

2 자동차 수출 부진과 수출단가 하락

- (수출 부진 및 원인) 수출입금융 애로, 엔화가치 하락, 생산 차질, 현지 재고 조절 등에 따라 수출 실적이 기대에 크게 미치지 못하고 있음
- (수출단가 하락) 원화절하에도 불구하고 수출 물량 증가가 미미한 데다 총 수출액 및 수출단가도 크게 떨어지고 있음
- (수출단가 하락의 원인) 수출단가 하락의 원인은 업체들이 원화절하를 반영하여 수출가격을 인하하고 단가가 낮은 경차 수출 비중을 높였기 때문임
- (향후 과제) 수출 확대 및 수익성 제고를 위해서는 가격 인하 외의 마케팅 활동을 강화하고 고부가가치 제품의 수출비중을 높이는 노력이 뒤따라야 함

□ 수출 부진 및 원인

- (부진한 수출 실적) 원화가치의 대폭적인 하락에도 불구하고 수출입금융 애로 등으로 자동차 수출 실적은 기대에 크게 미치지 못하고 있음
 - 금년 5월까지의 자동차 수출 실적은 49만 8천여대로 전년 동기비 1.7% 증가하는데 그치고 있음. 이는 자동차 업계의 올해 수출 목표 148만대의 33.6%에 불과한 실적임
 - 특히 5월 수출 실적은 오히려 전년 동기비 0.7% 줄어들어 작업 일수 부족으로 전년 동기비 감소세를 나타낸 2월을 제외하면 올해 들어 처음으로 전년 동기비 수출 감소세를 기록함
- (수출 부진의 원인) 수출 부진의 가장 큰 원인은 수출입금융 애로
 - 금융권의 연지급 신용장이나 수출환어음 할인 기피, 외환수수료 인상 등 금융경색에 따른 수출입금융 애로가 수출 부진의 가장 큰 원인임
 - 수출입금융 애로의 피해가 가장 큰 기아와 아시아의 금년 5월까지의 수출 실적은 각각 전년비 22.0%, 42.1% 감소하였음
 - 이외에 해외 현지 재고조절, 엔화가치 하락, 동남아 시장 침체, 파업 및 부품공급 애로에 따른 수출물량 생산 차질, 미국 시장에서의 승용차 판매 둔화 등이 수출 부진의 원인으로 꼽히고 있음
 - 금년 4월까지의 지역별 수출 실적을 보면, 국산차의 현지 재고가 많은 데다 승용차시장이 부진을 면치 못하고 있는 미국이 전년동기비 24.1%나 감소하여 경제

위기의 몸살을 앓고 있는 아시아 시장 다음으로 높은 수출 감소세를 기록함

□ 수출단가 하락 심화

- (수출액 및 수출 단가 하락) 수출량이 기대에 미치지 못하는 데다 총 수출액 및 수출 단가는 크게 줄어들고 있음
 - 금년 4월까지의 자동차 수출 대수는 35만 8천여대로 전년 동기비 2.7% 증가했음에도 불구하고, 수출액은 23억 달러 수준으로 전년 동기비 11.5%, 액수로는 3억 달러 이상 줄어들었음
 - 금년 4월까지의 수출 단가도 6,487달러에 그쳐 7,526달러에 달했던 전년 동기에 비해 무려 13.8%, 액수로는 1,000달러 이상 하락했음(수출 단가 6,487달러는 6,413달러였던 지난 1993년 수준에 근접하는 수치임)
 - 수출 단가 하락 현상은 금년 들어 지속적으로 심화되고 있음. 금년 1월 7,573달러이던 수출 단가는 2월 6,575달러, 3월 6,291달러였고 4월에는 6,185달러 수준까지 떨어졌음

<자동차 총수출액 및 수출 단가 추이>

	수출대수	총수출액		수출단가	
		전년비증가율(%)	(백만달러)	전년비증가율(%)	(달러)
1994	737,943	15.6	5,153	25.8	6,982
1995	978,688	32.6	7,679	49.0	7,846
1996	1,210,157	23.7	9,457	23.2	7,815
1997	1,316,891	8.8	9,764	3.2	7,414
1998. 1~4 (1997. 1~4)	357,520 (348,153)	2.7	2,319 (2,620)	-11.5	6,487 (7,526)

자료 : 한국자동차공업협회

□ 수출단가의 하락 원인

- (수출단가 하락 원인) 수출단가 하락의 원인으로는 원화절하를 반영한 업체들의 수출가격 인하와 함께 경차 수출 비중의 상승을 들 수 있음
 - 자동차업체들은 극심한 내수 부진으로 인한 가동률 저하 등의 경영 위기를 수출 확대에 타개할 수밖에 없는 상황에 처하고 있으며, 여기에다 해외 달러들이 원

화절하분을 반영한 가격 인하를 강하게 요구함에 따라 상당한 수준의 수출가격 인하를 실시하고 있음

- 차급별 수출구조를 보면, 단가가 낮은 경차의 수출 비중이 크게 높아진 것이 수출단가 하락의 한 원인이 되고 있음을 알 수 있음
- 금년과 작년 1~4월의 승용차 차급별 수출구조를 비교해 보면, 경차만 수출 대수가 늘어났고 다른 차급의 수출 대수는 모두 감소하였음. 이에 따라 전체 승용차 수출에서 경차가 차지하는 비중은 2배 이상 높아졌음

<승용차 차급별 수출구조>

(단위: 대, %)

	1997. 1~4		1998. 1~4	
		구성비(%)		구성비(%)
경형	21,142	7.4	43,290	15.0
소형	139,352	48.5	29,453	45.0
중형	126,954	44.2	115,110	40.0
대형	6	0.0	5	0.0
승용차 계	287,454	100.0	287,858	100.0

자료 : 한국자동차공업협회

주 : 차급 구분은 배기량 기준이 아닌 차명 기준임

□ 향후 과제

- 수출 확대 및 수익성 제고를 위해서는 가격 인하 외의 마케팅 활동을 강화하는 것과 함께 고부가제품의 수출비중 제고 노력이 뒤따라야 함
 - 수출단가의 급격한 하락에도 불구하고 수출이 크게 늘어나지 않고 있음에 따라, 원화절하로 인한 환차익을 가격 인하 외에 해외 영업망 및 A/S망 확충, 브랜드 이미지 제고를 위한 광고 확대 등에도 적절히 배분하는 전략이 요구됨
 - 이러한 전략은 중장기적인 수출 기반 확대를 위해서도 필수적임
 - 경차의 수출 확대와 함께 중형, 대형, SUV 등 고부가가치 제품으로서 수익성을 제고할 수 있는 차급의 수출 비중을 확대해 나가야 함
 - 고부가제품의 수출은 가격보다는 품질, 브랜드 이미지, A/S 등에 크게 좌우되므로 단가 하락없이도 수출 확대가 가능해 수익성 제고에 크게 도움이 됨

(정진우 jujeong@hri.co.kr, 2724~4041)