

일본 자동차 업계의 구조재편 전망과 시사점

이민근 수석연구원, 글로벌연구센터 (leemk@posri.re.kr)

목차

1. 일본 자동차 업계 생산구조 변화 추이
2. 일본 자동차 업계 제휴-협력 구조 현황
3. 일본 자동차 업계 구조재편 여건 분석
4. 일본 자동차 업계 구조재편 전망
5. 종합 및 시사점

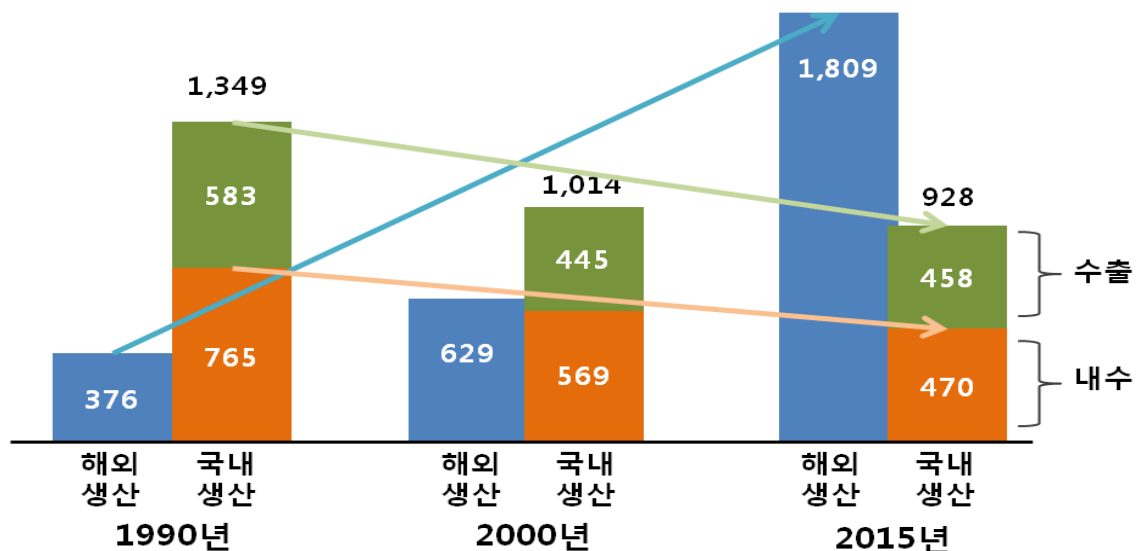
Executive Summary

- 일본 자동차 업계의 '15년 생산량은 해외 1,809만 대, 일본 내 928만 대로 '00년 대비 해외 생산은 1,000만 대 이상 증가한 반면, 일본 내 생산은 421만 대나 감소
 - 또한, 일본 내 생산 자동차의 판매 중 수출 비중도 '90년 3.2%에서 '15년에는 49.3%로 6.1%p 증가하여 생산 및 판매의 글로벌화가 가속화되는 추세
- 한편, 일본 주요 완성차 업계는 생산량 기준으로 도요타와 닛산의 2強, 혼다와 스즈키의 2中, 그리고 마츠다 자동차 등의 8弱 체제로 구성
 - 이들 업체는 지분출자나 상호 업무협력 관계를 구축하고 있으나, 내수 대비 Player 과다로 시장 경쟁이 치열한 가운데, 최근에는 자율주행/전기차 분야의 기술혁신과 배출가스 규제 강화 등으로 업계 내 구조재편 압력이 고조되고 있는 상황
- 따라서, 이 같은 시장 경쟁 상황과 기술혁신, 환경규제 강화에 대응할 수 있는 규모의 경제, 기술력, 자금력, 혁신력을 갖추지 못한 기업은 도태가 불가피할 전망
 - 연비 조작 사건으로 지난 5월 닛산에 전격 인수된 미쓰비시자동차가 대표적인 사례
- 향후 일본 자동차 업계는 2020년대 초반까지 최소 2개 그룹체제 또는 최대 3개 그룹체제로 재편될 가능성이 높음
 - 현재 도요타와 닛산, 혼다는 독자 생존이 가능한 업체로 평가되고 있어, 구조재편은 외부환경 변화에 대응력이 상대적으로 약한 중견 메이커를 중심으로 전개 예상
 - 혼다를 제외한 독자 계열 2사 중 마츠다는 도요타와 포괄적 제휴에 기본합의('15.5.)를 한 상태이므로, 현재는 스즈키가 가장 유력한 재편 대상으로 주목
- 자동차 업계의 구조재편은 자동차용 강재를 공급하는 철강사에 있어서도 위기와 기회의 요인으로 작용
 - 즉, 글로벌 공급망이 우수한 철강사로 강재 구매를 집약하거나, 대량 집중 구매를 조건으로 단가 할인을 요구하는 등 자동차 업계의 강재 Bargaining Power 증대 전망
 - 또한, 자동차 업계의 구조재편은 철강업계의 추가적인 구조재편을 촉진하는 요인으로도 작용하여, 중장기적으로 일본 철강업계의 글로벌 경쟁력 강화에 기여할 전망
- 국내 철강업계도 일본을 비롯한 글로벌 자동차 업계의 구조재편 동향을 면밀하게 주시하고, 선제적인 대응을 통해 위기를 기회로 활용하는 지혜를 발휘할 필요

1. 일본 자동차 업계 생산구조 변화 추이

- 일본 자동차 업계의 '15년 글로벌 총 생산량은 2,737만 대로 '90년의 1,725만 대, '00년의 1,643만 대 대비 1,000만 대 이상 증가 추세
- '15년 총 생산량 중 일본 내 생산은 928만 대로 '90년 대비 421만 대 감소한 반면, 해외 생산은 1,809만 대로 '90년 대비 1,433만 대나 급증
- 또한, 일본 내 생산 자동차의 판매 중 수출 비중도 '90년 43.2%에서 '15년에는 49.3%로 6.1%p 증가하여 생산 및 판매의 글로벌화 확대 추세

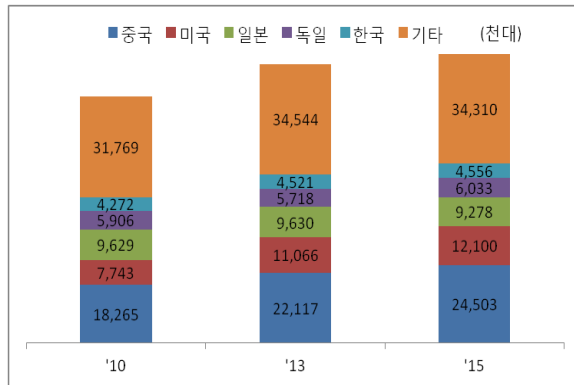
<일본 자동차 생산 및 판매 구조 변화 추이 (만 대)>



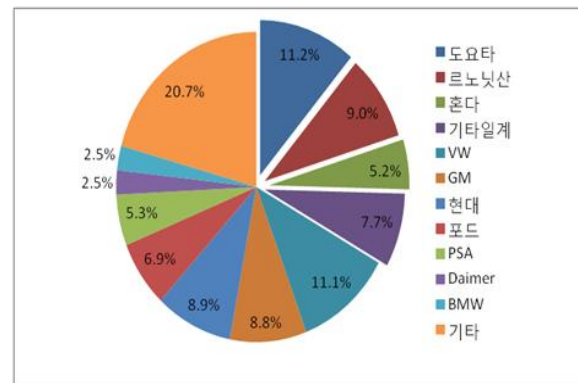
자료: 일본자동차공업회 자동차통계월보 2016.6 (4륜차 전차종 기준)

- 세계 국별 자동차 생산에서 일본은 '10년 963만 대로 중국에 이어 2위의 생산국가였으나, '11년부터 미국에 추월 당해 '15년 현재까지 3위를 기록 중
- 한편, 세계 자동차 판매대수는 '15년 기준 8,968만 대며, 이중 도요타 자동차 그룹이 11.2%인 1,007만 대를 판매하여 세계 1위를 차지하였고, 일본계 전체로는 총 2,971만 대를 판매하여 33.1%를 차지

<주요국별 자동차 생산 추이>



<'15년 회사별 세계 판매량 비중>



자료: OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

2. 일본 자동차 업계 제휴-협력 구조 현황

- 일본 주요 완성차 업체는 총 12개사이며, 생산량 기준으로 도요타와 닛산의 2強, 혼다와 스즈키의 2中, 그리고 마츠다 등의 8弱 체제로 구성
- 생산 차종은 도요타와 닛산은 4륜차 전 차종 생산 반면, 혼다는 승용차와 2륜차, 마츠다와 스즈키는 보통 승용차와 소형 상용차 특화 생산 중

<일본 주요 완성차 업체 현황>

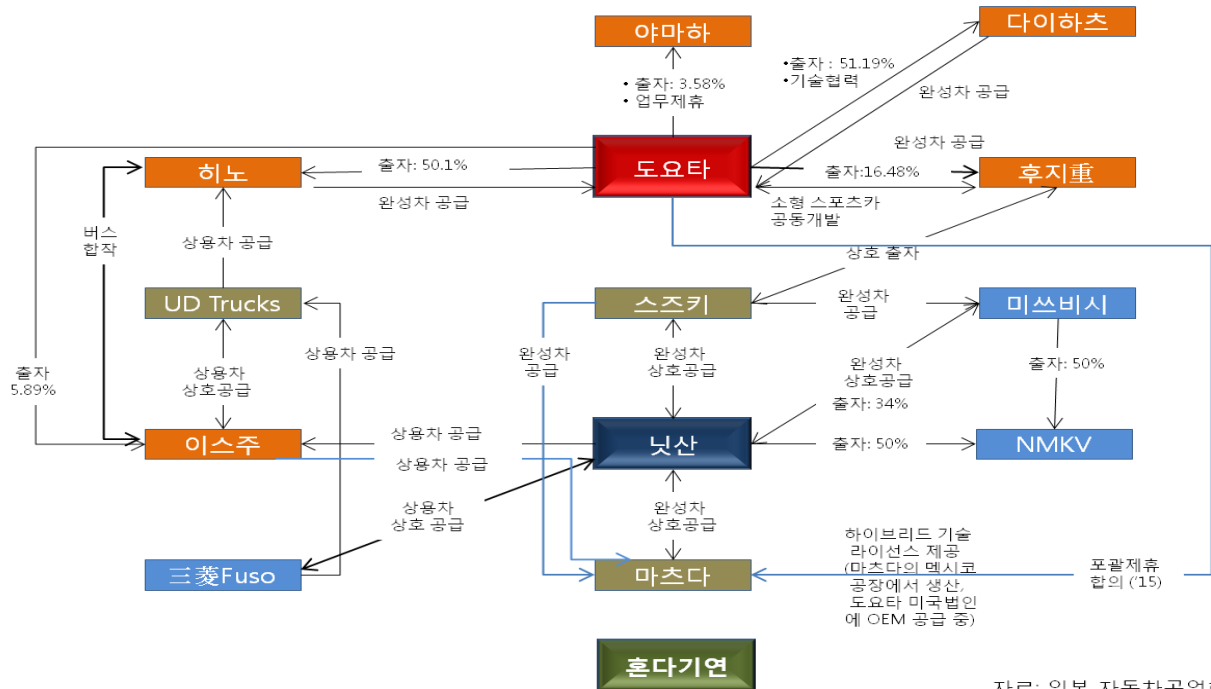
		도요타 자동차	다이 하츠	히노 자동차	후지 중공업	이스주 자동차	혼다 기연 공업	스즈키	닛산 자동차	마츠다	미쓰 비시 자동차
승용차	고급	●					●		●		
	보통	●			●		●	●	●	●	●
	경	●	●		●		●	●	●	●	●
상용차	소형	●						●	●	●	●
	대형	●		●		●			●		●
기타							2륜	2륜			
생산 (천대, '15년)		8,929	979	175	939	671	4,544	3,029	5,170	1,541	1,219
	국내	3,188	697	150	710	272	731	938	873	972	636
	해외	5,741	282	25	229	399	3,813	2,091	4,297	569	583

생산: CY15 4륜차 기준 (이스주는 FY14), 12사중 UD Trucks와 三菱Fuso 제외

자료: 각 사 홈페이지 정보 POSRI 종합

- 완성차 업체들은 상호 제휴·협력 관계를 구축, 시너지 제고를 도모 하고 있으나, 내수 대비 Player 과다 등으로 근본적인 업계 재편이 필요한 상황

<일본 자동차 업계의 일본 내 제휴-협력 관계>



3. 일본 자동차 업계 구조재편 여건 분석

□ 일본 자동차 업계는 Player 과다 이 외에도, 기술혁신 등 외부 경영환경 변화와 그에 따른 파급영향으로 인해 구조재편이 가속화될 전망

<일본 자동차 업계의 구조재편 여건>



- 주요 외부 경영환경 변화로는 자율주행 및 전기자동차 기술 혁신, 일본 수요둔화, 배출가스 규제 강화에 따른 연비경쟁 등을 들 수 있음

- 이 같은 환경 변화로 자동차 업계는 R&D 투자비 부담 증가, 고연비/클린카 니즈 대응력 저하, TESLA와 같은 전기자동차 전문업체 등장, 비즈니스 가치모델 변화(완성차 생산 → S/W 및 서비스로 가치 이동) 등에 따라 수익성이 떨어지면서 시장경쟁은 더욱 격화하는 상황에 직면
- 따라서, 환경 변화 요인에 대응할 수 있는 규모의 경제, 기술력, 자금력, 혁신력을 갖추지 못한 기업은 도태가 불가피할 전망
- 연비조작 사건으로 지난 5월 닛산에 전격 인수된 미쓰비시자동차가 대표적인 사례라 할 수 있음
- 실제로 미쓰비시는 금년 4월 20일 연비조작 사건 발표 이후 3주 만인 5월 12일에 닛산 자동차에 지분 34%를 매각함으로써 실질적으로 닛산의 계열회사로 편입됨
- 일본 자동차 업계는 닛산의 미쓰비시 인수를 구조재편의 서막으로 인식하고 있으며, 향후 추가적인 구조재편이 일어날 것으로 예상하고 있음

4. 일본 자동차 업계 구조재편 전망

- 일본 완성차 업계는 시장규모 대비 상장회사만 10개사에 달할 정도로 보유 역량이 분산되어 있어, 구조재편을 통한 효율화 니즈 지속 증대
- 이미 도요타와 닛산의 양사를 축으로 구조 재편이 추진 중에 있으며, 향후 나머지 자동차 업체를 대상으로 한 구조재편 움직임도 본격화될 전망
- 도요타는 현재 다이하츠와 히노를 자회사로 두고 있고, 후지중공업 및 이스주에는 자본을 출자하고 업무 및 기술협력 관계 구축
- 닛산도 '르노-닛산-미쓰비시' 3사 합계 자동차 판매량이 960만 대('15년 기준)로 미국 GM(984만 대) 에 이어 세계 4위의 그룹으로 도약
- 닛산이 향후 독자 계열인 혼다나 스즈키를 인수할 경우, 연간 1,000만 대 이상을 판매하는 세계 2위 그룹으로 부상 가능

<일본 자동차 업계의 지배 구조 현상>

도요타그룹			도요타 자본관계		닛산 그룹		독자 계열		
도요타	다이하츠	히노	후지중공업	이스주	닛산	미쓰비시	혼다	스즈키	마츠다

- 일본 자동차 업계는 외부 환경변화와 내부경쟁 격화로 2020년대 초반까지 최소 2개 그룹 또는 최대 3개 그룹 체제로 재편될 가능성이 높음
 - 현재 도요타와 닛산, 혼다는 독자 생존이 가능한 경영체력을 보유한 업체로 평가되고 있어, 구조 재편은 외부환경 변화에 상대적으로 대응력이 약한 중견 메이커를 중심으로 전개 예상
 - 구조재편 전개 방향은 기존의 자본제휴 관계 회사를 자회사화 하거나 자사에 통합하는 방향과 제휴관계가 없는 자동차사를 추가로 제휴 및 인수하는 방안의 2가지 형태가 병행될 전망
 - 혼다를 제외한 독자 계열 2사 중 마츠다는 '15년 5월 도요타와 포괄적 제휴에 기본 합의를 한 상태이기 때문에, 현재는 일본 내 제휴관계가 없는 스즈키가 가장 유력한 재편 대상으로 주목 받고 있는 상황
 - 특히, 스즈키는 세계 판매량은 300만 대 정도이나 성장 시장인 인도에서 Top Share를 확보하고 있기 때문에, 도요타나 닛산 입장에서는 스즈키와 제휴 또는 인수시 시너지 효과가 클 것으로 예상되고 있음

5. 종합 및 시사점

- 일본 자동차 업계는 내수 대비 완성차 메이커 과다 등에 따라 업체 간의 통합 재편이 2020년대 초반까지 집중적으로 발생할 전망
 - 미국 NBC도 2016년 5월 12일 “2021년까지 일본 자동차 메이커 수는 격감하여 3~4개사 정도만 살아남을 것” 이라는 전문가 분석을 발표
- 일본 자동차 업계의 구조재편과 글로벌 생산체제 확대는 자동차용 강재를 공급하는 철강사에 있어서도 위기와 기회의 요인이 될 수 있음
 - 일본 완성차 업계가 2~3개 그룹으로 재편될 경우, 글로벌 주요 지역에

균등한 품질의 강재와 서비스를 제공할 수 있는 철강사를 중심으로 강재 공급선을 집약하거나, 대량 구매를 조건으로 단가 할인을 요구하는 등 자동차 업계의 강재 Bargaining Power 증대 예상

- 자동차사의 이 같은 요구에 대응 가능한 철강사는 공급량을 확대할 수 있는 기회인 반면, 니즈 대응이 곤란한 철강사에게는 위협 요인 증대

□ 국내 철강업계도 일본을 비롯한 글로벌 자동차 업계의 구조재편 동향과 파급영향을 면밀하게 주시하고 선제적으로 대응해, 위기를 기회로 활용하는 지혜를 발휘할 필요

이 자료에 나타난 내용은 포스코경영연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.

[참고자료]

[보고서]

경제산업성, “일본 기업의 수익력 향상을 위한 산업금융 방향 조사연구”, 2016.3.

일본자동차공업회, 자동차통계월보, 2016.6.

[비즈니스잡지]

“자동차 업계는 동란기에 돌입”, 주간동양경제, 2016.6.25.

“도요타-마츠다 포괄제휴의 충격”, Diamond on line, 2015.5.22.

[일본 미디어]

일본경제신문, 일간산업신문 등의 자동차 구조재편 관련 기사

[홈페이지]

도요타, 닛산, 혼다기연공업, 마츠다, 히노, 미쓰미비자동차, 이스주, 스즈키, 다이하츠, 후지중공업, 일본자동차공업회, OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)