제 6 장　자동차산업

수송기계산업과 심진수 사무관

제 1 절　현　　황

우리나라 자동차산업은 1960년대 초 수입부품을 단순 조립하는 단계에서 출발하여 40여년만에 개도국으로서는 유일하게 독자모델을 보유한 세계 6위의 자동차생산국으로 성장하였다. 2002년 기준으로 자동차산업 생산액은 전체 제조업생산의 11.1%를 차지하였고, 고용 면에서도 자동차산업 직접 고용인원이 21만명으로 제조업의 7.9%를 차지하며 소재·정비·판매·보험 등 전후방 산업을 포함한 전체 고용 창출인원이 150여만명에 이르는 우리나라의 대표적인 기간산업이 되었다.

〈표 Ⅴ-6-1〉　　자동차산업의 비중

구 분	업체수	고용	생산액	부가가치	수출액
자동차산업	3,534개	212천명	70조원	27조원	233억불
제조업 비중	3.2%	7.9%	11.1%	11.8%	12.0%

주 : 수출은 '03년 기준, 기타 '02년 기준

2003년 자동차산업은 내수부진에도 불구하고 수출확대를 통해 우리경제에 큰 기여를 하였다. 즉 내수는 전년비 18.8%나 감소한 반면, 완성차 수출은 20.3% 증가한 182만대로 사상 최대치를 기록하였다. 자동차부품의 수출도 급증해 이를 포함한 전체 자동차수출액은 전년비 33.1% 증가한 233억불로 우리나라 총수출의 12.0%를 차지하였다.

〈표 Ⅴ-6-2〉 세계자동차 생산

(단위 : 천대)

순위	국 가	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02
1	미 국	11,985	11,799	12,112	11,935	13,025	12,778	11,427	12,244
2	일 본	10,196	10,346	10,975	10,050	9,895	10,145	9,777	10,257
3	독 일	4,669	4,843	5,023	5,727	5,688	5,527	5,692	5,469
4	프랑스	3,475	3,591	2,525	2,875	3,036	3,352	3,386	3,376
5	중 국	1,453	1,475	1,583	1,628	1,830	2,069	2,332	3,248
6	한 국	2,526	2,813	2,818	1,954	2,843	3,115	2,946	3,148
7	스페인	2,334	2,412	2,562	2,826	2,852	3,033	2,850	2,855
8	캐나다	2,417	2,397	2,570	2,172	2,735	2,979	2,535	2,629
세 계 합 계		52,972	54,701	56,221	53,508	56,340	58,728	56,694	59,291

〈표 Ⅴ-6-3〉 세계자동차 수출

(단위 : 천대)

순위	국 가	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02
1	일 본	3,791	3,711	4,553	4,529	4,409	4,455	4,166	4,699
2	독 일	2,641	2,841	3,036	3,511	3,676	3,745	3,916	3,875
3	프랑스	2,078	2,272	2,727	3,123	3,255	3,619	3,734	3,873
4	캐나다	1,811	1,731	1,883	2,012	2,138	2,040	2,023	2,373
5	스페인	1,821	1,924	2,094	2,237	2,314	2,499	2,336	2,327
6	미 국	1,024	1,051	1,199	1,070	1,219	1,298	1,462	1,659
7	한 국	979	1,210	1,317	1,362	1,510	1,676	1,501	1,510
8	멕시코	781	975	979	983	1,079	1,435	1,403	1,313

제2절 주 요 시 책

1. 국내외 자동차산업 동향

최근 세계 자동차산업은 비용절감 압력과 기술개발 부담, 수요변화 등으로 기업간 기업내 구조개편이 활발히 전개되고 있다. 2000년 GM의 피아트지분 인수, 포드의 랜드로버 인수, 2002년 GM의 대우차 인수 등 대형업체간 인수·합병은 계속되었다. 또한 전략적 제휴가 이루어진 주요그룹의 플랫폼 통합이 본격화되고 있다. GM은 소형승용차에서 고급승용차까지 기존 플랫폼을 델타, 엡실론, 시그마, 람다 등 주력 플랫폼으로 통폐합할 계획이다. 포드는 마즈다의 플랫폼을 이용해 토러스 신모델을 개발하고 있으며, 다임러크라이슬러는 미쓰비시와 플랫폼 통합을 추진 중이다.

제품개발에서는 소형승용차와 CUV(Crossover Utility Vehicle)급이 부상하고 있다. 미국시장에서 일본메이커들이 픽업 등 전통적으로 미국차가 강세를 보여 온 차급에 진입을 확대하자 미국 빅3는 이에 대한 대응차원에서 중소형 승용차 개발로 제품전략을 선회하고 있다. 이는 최근 급성장하고 있는 CUV붐과도 무관하지 않은데, CUV는 승용차 플랫폼에 SUV의 스타일과 기능을 갖춘 모델로 경쟁력있는 CUV를 개발하기 위해서는 중소형차 플랫폼이 필요하기 때문이다.

2003년 세계 자동차시장은 미국과 서유럽시장의 부진과 중국 등 신흥시장의 호조가 뚜렷이 나타났다. 선진권은 경기부진과 자동차경기 싸이클이 겹치면서 부진의 폭이 다소 심화되는 모습을 보였다. 다만 일본은 경기가 침체에서 벗어나면서 자동차수요도 3년만에 증가했다. 반면, 중국과 인도 등 신흥시장은 경기호조와 함께 자동차수요가 큰 폭으로 늘어났다.

2004-2005년 세계 자동차시장은 신흥국의 수요는 증가세가 둔화되겠지만 선진국의 수요가 회복되면서 안정적인 증가세를 유지할 전망이다. 지역별로는 미국에서 메이커들이 상대방의 주력 제품시장을 공략하며 경쟁이 더욱 강화될 전망이다. 유럽에서는 유통망 재정비와 생산기지 재구

축 등이 활발해질 것이다. 일본시장의 회복은 서서히 진행되면서 소형차 수요가 중대형차로 이전하면서 전체적으로 고급화될 전망이다. 2003년 세계 3위 시장으로 부상한 중국과 인도, 러시아, 브라질 등 신흥국은 폭발적인 증가세가 다소 둔화되겠지만 성장세는 당분간 지속될 것으로 예상된다.

국내 자동차산업은 '98년부터 진행된 구조조정이 마무리단계에 와있다. 현대/기아자동차그룹은 플랫폼 및 연구개발 통합, 부품공동구매 등을 통해 경쟁력이 더욱 강화되었다. 새롭게 출범한 르노삼성과 지엠대우는 빠르게 경영이 본궤도에 오르고 있으며, 쌍용차 매각은 올해 안에 완료될 전망이다.

국내 자동차산업은 2003년 내수부진으로 생산이 1.0% 증가에 그쳤으나 2004년에는 내수회복과 수출의 지속적인 호조에 힘입어 생산이 340만대 수준으로 증가할 것으로 전망된다. 경제회복과 자동차금융여건의 개선, 유류가격 안정이 내수회복에 무엇보다 중요할 것이다. 수출에서는 국산차의 품질 및 브랜드이미지 향상, 수출차종의 확대, 지엠대우의 북미수출 본격화 등이 크게 기여할 것으로 전망된다. 특히 수출에서 중대형 승용차 및 RV차급 등의 비중이 높아져 고부가가치화되고 있는 것은 매우 고무적인 현상이다.

〈표 Ⅴ-6-4〉 우리나라 자동차산업 실적 및 전망

구 분		2002년		2003년		2004년 전망	
생 산(만대)		315	(6.9)	318	(1.0)	340	(7.0)
내 수(만대)		162	(11.8)	132	(-18.7)	142	(7.6)
수 출	댓수(만대)	151	(0.6)	181	(20.2)	198	(8.8)
(완성차)	금액(억불)	148	(10.9)	191	(29.4)	210	(9.9)
수 입	댓수(만대)	3.0	(83.3)	3.2	(6.7)	3.8	(18.7)
(완성차)	금액(억불)	8.9	(95.2)	11.7	(31.4)	15.2	(28.2)
자동차	수출(억불)	27.0	(21.4)	42	(56.3)	52	(20.0)
부 품	수입(억불)	21.4	(31.4)	24	(12.6)	27	(15.0)

* ( )는 전년대비 증감률. 댓수는 자동차공업협회, 금액은 관세청 통관자료 참조

2. 우리 자동차산업의 문제점

한국의 자동차산업은 90년대 초반까지는 중·소형 승용차 분야에서 가격 경쟁력을 바탕으로 수출을 확대해 왔다. 그러나 90년대 후반 이후에는 품질 및 성능 향상, 브랜드이미지 제고 등을 통해 중형 승용차, RV의 경쟁력을 점차 확보해 수출차종을 확대해 나가고 있는 것은 매우 긍정적인 변화이다. 다만 첨단기술에서의 격차, 부품산업의 취약성, 인건비 상승과 주기적인 노사분규 등에서 개선하지 않으면 안될 많은 과제들을 갖고 있다. 또한 인접국인 중국의 부상과 한·일 FTA 등 자유무역협정 추진으로 인한 산업환경 변화에 대한 적극적인 대응이 긴요한 시점이다.

국내 자동차업계는 선진 완성차업계와 비교할 때 기본성능, 스타일, 첨단기술 적용 등의 측면에서는 동등한 편이나 안정성, 신뢰성 측면에서는 아직도 상당한 격차를 보이고 있다. 따라서 중형 이상의 승용차와 RV에서 경쟁력을 갖추기 위해서는 신제품 개발능력을 더욱 강화해야 한다. 완성차 기술수준보다 상대적으로 떨어지는 부품산업의 경우 부품설계 및 신기술 적용능력이 취약한 상태이다. 특히 소재기술, 전자제어기술, 센서·신호처리기술, 차량 동력화 해석기술 등 통합적 기술이 요구되는 하이브리드, 연료전지 등 미래형자동차 부품분야가 뒤떨어져 있다.

기술수준을 높이기 위해서는 연구개발투자를 더욱 확대해 나가야 하나 선진국에 비해 특히 부품산업은 낮은 수준에 머물러 있다. 매출액대비 R&D투자비율을 살펴보면, 완성차의 경우는 4%대로 선진업체와 비슷한 수준까지 높아졌으나, 부품의 경우 2%대로 선진 부품업체에 비해 낮은 편이다. 한국 자동차부품산업은 우선 규모면에서 1차 협력업체 1,062개 업체 중 93.4%가 중소기업이어서 독자적인 기술개발과 설비투자에 어려움이 많다. 최근 세계 자동차부품업계가 대형화, 모듈화, 전자화 방향으로 급변하고 있는 점을 감안할 때 국내 부품업계의 발전방안 수립이 시급하다 하겠다.

3. 주요 정책

가. 기본방향

자동차산업정책은 세계 자동차산업의 구조개편과 자유무역협정(FTA) 등 환경변화에 적극 대응하고 안전·환경 기준강화에 따른 첨단기술 개발을 강화하는 등 지속적인 고부가가치의 창출을 통해 국내외 시장에서의 경쟁력을 높여 나가도록 하는데 목표를 두고 있다. 2010년에 세계 4대 자동차강국으로 도약하기 위해 가격, 품질 등의 기본적 경쟁력 강화와 함께 미래핵심 자동차기술개발을 적극 지원하고, 자동차부품산업의 수출산업화를 위한 경쟁력 강화에 주력하며, 한·일 FTA, WTO DDA 등 신무역질서에 적극 대응하고 있다.

〈표 Ⅴ-6-5〉 자동차업계 생산능력 추이

(단위 : 천대)

구 분	'99	'00	'01	'02	'03
계	4,340	4,332	4,400	4,499	4,499
승 용	3,547	3,542	3,590	3,893	3,893
상 용	793	790	810	606	606

자료 : 한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업 2003

나. 세부 추진시책

자동차산업 관련 정책은 다음과 같은 과제를 중점 추진함으로써 우리나라 자동차산업이 한국경제의 든든한 버팀목 역할을 담당할 수 있도록 할 계획이다.

첫째, 미래형자동차 기술개발 등 첨단핵심기술 확보에 적극 노력할 것이다. 2003년에 수립한 '미래형자동차 발전전략'에서 도출된 핵심기술(연료전지차 설계 및 제어기술 등 9개 과제) 개발과 인력양성·표준화·장비구축 등 기술기반조성사업을 적극 추진하고, 연료전지, 텔레매틱스 등 여타

차세대 성장동력 기술개발 등과도 연계하여 시너지효과를 극대화할 계획이다.

또한 「100km/2ℓ급 저공해디지털 핵심기반기술개발사업」을 본격 추진함으로써 환경·에너지·첨단분야의 기반기술을 확보하고, 지역기술혁신센타의 활성화, 첨단기술전문인력 양성사업의 확대 등 기술개발 인프라 구축에도 노력할 것이다.

〈표 Ⅴ-6-6〉 미래형자동차 기술개발 과제

분 야	과 제 명
연료전지차	○ 승용차용 80KW급 고분자 연료전지 운전시스템 ○ 승용차용 80KW급 고분자 연료전지 스택 ○ 연료전지차의 설계 및 제어기술 개발
하이브리드차	○ 하이브리드용 신동력시스템 및 제어기술 ○ 하이브리드용 리튬이온 밧데리 시스템 ○ 하이브리드용 엔진 핵심기술
지능형자동차 기술	○ 지능형 샤시통합제어 시스템 ○ 지능형 안전시스템 ○ 지능형 차량정보 시스템

둘째, 자동차부품산업의 전문화·대형화를 통한 경쟁력 강화 및 수출산업화를 적극 지원할 계획이다. 전략적 제휴와 M&A 등을 통해 부품업체가 일정규모 이상을 갖추도록 하는 동시에 '선택과 집중'을 통한 전문화로 독자적인 기술개발능력과 원천기술을 확보토록 함으로써 글로벌소싱 부품기지화를 적극 추진해 나가는 한편, 완성차 경쟁력 제고를 위해 모듈화 추진기반을 지속적으로 확충해 나갈 계획이다.

이와 함께 트랜스미션(T/M), 디젤엔진부품 등의 핵심기술개발 및 국산화로 대일역조를 개선하고, 해외전시회의 주최 및 참가에 대한 지원을 통해 부품수출 증대를 적극 추진할 계획이다. 아울러, B2B 인프라 구축사업으로 추진하고 있는 KNX, 부품정보표준화, EDI사업 등에 대한 지속적인

보완작업도 계획하고 있다.

셋째, 자동차산업의 경쟁력 강화를 위한 지원체제 구축에 적극 노력할 계획이다. 우선 2003년부터 추진중인 '환경친화적 자동차개발 및 보급촉진에 관한 법률' 제정을 통해 하이브리차, 연료전지차 등 친환경자동차의 기술개발 및 보급에 대한 R&D자금과 세제지원 등의 제도적 기반을 마련할 계획이다.

넷째, 중국의 부상, 한·일 FTA, WTO DDA 등 새로운 무역환경에 적극 대응해 나갈 계획이다. 인접국인 중국 자동차산업의 급성장이 우리 자동차산업에 미치는 영향을 면밀 검토하여 완성차 및 부품산업, 정부의 대응방향을 수립할 계획이다. 한·일 FTA는 자동차산업에 미치는 영향이 지대한 만큼 자동차산업 협의회 및 실무작업반 운영을 통해 한·일 FTA체결이 자동차산업에 미치는 영향을 협상분야별로 분석하여 구체적인 협상대책을 마련하고 산업계의 의견을 최대한 반영토록 할 계획이다. 아울러 기술개발 및 생산비용 절감을 위한 자동차세의 기준조정(엔진배기량 1,500→1,600cc) 등 자동차세제의 합리적 개편을 추진하고, '자동차의 날(5.12)' 제정을 계기로 유공자 포상 등을 통해 자동차산업인의 사기도 진작해 나가도록 할 것이다.

마지막으로 상생적 노사관계의 정착을 통한 자동차산업 경쟁력 강화에 노력할 것이다. 작년까지 자동차산업에서는 매년 임단협 협상과정과 정치적 이슈의 논의과정에서 통과의례로 파업이 발생하여 이로 인한 생산 및 수출차질이 우리경제에 막대한 피해를 입혀왔다. 정부는 생산적·협력적 노사관계 구축을 위해 노사관계 제도를 국제기준(Globlal Standard)에 맞도록 개선하고, 노사간 화합 및 신노사문화 정착을 통해 노사분규의 사전예방에 주력할 계획이다. 국경없는 글로벌 무한경쟁 체제가 심화되고 있는 세계 자동차시장에서 우리 자동차산업이 생존·발전하기 위해서는 노사 상호간의 혁신노력을 통해 생산적·협력적 노사관계를 모색하여 모두에게 이익이 되는 노사화합의 길의 찾도록 노력해야 한다.

제3절 전 망

2004년도 자동차산업은 국내 경기회복과 함께 자동차금융조건이 개선

되고 다양한 신차출시 등으로 내수회복이 예상되며 수출도 호조가 지속될 것으로 보여 자동차생산이 확대될 전망이다. 수출의 경우 원화의 평가절상이 우려되기는 하지만, 세계 자동차시장의 회복세, 국산차의 품질 및 성능향상, 브랜드이미지 제고, 지엠대우의 서유럽 및 북미 수출본격화 등으로 안정적인 성장이 전망된다. 현대와 기아자동차의 경우 통상마찰의 회피 또는 시장선점을 위해 현지생산을 적극 추진함으로써 글로벌 경쟁력 강화에 본격적으로 나서고 있다.

선진 자동차업체들은 인력감축, 플랫폼 통합, 구매비용 삭감 등 구조조정 계획을 수립·시행하여 비용절감 및 생산성 향상에 총력을 기울이고 있는 한편, 하이브리드차, 연료전지차 등 미래형자동차 개발에 앞서 나가고 있다. 다른 하나의 산업환경 변화는 중국의 부상을 들 수 있는데, 2003년을 기준으로 중국은 생산기준으로 프랑스를 제치고 세계 4위로 부상했으며, 시장규모에서는 독일을 추월하여 세계 3위 시장으로 성장했다. 우리 업계도 급변하는 산업환경 변화에 적극 대응해야 하며, 특히 중국 시장의 성장은 우리업계에 위협이자 기회가 될 것이다.

정부도 이러한 점에서 우리 자동차산업이 국내외시장에서 경쟁력을 확보하고 21세기에도 우리경제 발전의 견인차 역할을 지속할 수 있도록 산업경쟁력 기반강화를 위한 정책적 노력을 강화해 나갈 것이다. 우리가 경쟁우위를 보유한 중·소형 자동차분야 뿐만 아니라 향후 경쟁의 핵심이 될 하이브리드차, 연료전지자동차 등 미래형자동차 핵심기술개발과 정보기술화(IT)를 적극 지원할 계획이며, 자동차산업의 근간이 되는 부품산업도 전략적으로 육성하여 부품산업을 수출주력산업으로 발전시켜 나갈 계획이다.