

<자동차>

화학제품 내수 좌우하는 전략산업!

한국의 자동차산업은 엔고에 따른 국제경쟁력 상승으로 계속 호조세를 보이고 있다.

95년 국내 자동차 생산량을 보면, 현대자동차가 121만3694대를 생산해 94년 113만4611대 대비 7.0% 증가한 것을 비롯 기아자동차가 63만2233대로 94년 61만9875대 대비 2.0%, 대우자동차가 45만4350대로 94년 34만707대 대비 33.4% 증가했다.

국내 자동차 생산실적(기업별)

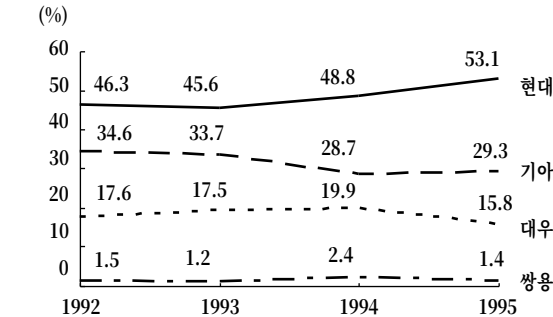
(단위 : 대, %)						
구 분	1991	1992	1993	1994	1995	증감률
현 대	767,090	859,250	960,057	1,134,611	1,213,694	7.0
기 아	425,296	502,227	599,904	619,875	632,233	2.0
대 우	203,792	179,020	300,094	340,707	454,350	33.4
아 시 아	28,020	51,553	55,492	55,586	59,509	7.2
쌍 용	24,663	21,439	22,075	46,375	54,365	17.2
대우중공업	44,251	90,513	75,200	72,460	65,806	▽9.2
현대정공	3,006	24,264	36,083	39,430	39,243	▽0.5
삼성중공업	-	-	-	-	3,235	
합 계	1,497,818	1,729,696	2,050,058	2,311,663	2,522,435	9.1

자동차 내수 판매실적(기업별)

(단위 : 대, %)							
구 분		1991	1992	1993	1994	1995	증감률
현 대	계	512,932	563,130	617,597	722,912	746,067	3.2
	승용차	387,466	409,498	444,596	528,309	558,745	5.8
	상용차	125,466	153,632	173,001	194,603	187,322	▽3.7
기 아	계	350,190	396,333	441,855	412,294	441,523	7.1
	승용차	187,935	225,998	281,364	254,886	288,320	13.1
	상용차	162,255	170,335	160,491	157,408	153,212	▽2.7
대 우	계	151,394	141,539	206,020	249,444	198,917	▽20.3
	승용차	138,481	135,319	199,751	241,630	191,016	▽20.9
	상용차	12,913	6,220	6,269	7,814	7,901	1.1
아 시 아	계	24,493	41,921	43,870	34,316	31,502	▽8.2
	승용차	4,509	5,954	8,125	2,692	3,058	13.6
	상용차	19,984	35,967	35,745	31,624	28,444	▽10.1
쌍 용	계	22,982	18,689	18,183	37,765	37,723	▽0.1
	승용차	19,438	16,231	15,816	33,635	26,434	▽21.4
	상용차	3,544	2,458	2,367	4,130	11,289	173.3
대우중공업	계	37,778	81,724	71,634	60,319	57,240	▽5.1
	승용차	31,783	59,522	51,865	43,166	44,327	2.7
	상용차	5,995	22,202	19,769	17,153	12,913	▽24.7
현대정공	계	2,936	23,740	35,971	36,081	38,217	5.9
	승용차	2,936	23,740	35,971	36,081	38,217	5.9
	상용차	-	-	-	-	-	-
삼성중공업	계	-	-	-	946	2,944	211.2
	승용차	-	-	-	-	-	-
	상용차	-	-	-	946	2,944	211.2
합 계	계	1,104,184	1,268,374	1,435,967	1,555,602	1,556,339	0.047
	승용차	772,548	876,262	1,037,488	1,140,399	1,150,117	0.9
	상용차	331,636	392,112	398,479	415,203	406,222	▽2.2

이외에 아시아자동차가 5만9509대로 94년 5만5586대 대비 7.2%, 쌍용자동차가 5만4365대로 94년 4만 6375대 대비 17.2% 증가했으며, 대우중공업은 6만5806대로 94년 7만2460대 대비 9.2% 감소했고, 현대 정공은 3만9243대로 94년 3만9430대 대비 0.5% 감소했다.

자동차 내수점유율 추이



자료) 한국자동차공업협회, 「자동차통계월보」, 각호.

주) 총계에는삼성중공업및특정차전문업체의내수판매분도포함됨.

전체적으로는 95년 252만2435대를 생산해 94년 231만1663대 대비 9.1% 증가하는 호조세를 보였다.

이러한 성장률은 소비자들의 대형 승용차 선호 및 시내버스와 좌석버스의 고급화 그리고 고속버스의 우등화 등으로 내수판매가 증가하고 수출 또한 계속 호조를 보일 것으로 예상돼 96년까지 이어질 전망이다.

국내 자동차 생산능력 390만대

96년 국내 완성차산업의 자동차 공급능력이 현대·대우·기아 등의 공장 신증설로 인해 크게 확대될 전망이다.

한국자동차공업협회에 따르면, 96년 국내 완성차업계의 연간 자동차 공급능력은 390만

대로 95년의 335만대에 비해 16% 증가할 것으로 예측됐다.

주요 기업별로는 현대자동차가 대형상용차 라인의 전주공장 이전에 따른 울산공장의 라인 합리화와 전주공장의 대형상용차 공급능력 확대에 힘입어 95년 133만대에서 96년에는 145만대로 늘어날 예정이다.

기아도 아산만 제2공장의 준공으로 아시아 위탁생산분 14만대를 포함하면 연간 100만대의 공급능력 체제가 구축되며, 대우는 96년6월 군장공단내에 연간 30만대 규모의 승용차공장이 준공되면 대우중공업의 국민차사업 부문을 포함해 총 106만대의 공급능력을 확보할 것으로 보인다.

이밖에 아시아는 자동차 공급능력이 95년의 25만5000대에서 31만대로, 쌍용은 9만6000대에서 13만대로, 현대정공은 4만8000대에서 8만8000대로 늘어날 전망이다.

이같은 계획이 순조롭게 진행된다면 국내 3대 기업 모두 연간 100만대 이상의 공급능력을 갖추게 될 것으로 예상되고 있다.

한편, 차종별 공급능력은 승용차가 293만대로 13.5% 증가하며, 상용차는 96만3000대로 26.2% 증가할 것으로 예측됐다.

자동차 내수판매 견조세 유지

자동차 내수판매를 보면, 현대자동차는 95년 총 74만6067대를 판매해 94년 72만2912대에 비해 3.2% 증가했다.

차종별로는 승용차가 55만8745대로 94년 52만8309대 대비 5.8% 증가했고, 상용차는 18만7322대로 94년 19만4603대 대비 3.7% 감소했다.

기아자동차는 95년 총 44만1532대를 판매해 94년 41만2294대 대비 7.1% 증가했는데, 차종별로는 승용차가 28만8320대로 94년 25만4886대 대비 13.1% 증가했으며, 상용차는 15만3212대로 94년 15만7408대 대비 2.7% 감소한 것으로 나타났다.

대우자동차는 95년 총 19만8917대를 판매해 94년 24만9444대에 비해 20.3% 감소하였는데, 승용차는 19만1016대로 94년 24만1630대에 비해 20.9% 감소한 반면, 상용차는 7901대로 94년 7814대 대비 1.1% 증가에 그쳤다.

아시아자동차는 95년 총 3만1502대를 판매해 94년 3만4316대 대비 8.2% 줄었고 승용차는 3058대로 13.6% 증가, 상용차는 2만8444대를 판매해 10.1% 감소했다.

이밖에 쌍용자동차는 총 3만7723대를 판매해 94년 3만7765대 대비 0.1% 감소했고, 현대정공은 총 3만8217대를 판매, 94년 3만6081대 대비 5.9% 증가했다.

대우중공업 또한 95년 총 5만7240대를 판매해 94년 6만319대 대비 5.1% 감소했는데 승용차가 4만4327대로 2.7% 증가한 반면 상용차는 1만2913대로 94년대비 24.7% 줄었다.

삼성중공업은 95년 상용차 2944대를 판매해 94년 946대 대비 211.2% 신장했다.
따라서 95년 국내 자동차 총 내수판매규모는 155만6339대로 94년 155만5602대에 비해 0.047% 증가했으며, 승용차는 115만117대로 94년 114만399대 대비 0.9% 증가했고, 상용차는 40만6222대로 94년 41만5203대 대비 2.2% 감소했다.

자동차 수출실적 및 전망

(단위: 대, %)

구 분	1993	1994		1995		1996	
	실 적	실 적	증가율	추 정	증가율	전 망	증가율
차 계	575,766 (100.0)	693,873 (100.0)	20.5	984,200 (100.0)	41.8	1,100,000 (100.0)	11.8
종 승 용 차	509,614 (88.5)	604,315 (87.1)	18.6	858,700 (87.2)	42.1	961,000 (87.4)	11.9
별 상 용 차	66,152 (11.5)	89,558 (12.9)	35.4	125,500 (12.8)	40.1	139,000 (12.6)	10.8
현대자동차	337,069 (58.5)	389,059 (56.1)	15.4	469,600 (47.7)	20.7	508,000 (46.2)	8.2
기아자동차	108,539 (18.9)	170,599 (24.6)	57.2	201,800 (20.5)	18.6	216,000 (19.6)	7.0
대우자동차	102,133 (17.7)	99,774 (14.4)	▽2.3	252,700 (25.7)	153.2	285,000 (25.9)	12.8
아시아자동차	14,753 (2.6)	17,803 (2.6)	20.7	27,600 (2.8)	55.1	30,000 (2.7)	8.7
쌍용자동차	3,674 (0.6)	7,747 (1.1)	110.9	15,500 (1.6)	100.1	21,000 (1.9)	35.5
대우국민차	9,533 (1.7)	8,797 (1.3)	▽7.7	16,900 (1.7)	92.1	35,000 (3.2)	107.1
현 대 정 공	0 (0.0)	0 (0.0)	0.0	0 (0.0)	0.0	5,000 (0.5)	0.0
기 타	65 (0.0)	94 (0.0)	44.6	100 (0.0)	6.4	0 (0.0)	▽100.0

주) 1. ()는전체 수출에 대한차종별, 기업별 수출비중.
2. KD수출은 제외.

자동차 생산기업별 내수시장 점유율을 보면, 현대자동차가 90년대 초 46% 안팎의 점유율에서 94년 48.8%, 95년 53%대로 국내시장의 절반이상을 차지해 아성을 지키고 있으며, 기아는 90년대 초 34%대에서 94년 28.7%로 떨어졌다 95년 29.3%로 다시 상승세를 보이고 있다.

대우자동차는 90년대 초 17.0~19.5%로 약세를 보였고 94년 19.9%로 상승세를 보였으나 95년 다시 15.8%로 떨어졌다.

대우는 94년 판매량이 20%이상 증가했음에도 시장점유율은 크게 하락, 93년까지 얼마나 고전했는가를 보여주고 있다. 쌍용자동차는 1.4~2.4%를 오르내리고 있다.

승용차, 대형화추세 가속화

승용차 내수판매를 보면, 현대의 상승세 및 대형 승용차 호조세가 뚜렷이 나타나고 있다.

현대자동차의 승용차 내수판매 점유율은 93년 총 판매대수 103만7482대 중 44만4596대로 42.9%를 차지했으나 94년에는 총 114만399대 중 52만8309대를 판매해 46.2%, 95년에는 121만3694대 중 55만8745대로 점유율이 50.3%로 높아졌다.

기아자동차는 93년 28만1364대 27.1%에서 94년 25만4886대 22.4%로 낮아졌고 95년에는 28만8320대 23.8%로 약간 상승했다.

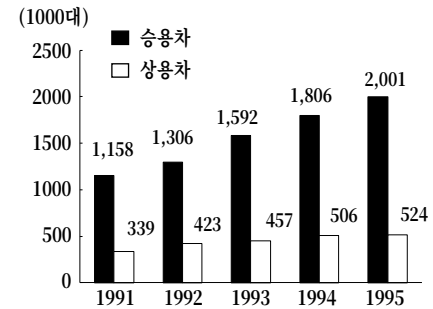
대우자동차는 93년 19만9745대 19.3%에서 94년 24만1630대 21.2%로 약상승했으나 95년에는 19만1016대 17.3%로 큰폭 하락했다.

차종별로 보면, 1000cc이상 1500cc미만의 소형 승용차는 93년 64만5999대를 판매해 점유율이 62.3%에 이르렀으나 94년에는 64만4449대 56.5%로 낮아졌고 95년에도 56만6000대 52.5%로 떨어졌다.

국내자동차 내수판매현황(차종별·차급별)

(단위 : 1000대, %)				
구 분	1993	1994	1995	증감률
승용차계	1,037	1,140	1,150	0.9
경승용	52	43	44	2.7
소 형	639	644	566	▽12.2
중 형	257	345	430	25.0
대 형	16	20	28	48.1
지프형	74	89	80	▽9.6
상용차계	-	415	406	▽2.2
버 스	-	137	128	▽6.6
트 럭	-	253	252	▽0.7
특장차	-	25	27	6.8
총 계		1,555	1,556	0.001

자동차 생산추이(차종별)



반면 1500cc이상 2000cc미만의 중형 승용차는 93년 25만65대 24.1%에서 94년에는 34만4511대 30.2%, 95년 43만대 35.1%로 급상승하고 있다.

국내 승용차 소비층은 점차 중형차를 선호하는 경향을 보이고 있는 것으로 분석되고 있다.

2000cc이상의 대형 승용차도 93년 1만5989대 1.5%에서 94년 1만9540대 1.7%, 95년 2만8000대 2.8%로 전체적인 점유율은 미미하지만 증가폭은 크게 높아지고 있다.

지프는 93년 7만3564대 7.1%에서 94년 8만8733대 7.8%로 약간 상승했고 95년에는 8만대 7.1%로 원대복귀했다. 지프 수요는 크게 증가하지 않고 한정된 수요를 놓고 경쟁사간 싸움이 치열하다.

차종별 차급별 내수판매에서도 승용차는 95년 총 115만대를 판매해 0.9% 증가했고, 경승용차는 4만 4000대로 2.7% 증가했으며 소형 승용차는 56만6000대로 12.2% 줄어든 반면, 중형승용차는 43만대로 25.0%, 대형 승용차는 2만8000대 48.1% 증가한 것으로 나타났다.

지프도 8만대로 9.6% 감소했다.

상용차는 95년 총 40만600대를 판매해 94년 41만5000대 대비 2.2% 감소했는데, 버스는 12만8000대로 6.6% 줄었고 트럭은 25만2000대로 0.7% 감소하였다. 특장차는 27만대로 94년 25만대 대비 6.8% 증가했다.

따라서 국내 자동차 전체 내수판매 증가율 8.4%를 넘는 차종은 승용차 중 중형 및 대형으로 나타나 국내 자동차산업의 중대형 승용차 의존율이 높아지고 있는 것으로 분석되고 있다.

95년 수출 98만대 81억달러

95년 자동차 수출은 엔고바람에 힘입어 물량에 비해 금액면에서 훨씬 높은 신장세를 보이는 등 전체적으로 비교적 실속있는 성장기반을 구축한 것으로 평가되고 있다.

한국자동차공업협회가 발표한 95년 12월중 자동차공업동향에 따르면, 95년 KD를 제외한 자동차 수출은 총 97만6900대로 94년보다 41.2% 증가했으며 금액면에서는 80억7675만달러에 달해 61.9% 증가했다.

이에따라 해당 평균 수출단가도 8267달러로 94년의 7209달러에 비해 14.7% 상승했다.

이같이 자동차의 수출단가가 크게 높아진 것은 중형 승용차의 수출이 늘어난 데다 비교적 단가가 높은 상용차도 강세를 보였기 때문이다.

차종별 평균 수출단가는 승용차가 8106달러로 15.9% 인상됐으며 상용차도 9398달러로 8.4% 인상돼 상대적으로 승용차 부문에서 더 높은 신장폭을 보였다.

지역별로는 서유럽시장이 최대시장으로 부상한 반면 북미시장은 마이너스 신장을 보이는 등 주력시장에서 명암이 엇갈렸다.

서유럽시장은 대우와 쌍용이 신규로 진출한데다 현대·기아 등도 현지경기의 회복을 겨냥, 수출마케

팅을 본격화해 99.7% 증가한 27만6600대를 기록했으며 전체시장에서 차지하는 비중도 28.3% 달해 최대시장으로 떠올랐다.

동유럽 시장은 대우의 대루마니아 수출이 크게 늘어나는데 힘입어 94년대비 257.6% 증가한 7만6000대를 기록해 수출비중이 94년의 3.1%에서 95년에는 7.8%로 4.7%포인트 상승, 새로운 「황금시장」으로 부상할 가능성을 보였다.

중동시장은 기아의 대시리아 트럭 수출증대, 현대의 대이스라엘 승용차 수출호조에 힘입어 21.8% 증가한 10만200대를 기록했으며, 중남미도 상반기중 아시아·기아 등이 상용차를 중심으로 브라질에서 폭발적인 신장세를 보이면서 34.1% 증가한 16만5600대를 기록했다.

그러나 북미시장은 현대가 아반떼의 본격적인 출시에 앞서 재고조절에 주력한데다 기아도 독자모델인 스포티지가 부진해 전체적으로 94년보다 10.9% 감소한 18만4200대에 그쳤으며 수출비중도 94년의 34.0%에서 20.8%로 떨어졌다.

이같이 국내기업들이 미국시장에서 부진한 것은 현지시장의 신차 수요가 감소되고 있는데다 빅3의 소형차에 대한 경쟁력 제고, 일본차의 현지생산 증대에 따른 것으로 풀이된다.

기업별 수출은 현대자동차가 엑센트와 아반떼의 호조로 94년보다 21.5% 증가한 47만2700대를 기록했으나 전체 수출에서 차지하는 비중은 94년의 56.2%에서 48.4%로 하락했다.

기아는 세피아·스포티지 등 독자모델 차량의 적극적인 마케팅과 중남미지역에서의 소형승합차 수출호조로 18.7% 증가한 20만500대를 기록, 안정적인 성장세를 보이고 있다.

특히 스포티지의 경우 미국과 스페인·벨기에·독일 등 서유럽에서 판매바람이 일면서 94년보다 2.7배 증가한 2만5572대를 수출, 지프 전체 수출에서 차지하는 비중도 60.8%에 육박했다.

대우는 서유럽시장에 본격 진출하면서 146.4% 증가한 24만5900대를 기록, 현대에 이어 수출2위로 올라섰다.

이밖에 아시아는 상용차의 호조로 52.9% 증가한 2만7200대, 쌍용은 무쏘의 서유럽 수출증대로 90.2% 증가한 1만4731대를 각각 기록했다.

완성차의 직수출 호조와 함께 95년 KD수출도 국내기업들의 잇단 해외공장 가동으로 폭발적인 수출증대의 포문을 열었다.

이와관련, 95년 KD수출은 총 10만5242대로 120.7% 증가했으며 수출국가도 94년의 8개국에서 16개국으로 배가 늘었다.

96년 수출 110만대 94억달러 전망

자동차 수출선에 이상기류가 발생하고 있다. 엔저바람이 강하게 불고 있기 때문이다.

95년 50%에 육박하는 초고속 신장을 지속하면서 100만대를 돌파한 자동차 수출은 96년에는 엔저외에도 선진국의 통상압력, 캐나다의 일반특혜관세 해제, 브라질의 수입규제 등의 암초가 도사리고 있어 95년보다는 증가폭이 크게 둔화될 것으로 예측되고 있다.

96년 자동차 수출에 큰 영향을 줄 것으로 예측되는 요인을 보면 아반떼·크레도스·이스타나 등 신모델의 본격적인 수출 개시, 국내기업들의 아시아·중동·동유럽·아프리카 지역에서의 현지 조립 생산 확대, 공장자동화 및 R&D 확대에 의한 품질 향상, 아시아 국가들의 시장개방 확대 등은 긍정적인 측면으로 작용할 것으로 예상된다.

이에반해 EU의 한국산 자동차에 대한 수입규제 움직임, 브라질의 고율 수입관세 부과, 선진국의 환경 및 안전기준 강화, 캐나다의 일반특혜관세 해제, 중남미의 경기 하락세, 아프리카·중동 등 일부 신흥 성장시장에서의 외환사정 악화, 엔저 및 원고에 따른 가격경쟁력 약화 등은 수출에 역작용을 할 것으로 예상되고 있다.

특히 연초부터 거센 바람을 일으키고 있는 엔저현상은 울들어 당분간 지속될 것으로 예상됨에 따라 일본기업들의 가격전략이 본격화돼 소형차 수출에 주력하고 있는 국내기업들에는 큰 부담이 될 것으로 우려되고 있다.

이와관련, 관계자들은 엔저현상이 시장에 반영되기까지는 통상 4~5개월이 소요된다고 판단, 96년초부터는 우리의 주력차종인 소형차 부문에서 일본기업들의 가격동결 내지는 가격인하 움직임이 본격화, 국내기업들의 가격인상이 어려울 것으로 전망하고 있다.

한국자동차공업협회는 96년 자동차 수출은 KD 수출을 제외할 경우 대수 기준으로는 95년보다

11.8% 증가한 110만대, 금액기준으로는 22.5% 증가한 94억3700만달러로 물량의 증가폭은 크게 둔화되지만 내용면에서는 중형차 등의 수출증대로 95년보다 크게 개선될 것으로 내다봤다.

차종별로는 승용차는 크레도스 등 신차투입, 해외 판매법인의 본격적인 가동, 수출시장 다변화로 95년보다 11.9% 증가한 96만1000대에 달하며 상용차는 10.8% 증가한 13만9000대, 지프는 스포티지·무쏘 등의 수출확대와 겔로퍼의 수출참여 등으로 28.7% 증가한 5만7000대에 육박할 것으로 예상되고 있다.

KIET도 96년 자동차 수출은 95년보다 10.3% 늘어난 118만대선이 될 것으로 전망하고 있다.

이들 두 기관의 분석을 보면, 96년 자동차 수출은 물량면에서 10~12%가 늘어 95년의 신장률인 50%보다는 크게 둔화되지만 안정적인 성장국면은 지속될 것으로 예상하고 있다.

지역별로는 95년 호조를 보였던 서유럽과 중남미의 수출은 다소 둔화되는 반면 동유럽과 아·태지역의 수출은 해당지역의 경제성장에 따른 수요증대로 높은 증가율이 예고되고 있다.

북미지역은 캐나다의 일반특혜관세 철회, 기아 어스파이어 OEM공급 축소, 미국의 신차 수요위축 등 부정적인 요인에도 불구하고 국내기업들의 딜러망 확대 등 적극적인 마케팅으로 95년보다 12% 증가한 22만대 수준은 무난할 것으로 보이고 있다.

서유럽은 95년 대우의 신규 진출로 100%에 달하는 폭발적인 신장세를 보였으나 96년에는 EU의 반덤핑 제소 위협과 대우차에 대한 리프트 오더가 변수로 작용, 오히려 0.6% 감소한 28만대에 그칠 것으로 전망되고 있다.

이밖에 유럽은 대우·현대 등 국내기업들의 현지법인 설립 및 신시장 진출로 95년보다 33.2% 증가한 10만3000대에 달하며, 아·태지역도 인디아·베트남 등지에서의 수요확대로 42.5% 증가한 16만대는 무난하다는 것이 대체적인 관측이다.

그러나 중남미는 최대시장인 브라질의 70%에 달하는 고율의 수입관세가 악재로 작용하면서 95년보다 0.7% 증가한 16만6000대에 그치는 등 시장별 명암이 엇갈릴 것으로 예측되고 있다.

한편, 국내 자동차산업계는 엔저·선진국의 통상압력에도 불구하고 적극적인 마케팅을 통해 수출을 대폭 확대하는 경영전략을 수립하고 목표달성에 총력을 기울일 계획이다.

현대자동차는 96년 수출목표를 95년실적인 49만대보다 22% 늘어난 60만대로 책정했다.

96년을 21세기 세계 10대 자동차메이커 진입을 위한 기반구축의 해로 설정한 현대는 연말 아산공장을 완공, 국내에 승용차 115만대, 상용차 30만대 등 총 145만대 규모의 생산능력을 갖추며 해외에는 수출잠재력이 풍부한 헝가리 등에 현지 조립생산공장을 세울 계획이다.

이와함께 연구개발비 6200억원을 포함, 총 1조5000억원을 투자해 아반떼 쿠페 및 2.0 베타엔진 개발, 신형 중·대형 승용차 및 소형 다목적차량의 개발 등을 적극 추진키로 했다.

기아는 96년 수출목표를 35만대로 책정, 95년의 추정치인 27만3000대보다 28.2% 확대할 계획이다.

기아는 목표달성을 위해 기술수출의 일환으로 추진중인 현지조립생산(KD) 규모를 95년의 6만8400대에서 7만7000대 수준으로 확대하며 5700억원을 투자, 스포츠카·대형승용차 등의 신차 개발과 생산설비시스템 개선작업을 본격 추진할 계획이다.

95년 수출무대에서 돌풍을 일으킨 대우자동차는 95년 수출목표를 95년실적인 29만6400대보다 78.8% 늘어난 53만대로 책정하고 공격적인 마케팅을 지속적으로 펴나가기로 했다.

특히 대우는 올해 우즈벡·필리핀 현지조립공장을 완공, 본격적인 가동에 돌입하며 남미·중동을 중심으로 1~2곳에 현지조립공장을 신규로 확보할 계획이다.

95년 자동차의 본고장 독일에 진출한 쌍용자동차는 96년 수출목표를 3만4000대로 확정하고 무쏘·이스타나를 중심으로 유럽 및 동남아시아 시장 공략에 박차를 가할 계획이다.

아시아자동차도 수출목표를 95년보다 32% 늘어난 3만7000대로 책정하고 유럽·중동을 주축으로 시장확대에 주력할 계획이다.

자동차용 화학제품 수요 증가세

자동차산업의 호황으로 자동차관련 부품및 원료도 고성장을 누렸다. 특히 자동차용 복합PP, ABS, EP, 도료는 94년대비 높은 성장을 한 것으로 나타났다.

그러나 품목별로는 각각 부침을 달리하고 있는 것으로 나타났다.

자동차용 범퍼, 인판넬 및 내·외장재에 사용되는 복합PP는 자동차용의 높은 신장에도 불구하고 공

급과잉으로 인하여 어려움을 겪고 있다. 현재 국내 생산능력은 총 20만4500톤으로 국내수요 7만5000톤에 비해 2배이상의 공급과잉 상황이다.

96년에도 자동차, 전기·전자산업의 호황과 함께 10%대의 성장을 예측하여도 국내수요는 8만2500톤에 그칠 것으로 보여 공급과잉이 쉽사리 해결되지 않을 전망이다.

자동차 생산기업별 수요면에서는 현대자동차가 1만5000톤으로 최대수요를 차지하고 있으며, 기아자동차 7000톤, 대우자동차 1500톤으로 2만3500톤에 달하고 있다.

자동차용 범퍼 및 외장재로 많이 사용되는 ABS는 점차 복합PP로 대체되어 사용량이 줄고 있는 것으로 나타났다.

95년 국내 ABS 수요는 22만8100톤으로 94년 21만7000톤에 비해 5.4% 증가했다. 이처럼 낮은 수요증가를 보인 것은 94년 17.7%의 높은 수요신장을 기록, 수요가 한계에 달한 때문인 것으로 분석된다.

95년 자동차용 ABS 수요는 1만6423톤으로 전체 수요량중 7.2%가 사용되었다.

EP는 자동차용 수요가 증가함에 따라 전반적으로 높은 성장세를 보이고 있으나 품목별로 차이가 있는 것으로 나타났다.

PC는 95년 1만9500톤 생산중 30%인 5850톤이 자동차용으로 사용되었다. 이는 94년 5200톤에 비해 6.7% 성장한 것이다.

그러나 PC 수급타이트로 인해 수요는 늘고 있으나 공급량이 제한되어 있기 때문에 96년 하반기 삼양화성과 한국GE프라스틱스의 증설이 완료될 때까지 국내 수급타이트가 계속될 것으로 보인다.

PBT는 PC와 달리 공급과잉인 것으로 알려졌다. 국내 PBT 생산기업은 LG화학, 코오롱, 삼양사, 동양나이론, SKI 등으로 2만3000여톤의 생산능력을 보유, 국내수요 1만4600톤에 비해 공급과잉이다. 다만 PC/PBT Alloy분야에서 범퍼, 외장재 등 수요가 급증하고 있어 95년 국내수요 1만4600톤중 64%인 9344톤이 자동차용으로 사용되었다.

POM은 95년 내수가 2만7000톤으로 94년 1만9000톤에 비해 42.1% 증가하였으며 이중 25%인 6750톤이 자동차용으로 사용된 것으로 알려졌다.

Nylon6은 공급과잉상태로 95년 자동차용으로 3450톤이 사용돼 전체수요 1만4200톤 대비 24.3%를 차지하고 있다. Nylon66도 95년 국내수요 1만1800톤중 50.9%인 6000톤이 자동차용으로 사용되었다.

MPPO는 주로 인판넬, 휠카바용, 자동차 내장재로 사용된다. 95년 국내수요는 7000톤으로 30%인 2100톤이 자동차용으로 사용된 것으로 알려졌다.

자동차용 도료도 높은 성장을 한 품목중의 하나로, 신차용도료 수요는 95년 3만7841KL로 94년 3만2770KL대비 15.5% 신장하였고, 보수용도료도 1만8000KL로 94년 1만6036KL대비 12.2% 신장하였다. 도료 총수요 74만9440KL중 자동차용의 비중은 5만5841KL, 7.4%로 분석되고 있다.

<화학저널 1996/2/12>