

□ 고유가 충격에 휩싸일 2006년 자동차 산업

1. 최근 국내 자동차 산업 특징

○ (특징) 최근 국내 자동차 산업은 내수 부진 속 수출 의존도 심화, 해외 생산 비중 확대, 품질 경쟁력 향상 등이 두드러지게 나타남

- 수출 의존도 심화 : 2003년 이후 지속된 내수 경기 부진으로 내수 판매가 크게 위축된 반면 수출 경기는 호조세를 기록하여 수출 의존도 심화

- 대표적인 고가 내구재이며 주력 수출 상품인 자동차의 경우 내수 판매는 2002년 160만대에서 2004년 110만대로 32.5% 가량 급감한 반면 수출은 같은 기간 31.1% 증가함
- 이에 따라 국내 자동차 산업의 내수 대비 수출 비율은 2002년 0.93에서 2004년 2.17로 2배 이상 증가하였는데, 이는 일본의 0.8 수준과 비교할 때 수출 의존도가 매우 높은 것으로 분석됨

< 韓日 자동차 산업 수출 비율 비교 >

(단위 : 천대)

		1990	1995	2000	2002	2003	2004
한국	내수 (A)	954	1,556	1,430	1,622	1,318	1,095
	수출 (B)	347	979	1,676	1,510	1,815	2,380
	B/A	0.36	0.63	1.17	0.93	1.38	2.17
일본	내수 (A)	7,777	6,865	5,963	5,792	5,828	5,853
	수출 (B)	5,831	3,791	4,455	4,699	4,756	4,958
	B/A	0.75	0.55	0.75	0.81	0.82	0.82

자료 : 한국자동차공업협회, '2005년 자동차산업 상반기 실적 및 하반기 전망', 2005. 7.

- 해외 생산 본격화 : 원가 경쟁력 확보, 판매 거점 확보 등을 위해 국내 기업들이 해외 생산 비중을 확대

- 원가 경쟁력 확보, 新시장 개척 등과 같은 수요 기반 확대를 위해 국내 업체들의 생산 거점 해외 이전이 활발히 진행됨
- 국내 대표 자동차 기업인 현대·기아차의 경우 전체 자동차 생산 중 해외 생산 비중이 2003년 10.6%에서 2005년 23.2%로 2배 이상 증가함

- 품질 경쟁력 향상 : 지속적인 품질 관리와 기술 개발 등으로 국내 자동차가 과거의 저가 이미지를 탈피하고 본격적인 품질 경쟁 대열에 합류
 - 최근 JD 파워 등과 같은 세계적인 품질 평가 기관의 국산 자동차 품질에 대한 높은 평가가 잇따르고 있음
 - 특히 지속적인 품질 경쟁력 제고 노력으로 미국의 세계적인 컨설팅 회사인 인터브랜드는 현대자동차의 2005년 브랜드 가치를 9위(35억 달러, 1위 토요타, 10위 닛산)로 평가함
 - 이에 따라 고급형 모델의 수출이 증가하면서 국내 자동차의 수출단가도 1998년 6,355달러이던 것이 2005년 10,409달러로 상승함

< 국내 업체의 주요 수출 모델의 해외 품질 평가 사례 >

회사	차 종	품질 평가	평가 기관
현대	소나타	2004년 초기품질만족도 평가에서 '엔트리 미드사이즈'(Entry Mid-size) 부문 1위	JD파워
기아	오피러스	'2005년 자동차 품질과 디자인 만족도(APEAL) 조사'에서 중대형차 부문 1위	JD파워
		자동차 '종합 가치지수(Total Value Index, TVI) 평가'에서 오피러스(수출명 아만티)가 대형차 부문 1위	스트래티직 비전
		'2004년 소비자에게 가장 기쁨을 주는 모델'로 선정	스트래티직 비전
기아	스포티지	'2005년 자동차 품질과 디자인 만족도(APEAL) 조사'에서 소형SUV(Entry SUV) 부문 1위	JD파워
GM 대우	마티즈	2005 멕시코 소비자 만족도 조사(Mexico Vehicle Ownership Satisfaction Study)에서 경소형차(Entry Sub-Compact)부문 1위	JD파워

자료 : 각사 보도자료.

2. 2006년 국내 자동차 산업 전망

- (2006년 전망) 미국, 서유럽 등의 자동차 수요 정체 및 환율 하락에 따르는 가격 여건 악화 등으로 수출 증가세 둔화가 예상되며, 고유가에 의한 운행비 증가로 내수 회복도 미흡할 것으로 보여 자동차 산업은 소폭 성장에 그칠 것으로 전망
- 수출 : 완성차는 최대 수출 대상국인 미국의 자동차 수요 정체 등으로 수출 증가세가 둔화될 전망이며, 현지생산은 중국, 인도, 동남아 등에 대한 생산거점 다변화로 꾸준한 성장세가 이어질 전망

- 중국, 동유럽 등의 수요 증가에도 불구하고 최대 수출 대상국인 미국(2004년 국내 자동차 수출의 36% 비중)과 서유럽의 2006년 자동차 수요 증가는 2005년 대비 각각 0.45%, 0.3%에 그칠 것으로 전망됨¹⁾
 - 특히 최근 경영 악화로 고전하고 있는 GM, FORD社가 차량 가격 인하, 대규모 인센티브 지급 등 파격적인 마케팅을 추진할 것으로 보여 미국내 시장 경쟁 격화로 對美 수출에 차질이 불가피할 예상임
 - 다만 중국, 인도, 동남아 등 자동차 수요 증가세가 상대적으로 가파른 지역을 중심으로 생산 거점 다변화가 이루어지고 있어 반제품 수출(KD: Knock-Down)은 높은 성장세가 지속될 것으로 전망됨
- 내수 : 전반적인 내수 경기 회복세에도 불구하고 고유가 지속에 따르는 자동차 운행 비용 증가 등이 제약 요인으로 작용하여 2006년 내수 판매는 전년대비 2% 가량 소폭 증가한 114만대 수준에 그칠 것으로 예상
- 특히 휘발유에 비해 상대적으로 경유가 인상폭이²⁾ 클 것으로 예상되어 SUV 차량을 중심으로 한 판매 부진이 2006년에 내수 판매 회복을 제약할 것으로 예상됨
 - 유가 상승세가 가파르게 진행되었던 2005년에 국내 SUV 차량 판매는 1~9월 전년 동기 대비 19.8% 감소한 것으로 조사됨
- 수입 : 해외 자동차 메이커들의 신차 출시 및 공격적 마케팅 전략으로 고소득층을 중심으로 수요가 꾸준히 늘어나 견조한 증가세를 보일 것으로 예상
- 내수 경기 침체에도 불구하고 소득 양극화 현상 등으로 고가 수입차에 대한 수요는 견조한 상승세를 유지함
 - 2005년의 경우 BMW, AUDI 등 수입차 업체는 10월초에 이미 연간 판매 목표를 달성할 정도로 높은 판매 신장세를 나타내고 있음
 - 2006년에도 외국 자동차 업체들의 신모델 출시, 할부 판매 강화 등 공격적 마케팅이 지속되어, 국내 수입차 시장 규모는 전년 대비 15.7% 증가한 4만 5,000대 수준으로 전망됨

1) 한국자동차공업협회, '2005년 자동차산업 상반기 실적 및 하반기 전망', 2005. 7.에서 재인용.

2) 휘발유에 대한 경유가격비가 2007년 7월까지 100:85로 단계적으로 상향(기존 100:70) 조정되어 경유 인상이 상대적으로 높을 것으로 예상됨.

< 자동차 산업 전망 >

(단위 : 천대, %)

	2004	2005			2006	
		상반기	하반기(f)	연간(f)	연간(f)	
내 수	1,094 (-17.0)	533 (-2.2)	580 (5.8)	1,113 (1.7)	1,135 (2.0)	
수 출	완성차	2,380 (31.1)	1,314 (18.4)	1,280 (0.9)	2,594 (9.0)	2,780 (7.2)
	KD	610 (69.7)	369 (26.8)	368 (15.0)	737 (20.8)	850 (15.3)
생 산	3,469 (9.2)	1,858 (10.9)	1,860 (3.7)	3,718 (7.2)	3,930 (5.7)	
수 입 차 판 매	35 (13.8)	18 (7.2)	21 (12.3)	39 (12.1)	45 (15.7)	

자료 : 한국자동차공업협회.

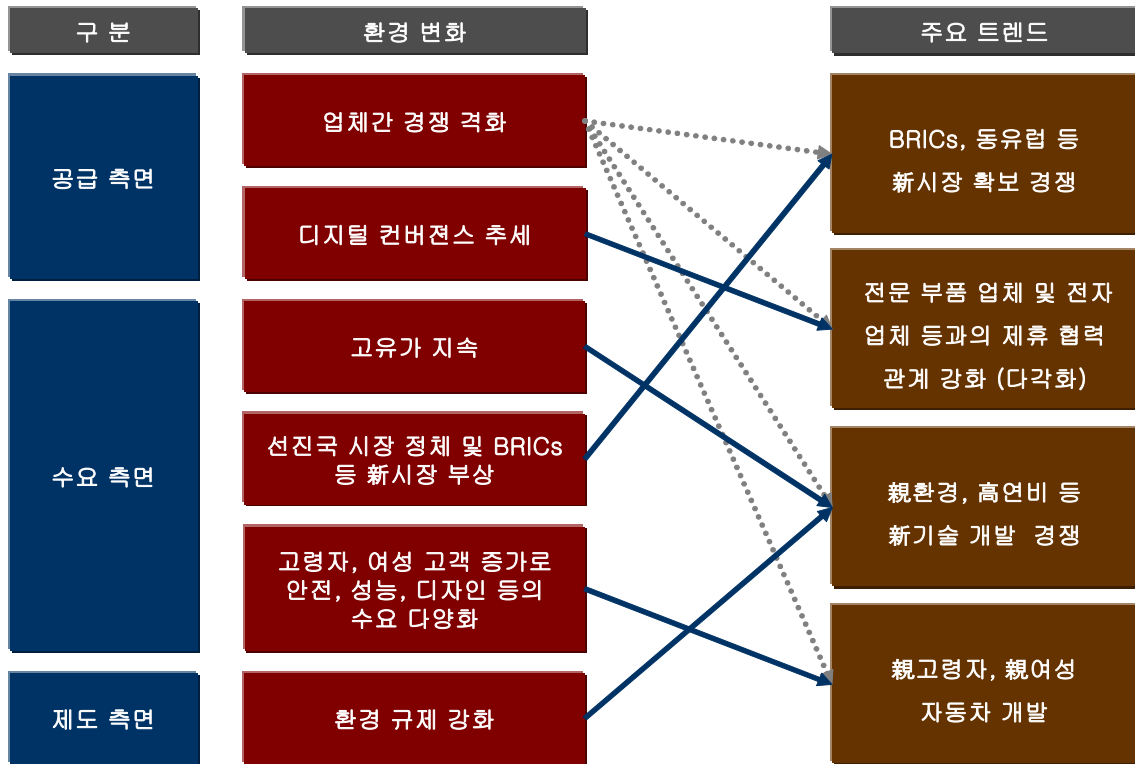
주 : 내수는 국산차 판매 기준. 수출 및 수입은 통관기준. KD는 현지생산수출. 생산은 KD제외.
() 내는 전년 동기 대비 증가율(%). (f)는 본 연구원 전망치임.

3. 자동차 산업 중장기 트렌드

○ (중장기 트렌드) 경쟁 격화, 유가 상승, 환경 규제 강화, 고령 인구 증가 등과 같은 자동차 산업을 둘러싼 환경 변화로 新시장 확보 경쟁 심화, 업체간 제휴·협력 가속화, 親환경·高연비 新기술 개발 경쟁 가속화, 親고령자·親여성화 등이 주요 트렌드로 자리 잡을 전망

- 공급 측면 : 수출 비중이 높고 세계 6위 자동차 생산국으로서의 위상 등을 고려할 때 글로벌 경쟁 환경 하에서 치열한 시장 경쟁이 예상되어, IT 기술 융합 등과 같은 디지털 컨버전스를 통한 경쟁력 강화 유인이 확대됨
- 수요 측면 : 고유가 지속, 고령자·여성 고객 증가 등에 따르는 高연비 자동차 개발, 親고령자 및 親여성 대상 자동차 개발 등 새로운 수요에 대응할 수 있는 기술 개발 및 마케팅 강화 필요성이 증대됨
- 제도 측면 : 교토 의정서 발효 등 각국의 환경 규제 강화 움직임이 본격화되면서 친환경 기술 개발 경쟁 심화 및 환경 규제 강화에 대응하기 위한 업체간 제휴·협력이 활발하게 진행될 것임

< 자동차 산업을 둘러싼 환경 변화 및 주요 트렌드 변화 >

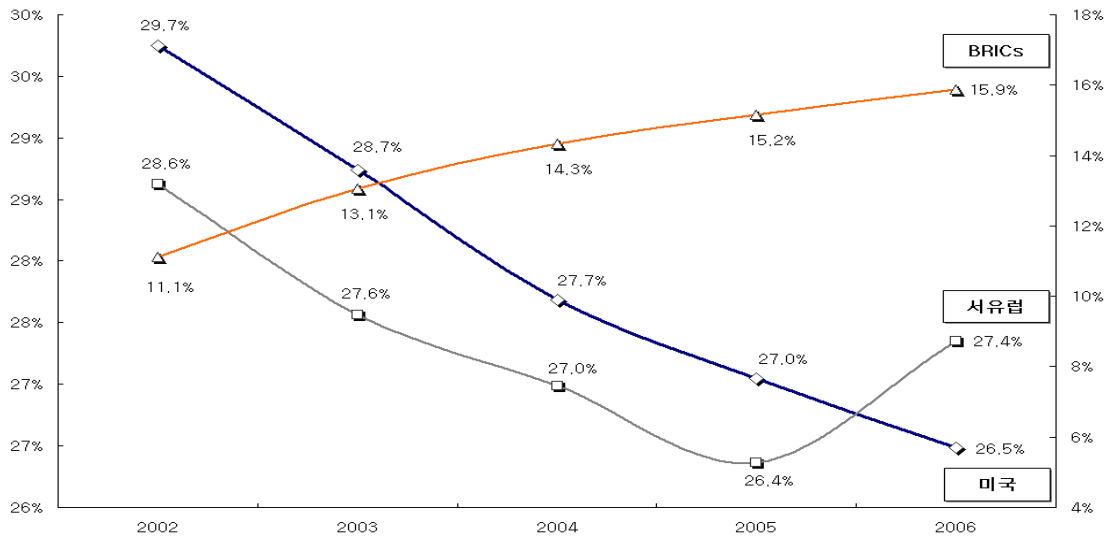


① 新시장 확보 경쟁 심화

- 성장축의 이동 : 선진국 시장이 정체되고 있는 반면 BRICs 국가들을 중심으로 한 신흥 개도국 수요가 자동차 산업의 성장을 견인할 것으로 전망
 - 전세계 자동차 내수 시장에서 차지하는 미국과 서유럽의 비중은 2002년 각각 29.7%, 28.6%에서 2006년에는 26.5%, 27.4%로 감소할 것으로 전망됨
 - 반면 중국을 중심으로 한 BRICs 국가는 같은 기간 연평균 9.9%의 시장 규모 성장에 힘입어 같은 기간 세계 자동차 시장에서 차지하는 내수 시장 비중도 11.1%에서 15.9%로 증가할 것으로 예상되고 있음
 - 특히 중국 자동차 내수 시장이 전 세계에서 차지하는 비중은 2006년에 일본(9.2%)과 비슷한 8.2% 수준으로 성장할 것으로 예상되고 있음
- 新시장 확보 경제 본격화 : BRICs 국가들이 포함된 아시아, 동유럽 국가들에 대한 현지 생산 및 판매 거점 확보 경쟁이 더욱 심화될 것임

- 선진국 시장의 정체로 BRICs 등과 같은 개도국 시장의 선점이 향후 수익 창출의 관건으로 부각되고 있어 이들 국가들에 대한 업체들의 진출이 가속화되고 있음
- 이미 주요 자동차 업체들은 과거 구형 모델 출시, 단순 수출 전략 추구에서 벗어나 현지 수요에 신속히 대응하기 위한 생산 및 판매 거점 확보, 연구 개발 시설 확충 등이 잇따르고 있음
- 예컨대 현대자동차의 경우 2005년 1~8월 중국 시장 점유율이 8.0%로 GM(10%)에 이어 2위를 기록(2004년 같은 기간 현대는 5.8%로 5위)할 정도로 신시장 개척을 적극화하여 국내 판매 부진에도 불구하고 높은 성장세를 이어갈 수 있었음

< BRICs 국가의 자동차 내수 시장 비중 추이 >



자료 : 한국자동차공업협회, '2005년 자동차산업 상반기 실적 및 하반기 전망', 2005. 7.에서 재인용.

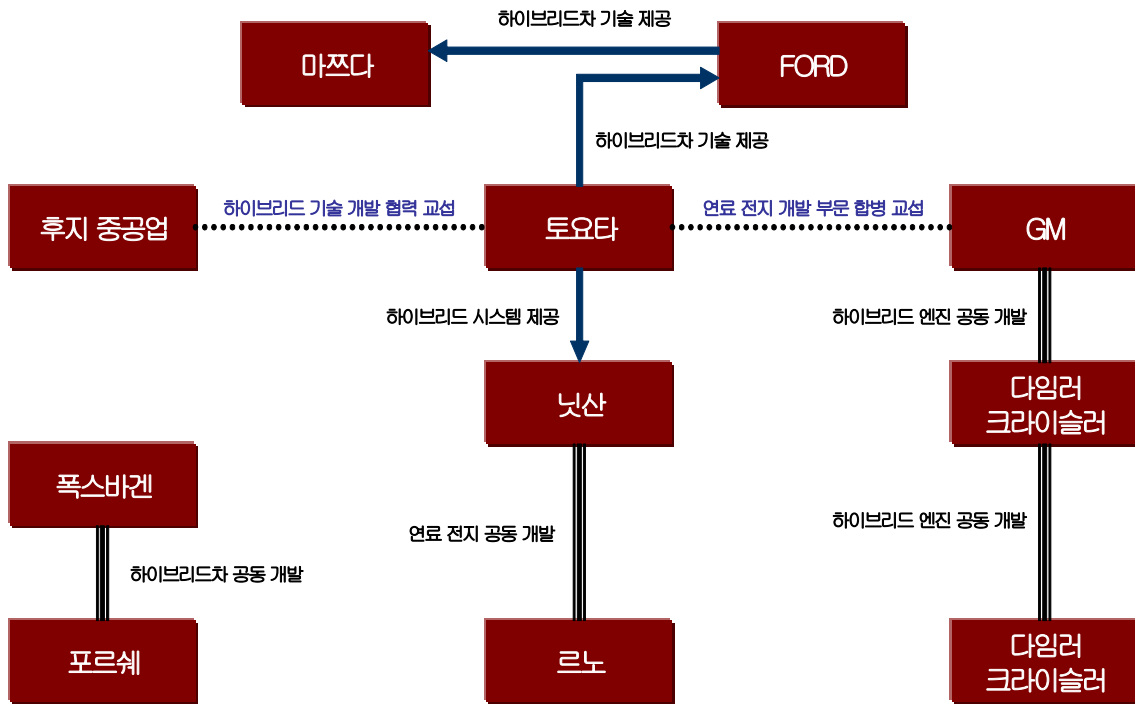
주 : 2005년 및 2006년은 전망치임.

② 업체간 제휴·협력 강화

- 新기술 공동 개발 : 신기술 개발 비용 부담 회피, 개발 기간 단축 등을 위해 주요 자동차 업체간 제휴·협력 관계가 활성화될 것임
 - 연료 효율이 높은 신형 하이브리드 엔진, 친환경 연료전지 개발 등 대규모 자본이 소요되고 개발 시기 단축을 위해 주요 업체들이 공동 기술 개발을 서두르고 있음

- 하이브리드 자동차 : 하나의 차체에 2가지 종류 이상의 엔진을 채택하거나 2가지 종류 이상의 연료를 사용할 수 있는 자동차를 하이브리드 자동차라고 정의함. 현재로서는 내연 엔진과 전기자동차의 배터리 엔진을 동시에 장착하여 기존의 일반 차량에 비해 연비(燃費) 및 유해가스 배출량을 획기적으로 줄인 차세대 자동차를 의미함
- 연료 전지 : 연료전지는 연료(LNG, LPG, 메타놀등) 및 공기의 화학에너지를 전기 화학적 반응에 의해 전기 및 열로 직접 변환시키는 장치로 효율이 높을 뿐만 아니라 환경문제(대기오염, 진동, 소음 등) 를 유발하지 않는 새로운 개념의 발전 기술임

< 新기술 개발 관련 업체간 제휴 현황 >



자료 : 日本經濟新聞 2005年 10月 12日.

- 부품 업체 인수 및 제휴 가속화 : 디지털 컨버전스 추세에 따라 신기술을 적용한 소프트웨어 등에 대한 수요 증가로 전자 부품 업체 및 전자 회사들과의 업무 제휴 또는 인수가 활성화될 전망
 - 텔레메틱스, 멀티미디어, 전자제어 장치 등 자동차에 들어가는 소프트웨어에 대한 비중이 급속히 증가하면서 경쟁력 확보를 위해 전문 부품 업체 및 전자 회사 등에 대한 인수 및 제휴가 급증할 전망

- 미국 부품 업체 델파이의 경우 자동차에 장착될 소프트웨어 용량이 2007년에는 1990에 비해 33배 이상 증가할 것으로 추정함
- 이에 따라 첨단 기술력을 보유한 부품 업체와의 제휴 또는 인수 등을 통해 차별적인 기술 경쟁력 확보 필요성이 더욱 증대될 것임

- 텔레매틱스(Telematics) : 통신(Telecommunication)과 정보과학(Informatics)의 합성어로 자동차를 기반으로 이동통신, 인터넷, 내비게이션 등이 결합된 자동차 원격정보 서비스

③ 親환경 · 高효율 기술 개발 경쟁 가속화

- 친환경 · 高효율 기술 수요 급증 : 전 세계적인 환경 규제 강화 움직임, 석유 에너지 고갈 등에 따른 유가 상승세 지속 등으로 친환경 · 高효율 자동차 기술 확보가 자동차 산업의 필수 생존 요건으로 대두
 - 교토의정서 발효 등과 같은 환경 규제 강화로 유럽을 중심으로 미국, 일본 등 주요 선진국은 이산화탄소 배출 규제 등을 골자로 하는 환경 규제 도입을 추진하고 있어 친환경 기술 확보가 미흡할 경우 국내 자동차 수출 타격이 불가피함
 - 한편 고유가 시대로 진입함에 따라 고연비 자동차에 대한 수요가 급증할 것으로 판단됨
 - 이에 따라 향후 환경 규제 회피 및 수요 확대에 대응하여 하이브리드, 수소 연료 전지 기술 개발 경쟁이 더욱 치열하게 진행될 것임
- 친환경 · 高효율 자동차 시장 확대 : 아직 본격화되고 있지는 않지만 근시일내 미국, 일본 등 선진국을 중심으로 친환경 · 高효율 자동차에 대한 시장이 빠른 성장세를 나타낼 전망
 - J.D. 파워에 따르면 미국에서 판매된 신차 중 0.5%에 불과했던 하이브리드 자동차 비중이 2012년엔 3.5%에 이를 것으로 전망함
 - 일본도 하이브리드 자동차 생산이 2010년까지 연평균 40%대의 성장세를 보이며 100만대에 이를 것으로 예상됨
 - 국내의 경우는 현대자동차가 메탄올 연료전지차 개발(2002. 9), 수소 연료 전지차 개발(2002. 8), 하이브리드 연료전지차 개발(2002. 10) 등에 나서고 있으나 아직까지는 축전지 기술, 차량 제어 기술 등 핵심 기술 수준이 선진국의 절반 수준에 그치고 있음 (국가과학기술위원회)

< 日 하이브리드 자동차 생산 전망 >

(단위 : 만대, %)

연 도	2003	2004	2005	2007	2010	연평균 증가율 (‘03~’10)
생산 대수	7.5	18	25~35	40~50	75~100	39%~45%

자료 : 김현철, '한국 자동차 산업 현황과 경쟁력', 2005. 5.에서 재인용 (總合技研, 2004).

④ 親 高령자 · 親 여성화

- 高령자 및 여성 고객의 영향력 증가 : 구매력을 가진 고령자가 크게 증가하면서 자동차 시장의 주요 소비 주체로 부상하고 여성 구매자의 자동차 시장에 대한 영향력도 갈수록 확대
 - 전세계적으로 인구 고령화가 진행되고 있는 가운데 기존 고령자에 비해 젊고 구매력을 갖춘 베이비붐 세대가 향후 주요 자동차 구매 집단으로 부상할 것임
 - 한편 여성들의 직접 구매도 증가하는 추세이며 가정용 차량 구매에 여성의 영향력도 점차 확대되고 있음
 - GM에 따르면 미국의 경우 모든 차량 구매에서 여성의 영향력을 85%수준으로 추정함

- 親高령자 · 親여성 자동차 개발 및 마케팅 확대 : 안전, 성능, 디자인 등의 측면에서 고령자와 여성 고객에게 적합한 기능을 탑재한 자동차 생산 증가 예상
 - 시력 감퇴 등 신체적 노화로 반응 속도가 떨어지는 노인 계층을 위해 전자 운행제어 시스템 탑재, 승하차를 편리하게 하는 기능 등이 추가된 자동차 수요 확대가 예상됨
 - 예컨대 토요타는 시니어 세대가 쉽게 타고 내릴 수 있도록 차문 설계를 바꾼 '라움(Raum)'을 출시함
 - 한편 여성의 자동차 구매 영향력 확대로 메이크업 편의 장치 등과 같은 여성의 취향에 맞는 옵션 등이 탑재된 親여성 자동차 개발과 함께 마사지, 헤어스타일 변신, 골프레슨, 요리강습 등 여성을 대상으로 하는 마케팅이 활성화될 것임

4. 정책과제

○ (정책 과제) 글로벌 경쟁 환경에서 핵심 기술 확보가 관건인 만큼 정부는 신기술 개발 관련 예산을 확대하고 기업은 업체간 제휴 등 적극적인 기술 개발 노력이 시급

- 정부 : 주력 수출 품목인 자동차의 지속 가능한 성장을 위해 친환경·고효율 차량 개발에 대한 연구 개발 예산 확대가 절실

- 한국의 경우 2004년 하이브리드 차량 및 지능형 자동차 개발 관련 정부 예산은 40억원 수준에 그치고 있음
- 반면 미국의 경우 2015년까지 연료전지차 개발 관련 정부 예산만 20억 달러에 이를 정도로 신기술 개발에 적극적임
- 후발주자인 중국의 경우도 2001~05년 기간 중 863프로젝트를 통해 연료전지 핵심 기술 및 차량 개발 등에 1,000억 원을 상회하는 중앙 정부 예산을 투입하고 있음
- 따라서 정부가 차세대 성장 동력 중 하나로 미래형 자동차 기술 육성을 목표로 하고 있는 만큼 보다 적극적인 연구 개발 지원에 시급함

- 기업 : 선진 업체와의 제휴 및 전문 부품 업체 육성 지원 등을 통해 핵심 기술을 확보하는 한편 글로벌 판매·연구개발 체제를 보다 적극적으로 추진해야 함

- 국내 자동차 기업들이 연구 개발 투자 확대 등을 통한 품질 경쟁력 제고에도 불구하고, 아직 외국의 선진 기업들에 비해 연구개발투자가 부진한 상황임
- 국내 기업의 규모를 감안할 때 단독으로 신기술 개발에 나서기 보다는 선진 기업들과의 제휴를 적극 모색하는 것이 바람직함
- 또한 국내 중소 부품 업체들의 전문화를 적극 유도하여 고급 부품의 안정적인 개발 및 공급 기반을 확충하는 것이 필요함
- 한편 최근 비중이 급속히 증가하고 있는 글로벌 생산 전략과 더불어 현지 수요에 적시에 대응할 수 있는 현지 마케팅 및 연구 개발 체제의 확충이 요구됨

황동원 연구원 (3669-4181, dhwang@hri.co.kr)

3) 한국은행(2005.3)의 ‘우리나라 대표기업과 세계 주요 기업의 경영 성과 비교’ 보고서에 따르면 현대, 기아, GM 대우 등 국내 업체들의 매출액 대비 연구개발 투자 비율이 2.4%로 다임러 크라이슬러, 토요타, GM 등의 3.9% 수준에 못 미치고 있으며, 총 연구개발투자 규모로 보면 국내 자동차 기업들이 세계 주요 자동차 기업들의 6.8%인 것으로 나타남.