乘用車 需要展望과 輕乘用車 生産의 妥當性

洪 炳 裕

▷ 目 次 ◁

Ⅰ. 序
Ⅱ. 乘用車의 需給展望
Ⅲ. 輕乘用車 生産의 妥當性과 需給政策
Ⅳ. 關聯問題
Ⅴ. 結論 및 建議

Ⅰ. 序

機械工業의 中核部門인 自動車工業은 機械工業의 技術發展을 先導할 뿐만 아니라 관련 産業에 미치는 波及效果 및 雇用效果面에서, 그리고 防衛産業發展에의 寄與度에서 볼 때 그 중요성은 지대하다고 하겠다. 현재 日本 등 先進國의 경우 輸出産業으로서의 그 역할이 큰 것으로 보아, 産業 「라이프 사이클」(life cycle) 理論上 앞으로 우리나라에서도 輸出産業으로서의 成長可能性이 클 것으로 판단된다[1]. 우리나라의 경우 1985年 이후부터 稼動될 기존 乘用車 生産業界의 大量生産工場은 規模의 經濟를 실현시킬 수 있을 것으로 기대된다[2]. 이에 따라 國際市場에서 경쟁력을 갖추게 됨으로써 自動車工業은 輸出産業으로 성장할 수 있을 것으로 판단된다.

그러나 短期的으로 볼 때, 비록 自動車工業이 1980年 이후 不況에서 회복되고 있으나 아직도 自動車工業 중 비중이 가장 큰 乘用車部門이 政府의 內需抑制政策으로 인하여 발전이 지연되고 있다.

乘用車의 內需抑制政策의 背景에는 에너지 절약 등 경제적인 요인뿐만 아니라 국민의 違和感을 의식한 所得隔差의 顯示化 效果를 극소화하려는 社會政策的 意圖가 있다고 볼 수 있다. 그러나 乘用車의 國內需要를 억제하고 輸出을 촉진하는 정책은 排氣量 1,500cc 내

筆者：韓國開發硏究院 硏究委員

1) 1981年 日本의 輸出 중 自動車産業의 占有率은 19.8%이며 自動車 輸出額은 300億弗이었으며, 西獨의 경우는 각각 15.7%와 257億弗이었다.

2) 20萬～40萬臺가 適正規模로서 長期平均費用이 극소화되는 生産規模임.

외의 乘用車를 우선적으로 국내에 공급하도록 유도했으며, 이보다 排氣量이 적은 燃料節約型 乘用車의 生産投資는 기피되어 왔다. 그리하여 國民의 違和感을 의식한 內需抑制政策은 오히려 乘用車의 大型化 傾向을 초래하여 所得隔差의 顯示效果를 가중시키고 있다고 볼 수 있다.

本稿의 목적은 轉換期에 처한 韓國의 自動車(乘用車 중심)需要를 예측하고 이를 선진국의 사례에 비추어 이에 대한 적절한 政策的 對策을 제시하려는 데에 있다.

Ⅱ節에서는 先進國 중 日本의 事例를 이용하여 韓國의 需要豫測을 시도하였으며, Ⅲ節에서 이같은 需要展望에 비추어 輕乘用車生産의 타당성을 검토하고 이의 需給政策에 대해 논하였다. Ⅳ節에서는 乘用車의 사용에 따른 관련 문제에 대해 논했는데, 여기에서는 트럭과 버스의 需給對策, 輕乘用車의 보급을 위한 關聯對策 및 交通問題 등 行政的인 對策에 대해 논하였다. 끝으로 Ⅴ節에서는 本稿의 요약을 통해 결론 및 건의를 제시하였다.

Ⅱ. 乘用車의 需給展望

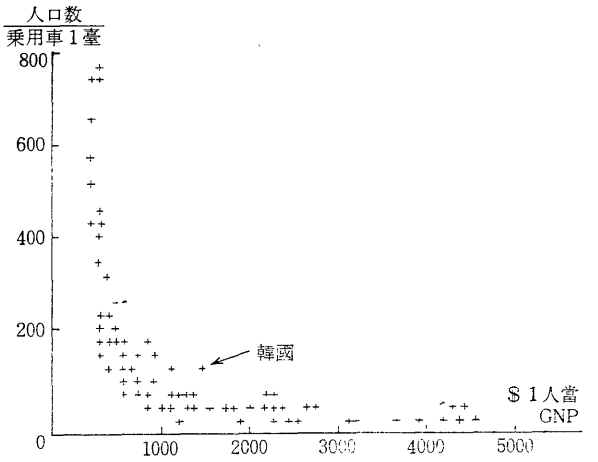
1. 乘用車 需要豫測方法

乘用車 需要를 定量的으로 추정하는 방법에는 첫째, 乘用車 保有量을 從屬變數로 하여 需要函數를 추정하는 방법과 둘째, 新規 需要量 자체를 從屬變數로 하여 추정하는 방법이 있다. 乘用車 需要에 영향을 주는 요인으로는 國民所得水準, 自動車의 價格, 運營維持費, 代替交通手段의 利用與件, 乘用車의 運行與件(道路事情, 都市化率), 在庫量, 乘用車의 平均壽命, 割賦條件 등을 들 수 있다. 한편 推定資料로는 국내의 時系列 資料나 國家間의 橫斷面 資料를 사용할 수 있는데, 時系列 資料는 韓國의 경우 짧은 標本期間과 變數의 變動推移에 일관성이 결여되어 있다는 문제가 있으며, 說明變數들 사이의 自己相關性의 問題(多重共線性) 등이 있다[3]. 기존의 연구로는 李徹熙(1980), 金榮奉(1981) 등에 의한 硏究結果가 있다[4]. 이들은 國家間의 橫斷面 資料에 의한 回歸分析을 하였는데, 國家間의 乘產車 價格 및 維持費用의 차이를 반영할 수 있는 資料의 부족으로 분석이 제한되는 단점이 있었다. 한편 韓國産業經濟技術硏究院(1982)은 韓國의 時系列 資料를 사용하여 1983年부터 1986年까지의 短期需要를 예측하였고, 1987年 이후는 生長曲線을 이용하여 별도로 乘用車 保有量을 예측하였다. 이 경우 역시 위에서 지적한 문제들에 부딪혔다.

이상으로 간단히 정리해 본 바와 같이 統計的 模型에 의한 韓國의 乘用車 需要展望은 그것이 國別 橫斷面 資料이든 時系列 資料이든 需要豫測에는 적합하지 못한 것으로 판단된다. 그 이유는 첫째, 乘用車의 需要는 所得增加에 따라 需要彈力性이 변하는 生長曲線의 形態(logistic curve)를 보이며 둘째, 韓國과 같이 高度成長을 유지하면서 뒤늦게 自動車工業을 시작한 나라에서는 生長曲線의 각 단계를 빠른 속도로 거쳐갈 것으로 예상되어 각

3) 韓國自動車工業協同組合(1976), 現代自動車株式會社(1981).
4) 李徹熙『韓國의 自動車工業』, 韓國開發硏究院, 1980. 金榮奉,『自動車工業의 發展方向과 政策』, 硏究報告 81-03, 1981.

〔圖 1〕 所得과 126個國의 乘用車 1臺當 人口數(1981)



資料 : 日本 車動車工業會, 『主要國 自動車 統計』, 1981.
NVMA, *World Motor Vehicle Data*, 1981.

所得段階別로 需要成長패턴을 충분히 검증할 수 있는 統計的 自由度를 얻을 수 없기 때문이다.

그러나 이러한 상황일수록 生長曲線의 각 段階別로 적절한 정책적 대응이 필요하므로 신뢰성 있는 乘用車 需要豫測의 필요성은 더욱 크다고 보겠다.

위와 같은 이유로 本硏究에서는 統計的 模型에 의해 需要를 예측하지 않고 2次大戰 이후 비교적 短期間 내에 乘用車 需要成長의 段階別 類型을 보인 日本의 事例硏究를 통해 需要成長段階別 特性을 분석한 뒤 이에 비추어 韓國의 需要를 예측하였다.

2. 所得과 乘用車保有性向

乘用車의 保有性向을 결정짓는 說明變數 중에서 가장 중요한 것은 1人當 國民所得이다. 〔圖1〕에서 보는 바와 같이 1981年의 126個國의 資料를 사용하여 1人當 國民所得과 乘用車 1臺當 人口數間의 關係를 볼 때, 이들 變數間에는 反比例關係가 뚜렷하다. 이들 變數들을 「로그」 函數로 變換시켜 回歸分析한 결과는 아래의 式과 같이 높은 相關關係를 보여 주고 있다.

$$ln(\text{人口數}/\text{乘用車 臺數})$$
$$=12.3-1.18\cdot ln(\$1\text{人當 GNP})$$
$$(31.3)(-22.2)$$
$$R^2=0.80$$
( )는 t통계량

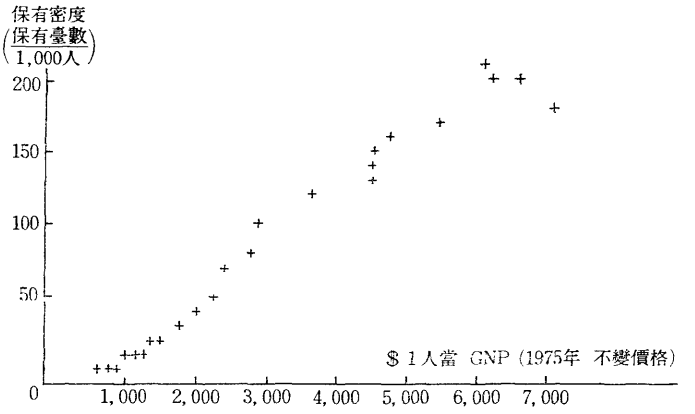
韓國의 경우, 1人當 GNP와 乘用車 1臺當 人口數는 〈表 1〉에 나타나 있다. 〈表 1〉에서 볼 수 있듯이 3年의 短期間이지만 1人當 GNP와 乘用車 1臺當 人口數는 뚜렷한 反比例關係가 존재함을 알 수 있다.

〈表 1〉 乘用車 保有 現況

	1981	1982	1983
韓國 1人當 經常 GNP	(천원) 1,735	1,800	1,880
韓國 乘用車 1臺當 人口數	(명) 144	128	105
世界 乘用車 1臺當 人口數*	(명) 33	32	30

* 世界의 統計値는 앞에서 조사한 126個國 중 韓國과 같은 所得水準을 보인 國家들의 平均値임.
資料 : 經濟企劃院, 『經濟統計年報』, 『交通年鑑』, 1982.

〔圖 2〕 日本의 乘用車 保有密度推移(1958～83)



資料 : 日本自動車工業會, 『自動車統計年報』, 1965～83.
日本自動車工業會, 日刊自動車新聞社 共編, 『自動車 年鑑』, 1973～83.

韓國의 경우는 後述하겠지만 內需抑制政策(乘用車 購入時 및 保有時의 諸稅公課金이 상대적으로 다른 나라보다 높다.)으로 他國에 비해 同一所得水準에서 낮은 乘用車 保有性向을 나타내고 있으며 1981年은 불황에서 충분히 회복하지 못한 탓으로 乘用車 1臺當 人口數가 상대적으로 높다.

3. 日本의 事例

가. 日本의 乘用車 保有密度 推移(1958～1983)

앞에서, 일정한 시점에서는 각국의 平均所得水準과 乘用車 保有密度와는 뚜렷한 反比例關係가 있음을 보았는데 이번에는 日本의 所得推移와 乘用車 保有密度 推移間에 어떤 관계가 존재하는가를 알아 보자.

〔圖 2〕는 日本에서 1958年부터 1983年까지 $1人當 GNP(1975年 不變價格)와 乘用車 保有密度(1,000人當 乘用車 保有臺數)間의 관계를 보여 주고 있는바 이들의 관계는 전형적인 生長曲線(logistic curve)의 形態를 보이고 있으며 所得段階別로 曲線의 특징이 〈表 2〉와 같이 뚜렷하게 구분된다.

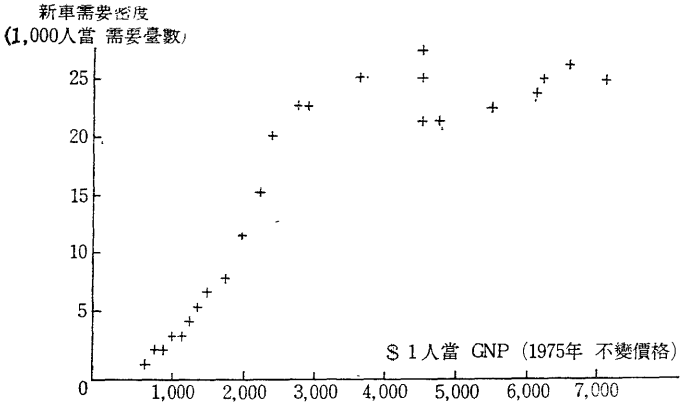
〈表 2〉 日本 乘用車 保有密度曲線의 特徵

$1人當 GNP(1975年 不變)	保有密度의 변화
～$1,000	완만한 증가
$1,000～$1,500	增加速度의 加速
$1,500～$3,000	급격한 증가
$3,000	增加速度의 급격한 감소

日本의 경우 1人當 GNP와 乘用車保有密度와의 관계는 1人當 所得이 $1,000일 때까지는 완만히 증가하다가 이후 약 $1,500까지 증가속도가 加速되어 $3,000까지는 급격히 증가한 후, $3,000이 넘으면서 增加速度가 급격히 감소된 상태에서 短期的 變動이 심하게 나타난다. 이때의 短期的 變動은 景氣變動의 영향을 받는 것으로 판단된다.

이와 같이 日本에서는 所得과 乘用車 保有性向間의 관계는 非線型的이며, 일정한 所得

〔圖 3〕 日本의 乘用車 需要密度 推移(1958~83)



資料 : 日本自動車工業會, 『自動車統計年報』, 1965~83.
日本自動車工業會, 日刊自動車新聞社 共編, 『自動車年鑑』, 1973~83.

水準을 지나면 保有性向이 급증하는 臨界所得이 존재함을 알 수 있다.

나. 日本의 乘用車 需要密度 移推(1958~1983)

日本의 保有密度曲線에서 나타난 바와 같은 生長曲線패턴은 需要密度曲線에서 그 특징이 더욱 뚜렷하게 나타나고 있다. 〔圖 3〕은 日本에서 1958年부터 1983年까지 $1人當 GNP (1975年 不變價格)와 乘用車 需要密度(1,000人當 乘用車 年間需要臺數)間의 관계를 보여주고 있는바, 所得段階別로 나타난 曲線의 특징은 〈表 3〉과 같이 뚜렷이 구분된다.

즉 〈表 3〉에서 보는 바와 같이 日本의 乘用車 需要密度曲線은 1人當 所得이 약 $750이 될 때까지 완만히 증가하다가 이후 약 $1750까지 增加速度가 加速되어 $2,750까지는 급격히 증가한 후에 增加速度가 급격히 감소되어 短期的 變動이 심한 경향을 뚜렷이 보여주고 있다. 乘用車 需要의 이러한 경향은 所得彈力度의 관계에서 더욱 뚜렷이 알 수 있는데, 所得이 낮을 때는 완만히 증가하다가 所得이 향상됨에 따라 增加率이 커지는 것은 乘用車가 奢侈財의 성격을 띠는 것으로 볼 수 있으며, 所得이 일정 수준에 도달한 이후 增加率이 점차 둔화되어 停滯狀態에 도달하는 것은 乘用車가 所得이 증가함에 따라 점차 必需品化되어가는 것으로 볼 수 있다(이 경우 必需財와 奢侈財의 分岐點은 乘用車 需要의 所得彈力度가 1이 되는 점이다).

〈表 3〉 日本의 需要密度曲線의 特徵

$1人當 GNP(1975年 不變價格)	需要密度의 변화
~$ 750	완만한 증가
$ 750~$1,750	增加速度의 加速
$1,750~$2,750	급격한 증가
$2,750~	增加速度의 급격한 감소

이와 같이 日本의 경우 所得과 乘用車 需要性向間의 관계도 線型的이 아니며 保有密度曲線과 같이 일정한 所得點을 지나면 需要가 급증하는 臨界所得이 존재한다.

日本의 乘用車需要는 위와 같이 生長曲線의 전형적인 형태를 보인다. 이를 日本의 自動車

〈表 4〉 日本 乘用車 需要의 時代史的 特性

	期間 (1975年度 不變 1人當 GNP)	時代的 特性	1人當 經常GNP / 乘用車經常價格	乘用車需要豪數 / 1,000人	乘用車新車 國內需要	自動車生産量	乘用車生産量	輸出占有率
1段階	過保護期 1945～55 $340～$698	• 트럭 중심의 生産 • 自動車産業의 업중 保護 • 量産化 始作 • 系列企業의 低賃金 活用	—		～2萬臺 (乘用車 需要 微微)	8～15萬臺	～2萬臺	—
2段階	量産體制確立期 1965～60 $698～$1,267	• 量産體制의 確立段階 • Just-in-Time方式 納品	～0.17	～2	2～15萬臺 (低需要)	15～76萬臺	2～17萬臺	～4.3%
3段階	國內競爭 深化期 1967～67 $1,267～$2,197	• 乘用車部門의 확대 • 乘用車 專門工場 建設붐 • 完成車 메이커間의 價格競爭 심화 • 部品工業의 原價節減 압력 • 輸出開拓	0.17～0.40	2～6	15～59萬臺 (需要增加 加速)	76～192萬臺	17～70萬臺	4.3～14.5%
4段階	國際化推進期 1965～70 $2,197～$5,160	• 國際競爭力 강화 • 部品 메이커의 階屬分化와 系列化 進展 • 政府支援・規制・干涉의 최소화 • 公害・安全基準에 부응하고 燃料費 節約的인 自動車 開發 유도	0.40～0.92	6～23	59～238萬臺 (需要 急增)	192～530萬臺	70～318萬臺	14.5～22.8%
5段階	輸出急增期 1970～ $5,160～	• 輸出 本格化 • 輸出 占有率의 급격한 증가 • 1977年 이후 占有率 안정적	0.92～2.30	23～26 (1982)	238～304萬臺 (需要 安定)	630～1,118萬臺 (1981)	318～697萬臺 (1982)	22.8～56.6%

資料：日本自動車工業會, 『主要國自動車統計』, 1965～83.

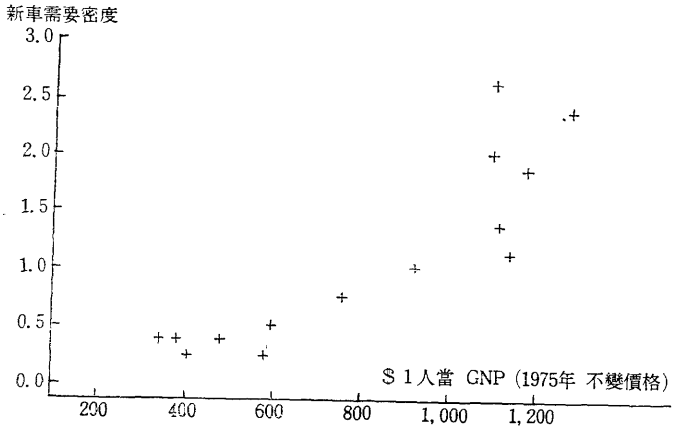
産業史에 投影하여 볼 때 각 시대의 산업적 특성은 需要成長特性을 그대로 반영하고 있다. 〈表 4〉에서 보는 바와 같이 2次大戰 후 日本의 自動車産業은 1955年까지 低賃金을 활용한 트럭 中心 生産의 過保護期를 거쳤으며, 이후 1960年의 乘用車 大量生産體制 確立期까지 乘用車需要는 완만하게 증가하였다. 그러나 1960年부터 1965年 사이의 乘用車 需要의 增加速度는 점차 커졌다. 이 기간 중에는 새로운 生産工場의 建設이 활발했으며 국내의 價格競爭이 심화되어 部品工業의 原價節減壓力이 증대되고 한편으로는 輸出을 시도하게 되었다. 이후 1970年까지의 5年 동안에 國內需要가 급증하였는데 이 기간 중 業界는 國際競爭力 强化에 總力을 기울이고, 政府는 規則·干涉을 극소화하는 한편 公害와 安全基準에 副應하면서도 經濟的인 自動車 開發을 유도하였다. 部品系列化에 따른 階層分化와 系列化의 급격한 진전이 이루어진 것도 이 기간이었다. 한마디로 이 기간은 급증하는 國內需要를 바탕으로 乘用車産業의 質과 競爭力이 강화된 國際化推進期로 특징지울 수 있다. 그러나 1970年 이후 國內需要는 安定期에 도달하여 1,000人當 25臺 정도에서 停滯되었다. 그러나 이 기간 중에도 短期的 景氣變動에 따라 수요는 계속 變動하였다. 한편 國內需要가 飽和水準에 이르자 業界는 새로운 市場開拓을 위해 輸出에 치중하였다. 그결과 현재까지 自動車의 輸出이 급증하게 되었다.

위에서 고찰한 바와 같이 日本의 自動車産業은 乘用車 需要의 生長曲線에 따르는 國內需要成長의 緩急과 밀접한 관련을 갖고 변하고 있음을 알 수 있다.

4. 韓國의 乘用車需要 短期展望과 輕乘用車 生産의 時急性

韓國의 乘用車 需要는 日本과 비교할 때 아직도 低水準에 머물고 있는 것은 사실이나 〔圖 4〕에서 보는 바와 같이 增加速度가 加速되고 있는 현상이 뚜렷하다고 보겠다.

〔圖 4〕 韓國의 乘用車 需要密度 推移(1970~83)



資料：韓國自動車工業協同組合, 『自動車組合二十年史』, 1983.

〔圖 4〕에서 韓國의 乘用車需要密度曲線은 1人當 GNP $750(1975年 不變價格)까지는 완만한 증가를 보이다가 이후 增加速度가 加速중에 있음을 알 수 있다.

韓國과 日本의 乘用車 需要密度曲線을 비교하기 위해서는 1人當 所得과 함께 양국의 乘用車 價格의 차이에서 오는 효과를 감안하여야 하기 때문에 x축을 1人當 經常 GNP를 乘用車 經常價格으로 나눈 比率로써 나타내었다. 이와 같이 함으로써 國民所得의 經常價格差異에서 오는 비교상의 어려움과 乘用車의 가격 차이에서 오는 歪曲을 동시에 제거할 수 있다.

〔圖 5〕는 1人當 經常 GNP를 乘用車 經常價格으로 나눈 값에 따른 韓·日 양국의 乘用車 需要密度曲線을 나타내고 있다.

〈表 5〉 韓國과 主要國의 乘用車 購入時의 諸稅公課金 및 維持費 比較

	購入時 諸稅公課金[1]		年間維持費用[2]	
韓 國	$1,998	100.0(%)	$3,007	100.0(%)
日 本	$ 773	38.7	$2,072	68.9
臺 灣			$2,147	71.4
美 國	$ 235	11.8	$ 72	2.4
西 獨	$ 633	31.7	$ 716	23.8

註 : 1) 1981年 기준.
2) 1982年 기준.

資料 : 現代自動車(株), 『實態調査』, 1981. 3.
Pertroleum Intelligence Weekly. 1982. 12.
日本自動車會議所, 日刊自動車新聞社 共編, 『自動車年鑑』, 1982.

〈表 6〉 韓國의 今後 3年間 所得 乘用車價格 比率豫測

	豫想經常 GNP (천원)	豫想乘用車 價格[1] (DOPY 1400 GLS) (천원)	1人當 經常GNP / 乘用車 經常價格
1984	1,575	4,280	0.38
1985	1,712	4,366	0.39
1986	1,860	4,453	0.42

註 : 1) 乘用車 價格은 1984年 基準으로 每年 2%씩 上昇할 것으로 假定했음.

〔圖 5〕의 그래프에서 보는 바와 같이 日本에 비해 韓國의 需要密度成長水準이 훨씬 낮음을 알 수 있다. 양국의 曲線 중에서 비교가능한 범위인 (1人當 經常 GNP/乘用車 經常價格)의 값 0.0~0.4 부분을 확대한 그래프가 〔圖 5〕의 아래에 나타나 있다. 여기서 x값이 0.3이 될 때까지 韓國의 需要密度曲線은 日本의 需要密度曲線을 x축에 따라 右側으로 平行移動한 형태이다. 1980年에서 1982年까지는 극심한 不況으로 曲線上의 乖離를 보였으나 1983年부터는 원래의 성장 패턴을 회복한 현상을 보인다. 전체적으로 보아 1980年代初의 短期的 景氣不況期間을 빼면 韓國의 需要密度曲線은 日本의 需要密度曲線을 x축에 따라 右側으로 平行移動한 形態로 볼 수 있다.

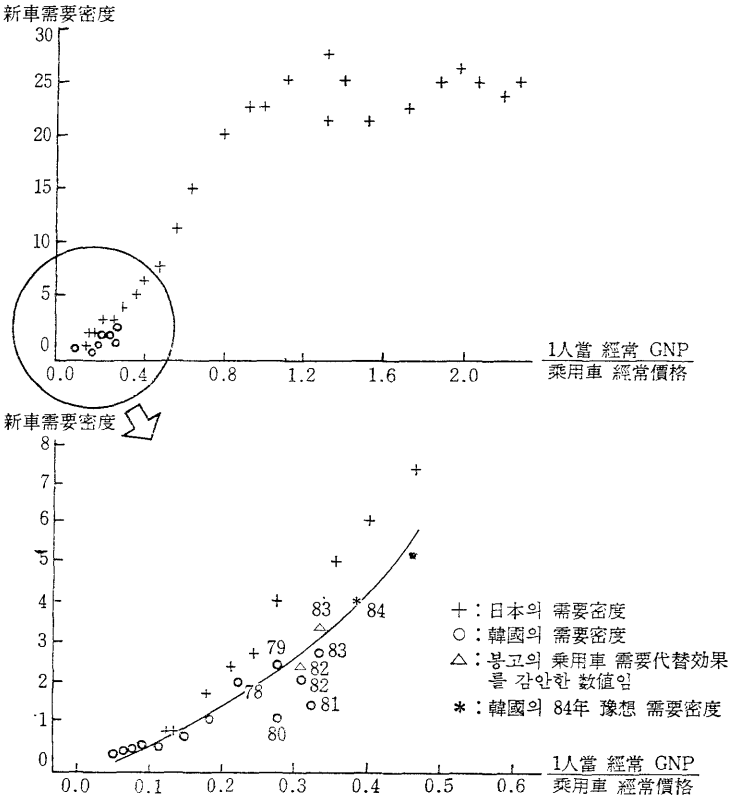
동일한 所得水準(價格調整後)에서 日本보다 낮은 乘用車 需要密度를 보인 이유는 乘用車의 購入時에 賦課되는 諸稅公課金과 維持費가 日本에 비해 월등히 높기 때문으로 추정된다.

〈表 5〉는 韓·日을 포함한 主要先進國의 乘用車購入時 諸稅公課金 및 維持費를 비교하고 있다. 韓國은 5個國 중 購入時의 諸稅公課金 및 維持費用이 가장 높음을 알 수 있으며, 日本과 비교해 볼 때 維持費는 1.45배, 購入時의 諸稅公課金은 2.58배로 韓國의 需要抑制政策을 그대로 반영하고 있다.

만일 韓國의 內需抑制政策이 緩和되어 諸稅公課金 및 維持費用이 日本의 수준으로 낮아진다면 양국의 乘用車 需要形態는 상당히 유사해질 것으로 예상된다. 따라서 이 경우, 日本의 乘用車 需要密度曲線을 韓國에도 적용할 수 있을 것으로 판단된다.

乘用車 購入時의 諸稅公課金의 차이와 維持費用의 차이가 없다면 양국의 需要密度曲線은

〔圖 5〕 韓·日間의 乘用車 需要密度의 比較



資料 : 〔圖 3〕과 〔圖 4〕를 결합한 것임.

상당히 유사할 것이라는 假定下에서 금후 2~3年間의 韓國의 乘用車 需要를 예측해 보자.

〈表 6〉은 1984年부터 1986年까지 韓國의 (1人當 GNP/乘用車價格)比率을 豫測한 것이다. 豫想所得은 KDI의 『國家豫算과 政策目標』에 根據한 것이며[5], 乘用車價格은 1984年 基準으로 年平均 2%씩 증가하는 것으로 假定했다[6]. 〈表 6〉에 의하면 1986年에 한국의 1人當 GNP/乘用車價格 比率은 0.42로서 1965年의 日本의 0.40과 비슷했다. 日本은 1965年부터 乘用車 需要가 급증한 시기로서 韓國도 日本과 유사한 需要패턴을 보일 것으로 예상되기 때문에(諸稅公課金이나 維持費가 日本과 비슷하다고 假定할 때) 1986年부터는 乘用車 需要가 급격히 증가할 가능성이 크다.

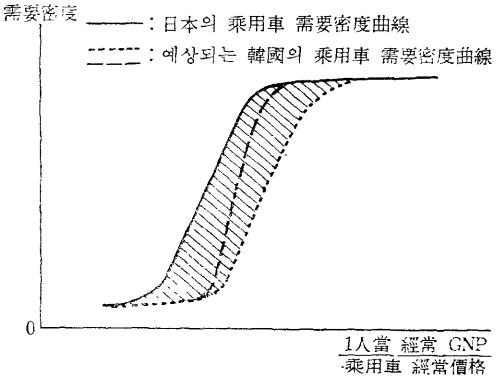
所得의 측면에서는 가까운 시일 내에 乘用車의 需要가 급격히 증가할 가능성이 크지만 강력한 乘用車 需要抑制政策이 존재하는 한 이와 같은 潛在需要가 그대로 실현될 것으로 보기는 어렵다. 그러나 이러한 需要抑制政策은 所得水準이 충분히 향상됨에 따라서 급격히 그 효과를 상실할 것이다.

〔圖 6〕에서 볼 수 있는 바와 같이 乘用車 需要抑制效果는 絶對規模面에서는 더욱 커질 것이나, 實需要量의 絶對値는 需要抑制政策이

5) 韓國開發硏究院 『國家豫算과 政策目標』, 1983.

6) 1986年까지 年平均物價上昇率을 3%로 잡고, 企業의 生産性向上에 의한 價格下落이 있을 것으로 보면 年平均 2% 上昇假定은 비교적 온건한 假定임.

〔圖 6〕 需要抑制 政策의 效果



없는 경우와 마찬가지로 빠른 속도로 증대된다. 需要抑制政策으로 인해 需要가 飽和水準에 도달하는 시기는 다소 늦어지나, 일단 需要가 飽和水準에 도달하면 需要抑制政策의 효과는 전혀 없음을 알 수 있다.

〔圖 6〕에서 實線으로 나타난 곡선은 日本의 乘用車 需要密度曲線을 나타내며, 이 곡선을 x축으로 平行移動한 점선으로 나타난 곡선은 예상되는 韓國의 乘用車 需要密度曲線을 나타낸다. 이 두 曲線의 성격상 가운데가 볼록하며 양 끝이 얇은 초생달 모양의 빗금 친 면적을 에워싸고 있는데, 이 부분이 韓國의 需要抑制政策의 결과로 예상되는 乘用車 需要減少量을 나타낸다. 이 需要減少量은 需要가 낮은 수준에 있는 동안은 乘用車 전체 수요의 상당한 부분을 차지하나 일단 乘用車需要가 급증하기 시작하면 乘用車 전체 수요에서 차지하는 比重이 급격히 떨어지고 需要가 飽和水準에 도달하면 전혀 需要減少의 효과를 갖지 못함을 알 수 있다. 또한 실제로는 韓國의 乘用車 需要密度曲線이 타선(----)을 따라갈 것으로 예상되어 需要抑制效果는 예상보다도 더욱 빨리 喪失될 것으로 보인다. 韓國의 乘用車 需要密度가 타선을 따라가게 될 것으로 예상되는 이유는 다음과 같다.

維持時의 諸稅公課金은 購入時의 諸稅公課金에 비해 絶對額이 적으며 계속해서 支拂해야하는 것이므로, 所得이 점차 增加하면 購入時의 諸稅公課金보다는 維持時의 諸稅公課金을 일상적인 消費의 일부로 간주하는 경향이 커지게 되기 때문이다. 따라서 臨界所得點을 지난 상태에서 乘用車의 所得彈力性은 더욱 커지게 되어 〔圖 6〕의 타선과 같은 形態를 갖게 된다.

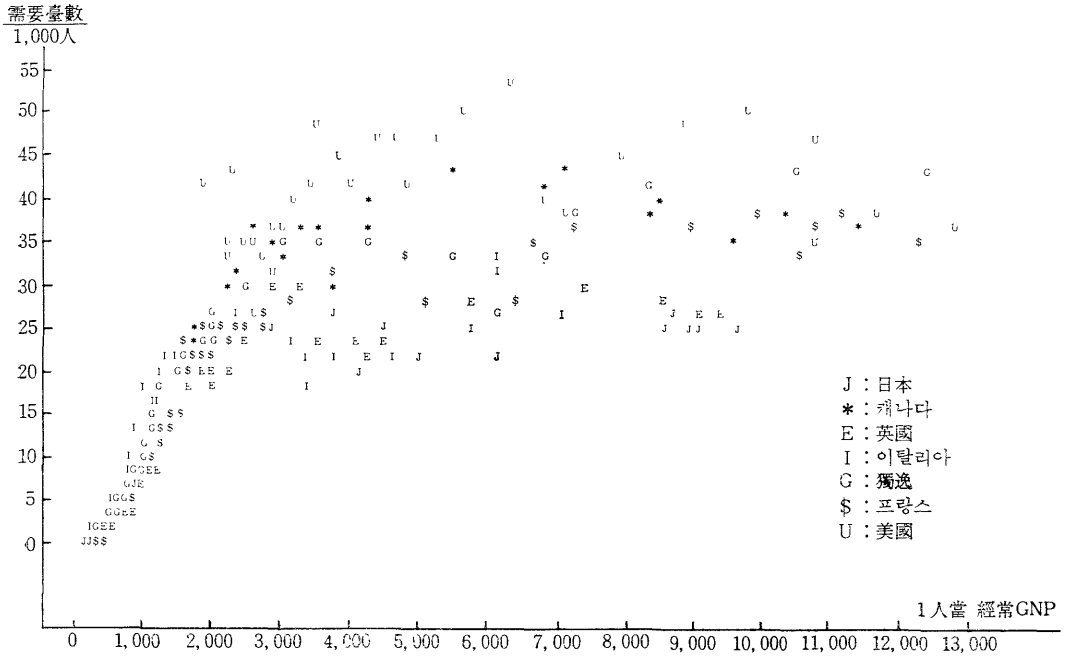
위의 상황을 종합해 볼 때 乘用車의 需要抑制政策은 빠른 속도로 그 효력을 상실할 것이 명확하다. 이러한 예상에 비추어 볼 때, 乘用車 需要抑制政策 보다는 乘用車의 輕量化에 의한 에너지 節約政策이 더 효율적일 것이다.

한편 韓·日 양국의 所得分布에 큰 차이가 있을 경우 乘用車 需要가 급증하는 臨界所得點과 需要의 飽和水準에는 차이가 있을 수 있겠으나, 이 점에 관해서는 資料의 부족으로 어떤 결론을 내릴 수는 없다. 다만 현재까지의 趨勢로는 日本보다 所得分布가 크게 나쁨으로써 야기되는 차이점은 보이지 않고 있다.

5. 韓國의 中·長期 乘用車需要 展望

前節에서 본 바와 같이 日本의 乘用車 需要密度曲線에 비추어 韓國의 需要曲線은 短期的으로 볼 때, 급격한 需要增加가 시작되는 시점에 와 있다. 따라서 內需抑制政策의 효과가 급격히 상실되어 갈 것으로 예상되므로 乘用車部門 生產의 競爭促進政策이 시급하며 에너지 消費節約側面에서는 乘用車의 輕量化를 유도하는 政策, 즉 輕乘用車의 生產과 消費를 유도하는 稅制上의 調整 등이 필요하다는 결

〔圖 7〕 主要 先進國의 乘用車 需量密度 比較 (經常 GNP)



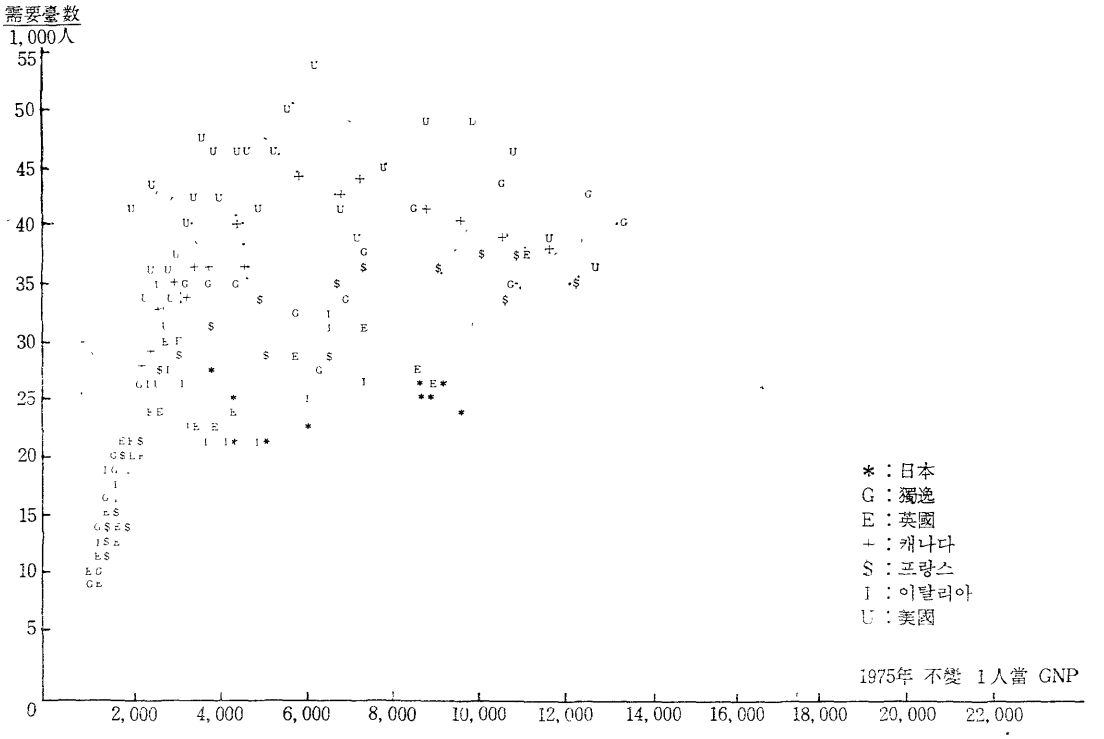
론을 도출해 냈다.

그러나 前節에서 도출된 결론은 方法論上 日本의 事例硏究에만 의존하였기 때문에 다음과 같은 의문이 생길 수 있다. 즉 日本의 事例에서 본 乘用車 需要密度曲線의 특징은 공통적인 현상인가? 아니면 日本에서만 찾아볼 수 있는 유일한 現象인가? 그러므로 餘他 先進國들의 事例를 추가적으로 검토할 필요가 있다. 따라서 다음의 세 가지를 중점적으로 분석하기로 한다. 첫째 需要가 급증하는 所得臨界値(1人當 經常價格 GNP/乘用車 經常價格)는 국가에 따라 큰 차이가 있는가? 아니면 매우 비슷해서 예측할 수 있는 범위 내에 있는가? 둘째, 需要가 일단 급증하기 시작하면 所得에 대한 乘用車 需要密度 彈力度는 국가에 따라 큰 차이가 있는가? 아니면 매우 비슷해서 예측할 수 있는 범위 내에 있는가? 세째, 需要가 飽和狀態에 도달하여 短期的 景氣變動에 크게 영향을 받는 需要의 飽和水準은 국가에 따라 큰 차이가 있는가? 차이가 있다면 어떤 요인으로 그 차이를 설명할 수가 있는가?

本節에서는 日本 외에 美國, 이탈리아, 프랑스, 獨逸, 캐나다 등 乘用車 需要가 飽和水準에 도달한 國家들의 乘用車 需要密度曲線들을 추가적으로 분석하여 위의 문제점들의 해답을 얻어 보려고 한다.

〔圖 7〕은 上記 7個國의 1人當 經常 GNP에 대한 乘用車 需要密度曲線을 컴퓨터로 플로트한 것으로 모두 하나같이 전형적인 生長曲線의 형태를 취하고 있으나 需要의 飽和水準은 國家間에 상당한 차이가 있는 것으로 나타났다. 그러나 需要가 급증하는 臨界所得値와 需要의 增加速度인 彈性値는 큰 차이가 없는 것

〔圖 8〕 先進國의 乘用車 需要密度 比較(1975年 不變價格)



으로 나타났다. 좀더 국가간의 比較性을 높이기 위해 x축을 1人當 不變價格 GNP로 나타낸 〔圖 8〕에서는 위와 같은 특성이 더욱 뚜렷이 나타나고 있다. 따라서 7個國의 乘用車 需要密度曲線을 一見하면 本節에서 제기된 세 가지 문제 중 첫 2개에 대해서는 비교적 용이하게 답을 할 수 있다. 즉 乘用車需要가 급격히 증가하기 시작하는 臨界所得値는 國家에 따라 큰 차이가 없으며 日本의 臨界所得値(1人當 經常 GNP/乘用車 經常價格) 0.4~0.5가 그대로 적용될 수 있다. 일반적으로 어느 나라이든지 1人當 GNP가 그 나라의 平均 自動車價格의 절반 정도에 도달하면 乘用車 需要가 급증하는 경향이 있다고 표현할 수 있겠다. 또한 일단 乘用車 需要가 급증하면 〔圖 8〕에서 보는 바와 같이 所得의 증가에 대한 需要增加의 속도도 나라간에 큰 차이가 없다고 보겠다. 단지 세 번째 의문점이었던 乘用車 需要密度의 飽和水準은 國家間에 상당한 차이를 보였으며 〔圖 8〕에 나타난 것처럼 최저 25臺/1,000人 수준에서 최고 50臺/1,000人 수준 사이에 골고루 분포되어 있다[7]. 이러한 현상은 표면적으로는 설명하기 힘든 地形, 生活習慣, 氣候, 道路事情, 所得分布 등 복합적인 社會現象의 결과이므로 計量的으로 그 변화를 설명하기는 매우 어려울 것으로 보인다. 그러나 본문에서는 〈表 7〉과 같이 편의상 세 가지 분류로서 설명을 하고자 한다.

〈表 7〉에서 半島島嶼型 國家에는 日本, 英國, 이탈리아 등이 있는데 이들 國家의 乘用

7) 이 경우에도 일단 需要가 飽和水準에 다다르면 短期的 景氣變動에 따라 다소간 需要도 변한다.

〈表 7〉 乘用車需要의 飽和水準 類型

類　　型	飽和水準	國　　家
A: 半島島嶼型	25臺/1,000人	日本, 美國, 이탈리아
B: 中 間 型	35臺/1,000人	프랑스, 독일
C: 大 陸 型	50臺/1,000人	美國, 캐나다

資料: 日本自動車工業會, 『主要國自動車統計』, 1965～83.

車需要의 飽和水準은 25대/1,000人 정도이다. 한편 Bhasker는 그의 硏究에서 飽和時의 乘用車 需要臺數는 乘用車 總保有臺數에 1/10을 곱한 것과 대체로 일치함을 보였다[8]. 〈表 7〉에 그의 硏究結果를 적용하면 半島島嶼型 國家들은 平均 1家口(1家口를 4人 基準으로 할 때)當 1臺씩 乘用車를 保有한다고 볼 수 있다. 家口當 1臺의 乘用車 保有는 선진국으로서의 안정적인 乘用車 需要를 나타낼 수 있는 最低値로 볼 수 있는데, 이처럼 이들 國家들의 乘用車 飽和需要가 낮은 것은 주로 地形的인 특성(大陸型이나 中間型의 國家들보다 國土가 협소하며 상대적으로 山嶽地域이 많다)과 人口密度, 그리고 기타 交通手段의 발달정도, 生活패턴의 차이에서 오는 것으로 보여진다.

한편 大陸型에 속하는 國家로는 美國, 캐나다 등을 들 수 있다. 이들 국가의 乘用車 需要의 飽和水準은 50臺/1,000人 정도인데 이 수준은 4人家族 基準으로 家口當 2臺로서 선진국들 중에서 가장 높은 수준이다. 이들 國家는 國土面積이 넓을 뿐만 아니라 人口密度가 餘他 先進國보다 낮은 특징을 갖고 있다. 따라서 다른 나라보다 일찍부터 自動車의 生活化가 정착되었기 때문에 높은 乘用車 需要密度를 보여 주는 것으로 판단된다.

그 밖에 프랑스, 獨逸 등은 半島島嶼型과 大陸型의 중간 형태로서, 乘用車 需要의 飽和水準이 35臺/1,000人 정도로 보이는데 지리적인 특성을 고려해서 中間型이라고 불렀다.

〈表 7〉에서 대략 살펴본 바와 같이 先進國의 乘用車 飽和需要密度는 地理的 特性과 人口密度 그리고 기타 生活패턴 등에 따라 다르다. 韓國의 乘用車 需要는 앞에서 언급한 지리적 특성, 人口密度, 生活패턴 등으로 보아 半島島嶼型을 따를 가능성이 가장 클 것으로 예상된다.

이러한 가능성은 하나의 假說임에 불과하지만 長期的 需要豫側을 하는 데 있어서 기존의 飽和需要水準 중 가장 낮은 수준을 채택했기 때문에 自動車 生産施設의 投資面에서 保守的 豫測으로 받아들일 수 있다. 따라서 重復投資가 문제되어 왔던 과거 몇 년간의 경험에 비추어 볼 때 유익한 假說이라고 판단된다.

Ⅲ. 輕乘用車 生産의 妥當性과 需給政策

1. 經濟的인 輕乘用車의 定義

우리나라는 交通部 道路運送車輛法에 의거하여 輕乘用自動車를 排氣量 360cc 이하 중 길이 3.0m, 폭 1.3m, 높이 2.0m 이하인 乘用車로 規定하고 있으나 〈表 8〉에서 보는 바와 같이 政府部署에 따라 각각 乘用車의 分類 및 輕乘用車의 定義가 달라 혼란을 야기시킬 여지가 있다.

그러나 輕乘用車의 定義를 통일시키는 일보다 더욱 중요한 것은 에너지 절약과 관련하여 輕乘用車의 排氣量을 定義하는 일이라고 보겠

8) Krish Bhaskar, The Furture of the World Motor Industry, 1980.

〈表 8〉 部署別 乘用車의 分類

	分 類 (定義)	關 係 法
商工部	排氣量 800cc 미만 : 輕乘用車	
內務部	小型乘用自動車 : 4氣筒 이하	地方稅法
交通部	輕乘用自動車 : 排氣量 360cc 이하로서 長3.0, 幅1.3, 高 2.0m 이하	道路運送車輛法
財務部	排氣量 1,500cc 이하 15%課稅	特別消費稅法

資料 : 韓國自動車協同組合, 『自動車工業 育成方案 硏究報告書』.

다.

輕乘用車의 排氣量 정도를 定義할 때 무조건 적게만 할 수는 없다. 日本은 1968年에 輕乘用車의 排氣量을 360cc 이하에서 550cc 이하로 바꿔서 定義하였는데[9], 그 이유는 첫째, 360cc 이하의 乘用車는 排氣量이 너무 적기 때문에 실용성이 별로 없었으며 둘째, 日本의 경우 기존의 生産施設의 限界性 때문이었다.

한편 日本의 乘用車 輸出面에서도 輸出 主種品目은 1,000cc 정도의 乘用車였다. 이때 日本의 乘用車 輸出에서 1,000cc 이하의 總輸出臺數 중 550cc 이하의 輕乘用車 輸出臺數比率은 10% 이내였다.

이러한 乘用車 자체 상의 문제 외에 輕乘用車의 排氣量定義는 다음과 같이 경제적으로 영향을 준다.

첫째, 輕乘用車의 排氣量定義는 기존 生産施設의 변경에 따른 많은 設備投資를 필요로 하며 둘째, 輕乘用車의 需要를 유발시키기 위하여 稅制 및 기타 각종 제도를 輕乘用車 사용에 유리하게 할 필요가 있다[10].

따라서 輕乘用車의 범위를 정하는 일은 사회적, 경제적 효과가 매우 크기 때문에 단순히 日本의 定義를 그대로 따를 것이 아니라 學界, 業界 등의 技術情報, 貿易情報를 종합하여 신중하게 결정함이 바람직하다.

2. 輕乘用車의 生産遲延論

政府는 당초 1985年 下半期부터 輕乘用車 生産을 시작할 것으로 계획했었으나 최근 輸出戰略 車種 開發에 주력하고 있는 乘用車 生産業界의 投資能力을 감안하여 일단 輸出戰略 車種을 개발한 후 輕乘用車를 개발하도록 開發 時期를 변경하였다. 그러나 輕乘用車의 生産遲延의 배경에는 이러한 이유 외에 다음과 같은 두 가지 이유가 또 있다.

첫째, 韓國의 乘用車 生産은 國際輸出市場의 主種인 1,500cc 내외의 小型乘用車를 위주로 하여야 한다고 볼 때, 國內需要는 輸出하고 남은 차로 충당할 수 있으므로 아직 乘用車의 生産을 고려할 때가 되지 않았으며,

둘째, 乘用車가 輕量化되면 臺當 에너지 消費量은 절약되나 현재보다 低所得層에까지 需要가 확산되므로 에너지 消費가 증가될 뿐만 아니라 交通滯症을 심화시켜 전체적으로 에너지를 더 많이 消費하게 되리라는 이유이다.

첫 번째의 이유에 대해서는 本稿의 Ⅱ章에서 본 바와 같이 乘用車 需要의 短期 展望에서 사용한 日本의 需要密度曲線을 이용해 쉽게 그 타당성을 검증할 수 있다. 다음과 같은 乘用車 生産條件에서 乘用車의 短期需要를 예측하여 보자.

— 生産時期 : 1986年

— 價格 : 250萬원(합리적 수준의 諸稅公課

9) 日本의 道路運送車輛法 第2條와 3條, 同法施行規則 第1條와 2條에 輕乘用車의 定義가 있음.

10) 日本은 輕乘用車의 경우 自動車檢査, 免許, 車庫, 稅金, 通行料 등에 각종 특혜를 주고 있음.

金 포함)

— 總乘用車 중 輕乘用車 占有率 : 40～80%[11]

위와 같은 假定에서 1986年의 1人當 經常 GNP/乘用車 經常價格 比率은 0.51에서 0.64에 이르고 이에 따른 1986年의 推定 乘用車 需要臺數는 日本의 需要密度曲線上에서 34萬臺에서 44萬臺에 이른다. 이러한 需要豫測은 韓國의 需要密度曲線이 日本의 그것과 유사해질 것이라는 전망 아래에서는 과장된 것이라고 볼 수 없다. 오히려 乘用車 價格이 年間 2%씩 상승한다고 前提하였으므로, 物價安定 또는 다른 要因에 의해서 乘用車 價格이 떨어질 경우 韓國의 乘用車 需要는 위의 豫測보다 더 높을 수도 있다.

한편 乘用車의 輸出比率을 50%로 볼 때 年間 國內需要 34萬臺～44萬臺는 30萬臺 生産能力의 3個社를 規模의 經濟에 도달시킬 수 있다[12]. 또한 輕乘用車의 輸出市場 展望도 日本의 輸出推移를 볼 때, 10萬臺 정도의 輸出은 비교적 무난할 것으로 보인다. 즉 日本의 1981年 1,000cc 이하 乘用車 輸出臺數는 19萬臺로 絶對水準은 낮으나 增加率面에서 볼 때는 1,000～2,000cc 乘用車의 輸出增加率을 오히려 앞서고 있다. 따라서 韓國의 輕乘用車 輸出展望은 밝다고 할 수 있다[13].

이와 같은 이유로 排氣量 1,500cc 내외의 輸出主導型 乘用車 優先生産論은 乘用車의 所得段階別 需要가 非線型的으로 증가한다는 것을 간과하는 데서 오는 오류로 볼 수 있다.

한편 에너지 節約 懷疑論에 대해 볼 때, 韓國의 內需抑制政策効果는 앞으로 급격히 상실될 것이며, 乘用車 國內需要가 飽和水準에 다다르면 그 효과는 전혀 없게 되므로 에너지節約懷疑論은 그 타당성을 상실하게 될 것이다.

이와 같이 두 가지 輕乘用車 生産遲延論에 대해 검토해본 결과, 輕乘用車의 生産은 더 이상 지연시킬 수 없다고 판단된다.

3. 輕乘用車 需給政策

輕乘用車의 需給政策은 국가적 차원에서 필요한 것이며 유익한 것이다. 個別 生産主體는 보다 큰 乘用車를 生産하고 消費하려는 경향이 있기 때문에 輕乘用車의 生産과 需要를 유인하는 정책이 輕乘用車 需給政策의 기본이 되어야 한다.

우선 供給側面에서 보면, 輕乘用車는 利潤幅이 적기 때문에 生産者의 利潤動機가 미약하다. 따라서 企業으로서는 당연히 大型 乘用車의 生産을 選好하게 된다. 乘用車가 小型일수록 利潤幅이 적은 이유는 小型일수록 大型車와의 價格差異가 커지나 生産原價는 크게 떨어지지 않기 때문이다. 그러나 한 나라에서 輕乘用車의 國際價格競爭力은 그 나라 自動車工業의 技術水準을 말해 주는 것이므로 自動車工業을 輸出戰略産業으로 육성하기 위해서

11) 日本의 경우 1,000cc 이하 乘用車의 內需占有率은 1968年에 60%이었으므로 80% 수준은 지나치게 의욕적인 수준이라고 볼 수 없음.

12) 1개 모델의 乘用車를 生産할 경우, 學者에 따라 다소의 차이는 있으나, 規模의 經濟를 갖추고 國際競爭力을 갖기 위한 年間最低生産臺數는 20萬～50萬臺 정도이다. 따라서 30萬臺를 規模의 經濟가 달성되는 規模로 볼 때 30萬臺 × 0.5 × 3 =45萬臺의 式으로 韓國에서는 3個 業體가 필요하게 된다.
(적정규모)(내수비율)(업체수)

13) 日本의 輕乘用車 輸出은 1979年에서 1981年 사이에 1,000cc 이하는 59% 증가했으며 1,000～2,000cc는 26% 증가했다.

는 輕乘用車의 生產을 적극 권장하여야 할 것이다.

한편 消費者側에서도 輕乘用車를 기피하려는 경향이 있다. 그것은 乘用車의 크기가 곧바로 자신의 사회적 지위를 나타낸다고 생각하기 때문이다. 이러한 경향은 약화되어 갈 것으로 보이지만, 大型 乘用車 選好傾向을 보다 효과적으로 억제하기 위해서는 乘用車의 크기(排氣量, 重量, 面積, 體積)에 따라 累進的으로 諸稅公課金을 賦課하는 동시에 輕乘用車의 價格을 합리적인 수준으로 대폭 인하해서 消費者로 하여금 경제적이고 실용적인 自動車를 選好하도록 유도해야 할 것이다.

乘用車의 需給과 관련된 自動車產業의 문제들은 乘用車의 需給에 직접·간접으로 영향을 미치므로 乘用車 이외의 他車種인 트럭과 버스의 中·長期 需要展望을 알아보고 乘用車內需抑制 關聯制度의 改善方向을 논한 뒤에 公害·交通滯症 등의 自動車產業 전반적인 문제점들을 고찰하기로 한다.

Ⅳ. 關聯問題

1. 트럭과 버스의 中·長期 需要展望

韓國의 트럭과 버스의 中·長期 需要를 예측하는 것은 韓國의 中·長期 乘用車 需要豫測보다 더욱 어렵다. KIET에서 연구한 1991年까지의 韓國의 트럭 需要豫測은 短期的으로는 신빙성이 높을 것이나 中·長期的으로는 상대적으로 낮을 것으로 판단된다[14]. 그 이유는 각국의 트럭과 버스를 합한 것의 需要密度曲線이 乘用車와는 달리 飽和需要密度水準에서 심한 차이를 보이기 때문이다[15]. 〔圖 9〕에서 보는 바와 같이 飽和需要密度水準은 1,000人當 최저 2臺에서 최고 17臺 水準까지 심한 차이가 있음을 알 수 있다. 이러한 차이는 각국의 트럭 외 代替交通手段(鐵道交通)의 발달 정도와 產業構造의 특성과 관련된 貨物輸送量의 차이에서 오는 것이라고 볼 수 있다. 〔圖 9〕에서 日本의 트럭(이하 트럭과 버스의 합을 의미함)의 需要密度曲線은 先進 6個國 중 生長曲線으로서의 특징이 가장 뚜렷할 뿐만 아니라 飽和需要水準도 가장 높아 1,000人當 17臺 정도이다. 이러한 현상은 日本의 乘用車 需要密度가 선진국 중 최저 수준이었던 점과는 매우 대조적이다. 美國의 트럭需要密度曲線은 비교적 線型的으로 증가하여 1,000人當 15臺 수준에서 증가 속도가 둔화되는데 다른 나라와는 다른 유형을 보여주고 있다. 기타 獨逸, 英國, 이탈리아, 프랑스의 4個國은 1,000人當 5臺 이하에서 飽和水準에 도달한 것이 뚜렷하다.

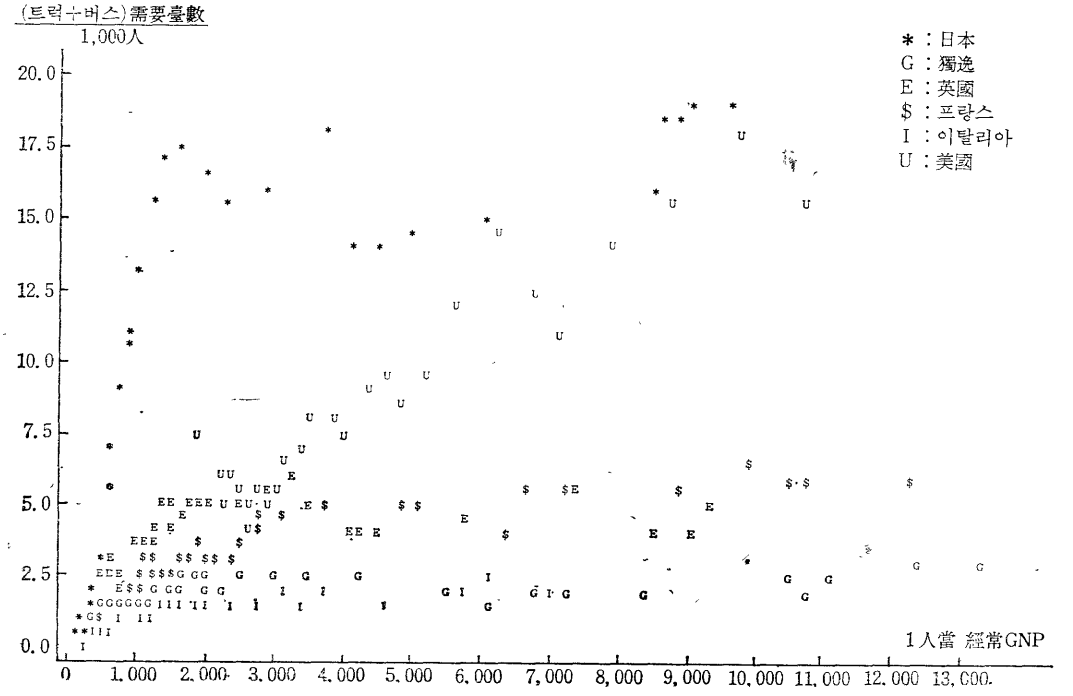
이상에서 본 바와 같이 트럭과 버스의 需要增加패턴은 乘用車와는 달리 臨界所得, 需要急增期의 需要彈力性, 飽和水準 모두 어떤 일관성 없이 나라마다 다르다. 따라서 需要의 成長段階로 보아 아직도 初期段階에 있는 韓國의 트럭과 버스의 中·長期 需要를 예측하는 것은 오류에 빠질 가능성이 많다.

그럼에도 불구하고 확실한 것은 〔圖 10〕에서 보는 바와 같이 트럭과 버스의 飽和需要密

14) KIET, 『自動車工業의 問題點과 育成方案』, 1982. 12. 特殊分析 第3號, p. 486~487.

15) 버스의 경우 需要가 트럭에 비해 매우 낮으므로 트럭과 합한 需要臺數로서 취급하겠음.

〔圖 9〕 主要 先進國의 〈트럭+버스〉 需要密度比較

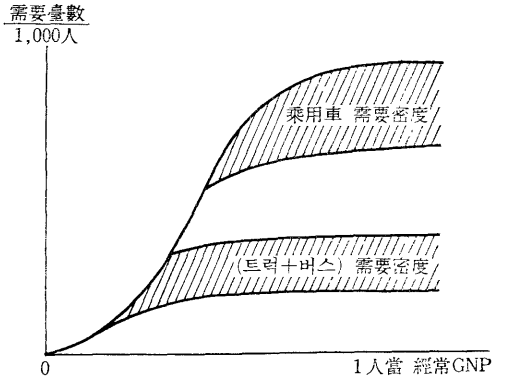


度水準은 전체적으로 乘用車의 飽和水準보다 밑에 있다는 것이다.

2. 乘用車 內需抑制 關聯制度의 改善

乘用車 內需抑制를 위해 賦課되는 諸稅公課金은 이미 살펴 본 바와 같이 외국에 비해 지나치게 높다. 稅金賦課 전의 諸稅公課의 工場渡價格 比率은 서울의 52.4%에서 全州의 67.5% 사이인데 이같이 높은 課稅는 사회 전체적인 輸送能率을 저하시킨다[16]. 따라서 과도한 諸稅公課金은 점진적으로 인하할 필요가 있다[17]. 더구나 乘用車에 賦課된 諸稅公課金의 需要抑制效果는 급속히 상실될 것으로 보이며 需要가 飽和水準에 다다르면 전혀 효과가 없을 것이기 때문에, 諸稅公課金은 단지 稅收增大의 의미밖에는 없다. 따라서 과다한 諸稅公課金을 인하하는 것은 지금부터 점진적으로

〔圖 10〕 乘用車와 버스·트럭의 需要密度比較



16) 購入時 諸稅公課金에는 特別消費稅, 附加價値稅, 取得稅, 登錄稅, 防衛稅, 印紙稅, 公債(地下鐵, 住宅, 道路) 등 7가지가 있음.

17) 金榮奉, 『自動車工業의 發展方向과 政策』, KIET 연구조사보고 제81~03.

실시하는 것이 바람직하다.

한편, 輕乘用車를 主種 乘用車로 유도하기 위해서는 短期的으로는 總稅額의 감소를 초래하지 않도록 하면서 乘用車의 크기에 따른 累進的 課稅를 강화하되 輕乘用車에는 諸稅公課金을 대폭 인하하여 합리적 수준으로 가격을 조정해야 할 것이다.

수요의 변화에 따른 乘用車産業의 利潤率의 彈力性은 매우 높은 것으로 알려져 있으며, 이러한 이유로 乘用車産業은 안정된 內需基盤 없이는 輸出産業으로 발전하기 힘들다. 안정된 內需基盤의 조성을 위해서는 需要抑制를 위한 과도한 諸稅公課金의 완화가 종래의 의견이었으나, 本稿는 좀더 다른 각도에서 諸稅公課金 완화의 불가피성을 논하고자 한다. 즉 乘用車의 國內需要가 급격히 증가함에 따라 에너지 政策面에서 볼 때 輕乘用車 生産이 시급하다고 보며, 輕乘用車의 生産과 消費는 모두 기피되는 경향이 있으나, 消費測面에서 볼 때 輕乘用車가 主種 乘用車가 되도록 諸稅公課金을 완화하고, 他車種에 대해서는 크기에 따라서 累進的으로 諸稅公課金을 賦課하여 消費를 유도하여야 될 것으로 판단된다.

따라서 輕乘用車가 主種 乘用車가 됐을 때에는 전체적으로 보아 현행의 과도한 諸稅公課金은 완화될 것으로 볼 수 있다.

그러나 大型 乘用車에 대해 累進的으로 諸稅公課金을 賦課해도 그 費用을 會社나 機關에 轉嫁할 수 있을 경우에는 消費節約의 효과는 없게 된다. 따라서 費用轉嫁를 시킬 수 없도록 제도적인 연구가 필요하다.

諸稅公課金뿐만 아니라 燃料費도 높아 우리나라의 燃料費는 세계에서 두 번째로 높은 것으로 알려졌다. 이는 揮發油에 賦課되는 높은 特別消費稅(100%)에 기인하는 것으로서 輕油의 9% 수준에 비해 지나치게 높다고 볼 수 있다. 乘用車 普及이 확대된다고 해도 乘用車 臺當 揮發油 使用量이 指數函數型으로 감소되고 있으므로(1972年에 乘用車 1臺當 1日 揮發油 消費量은 26.6ℓ에서 1980年은 5.4ℓ였음) 전체 揮發油 消費量은 크게 증가하지는 않을 것으로 보인다. 따라서 消費稅 總額에서 揮發油의 特別消費稅額이 차지하는 비중은 점차 낮아질 것으로 예상된다[18]. 揮發油 特別消費稅의 추가적인 인하는 乘用車의 必需財化를 추진시켜 현재와 같은 乘用車 空車運行現象을 감소시킬 수 있을 것으로 보인다. 따라서 揮發油 特別消費稅의 인하는 사회 전체적으로 볼 때 資源의 效率的 配分을 촉진시키는 효과를 가져 온다고 볼 수 있다.

3. 自動車工業 發展의 問題點

自動車 普及 擴散으로 야기되는 문제들은 大氣汚染, 騷音, 都心交通滯症 등이 있다. 지금까지의 乘用車 內需抑制政策은 위의 문제들을 표면적으로 극소화하는 데 어느 정도 기여했다고 볼 수 있다.

그러나 앞으로는 內需抑制政策의 효과가 급격히 상실될 것으로 보이므로 이와 같은 소극적 자세에서 벗어나 능동적인 대응책이 필요하다.

大氣汚染問題는 이 중에서도 가장 심각한 문제이다. 〈表 9〉에서는 自動車에 의한 大氣汚染度가 나타나 있는데 시간이 흐를수록 自

18) 이는 自家運轉이 확대되면서 空車運行이 줄어들고 또한 技術發展으로 乘用車의 單位燃料當 走行距離가 늘어나는 등 여러 요인 때문으로 해석된다.

〈表 9〉 自動車에 의한 大氣汚染 寄與度(서울 : 1980年, 1982年)

(단위 : 千톤/年)

汚染物質 / 汚染源		일산화탄소	아황산가스	질소산화물	탄화수소	매 연	合計 서 울	合計 전 국
1980	總 計(A)	342	211	61	16	15	645	2,712
	自 動 車(B)	35.5	18.5	30.1	7.6	1.4	93.1	269
	B/A (%)	10.4	8.8	48.1	46.2	10.0	14.4	10.0
1982	總 計(A)	415	151	122	38	31	757	3,364
	自 動 車(B)	142	22	95	28	5	297	831
	B/A (%)	34.1	14.3	77.8	75.3	15.0	38.6	24.7

資料 : KIET, 『自動車工業의 問題點과 育成方向』, 1982.

動車에 의한 大氣汚染度가 심각해져감을 알 수 있다. 〈表 9〉에서 自動車에 의한 大氣汚染 寄與度는 서울의 경우, 1980年度에 14%에서 1982년에 38.6%로 증가되었고, 전국의 경우 1980年 10%에서 1982年 24.7%로 증가되었다. 앞으로 급격한 乘用車 需要增加를 감안할 때, 특히 서울의 경우는 大氣汚染 問題에 시급히 대처해야 할 것이다.

自動車에 의한 大氣汚染 對應策으로는 低公害車 開發, 油類의 品質改善(脫黃施設 및 不良 油類品의 流通調節 등), 自動車 整備 및 檢査의 엄격한 실시(整備, 檢査의 施設 現代化 및 技術向上), 都市交通施設의 확충 및 개선, 排氣가스 規制基準의 단계적 강화 등을 들 수 있다. 그러나 이러한 조치들은 이미 거론되어 왔다. 따라서 무엇보다도 가장 시급히 요망되는 것은 政府의 行政豫示를 통하여 環境淨化 行政을 실천하는 일이라고 하겠다.

道路交通의 문제를 볼 때, 현재 交通行政을 담당하는 부서가 10개 이상으로 지나치게 다원화되어 있어 체계적인 交通行政이 어렵다. 韓國의 현재 交通滯症의 문제는 선진국에 비하면 아직도 양호한 편이나 乘用車 保有密度 曲線의 급격한 上昇推勢로 보아 앞으로는 급격히 악화될 것으로 보인다. 이에 대한 대책으로는 기존 시설을 효율적으로 운영할 수 있도록 官民合同 交通委員會를 구성하여 운영하는 것이 한 방법이 될 수 있을 것으로 보인다. 또한 韓國에 있어서는 交通外的인 요인들, 즉 行政簡素化, 情報化, 下水道 및 地下鐵의 計劃的 工事를 통해 交通量을 줄이거나 交通疏通을 원활하게 할 수 있다. 營業用 택시(콜택시 포함)의 문제는 국민의 생활과 밀접하게 연결된 만큼 실천적 대안을 만들어 개선하는 行政姿勢가 절실하다고 보겠다. 트럭은 大型交通事故의 요인이 되므로 트럭運轉士의 資格要件을 강화하고 行政指導를 통해 事故 要因을 줄여야 하겠다.

이러한 모든 政府의 노력에도 불구하고, 80年代 중반부터는 급증하는 交通量에 대해 政府가 완전히 대처해 나갈 수 없을 것으로 보인다. 따라서 자발적인 消費者行態의 적응 과정이 필요할 것으로 예상되는데 乘用車의 週末 레저用化 현상, 乘用車와 電鐵의 連繫使用 등을 예로서 들 수 있다.

V. 結論 및 建議

機械工業의 中核部門인 自動車工業은 관련 波及效果가 지대하며 雇傭效果가 크고 防衛産業에도 기여한다는 점에서 그 중요성이 매우 크다. 또한 선진국의 경우 輸出産業으로서의 역할이 큰 것을 볼 때 우리나라에서도 自動車工業은 輸出産業으로서 成長可能性이 높다고 보겠다. 自動車工業은 방대한 投資規模로 인해 規模의 經濟가 크게 작용하는 産業으로서, 輸出産業으로 성장하기 위해서는 어느 정도 內需의 뒷받침이 있어야만 國際競爭力을 갖출 수가 있다. 그러나 우리나라의 경우는 自動車産業의 核心部門인 乘用車産業이 높은 諸稅公課金과 維持費로 인해 國內需要가 억눌려 왔다. 또한 1980年의 景氣沈滯로 인해 自動車會社들은 극심한 經營難에 봉착하게 되었다. 이에 政府는 1981年 2月 28日 自動車産業 合理化措置로서 自動車 生産을 부문별로 전문화시킴으로써 規模의 經濟 早期 達成과 專門技術의 축적을 유도해 왔다. 이에 힘입어 自動車業界는 극심한 불황에서 회복되고 있으나 乘用車는 점차 大型化해가는 바람직하지 못한 현상을 보이고 있다. 이것은 국내 自動車 生産이 非競爭的인 상황에서 輸出 主種車 生産에 우선 投資하고 國內需要를 억제하는 정책 때문인 것으로 보인다.

한편 國際石油市場의 전망이 불투명한 상황에서도 輕乘用車의 生産은 필요 없다는 일부의 견해가 있는데, 이는 우리나라의 경우 輸出 主種인 1,500cc를 주로 生産·輸出하고 殘餘分을 國內需要에 충당할 수 있다는 논리에 기초하고 있다. 또한 輕乘用車 生産은 低所得層으로 수요를 확산시켜 에너지 消費節約에 역행한다는 주장도 있다.

本稿에서는 輕乘用車 生産의 타당성을 검토하기 위하여 우리나라의 乘用車 需要豫測을 시도하였다. 이 과정에서 우리나라의 경우 資料의 不充分으로 時系列 資料나 國家別資料를 이용한 統計的 推定은 적합하지 못했으므로 선진국의 事例硏究를 통해 수요를 추적하는 방법을 사용하였다. 先進 7個國의 乘用車 需要密度曲線을 분석한 결과 우리나라는 80年代 중반에 수요가 급증하는 臨界所得點을 지날 것으로 보여, 이에 따른 효과적인 乘用車 需給政策이 시급할 것으로 보인다.

아울러 乘用車 內需抑制政策의 효과는 급격히 상실될 것으로 보이므로, 에너지 消費節約을 위해서는 乘用車의 輕量化를 유도하는 정책이 필요함을 결론으로 도출하였다.

輕乘用車의 범위를 定義할 때 무조건 작게만은 할 수 없다. 實用性, 輸出 可能性, 經濟性, 安全性 등을 고려해 우리나라의 실정에 맞도록 定義해야 할 것이다. 일단 輕乘用車의 범위가 결정되면 경제적 사회적 영향이 크며, 다시 변경하기도 어렵기 때문에 신중히 결정해야 한다.

국가적 차원에서는 輕乘用車 生産이 유익한 것이지만, 生産과 消費主體는 이를 기피하는 경향이 있다. 生産側에서는 輕乘用車의 利潤幅이 적기 때문에 輕乘用車 生産보다는 大型乘用車 生産을 選好하게 된다. 한편 消費者側에서는 자신의 사회적 지위를 의식하여 大型車를 選好한다. 따라서 輕乘用車를 生産, 消費시키기 위해서는 輕乘用車 위주의 累進的

諸稅公課金制度와 기타 각종 관련 제도의 調整이 필요하다.

우리나라 트럭과 버스의 中·長期 需要展望은 乘用車보다는 매우 불확실하나 絕對需要臺數는 乘用車보다 훨씬 적을 것으로 전망된다.

乘用車 內需抑制를 위한 높은 諸稅公課金은 가까운 시일 내에 실효성을 상실할 것으로 예상되므로 선진국의 예에 비추어 합리적인 수준으로 下向調整함이 바람직하다고 보겠다.

따라서 諸稅公課金은 輕乘用車에 우선적으로 낮추어 輕乘用車가 國內需要 主種車가 되게 하는 것이 중요하다. 이러한 주장은 단순히 諸稅公課金을 낮추어 自動車 需要를 유발해야 한다는 논리와는 다른 각도에서 본 諸稅公課金 완화 이유이다.

自動車產業 發展의 制約 要因인 大氣汚染, 都心交通滯症, 交通事故 등의 要因은 實踐的 豫示案을 만들어 추진해 나가는 것이 가장 시급하다고 보겠다.

▷ 參 考 文 獻 ◁

交通部, 『交通統計年報』, 1981～83.

交通新報社, 『交通年鑑』, 1981.

金榮奉, 『自動車工業의 發展方向과 政策』, 韓國開發硏究院, 硏究報告 81-03卷, 1981.

商工部, 『長期自動車工業振興計劃 —韓國型小型乘用車의 量產化—』, 1974.

李徹熙, 『韓國의 自動車工業』, 韓國開發硏究, 1980.

韓國產業經濟技術硏究院, 『自動車工業의 問題點과 育成方向』, 1982.

韓國自動車工業協同組合, 『自動車工業育成案硏究報告書, —乘用車의 輸出競爭力强化를 中心으로—』, 1976.

韓國自動車工業協同組合, 『自動車部品工業育成方案(實態調査報告書)』, 1981.

韓國自動車工業協同組合, 『世界自動車產業關聯統計』, 1982.

韓國自動車工業協同組合, 『自動車組合二十年史』, 1983.

現代自動車(株), 『前輪驅動小型乘用車 生產을 爲한 綜合自動車工場建設事業計劃書』, 1981.

現代自動車(株), 『韓國의 自動車工業』, 1982. 6.

日本自動車工業會, 『自動車統計年報』, 1973～83.

日本自動車工業會, 『主要國自動車統計』, 1973～83.

日本自動車會議所, 日刊自動車新聞社 共編, 『自動車年鑑』, 1981～83.

ANFIA, *Automobile in Cifre*, 1983.

GM, *1981/82 Information Handbook*, Detroit, U.S.A., 1982.

Internationalen Automobilsalons von Genf., *Automobil Revue*, 1983.

Krish Bhaskar, *The Future of the World Motor Industry*, 1980.

MVMA, *MVMA Motor Vehicle 1983 Facts & Figures*, 1983

MVMA, *World Motor Vehicle Data*, Detroit, 1983.

Petroleum Intelligence Weekly, 1982～83.

SAGE Associates Incorporated, *A Report on the Worldwide Automotive Market, 1980～2000*, 1981.

VDA, *Tatsachen und Zahlen*, Westendstrasse, 1983.