

주요 내용

■ 일본산 자동차 수입 자유화의 영향과 전망 ■

국내 진출 예상 시기

- 국내 자동차 시장 회복 속도, 판매 및 A/S망 구축 기간, 공격적인 초기 판매 전략에 따른 반일 감정 자극 우려 등을 감안할 때, 일본 업체들의 국내 시장 판매가 본격화되는 것은 2000년 하반기 정도로 예상됨

일본 자동차의 경쟁력 평가

- 경차 및 중소형 차급에서는 가격 경쟁력이 거의 없을 것으로 판단됨
- 그러나 중대형 차급에서는 국산차와의 가격 격차가 크게 축소되고 비가격 경쟁력의 중요도가 크다는 점을 고려할 때 국내 시장 잠식이 가능함

국내 자동차 시장에 미치는 영향

- (수입차 시장 확대) 2005년에는 수입차의 시장 점유율이 과거 최고를 기록했던 1996년의 1.5%보다 훨씬 높은 4.5%까지 높아질 것으로 전망됨. 일본차만도 2005년에는 약 2.0%의 시장 점유율을 차지할 것임(절대 대수 기준 약 4만 대)
- (수입차 시장 성격 변화) 일본차의 수입 본격화에 따라 럭셔리와 니치마켓 차종 위주로 전개되어 온 국내 수입차 시장에서 대중 양판차의 비중이 크게 높아질 것임

일본산 자동차 수입 자유화의 영향과 전망

김 건, 정 진 우

일본 업체들의 동향

● 일본 업체들의 동향

- 올해 하반기부터 일본산 자동차 수입이 완전 자유화됨에 따라 일본 자동차업체들은 국내 시장 진출을 위한 준비 작업에 착수함
 - (직판 체제 구축) 도요타는 기존 수입 딜러와의 판매 계약을 종료하고, 자회사인 도요타통상을 통해 수입 업무 수행 및 딜러 지원을 위한 국내 현지 법인을 설립함으로써 직판 체제 구축 작업에 들어갔음
 - (국내 시장 조사) 도요타, 닛산, 혼다, 미쓰비시 등 국내 시장 진출을 추진하고 있는 일본 업체들은 국내 시장 조사를 추진하는 한편, 자금력과 마케팅력을 갖춘 대기업 등 대형 딜러와의 협상을 진행하고 있음

● 국내 시장 진출 전망

- 단기간 내에(1999년~2000년 상반기) 본격적인 국내 시장 진출은 어려울 것으로 보임
 - (내수 및 수입차 판매 침체) IMF 이후 자동차 내수 및 수입 시장이 크게 위축되었고, IMF 이전 수준으로 회복되는 데에는 상당한 시간이 소요될 것으로 전망됨
 - (판매 및 A/S망 미비) '서서히 그러나 철저히'를 원칙으로 A/S능력이 뒷받침되는만큼 판매한다는 것이 일본 업체들의 통상적인 판매 전략인 만큼, 판매 및 A/S망이 어느 정도 구축되기까지는 본격적인 판매 확대에 나서지 않을 것으로 보임
 - 공격적인 초기 판매 전략에 따른 반일 감정 자극 우려, 형식 승인 취득, 기존 국내 제휴선과의 교통 정리 필요성 등이 판매 본격화에 애로 요인으로 작용할 것임

- 국내 자동차 시장의 회복 전망, 판매 및 A/S망 구축 기간 등을 감안할 때, 일본 업체들은 2000년 하반기부터 국내 시장 판매를 본격화할 것으로 예상됨
- 특히 2000년 5월에 수입차 업체들만이 참여하는 모터쇼가 국내에서 개최될 예정인 바, 이것을 판매 본격화의 계기로 삼을 가능성이 높음

< 국산차와 일본차의 예상 국내 판매 가격 비교 >

| 차 급 | 모델명 | 배기량(cc) | 국내 판매 가격(만원) | 일본차/국산차 가격 비율 |
|-----|----------------------|---------|--------------|---------------|
| 경 차 | 현대 아토스 벤처 | 798 | 535 | 2.8 |
| | 스즈키 웨건R 와이드 XL | 996 | 1,487 | |
| 소 형 | 현대 아반떼 1.5DOHC GLS | 1,495 | 752 | 2.5~3.5 |
| | 대우 라노스 1.5SOHC 고급형 | 1,498 | 642 | |
| | 도요타 카롤라 1.5DOHC SE | 1,498 | 2,216 | |
| | 혼다 시빅 페리오 ML | 1,493 | 1,846 | |
| 중 형 | 현대 EF쏘나타 V6 GOLD | 2,497 | 1,970 | 1.6~2.2 |
| | 현대 그랜저 XG Q25SE | 2,497 | 2,480 | |
| | 대우 레간자 2.0 울트라 | 1,997 | 1,505 | |
| | 도요타 크레스타 2.0 DOHC | 1,988 | 3,380 | |
| | 혼다 어코드 2.0 DOHC SiR | 1,997 | 3,188 | |
| 대 형 | 현대 다이너스티 V6 3.5 | 3,496 | 3,931 | 1.0~1.4 |
| | 대우 체어맨 CM 600S | 3,199 | 4,662 | |
| | 도요타 아리스토 S300 | 2,997 | 5,401 | |
| | 미쓰비시 디아만테 SE-V | 2,972 | 4,548 | |
| 럭셔리 | 현대 에쿠스 리무진 VL 450 | 4,498 | 7,950 | 0.9~1.6 |
| | 대우 체어맨 리무진 | 3,199 | 5,300 | |
| | 도요타 마제스타 C타입 | 3,968 | 8,223 | |
| | 닛산 시마 30TR | 2,987 | 7,389 | |
| RV | 대우 뉴무쏘 230 SR | 2,295 | 2,374 | 1.3~3.2 |
| | 혼다 CR-V 2.0 DOHC | 1,972 | 2,967 | |
| | 도요타 랜드크루저 TZ 3000 | 2,982 | 5,196 | |
| | 기아 카니발 2.9 DOHC Park | 2,902 | 1,625 | |
| | 도요타 GAIA 2.0 DOHC | 1,998 | 2,974 | |
| | 혼다 오딧세이 Prestige VG | 2,997 | 4,013 | |

자료 : (社)自動車工業振興會, 『1998-1999 自動車ガイドブック』를 참조하여 작성

주 : 일본차의 예상 국내 판매가격은 일본 공장도가에 운송보험료, 수입관세, 배기량별 특소세, 달러

마진(10%), 부가가치세 등을 합계한 금액으로, 원/100엔 = 1,000원의 환율 수준을 가정하여 추정하였음

국내 자동차 시장에 미치는 영향

● 일본차의 경쟁력 평가

- (가격 경쟁력) 중소형보다는 대형 이상 차급에서 경쟁력을 가질 것으로 분석됨
 - 경형 및 중소형 차급에서는 일본산 자동차의 가격이 국산차보다 2배 이상 높아 경쟁력이 거의 없을 것으로 판단되나, 대형 이상 차급에서는 국산차 대비 가격이 1.5배 이하로 경쟁력을 가짐
 - 특히 원/엔 환율 하락, 직관 체제 구축, 시장 점유율을 증시하는 공격적 판매 전략(진출 초기) 등에 따라 일본차의 가격 경쟁력이 제고될 여지도 상당히 있음
 - 또한 일본차는 세계적으로 중고차 減價率이 상당히 낮은 것으로 평가받고 있기 때문에, 이를 고려하면 일본차의 실질적 가격경쟁력은 결코 무시할 수 없음
- (비가격 경쟁력) 품질, 브랜드 이미지, 다양한 모델 라인업, 선진적 마케팅, A/S 등에서 일본차의 비가격 경쟁력은 세계 최고 수준이라고 할 수 있음
 - 중대형 차급에서 가격차가 크게 축소되고, 더욱이 이들 차급에서는 비가격 경쟁력의 중요도가 크다는 점을 고려하면 상당한 국내 시장 잠식이 우려됨
 - 특히 일본 메이커가 가장 강세를 보이는 캠리, 어코드 등 중형차들이 국산차의 배기량 2,500~3,000cc급 시장을 상당히 잠식할 것으로 예상됨
 - 특히 RV 시장에서는 경형부터 최고급형까지 다양한 가격대와 스타일의 충실한 모델 라인업을 무기로 형성 초기 단계의 국내 RV 시장을 공략할 가능성이 높음

● 국내 자동차 시장에 미치는 영향

- (수입차 시장 확대) 2005년 수입차 시장 점유율이 4.5%까지 높아질 것으로 보임
 - 이는 수입차의 시장 점유율이 최고에 달했던 1996년(1.5%)의 3배에 달하는 수준이며, 이미 자동차 수입관세가 철폐된 일본 시장의 수입차 점유율과 비슷한 수준임

< 일본의 수입차 시장 점유율 추이 >

| 연도 | 1980 | 1985 | 1990 | 1992 | 1994 | 1996 |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 수입차 점유율 | 0.9% | 0.9% | 2.9% | 2.7% | 4.6% | 6.0% |

- 1996년의 내수 전고점 회복 이후 자동차 내수의 평균 증가율은 4~5% 수준에 머무는 반면 수입차 시장 증가율은 연평균 30% 이상에 달할 전망이다
- 수입차 시장이 전체 내수 시장보다 빨리 회복될 것으로 예상되고, 또한 여타 수입차에 비해 가격 및 비가격 경쟁력이 높은 일본산 자동차의 수입이 자유화됨에 따라 2001년에 이미 수입차 시장 점유율이 2.1%에 달할 것으로 예상됨

< 국내 수입차 시장 중장기 전망 >

(단위: 천 대)

| | 1996 | 2001 | 2005 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 총 내수 | 1,669 | 1,550 | 1,900 |
| 수입차 (점유율) | 25 (1.5%) | 33 (2.1%) | 86 (4.5%) |
| 일본산 | 4% | 25% | 45% |
| 미국산 | 34% | 35% | 25% |
| 기타(유럽산) | 62% | 40% | 30% |

자료: 실적은 『자동차통계월보』(한국자동차공업협회), 전망은 당 연구원 전망치임

주 : 1) 수입차 판매 실적은 수입 실적 자료를 대용함

2) 수입차의 내부 구성은 메이커의 국적이 아닌 생산지 기준임

- (수입차의 내부 구성 변화) 일본차의 수입 본격화에 따라 유럽산 럭셔리와 니치마켓 차종 위주로 전개되어 온 국내 수입차 시장에서 대중 양판차 및 일본산 자동차의 비중이 크게 높아질 것으로 전망됨
- 이에 따라 럭셔리와 니치마켓 차종 위주인 유럽산 자동차 수입은 절대 규모는 소폭 늘어나겠지만 시장 점유율은 급속히 떨어질 것임
- 미국산 자동차 역시 초기에는 GM의 직판 개시 등으로 시장 점유율을 유지하겠으나, 중장기적으로는 일본차에 대한 경쟁력 열위와 미국 메이커의 유럽 현지 생산 차종 수입 증대로 점유율이 하락할 것으로 전망됨

(kkim@hri.co.kr ☎ 724-4043, jujeong@hri.co.kr ☎ 724-4041)