

국내 수입자동차 시장전망과 시장개방 대응

申承澈*

우루과이 라운드가 타결될 조짐을 보이기 시작하면서 미국은 일본과의 자동차 부문에 대한 협상 테이블에 한국의 자동차 산업을 얹히는 데 어느 정도 성공을 하고 있다. 연간 對美 180만여 대의 수출국인 일본에 이어 11만여 대의 수출국인 우리나라에 자동차 시장 개방 압력의 포문을 연 것이다.

일본은 일본산 차를 기준으로 볼 때는 140만여 대, 미국내 현지 생산까지 포함한다면 300만여 대 가량의 승용차를 미국에서 판매하고 있는 한편, 미국산차의 일본내 판매는 지난해 5만 4,493대에 불과하였다. 이 중 빅3의 일본내 판매는 지난해 2만여 대였다. 이에 비해 우리나라는 지난해 11만여 대의 승용차를 미국에서 판매하였고, 국내에서는 1,342대의 미국산 승용차가 판매되었다.

규모 면에서는 이처럼 차이가 나는 데도 불구하고 미국은 한국 자동차 시장의 폐쇄

성을 통상 현안으로 들고 나온 것이다. 이에 가세하여 EU(유럽 연합) 역시 한국 자동차 시장의 폐쇄성을 거론하기 시작했다. EU가 한국 자동차 시장의 폐쇄성을 거론하기 시작한 것은 국내 업체들이 영국과 독일 등 유럽내 판매 기지를 본격적으로 구축하기 시작한 1992년경부터이다. 일본이라는 자동차 수출 대국으로 인하여 파생된 무역 마찰이 총 수출 규모 면에서 1/10 수준에 불과한 우리나라에까지 파급되고 있는 것이다.

이러한 상황에서 우리나라의 수입차 시장 규모를 개략적으로 예측해 보고, 현재 문제시되고 있는 분야들에 대한 앞으로의 대응책에 관하여 살펴보는 것은 의미있는 일일 것이다.

국내 수입차 판매 현황

미국과 EU, 양 지역이 한국 자동차 시장의 폐쇄성을 거론하는 것은 이 부문에서의 무역 불균형에 기인한 것이다. 지난해의

* 현대경제사회연구원 책임연구원. 중앙대학교 경영과학 석사.

<표 1> 주요국들의 수입차 판매 현황(1992)

구 분 국 별	수입차 판매 대수			수입차의 시장 점유율		
	승용차	상용차	계	승용차	상용차	계
브 라 질	6,524	10,319	16,843	1.12	5.96	2.22
멕시코	5,493	6,058	11,551	1.23	2.32	1.63
미국	3,246,509	982,105	4,228,614	40.30	19.86	32.52
일본	169,448	2,875	172,323	3.80	0.11	2.48
한국	1,348	1,848	3,196	0.16	0.42	0.25
말레이시아	34,438	25,912	60,350	31.47	72.68	41.60
대만	148,917	37,586	186,503	36.19	25.06	33.21
프랑스	774,811	143,798	918,609	36.80	39.87	37.25
구서독	1,244,121	268,341	1,512,462	39.47	152.06	45.44
이탈리아	1,048,368	86,733	1,135,101	44.75	52.66	45.27
스페인	733,887	106,345	840,232	74.84	45.29	69.13
스웨덴	123,242	11,369	134,611	80.10	73.24	79.47
영국	795,893	86,013	881,906	49.94	42.75	49.14
세 계	13,378,253	3,564,994	16,943,247	39.73	26.13	35.81

자료: 한국자동차공업협동조합. 1994. 「世界 自動車 産業 關聯 統計」. 1월.

경우 우리나라는 양 지역에 각각 11만여 대의 자동차를 수출했으나, 한국내에서 판매된 자동차는 미국산이 1,342대, 유럽차는 498대에 불과하기 때문이다.

객관적으로 볼 때, 우리나라가 자동차 시장을 다소 폐쇄적으로 운영해 온 것은 부인할 수 없는 사실이다. 구태어 수입 자동차 시장과 관련된 제도를 거론하지 않아도, 주요 자동차 시장에서의 수입차 시장 점유율과 주요 생산국들의 수출입 비율만 보면 적어도 이러한 경향은 나타난다.

<표 1>에서 보듯이 우리나라에서의 수입차 판매 점유율은 주요국들 가운데 최하위에 머물고 있다. 현재 미국의 통상 압력의 주 대상인 일본의 경우는 수입차의 판매 점유율이 여타 국에 비해 매우 낮은 편이긴 하지만, 승용차만 볼 때는 우리나라에서의 수입차 판매 비중은 일본의 1/20에 불과하다.

<표 2>는 주요 생산국들의 수입/수출 비율을 보여주고 있다. 이 표에 있어서도 일본은 수입/수출 비율이 3%에 불과하여 자동차 부문에서의 폐쇄성을 단적으로 보여

<표 2> 주요국들의 수입/수출 대비

구 분 국 별	수출 대수			수입차 / 수출차 비율		
	승용차	상용차	계	승용차	상용차	계
브 라 질	127,111	66,264	193,375	5.13	15.57	8.71
멕 시 코	339,162	44,204	383,366	1.62	13.70	3.01
미 국	1,922,408	819,561	2,741,969	168.88	119.83	154.22
일 본	3,902,287	1,764,792	5,667,079	4.34	0.16	3.04
한 국	422,669	32,855	455,524	0.32	5.62	0.70
프 랑 스	2,068,343	228,059	2,296,402	37.46	63.05	40.00
독 일	2,535,472	202,064	2,737,536	49.07	132.80	55.25
이 탈 리 아	549,738	147,796	697,534	190.70	58.68	162.73
스 웨 덴	248,767	61,065	309,832	49.54	18.62	43.45
영 국	602,941	113,594	716,535	132.00	75.72	123.08

자료: 한국자동차공업협동조합. 1994. 「世界 自動車 産業 關聯 統計」.
 주: 1992년 판매 현황임.

주고 있다.1) 이에 대해 우리나라는 일본의 1/4 정도에 불과하여 수출 규모에 비해 비교적 낮은 수입을 하는 것으로 나타난다.

현재 미국이 우리나라에서의 수입차 판매와 관련하여 문제시하고 있는 부분들은 관세, 특별소비세, 취득세, 공채 매입, 유통망, 광고 분야 등 포괄적이다. 미국이 거론하고 있는 부분들을 정리하면 다음 <표 3>과 같다.

국내 수입차 시장의 폐쇄성과 관련하여 미국측이 지적하고 있는 국내 제도는 자동차만을 대상으로 한 것들은 아니지만 이들 요인들이 수입차 시장에 부정적으로 작용

하고 있음은 부인할 수 없을 것이다.

한국 시장의 폐쇄성에 대한 검토

그러면, 이러한 미국측의 주장이 얼마나 타당한 것인가에 대해 살펴볼 필요가 있을 것이다. 미국측이 주장하고 있는 이유들에 대한 정부측 설명은 <표 4>와 같이 요약된다.

현행 10%인 수입 관세의 경우는 미국측의 인하 요구가 별로 설득력이 없어 보인다. 일본의 무관세나 미국의 2.5%에 비하여는 높지만, 여타국들에 비교해서는 절대로 무리한 수준이 아니기 때문이다.

1) 물론, 이러한 수치가 반드시 자국 시장의 폐쇄적 운용에 따른 결과라고만 보기는 어렵다. 여기에는 제품 경쟁력이 포함되기 때문이다.

<표 3> 미국측이 주장하고 있는 한국 시장의 폐쇄성

항 목	내 용
관세	올해 들어 자동차 수입 관세를 10%로 인하했으나, 미국은 자국내 수입 관세가 2.5%인 것을 들어 관세 인하를 요구.
특별소비세	현재 2000cc급 이상에 대해 부과되는 특별소비세가 높은 배기량이 주종인 미국산 차의 수입에 장애 요인이 되고 있다. 배기량이 아니라 연비 기준으로 하자.
취득세	7천만원 이상의 소비재에 대하여는 취득 가격의 15%, 7천만원 미만에 대하여는 2%로 책정되어 있는 취득세는 7천만원 이상의 자동차가 생산되지 않는 한국의 실정을 감안할 때 고가품 위주의 수입차 시장을 방해하는 요인으로 볼 수밖에 없다.
유통	현재 외국인 합작회사 1사당 소매점 20개, 매장 면적 3000평방미터로 제한되어 있는 것도 수입차 판매를 저해하는 요인이다.
광고	TV 광고에의 참여, 특히 프라임 시간대의 참여가 어렵다.
과소비 억제 정책	정부가 외제차 소유자를 과소비로 몰아부쳐 세무조사를 벌이는 등 외제차 수요를 고의적으로 차단하고 있다.

특별소비세의 경우는, 高배기량 위주의 외제차 수요를 억제하는 기능을 할 수는 있겠으나, 현재 중대형차 비중이 높아지고 있는 국내 자동차 수요 구조를 감안할 때 향후 별 문제가 되지 않을 것이며, 또한 국내의 중대형차 수요자들이 가격에 비탄력적인 수요 패턴을 보이고 있어 수요에 미치는 영향은 크지 않을 것이다. 그리고 세계 기준을 배기량이 아니라 연비로 하자는 주장은 기준의 설정이 해당 국가나 지역의 사회·문화적 특성에 따른 것으로 이의 시정을 요구하는 것은 바람직한 것으로 보기 어렵다. 단지, 국내도 중대형차 시장이 확대되고 있는 만큼,

특별소비세 부과 기준을 2000cc에서 2500cc 정도로 상향 조정하는 것은 고려해 볼 수 있을 것이다.

취득세의 경우는, 국내에서는 7천만 원 이상의 차가 생산되지 않기 때문에 고급차 수입에 장애 요인은 될 수 있을 것이다. 그러나 이들 부류에 속하는 차종으로는 벤츠나 BMW 등 일부 차종에 불과하며, 지난해에 1백억 대가 팔렸을 정도로 시장도 작은 규모여서 수입차 수요에 미치는 영향도 크지 않다. 그러나 아직까지는 사치스러운 정도의 소비가 사회적 위화감 내지는 괴리감을 조성할 수 있기 때문에 취득세의 폐

지는 바람직하지 않으나, 사치품으로 분류되는 품목들의 차등 세율 적용은 고려해 볼 만하다.

<표 4> 미국측이 주장에 대한 한국측의 대응

항 목	내 용
관세	10%의 현행 수입 관세는 EU와 같은 수준이며, 동남아 국가들의 30~400%라는 고율의 관세에 비해서는 매우 낮은 수준이므로 추가 인하는 어렵다.
특별소비세	배기량 기준이 교통 사정, 소득 분배 등을 감안한 것이어서 바꾸기도 어렵고, 또한 국산차에게도 똑같이 부과되므로 형평에 어긋나는 것은 아니다.
취득세	자동차만이 아니라 7천만원 이상의 요트, 콘도 등 사치성 소비재에 공통적으로 적용되는 것이라 자동차만 제외시키기 곤란하다. 그러나 7천만원 이상의 소비재에 대한 차등 세율 부과를 고려해 보겠다.
유통	미국 메이커가 직영 매장을 한 군데도 두지 않고 있어 지금까지의 수입차 판매에 영향을 주었다고 볼 수는 없다. 그러나 유통망 개방 시기를 앞당기도록 노력하겠다.
광고	TV 광고의 경우는 방송광고공사가 운영하는 제도이고, 국내 기업도 시청률이 높은 시간을 잡기 어려운 사정이나, 광고 허용에 노력하겠다.
과소비 진정 정책	외제차 소유자에 대한 세무조사는 없으며, 과소비에 대한 사회의 비판적 시각은 국민 의식과 관계된 것인 만큼 정부가 직접 나서기는 곤란하다.

유통 부문은 유통 시장 개방과 맞물려 개방 쪽으로 되어 있었으나, 미국측의 요구에 의하여 조기 개방될 가능성이 커지고 있다. 광고 부문은 만성적인 매체 부족 현상을 겪고 있는 국내 TV광고 시장의 현실과 계열 대행사 위주의 광고 수급 실태를 감안할 때 쉬운 일은 아닐 것이다.

이상의 분석들을 종합해 볼 때, 국내 자동차 시장이 실질적으로 폐쇄적으로 운영되었다고 볼 수 있는 부분들은 미약하다. 취득세 차등 과세가 수요에 미치는 영향은 일부 소수의 차종에 한정될 뿐 전체 수입차 수요에 미치는 영향은 미미한 것이었고, 특별소비세의 경우는 외제차를 구매하는 고소득 계층에게 부담을 가한다고 보기는 어려울 것이다. 또한 유통망 역시 미국 업체의 직영 매장이 하나도 없는 상태이므로 과거의 수요에 영향을 주었다고 봐서는 안 될 것이며, 그동안 미국 업체들이 광고에도 적극적으로 나섰다는 흔적을 찾아보기도 어렵다.

따라서 지금까지의 국내 시장에서의 수입차 판매가 부진했던 원인을 이들 외에 다른 데에서 찾아야 할 것이다. 일단은 미국 업체들이 그동안 한국 시장에 소극적이었던 데서 이유를 찾을 수 있을 것이다. 1980년대 중반 이후 우리나라 자동차 내수 시장이 급속도로 확대되기 시작하였으나, 시장 규모가 어느 정도 확대된 1980년대

후반 이후 빅 3는 미국 국내 경기의 부진과 일본 업체들에 고전하면서 수익성도 크게 악화되었다. 이러한 가운데 생산 및 판매 거점 확보 전략에 의거한 중국과 동구, 동남아 지역에 대한 투자증대로 말미암아 단순한 소비 시장의 역할에 불과한 한국 시장 진출에 적극적으로 나설 여력은 없었던 것으로 봐야 할 것이다. 또한, 미국산 차들은 중대형차와 고배기량 위주로서 중소형차와 저배기량 위주의 국내 수요 구조에 적합하지 못했다는 구조적인 문제점도 들 수 있을 것이다.

국내적으로는 유통 구조 측면에서 볼 때, 딜러 체제가 아니라 메이커 직영 영업소 체제로 되어 수입차 판매는 다소 불리하게 작용했을 것이며, 외제차 소유에 대한 일반인들의 시각 역시 외제차 소비에 부정적인 영향을 미쳤을 것이다.

이상을 감안해 볼 때, 그동안 국내에서의 수입차 판매가 미진했던 주 원인은 현재 미국 측이 주장하는 각종 제도적 장벽에 기인한 것이었다기보다는 미국 업체들의 그동안의 한국 시장에 대한 관심 부족과 비제도적 요인들에 기인한 것이었다고 봐야 할 것이다.

그러면, 이러한 미국측의 한국시장 폐쇄성에 대한 주장은 무엇을 의미하는 것일까? 미국은 그동안 폐쇄성에 가로막혀 지금까지는 제대로 시도해 보지도 않은 한국 시

장에 대한 공세를 시작하기 위한 정지 작업을 하고 있는 것으로 봐야 할 것이다. 일본 업체들에 당하기만 하던 빅3가 1980년대 후반부터 향상된 생산성과 품질, 그리고 본격적인 엔高 시대를 맞이하여 회복된 가격 경쟁력을 무기로 연간 100만 대를 웃도는 한국 시장에 본격적으로 뛰어 들겠다는 의도로 풀이해야 할 것이다. 즉, 이제부터 공세가 시작될 것이니 빗장을 풀라는 뜻으로 해석해야 할 것이다.

수입차 판매 전망

그러면, 현재 진행되고 있는 상황들을 감안할 때, 2000년에 이르게 되면 수입차가 차지하는 비중은 과연 얼마나 될 것인가? 이를 예측한다는 것은 현실적으로 불가능하다고 봐도 과언은 아닐 것이다. 그러나, 정부의 자동차 관련 부처나 국내 업체들이 중장기적 전략을 수립하기 위하여는 이러한 예측은 필수적일 것이다.

국내 수입차 시장은 관세, 취득세를 비롯한 내국세, 유통시장 개방 정도, 금융시장 개방 정도, 광고 매체에의 접근 용이성, 국민들의 소비 의식 등에 따라 변화의 여지가 크다. 이들 변수의 변화 정도를 명확히 알 수 있다고 해도 그러한 변화가 수요에 미치는 영향을 환산하여 시장 규모를 예측한다는 것은 현재로서는 거의 불가능하다.

이제 수입차 시장을 예측함에 있어 下限과 上限 조건을 설정하여 분석해 보기로 한다. 하한은 국내의 수입차에 대한 소비자 선호도가 현재처럼 배타적으로 진행되었을 경우로 가정한 것이고, 상한은 우리와 제품 계열이 유사하면서 소비자 선호도가 개방적인 선진국 소비 취향을 따를 경우를 가정한 것이다.

비관적 시나리오

수입 시장 하한선으로 참조하기 위한 비관적 시나리오를 위하여 다음의 여건들이 상정되었다.

- 관 세: 현행 관세율의 유지
- 특별소비세, 취득세의 골격 유지
- 유통망: 규제 다소 완화
- 금융 시장 개방: 외국인의 할부 금융 회사 설립 허가
- 과소비 자제의 소비자 태도
- 일본산 차의 수입선 다변화 품목 고수

이러한 내용들은 기본 방향만이 전제된 것이다. 이는 어쩔 수 없이 개방해야 하는 부분을 개방하고, 나머지 고수할 수 있는 부분을 지속적으로 유지시킴으로써 국내의 수입차 수요 분위기가 경직된 상태로 지속된다는 것을 가정한 것이다. 이 경우에 우리가 참조할 수 있는 시장은 일본의 수입차 시장일 것이다.

일본의 경우, 1983년에 1.1%에 불과했던 수입차 시장이 엔高와 고급차 시장의 확대, 미국과의 통상 마찰 등으로 1990년에는 4.3%에까지 이르렀다. 7년 사이에 점유율은 거의 4 배로, 판매 대수로는 6.3 배로 증가한 셈이다. 이 기간 일본내 자동차 판매가 538만여 대에서 752만여 대로 1.4 배 정도의 확대에 머무른 것을 가정할 때, 수입차 시장 규모가 급속히 확대되었음을 알 수 있다. 이에 비해 한국의 자동차 시장은 1993년도 150만여 대에서 2000년에는 225만여 대로 1.5배 가량 확대될 것으로 전망되고 있다. 이러한 논리를 한국 시장에 적용해 보면,

$$\begin{aligned} \text{점유율: } & 0.25\% \times 4.3 \times (1.5/1.4) = 1.15 (\%) \\ \text{수입차 시장 규모: } & 225\text{만} \times 0.0115 \\ & = 2.588(\text{만 대}) \end{aligned}$$

일본에서의 추세를 한국 시장에 그대로 도입했을 경우, 2000년에 수입 자동차 시장 규모는 2만 6,000여 대에 이르는 것으로 계산된다. 이는 판매 대수 면에서 지난해 1,800여 대에 비해 거의 14 배를 웃도는 신장을 보이는 규모이다.

낙관적 시나리오

그러면, 우리나라가 북미나 유럽의 선진국 수준의 소비자 선호도와 개방도를 보이게 될 경우, 수입차 시장 규모는 얼마나 될 것

인가를 가능해 보기로 한다. 이러한 여건은 다음과 같은 수입 개방화 방향을 전제로 한다.

- 관 세: 현행 유지 혹은 인하
- 특소세, 취득세의 폐지 혹은 인하
- 유통망: 규제 폐지
- 금융 시장 개방: 외국인의 할부 금융 회사 설립 허가
- 개방적인 구미형 소비자 태도
- 일본산 차의 수입선 다변화 품목에서의 해제

이 경우는 수입 자동차에 대한 내부적 규제는 거의 해소된 상태로, 관세를 제외하고는 아무런 장벽도 존재하지 않는 경우이다. 이 경우에 참조할 수 있는 나라들은 선진 자동차 공업국들인데, 유럽 지역의 국가들은 지리적 인접성으로 인해 교역이 비교적 높게 나타나므로, 이들 지역의 국가보다는 미국경험이 참조할 만한 가치를 지닌다.

미국의 경우, 1953년에 수입차 판매 규모가 3만 3,000여 대로 전체 판매의 0.48%에 불과하였으나, 1960년에는 53만 6,000여 대로 7.58%를 점하여 점유율 면에서는 15.8 배, 판매대수 면에서는 16.2 배의 증가를 보였다. 이 기간 미국내 자동차 판매는 674만여 대에서 706만 8,000여 대로 1.05 배의 미세한 확대에 그친 것을 감안한다면 수입차 시장의 증가는 급속한 증가를 보였다. 이러한 추세를 적용하여 보면,

$$\text{점유율: } 0.25\% \times 16.2 \times (1.5/1.05) = 5.79 (\%)$$

$$\text{수입차 시장 규모: } 225 \times 0.0579 = 13.03 (\text{만 대})$$

이 계산 결과에 따르면, 수입차 판매 비중은 현재의 0.25%에서 5.79%로 증가하고, 판매 대수는 현재의 1,800여 대에서 13만여 대로 72배로 늘어나는 것이다.

분석 결과

이상으로 일본과 미국의 수입차 시장 확대 패턴을 적용하여 비관적 시나리오와 낙관적 시나리오를 구성해 보았다.

<표 5> 수입 자동차 시장 전망

(단위: 천 대)

구 분	1993	2000	
		비관적	낙관적
전체 내수 판매	1,435.8	2,250.0	
수입차 판매	1.8	25.9	130.3
수입차점유율(%)	0.25*	1.15	5.78

* 1993년 수입차 시장은 비정상성을 보인 것으로 판단되어 1992년의 비중을 사용하였음.

여기에서 제시한 개략적인 분석 방법은 각 국가의 소득수준, 산업발전 정도와 소비자의 외제차 선호도, 계층간 소득분배 정도, 자동차 산업의 경쟁력, 시간적 차이, 그리고 각국의 무역규제 등 환경적 요인의 차이로 말미암아 통계적 신뢰도를 갖는 예측치로 보기에는 어려운 면이 있다.

향후 문제점 및 대책

국내 수입 자동차 시장 규모는 앞에서 언급한 제 변수들의 영향에 따라 얼마든지 달라질 수 있다. 국가간 경쟁을 의식할 때, 가급적이면 국내 시장을 지키면서 수출을 늘리고 싶을 것이나, 현재 국제적 환경은 이를 용납하지 않는다. 이제는 자국의 이익만 추구하는 시대는 지나가고 있다. 국제적 협력을 통한 공생이 어느 때보다도 중요시되고 있는 경제 환경이다.

그동안 자동차 선진국들은 1990년대에 들어오면서 우리나라를 제 2의 일본으로 간주하려는 시각까지 나타날 정도로 예의 주시하고 있다. 선진국의 눈에 불공정할 정도로 폐쇄적인 정책 운용은 앞으로 지양되어야 할 것이며, 우리나라의 자동차 산업이 더 이상의 보호를 필요로 한다면 무역장벽 수단을 통해서가 아니라 타협을 통해서 보호할 수 있는 방향을 모색해야 할 것이다.

현재 미국과 EU가 제시하고 있는 각종 장벽들은 현실적으로 대처가 가능하고 피해가 적은 부분부터 점진적으로 수정되어 나갈 것이다. 이러한 제도적 장치의 완화 외에 고려할 수 있는 방법으로는 선진국으로부터의 일정 수입량을 정하고 국내에서 이를 소화시키는 방법을 들 수 있다. 수입 차

량의 판매는 아직 딜리제가 본격화되고 있지 못한 현실을 감안할 때 완성차 업체들이 맡을 수도 있을 것이다. 물론, 이를 위해서는 완성차 업체들이 어쩔 수 없이 수입차를 팔아야 하는 현재의 여건을 소비자들에게 잘 납득시켜 국내 기업들에 대한 불신감이 생기지 않도록 하는 분위기 조성이 선행되어야 할 것이다. ♣