

우리나라 자동차산업의 虛와 實

- 수입 개방에 즈음하여 -

申 承 澈*

<세계 자동차 생산 6위, 연간 60만 대를 넘는 수출국>, 이것이 외형으로 나타나고 있는 우리나라 자동차 산업의 현주소이다. 이러한 외형 성장은 UR 타결과 맞물려 현재 국내 자동차 시장의 개방 압력으로 이어지고 있다. 과연 우리나라 자동차 산업이 외형으로 나타나는 만큼의 평가를 받을 수 있는가? 또한 미국이나 유럽의 입장에서 볼 때, 수입차 시장의 전면 개방이 그들을 위한 최선의 대안일 것인가? 본 연구에서는 이 점에 초점을 두고 우리나라 자동차 산업의 虛와 實을 분석해 보고자 한다.

성장 가도를 달려 온 한국의 자동차산업

우리나라 자동차 산업은 1980년대를 거치면서 비약적인 성장을 거듭해 왔다. 1980년에 생산 12만 3,118대, 내수 10만 3,584대, 수출 2만 5,252대였던 국내 자동차 산업은

지난해 생산 205만 58대, 내수 143만 5,967대, 수출 63만 8,555대를 기록하면서 각각 16.65배, 13.86배, 25.29배의 성장을 보였다. 이러한 성장을 성장 구조의 변화에 따라 구분하면, 수출 주도에 의한 성장기(1985~1987), 내수 주도에 의한 성장기(1987~1990), 내수 둔화와 수출에 의한 재성장기(1991년 이후)로 구분할 수 있다.

<표 1> 자동차 판매 대수 및 증감률 추이

연도	내수 판매		수출 판매	
	판매대수	증감률	판매대수	증감률
1981	109,691	4.99	26,283	4.08
1982	140,942	28.49	20,284	-22.82
1983	194,633	38.09	24,511	20.84
1984	210,118	7.96	52,326	113.48
1985	246,282	17.21	123,110	135.27
1986	288,251	17.04	306,369	148.86
1987	420,048	45.72	546,310	78.32
1988	523,476	24.62	576,154	5.46
1989	762,959	45.75	356,040	-38.20
1990	976,165	27.94	347,100	-2.51
1991	1,104,184	13.11	390,362	12.46
1992	1,268,374	14.87	456,153	16.85
1993	1,435,967	13.21	638,555	39.99

* 현대경제사회연구원 책임연구원, 중앙대학교 경영학 석사, 생산 및 경영과학 전공.

자료: 한국자동차공업협회.

수출 주도에 의한 성장기(1984~87년)

현대자동차가 고유의 모델인 엑셀로서 캐나다에 진출하기 시작한 1983년 말부터 국내 자동차 수출은 본격화하기 시작했다. 1985년 플라자협약 이후의 3저 호황과 1986년의 미국 시장으로의 진출을 맞이하면서 자동차 수출은 비약적인 발전을 보였다. 수출이 최정점에 이르렀던 1988년의 경우, 총 생산인 108만 2,581대에서 수출이 차지하는 비율은 53.18%로써 수출 대수는 57만 5,723대에 이르렀다. 이러한 수출의 급신장에 힘입어 국내 자동차산업의 생산은 1983년의 22만여 대에서 1988년에는 100만대를 넘어서게 되었다. 이 기간 동안의 수출 신장률은 연평균 117.28%에 이르렀으며, 반면 내수 증가율은 21.2%였다.

내수 주도에 의한 성장기(1987~90년)

그러나, 3저 현상의 쇠퇴와 일본 업체들의 주요 수출 시장내 현지생산 개시, 우리나라차에 대한 이미지 악화로 1989년부터 수출은 감소하기 시작하였다. 수출 감소는 우리나라 자동차 산업을 위축시키기에 충분한 것이었다. 그러나, 3저 호황 이후 1980년대 후반기부터 불붙기 시작한 자동차 대중화에 따른 내수의 폭발적 증가에 힘입어 우리나라 자동차 산업은 수출 부진으로부터의 공백을 메꾸고 안정적인 성장을 유지할 수 있었다. 1987년부터 1990년까지의 내

수 판매는 연평균 35.66%라는 급속한 신장률을 보였다.

내수 둔화와 수출에 의한 再성장 (1991년 이후)

1990년까지만 해도 20% 이상의 증가율을 보였던 내수 판매가 1991년부터 10%대로 하락하기 시작하면서 자동차 대중화에 따른 내수 폭발세가 수그러들기 시작했다. 그러한 가운데, 다행스런 것은 1991년부터 회복 기미를 보이기 시작한 수출이 1992년에는 16.85%, 그리고 지난해에는 거의 40%에 가까운 급속한 증가를 보이면서 다시금 수출판매 증가에 의한 재도약의 기회를 맞고 있는 것이다. 수출 호조의 근본적인 이유는 엔화 강세와 업체들의 수출선 다변화, 마케팅력 확대 등의 노력에 힘입은 것이었다.

앞으로도 내수 시장은 한 자리수의 성장에 그칠 전망이다. 그러나, 수출은 엔화 강세가 앞으로도 지속될 것으로 보여 전망이 밝다. 올해의 경우만 해도 생산이 수요를 따르지 못하는 현상이 지속되고 있는데, 내년 역시도 이러한 상황은 지속될 것이다.

한국 자동차산업의 대차대조표

이러한 수요 구조의 변화를 겪어 오는 가운데 우리나라 자동차 산업은 지난해 연간 200만 대를 생산하여 생산 대수 기준으

로 세계 6위의 자리를 차지하였고, 올해는 5위에 들어설 전망이다. 이러한 양적 팽창이 현재의 무역 마찰을 빚어 온 주 원인이라 볼 수 있을 것인데, 성장의 이면을 우리는 다시금 재조명해 볼 필요가 있을 것이다.

양적 성장의 허구성

양적으로 볼 때, 자동차 산업이 괄목할 만한 성장을 해왔다는 것은 부인할 수 없는 사실이다. 그러나, 우리는 여기서 다른 각도에서 우리나라 자동차 산업을 재고해 봐야 할 것이다. *World Motor Vehicle Data*(1993년판)에 보면, 1991년 현재 해외 현지 생산을 포함한 세계 생산 대수에서 현대자동차는 메르세데츠-벤츠에 이은 15위를 기록하고 있고, 기아자동차는 21위, 대우자동차는 25위로 기록되어 있다. 메르세데츠-벤츠와 현대자동차의 생산 대수 차이는 6만 6천여 대에 불과하다. 그러면, 현대자동차가 메르세데츠-벤츠에 버금가는 자동차 회사라고 평가할 수 있는가?

외형적인 규모를 나타내는 생산 대수나 수출 대수는 차치하면 큰 오류를 범할 수 있다. 1991년도의 재무제표를 보면, 현대자동차의 매출은 76억 4,000만 달러인데 비해, 메르세데츠-벤츠사는 404억 9,700만 달러에 이른다. 또한 생산 대수로는 19위에 머무는 BMW의 180억 달러는 물론이고, 현대자동차의 생산 대수의 절반도 못미치

는 34만 3천여대를 생산하여 생산 대수로 23위에 기록된 볼보의 매출액 127억 6,900만 달러에도 크게 못미치고 있다. 당기순이익 측면에서도 현대자동차는 7,300만 달러에 불과한 데 비해 벤츠사는 9억 3,400만 달러에 달하고 있다.

우리나라 자동차 업체들의 영세성을 다른 각도에서 비교해 보자. 1991년도 국내 자동차 업체들의 매출 총액은 154억 2,300만 달러였다. 이러한 규모는 국내 자동차 5개사의 매출을 다 합쳐도 BMW 일개 사의 매출에 턱없이 부족함은 물론, 일본의 미쓰비시의 172억 달러나 마즈다의 165억 5천만 달러보다도 작은 규모이다.

생산 대수에 근거한 국가단위의 비교는 우리나라의 경우에 있어서는 우리의 실태를 파악하는 데에 많은 오류를 범하게 한다. 단적인 비유를 들면, 1991년에 우리나라 자동차산업이 국별 생산 대수에서는 9위를 기록하였으나, 우리나라 자동차 산업 전체를 하나의 기업이라고 가정할 경우, 대한민국 자동차산업은 1991년의 기업 순위에서 13위에 지나지 않고 있으며, 올해는 7위를 기록할 전망이다. 국내 완성차 업체의 생산 대수를 다 합쳐 개개의 선진 자동차 업체들과 비교한 개별 기업 순위에서 아직 7위에도 미치지 못하는 우리나라 자동차 산업이 올해 연말이면 자동차 생산 5위국이라는 자리에 앉게 되는 것이다.

생산이나 판매 대수에 의한 국내 자동차 산업의 허구성은 매출에서 잘 나타난다. 앞서도 언급한 바와 같이, 생산 대수로는 지난해 국가 순위로 6위를 기록했지만, 매출액을 기준으로 국내 완성차 5개사의 매출을 다 합치면 선진 기업들과의 기업 순위에서 우리는 아직도 10위권 밖에 머무르고 있다.

<표 2> 1991년도 세계 자동차 업체의
생산 및 재무상태

(단위: 백만 달러, %)

생산 순위	업체명	생산대수	매출액	당기 순이익	당기순 이익률
1	GM	6,634,735	123,056	-4,453	-3.62
2	Ford	5,138,360	88,286	-2,258	-2.56
3	Toyota	4,511,219	63,673	2,450	3.85
4	VW	3,088,433	46,056	672	1.46
5	Nissan	3,025,759	31,041	581	1.87
6	PSA	2,467,227	30,921	1,067	3.45
7	Renault	2,004,237	32,041	607	1.89
8	Honda	1,908,764	20,819	347	1.67
9	Fiat	1,898,555	45,534	898	1.97
10	Chrysler	1,674,289	29,370	-795	-2.71
11	Mitsubishi	1,595,075	17,202	187	1.09
12	Mazda	1,551,255	16,548	201	1.21
***	대한민국	1,497,818	15,423	-78	-0.05
13	Suzuki	912,778	7,520	70	0.93
14	M-Benz	861,198	40,497	934	2.31
15	Hyundai	795,291	7,644	73	0.95
16	VAZ	687,000	n.a.	n.a.	n.a.
17	Daihatsu	670,481	5,855	52	0.88
18	Fuji	644,630	5,619	-494	-8.79
19	BMW	536,003	18,008	473	2.62
20	Isuzu	470,950	8,518	-352	-4.13

자료: AAMA. 1993. *WORLD MOTOR VEHICLE DATA*.

FOURIN. 1994. 「北米自動車産業」. Vol.4, No.1.

_____. 1994. 「日本自動車産業」, Vol.4, No.2.

_____. 1994. 「歐洲自動車産業」, Vol.4, No.3.

비록 생산 대수에서는 지난해 우리나라가 세계 6위를 차지하였고, 올해는 5위의 자리에 오른다고는 하지만, 우리나라 자동차산업의 총 생산액(완성차 기준)은 미국은 물론이고, 유럽이나 인근 일본의 규모 자동차 1개사의 생산액 정도에 머물고 있는 것이 우리의 실태이다.

이런 상황인데도 불구하고 우리는 그동안 외형적인 평가에만 너무 치중해 온 감이 있다. 정부가 추진하고 있는 2000년대 세계 자동차 생산 5위국이라는 목표는 생산 대수를 기준으로 세워진 계획이며, 올해 한국의 자동차 산업이 세계 5위에 올라갈 것이라는 전망 역시 대수를 기준으로 한 계산이다. 언제까지 우리는 이런 실속없는 외형 수치로서 우리를 과대 포장하고, 선진국들을 자극해야 할 것인가?

악화되어 온 수익성

국내 자동차산업의 외형적 위상이 실속 없이 부풀려지고 있는 가운데, 국내 자동차 업계의 수익성은 1991년부터 수출이 회복세로 반전했음에도 불구하고 지속적으로 악화되어 왔다. 1986년만 해도 2%에 가까운 매출액 對比 純이익률이 1991년부터는 마이너스(-)로 돌아섰고, 지난해에도 대부분의 완성차 업체들이 적자에서 벗어나지 못했다.

<표 3> 국내 완성차 업계의 매출액 및 수익성 추이
(단위: 백만 원, %)

연도	매출액	당기순이익	매출액 순이익률
1986	3,107,419	59,093	1.90
1987	5,244,716	78,647	1.50
1988	6,385,089	63,525	0.99
1989	7,560,595	66,808	0.88
1990	9,966,666	138,927	1.39
1991	11,309,321	-57,368	-0.51
1992	12,379,202	-40,331	-0.33

자료: 현대자동차, 1991. 「자동차산업」.
한국자동차공업협회, 1993. 「한국의 자동차산업」(1993).

수익성 악화의 원인은?

이러한 수익성 악화의 가장 직접적인 요인으로는 과도한 내수 경쟁과 점유율 확대를 위한 무리한 할부 판매, 그리고 높은 금리 등을 들 수 있을 것이다. 지난해만 해도, 시장 점유율 확대와自社 신모델의 판매 확대를 위한 가격 인하와 무리한 할부 경쟁으로 대부분의 완성차 업체들이 적자를 기록했었다. 이러한 요인들 외에 국제 분업의 형태로 일본의 모델을 생산, 판매하거나 로열티를 지불하고 생산하는 업체들의 경우는 엔화 강세에 따른 환차손이 수익성 악화를 더욱 자극하였다.

국내 업체들의 수익성을 악화시키고 있는 요인들 가운데, 내수 경쟁의 격화와 이에 따른 무리한 판매 정책 등은 모두 국내에 문제가 있는 것들로서, 수입 개방에 즈음하여 내세울 만한 이유가 되지 못한다.

그러나, 일본을 비롯하여 해외 모델을 생산하거나 해외 부품을 사용함에 따른 이익 감소¹⁾는 국내 자동차 업계의 취약한 경쟁력을 말해주는 것이지만, 수입 개방에 즈음하여 재조명될 필요는 있다.

한국 자동차산업의 무역 수지

부풀려진 위상과, 실속없는 성장이 계속되고 있는 가운데, 우리는 수입차 시장의 조기 개방이라는 압력을 받고 있다. 이 즈음에서 우리나라 자동차산업의 무역수지를 살펴보고자 한다.

산업 전반의 무역 수지

지난해 우리나라 완성차 업체들은 총 생산 대수 가운데 31.15%를 수출하여 완성차 기준으로 대수로는 40.0%의 신장을 보였고, 금액으로는 61.0%의 수출 신장을 보였고, 자동차 부품의 수출도 활발하여 1992년에 비해 23.5% 증가한 46억 9,429만 달러에 이르고 있다. 그러나, 그 이면을 자세히 살펴 볼 필요가 있다.

지난해 완성차로 수입된 규모는 3억 9,561만 달러였고, 샤시와 차체를 포함한

1) 수입 부품의 가격 경쟁력은 물론, 환율 변동에 따른 단가 상승 등의 요인에 따른 것이다.

자동차용 부품 수입액은 7억 7,435만 달러에 달했다. 또한 로열티로 지불된 금액은 2억 2,630만 달러에 이르고 있어 국내 자동차 산업이 해외에 지불한 액수는 13억 9,626만 달러였다. 이에 비해 국내 자동차 산업이 해외에서 벌어들인 액수는 46억 9,429만 달러로, 32억 9,803만 달러의 흑자를 기록한 셈이다. 그러나 이러한 계산 수치만큼 우리나라 자동차 업계가 벌어들인 것은 아니다.

지난해 국내 완성차업체들의 투자비는 24억 8,561만 달러에 달한다. 이 가운데, 기계류를 비롯하여 설비 부문에서의 수입액까지 감안한다면 이보다 적어진다.

<표 4> 1993년도 자동차산업의 무역 수치
(단위: 천 달러)

	수 출	수 입	무역수지
완 성 차	4,309,231	395,608	3,913,623
부 품	385,061	774,346	-389,285
로 열 티		226,293	-226,293
합 계	4,694,292	1,396,247	3,298,045

자료: 무역협회, KOTIS

주: 로열티는 완성차 업체만의 것으로 부품업체의 로열티는 포함되어 있지 않음.

지난해 수입차 판매 규모는 거의 6만여 대

완성차만 가지고 볼 때, 지난해 우리나라 자동차산업은 64만여 대를 수출한 반면, 수입차의 판매는 2천대에도 채 미치지 못했

다. 이러한 수치가 우리나라 자동차 산업의 폐쇄성을 단적으로 나타내주는 것이라고 선진국들은 지적하고 있다. 그러나, 지난해 자동차 수출의 평균 단가가 6,750 달러인 것을 감안하면, 지난해 완성차 수입액 3억 9,561만 달러는 우리 기준으로 5만 8,609대에 해당하는 규모이다. 다른 말로 표현하자면, 우리나라 평균 수출 단가를 기준으로 할 때, 우리의 수출 대수는 64만여 대에 달하지만, 수입 대수 역시 거의 6만여 대에 이르고 있다는 것이다. 이러한 수출 對 수입의 차이는 <표 5>에서 보듯이 산업 전체로 비교하면 더욱 좁아진다.

<표 5> 1993년도 자동차산업의
수출입 대비

구 분	수출 : 수입 비율
완성차 대수기준	320 : 1
완성차 금액기준	11 : 1
산업 전체 기준	3.36 : 1

주: 본 연구원에서 정리한 자료임.

이러한 현상은 올해 들어 더욱 두드러지게 나타나고 있다. 설비 투자에서의 기계류나 설비의 수입은 제외하고 순수히 물품 교역액만으로 비교할 때, 지난해만 해도 4:1의 비율을 보였던 수출:수입 비율이 금년 전반기 중에는 3:1로 낮아지고 있다. 이처럼 수입 비율이 높아지는 주원인은 올해 상반기중 50%를 넘는 신장을 보인 부품 수입 때문이다. 상반기중 부품 수입액은 5억 6,633만 달러로써 지난해 같은 기간에 비해 50.1%의 신장을 보이고 있다. 또한 승용차

수입액도 4,359만 달러에 달해 지난해 같은 기간에 비해 49.3%의 증가율을 보이면서, 지난 한해 동안의 수입액인 4,754만 달러에 거의 육박하고 있다.

일본산 자동차 부품 수입이 주 원인

이러한 부품 수입의 급격한 신장은 일본과 미국, 유럽 지역으로부터의 부품 수입이 크게 증가하는 데 따른 것이다. 일본으로부터의 부품 수입은 올해 전반기 중 지난해 같은 기간에 비해 45.7% 증가한 3억 7천만 달러를 넘어서고 있으며, 미국으로부터의 수입은 79.7% 늘어난 1억 145만 달러, 그리고 유럽 지역으로부터의 수입도 50% 이상 늘어난 1억 3,410만 달러에 달하고 있다.

전체 부품 수입의 65.3%를 차지하는 일본으로부터의 부품 수입이 절대액 기준으로 크게 늘고 있는 것은 일본 모델의 국내 생산이 늘면서, 그리고 엔화 강세의 지속에 따른 것으로 풀이할 수 있다. 이러한 추세는 앞으로도 지속될 것으로 보이는데, 그 이유는 일본 모델의 한국내 생산이 이미 여러 건 계획되고 있기 때문이다.

우리나라 자동차산업의 실체와 수입 개방

현재 국내 자동차 업계의 동향을 보면, 어떤 업체는 국산화율 100%를 시현했는가

하면, 어떤 업체는 전략적으로 일본 모델을 생산할 계획을 세우는 등, 업계 내에 일정한 흐름이 없이 혼란스런 각축전 양상을 띠고 있다. 이러한 혼돈 상태에서 우리는 수입차 시장 개방 압력을 받고 있다.

이제 이상에서 분석한 자료를 기초로 우리의 실체를 정리해 보기로 한다.

우리나라 자동차산업의 실체

올해 우리나라는 국가별 생산 대수에서는 올해 5위에 오를 전망이다. 그러나, 우리나라 완성차 업계의 전체 생산을 웃도는 개별 기업만도 이 지구촌에는 6여 개 사가 존재하고 있으며, 매출액을 기준으로 할 때는 우리나라 완성차 업체들의 총 매출액을 웃도는 기업만도 10여 개 사에 이른다. 우리나라는 세계 5위의 자동차 강국은 아직 아니다.

또한, 지난해 우리나라는 수출 대수 기준으로 1990년부터의 9위 자리에서 영국과 이탈리아를 제치고 7위를 기록하였다. 그러나, 자동차 전반으로 볼 때, 우리나라의 수출입 비율은 3:1을 겨우 넘어 서고 있는 정도로, 지난해의 무역 흑자는 33억 달러에 불과하다.

우리는 대수나 금액 면에서 세계 5위를 차지할 자격이 아직은 없다. 단편적으로 국

가별 생산 통계에 의존했을 때, 올해 5위라는 수치가 나오기는 하지만, 내실을 감안했을 경우, 우리는 아직은 5위라는 자리를 차지할 자격이 없다. 더욱이 최근 국내 자동차 업체 간의 외형 경쟁이 치열해지면서 해외 모델을 로열티를 물고 생산하거나 조립 판매하려는 경향도 일부 업체들 간에 두드러지게 나타나고 있는 현재, 우리의 내실은 더욱 악화될 것임이 자명하다.

외형 성장이 자극한 수입 개방

내실을 고려하지 않은 이러한 외형 성장이 무엇을 가져다 줄 것인가? “수입차든 뭐든” 식의 외형 키우기 경쟁은 비록 自社의 인지도나 이미지 개선에는 긍정적인 영향을 줄지 모르지만, 국익을 감안할 때는 전혀 바람직한 것이 못된다. 실속없는 성장은 외형만 부풀리는 결과를 초래하고, 國益이 침해하게 대립하는 현재의 세계적 분위기 하에서는 오히려 지금과 같이 수입 개방 압력만 자극할 뿐이다.

그동안 우리는 우리를 너무 과대 포장하여 국내외에 선전해 왔다. 또한 외국의 그러한 부추김을 자랑으로 생각해 왔던 것이 또한 우리들의 현실이었다. 이제는 우리의 실체를 과장됨이 없이 보다 솔직하게 파악하고 알려야 한다. 미국 시장에서 한국산 차의 판매가 저조한 이유를 묻자 “한국산 차의 품질이 최악이기 때문”이라고 대답하

는 미국인들이 한국 자동차 시장을 조속히 개방하라고 압력을 넣고 있는 것도 실속없는 외형 성장이 불러 온 결과라 할 수 있을 것이다.

수입 개방이 몰고 올 파장

수입차 시장의 성장 전망

국내 수입차 시장은 시장 개방이 선진국들의 요구대로 순조로울 경우, 2000년에는 연간 13여만 대에 이를 것으로 전망되고 있다. 그러나, 국산 차에 식상한 층이나 외제차를 타본 경험이 있는 이들을 감안할 때, 수입차 시장은 이보다 급속도로 증가할 가능성이 크다. 미국의 경우, 전통적으로 중대형 차의 생산에 주력해 왔으나, 1980년대 후반부터 소형차의 생산에 적극 나서고 있어, 이젠 미국이라는 나라와의 사회·문화적 차이가 한국내 자동차 판매에 거의 영향을 미치지 않고 있다. 미국산 중소형 차들은 국내에서 생산되는 차종들과 외적 조건에서는 거의 같다. 더욱이 일본의 경우는 사회·문화적 유사성으로 한국내 침투가 더욱 유리하다. 또한 부유층들은 여전히 독일차를 선호하고 있는 것도 현실이다. 이러한 점들을 감안하면, 국내 수입차 시장은 예상 외로 빠른 성장을 보일 가능성도 높다.

수입차 시장의 주도권은 누가 쥔 것인가?

그러면, 수입차 시장이 전면적으로 개방

될 경우, 가장 이득을 보는 자는 누구일 것인가? 물론, 일본 업체들일 것이다. 지리적 인접성과 한국 시장의 특성을 잘 알고 있으며, 경쟁력 있는 차를 만드는 업체가 일본 업체들이기 때문이다. 미국의 빅3가 중 소형차를 만들고 있고, 국내 소비자들에게 적합한 차종을 만들고는 있으나, 일본 업체 만큼 섬세하게 한국인들에게 다가오는 데는 한계가 있을 것이기 때문이다.

미국이 수입차 시장을 전면 개방하라고 요구하고 있으나, 그 결과는 미국업체들이 아닌 일본 업체들의 것이 될 것이다. 따라서 미국의 입장으로서 수입차 시장 개방이 최선의 대안이라고 보기는 어렵다.

수입차 시장 개방보다 부품 수입선의 다변화가 급선무

이러한 점들을 감안해 볼 때, 미국과 유럽은 수입차 시장 개방을 강요하는 것보다 첨단 부품을 비롯한 부품의 수입 확대를 요구하는 것이 바람직할 것이다. 이를 위해서는 현재 일본 의존도가 높은 기술 도입선을 미국과 유럽 등지로 전환하여야 할 것인데, 이는 국내 완성차 업체나 부품업체만의 힘으로만 가능한 것이 아니다. 한국을 제2의 일본으로 보고 있는 미국과 유럽 업체들의 시각이 바뀌어야 할 것이며, 상호 호혜적 관계에 기초한 수평 분업적 관계를 갖는 서구 완성차 업체들과의 새로운 관계

정립이 필요하다.

일본은 이미 한국에 대해 상호 보완적인 수평분업 관계를 제시해 왔고, 추구하고 있다. 지리적 인접성과 문화적 유사성도 있겠지만, 이러한 구조가 한국 자동차산업의 대일 의존도를 높여 온 것임은 자명하다. 이러한 것들을 감안할 때, “무조건 문을 열라”는 식의 개방 압력은 매끄러운 방법으로 보이지는 않는다. 그보다는 국내 자동차 업체와의 보다 긴밀한 공조체제를 형성함으로써 자동차 판매 대수로서의 균형이 아니라 부품도 포함한 전반적인 자동차 산업 측면에서의 균형을 유지하는 것이 양국간에 보다 이익이 될 것이다. 전면적으로 문을 열면 일본 업체들이 가장 이익을 볼 것이며, 취약한 한국의 자동차 산업은 폐허가 될 것이다.

냉엄한 경제 전쟁시대이기는 하지만, 한국 자동차 산업의 파멸은 한국 경제의 파탄을 초래할 것이며, 이는 아시아의 개도국들의 서구 국가들에 대한 경각심만 높이게 될 것이다. 힘의 논리가 지배하는 구조라 하지만, 강자와 약자가 공존할 수 있는 길을 모색하는 것이 진정한 평화를 위한 길임을 서구 업체들은 다시금 인식해야 할 것이다.♣