI : Industry of Industry)이라 불리우며 자동차산업에 대한 세인의 관심이 많을수록 국가의 경쟁력은 높아지게 된다. 자동차산업이 '99년도 국민경제에서 차지하는 비중은 완성차업계의 생산액은 30조 3820억원, 자동차부품 18조 5000억원으로서 이중 수출은 자동차가 9692백

만불, 자동차부품 2154백만불이었으며, 고용효과면에서는 전체 제조업(275만명)의 8~9%에 달하는 23만여명에게 일자리를 제공하는 등 국가경제에 중요한 위치를 차지하고 있고 그 비중은 계속하여 증가할 것이다.

2. 국내 자동차산업 현황

양적인 면에서 한때 세계 5위의 생산국으로서의 위상을 높였던 국내 자동차산업은 '97년 기아사태와 IMF 여파 등으로 '98년에는 8위 생산국으로 내려 앉았다가 다시 국내 경기의 회복에 따른 내수의 신장과 수출 신장세에 힘입어 지난해에는 2843천대를 생산하여 미국, 일본, 독일, 프랑스, 스페인에 이어 세계 6위의 생산국으로 재 진입하게 되었다.

이중 내수실적은 IMF('97) 이전 수준까지는 회복하지 못하였으나 다양한 신모델 출시에 따른 신차효과의 특수와 경기회복에 따른 구매심리로 1272천대를 기록하였고 수출 또한 선진국 시장에서 신규 투입차량의 품질개선과 국산차 이미지 개선, 경차 수출의 지속적인 호조세 등에 힘입어 1510천대를 기록하여 수출 전략산업의 위치를 확고히 하고 있다.

(자동차산업의 국민경제적 위치)

구 분	1996	1997	1998	1999	
생산액(억원)	자동차	271,833	287,725	225,435	303,820
	자동차 부품	163,352	177,166	131,891	185,000
고 용(명)	자동차	121,382	103,047	92,239	90,000
	자동차 부품	183,390	176,884	144,291	140,000
수출(백만불)	자동차	9,457	9,764	8,657	9,692
	자동차 부품	1,572	1,981	1,719	2,154

자료 : 1. 자동차는 완성차 7사 기준임
2. 자동차부품 수출은 무역협회의 KOTIS 통계를 인용하였으며, '99고용은 예상임

고문수

1971 한양대학교 공과대학 기계공학과 졸업

1994~ 한국자동차공업협회조합

현재 상무이사

(연도별 생산·판매현황)

(단위 : 천대, %)

구 분	97년	98년		99년	
	실 적	실 적	증 감	실 적	증 감
생 산	2,818	1,954	-30.6	2,843	45.3
내 수	1,513	780	-48.5	1,273	63.2
수 출	1,317	1,362	3.4	1,510	10.9
가동률	68.0	47.4	▲20.6	67.7	20.3

(자료) 한국자동차공업협회

(주요 국가의 자동차 생산)

(단위 : 천대)

순 위	1998		1999	
	국가명	대 수	국가명	대 수
1	미 국	12,003	미 국	13,018
2	일 본	10,050	일 본	9,985
3	독 일	5,727	독 일	5,688
4	프랑스	2,954	프랑스	3,130
5	스페인	2,826	스페인	2,852
6	캐나다	2,173	한 국	2,843
7	영 국	1,976	캐나다	2,735
8	한 국	1,954	영 국	1,973
9	이태리	1,693	중 국	1,805
10	중 국	1,628	이태리	1,701
세계전체		52,529		54,700

(자료) 한국자동차공업협회

3. 2000년 자동차산업 전망

2000년 국내 자동차 생산은 전년대비 7.3% 증가한 305만대가 전망되어 사상 처음 생산 300만대 시대를 열 것으로 보인다. 이 중 내수 판매는 고유가 지속, 소비자들의 대체기간 연장 추세 지속, LPG가격 및 Van형에 대한 정부 정책의 미결정에 따른 대기수요 발생, 노사관계 불안 등이 우려되나, 경기회복 혜택의 중산층 확산, 임금소득 증가, 다양한 신모델 출시 및 다양한 판촉활동 강화 등에 힘입어 전년대비 14.0% 증가한 145만대로 전망된다. 수출은 전

세계적인 공급과잉 심화와 미국의 경기 둔화, 원화 환율 절상, 대우의 해외신인도 추락 등으로 수출 여건이 좋은 편은 아니나, 엔고현상 지속, 신모델 투입 및 해외판매망 강화, 아시아, 중남미 등 신흥시장의 경기회복 등으로 전년대비 6.0% 증가한 160만대에 달할 전망이다. 그러나 대우자동차의 해외매각 반대와 공기업을 요구하며 자동차 4사 노동계의 동조 파업이 지속되고 있고 곧 있을 노사간 임·단협 협상의 난항 예고 등 여전히 노사관계 불안 요인이 악영향을 미칠 것으로 보여 노사간 현명하 대처와 노사공존 추구 등 새로운 노사문화의 정립이 절실히 요구되고 있다

(2000년 자동차 생산판매 전망)

(단위 : 천대)

구 분	'99년 실적	2000년 전망		비 고
		대 수	증감률(%)	
생 산	2,843	3,050	7.3	
내 수	1,273	1,450	13.9	
수 출	1,510	1,600	6.0	
K D	278	394	41.7	

(주) KD는 수출 기준임.

4. 세계 자동차산업계의 변화

현재 세계 자동차 공급능력은 7천7백만대인 데 반해 '99년 판매는 약 5천5백만대 수준으로 과잉설비가 무려 2천2백만대로서 필연적으로 자동차 메이커간 경쟁을 격화시키는 요인이 되고 있으며 완성차 업체들은 점점 치열해지는 경쟁 속에서 21세기 세계 자동차산업의 주도권을 잡기 위한 필사의 노력을 경주하고 있다.

이러한 노력중 가장 대표적인 것이 거대 완성차 업체간 인수·합병으로써 '98년 11월 다임러벤츠와 크라이슬러가 합병하여 다임러크라이슬러라는 거대 자동차기업이 탄생하였으며 '99년 1월에는 포드가 볼보의 승용차 부문을 3

월에는 르노가 닛산을 인수 하는 등 세계 자동차 산업에 지각변동이 가시화 되고 있다. 이와 같은 자발적인 인수·합병이 활발해 지는 이유는 세계 자동차 시장의 공급과잉과 추가적인 중복투자 방지, 기존설비의 효율화를 촉진하고 지역별, 계층별로 차별화된 시장으로의 원활한 진입을 도모하여 글로벌 시장지배력을 구축 하는 등의 목적에 있다 하겠다. 또한 전 세계적인 네트워크화가 진행됨에 따라 상호 이익에 기반을 둔 전략적 제휴라는 전통적인 경쟁력 강화 방식도 인수·합병 움직임과 병행하여 더욱 폭넓게 활용될 전망이다.

따라서 세계 자동차 시장이 확대되지 않는 상황에서 시장 점유율을 유지하고 수익을 얻기 위해서는 새로운 제품 세그먼트의 개발과 시장 니즈에의 신속 정확한 대응이 요구되고 있는 시점에서 자동차 메이커들은 경쟁력을 확보하기 위한 전략의 하나로 모듈생산을 채택하고 있으며 이 결과 개발기간의 단축, 개발하기 쉬운 설계 시스템의 채택이 확대되고 있는 것이다. 개발기간의 단축의 일환으로 진전되고 있

는 것이 서플라이어와의 공동 개발이며 서플라이어에의 기능보장에 의한 발주방식의 도입으로 모듈 생산방식의 개발 발주는 세계적으로 확대될 것으로 보인다.

5. 국내 자동차산업계의 대응방안

'97년 기아자동차의 부도유예로 시작된 국내 자동차산업계의 구조재편은 '98년 대우자동차의 쌍용자동차 인수를 거쳐 '99년 현대의 기아자동차 인수로 일단락 되는 듯 하였으나, 삼성의 자동차사업 포기, 대우자동차의 워크아웃 조치 등 수없이 많은 변화를 거쳐 '98년까지 8개사에 이르던 완성차사는 현재 대우, 현대 2사체제로 재편되었고 대우자동차의 워크아웃과 삼성자동차의 처리 문제로 인한 파장은 국내 자동차산업계에 불안감을 안겨주고 있다. 이러한 국내 자동차산업계의 혼란은 외국 거대기업의 진출을 가시화시키고 있으며 이들이 대우자동차와 삼성자동차의 인수를 위해 노력하고 있는 것은 생산기지 확보라는 측면이 강해 보인다. 또한 한국이 일본이나 중국 등 다른 아시아 국가에 비해 높은 수준의 노동력 보유와 향후 최대 시장으로 꼽히는 중국시장에 진출하기 위한 교두보 역할도 무시할 수 없을 것이다. 그러나 세계 초일류 기업의 국내 자동차회사 인수가 자칫 단순 하청기지화를 초래하지 않을까 하는 염려와 함께 다국적 기업은 사업성이 없다고 판단되면 언제든지 회사를 매각하거나 과감한 구조조정을 진행할 수 있기 때문에 이들의 일방적 철수 등을 막을 수 있는 제도적 장치 마련과 유연한 노동시장의 형성이 중요할 것으로 보인다.

따라서 국내 자동차산업계는 대우와 삼성자동차의 처리 문제를 조기에 마무리 짓고 세계적 수준의 기술력을 조기에 확보하여 국적 있는 업체로 존재하기 위해서는 세계적 업체와의 전략적 제휴를 통한 독자생존의 기틀을 마련해야 할 것이며 정부에서도 전·후방 연관 산업 효과가 크고 국가 기간산업인 자동차산업과 부

(최근 대규모 인수·합병(mega-merger) 사례)

다임러벤츠	- 크라이슬러를 합병('98)→일본 미쓰비시 인수 추진(2000)
GM	- 스웨덴 사브의 지분 100%, 일본 후지중공업 출자(2000초) - 피아트 지분 20%(24억달러) 인수, 피아트에 GM 지분 5%(24억달러) 양도 - 한국과 일본에서 새 사업 파트너 모색중
FORD	- 일본 마쓰다 경영권 인수('96) - 스웨덴 볼보사의 승용차부문 인수('99)
BMW	- 영국 로버사 인수('94) ← 최근 폴크스바겐 사가 재인수 추진
르노	- 일본 닛산 경영권 인수('99)
폴크스바겐	- 영국 톨스토이스 인수('98)
미국 B3	- 자동차부품 및 원자재 등을 조달하는 인터넷 회사 공동설립(2000. 2)
GM, 도요타, 폴크스바겐	- 공동설계·개발에 합의

품산업을 국가 경제 기여도 측면에서 국적있는 산업이 되도록 육성해 주는 정책의지가 중요하다 하겠다. 또한 플랫폼 통합을 통한 모델 다양화로 플랫폼당 규모의 경제를 확보하고 린 생산방식의 도입을 통한 노동력과 원재료의 적기조달 및 투입으로 생산의 효율성을 제고하여야 할 것이다. 아울러 부품업체의 대형화 전문

화를 유도하여 부품 생산원가의 절감은 물론 부품의 기술개발력 제고, 도급관계의 개방화와 중층화로 적기 공급체계 구축, 부품공용화를 통한 제품개발비의 절감 및 개발기간의 단축 등을 도모함은 물론 자동차의 경쟁력을 제고하기 위해서는 부품에 대한 모듈화를 적극 유도 및 추진하여야 할 것이다.