

1 中에 목매진 않는다... 미래차·고급차·SUV로 돌파구



서울 서초구 양재동 현대자동차그룹 본사 사옥.

역성장 지속 구조조정 준비 시작 미래차 위해 5년간 45.3조 투자

현대자동차가 글로벌 시장의 수익성 강화와 미래차 시장 공략을 위해 '선택과 집중'에 나선다.

현대차가 세계 최대 자동차 시장인 중국에서 지난 2017년 사드(고고도 미사일 방어체계) 보복 여파로 역성장을 거듭하던 중 결국 구조조정 준비에 돌입한 것이다.

우선 현대차는 공장 가동률 50%도 채우지 못하고 있는 중국 베이징 1공장 가동을 내달 중단하는 방안을 검토 중이다.

6일 현대차 관계자는 "현재 가동률이 떨어진 베이징 1공장의 활용방안을 놓고 가동 중단을 검토 중"이라며 "시기는 아직 확정되지 않은 상태"라고 말했다.

1공장 가동 중단 검토는 예고된 결과나 마찬가지다. 현대차는 중국 현지 판매 감소로 과잉설비 문제를 해결하기 위한 차원으로 구조조정 등의 물밑 작업을 벌여왔다. 현대차는 현재 베이징 1공장 가동 중단 검토와 함께 직원 2000여명을 구조조정 했다.

실제 현대차와 중국 베이징차가 2002년 지분 50대 50 합작사로 설립한 베이징 현대의 연간 총 생산능력은 181만대에 달하지만, 가동률은 44.5%에 그쳤다. 중국 공장 인력과 시설 절반 이상이 놓고 있는 셈이다.

그러는 사이 인건비와 같은 고정비 지출은 지속했고 손실은 눈덩이처럼 불어나고 있는 상황이다. 베이징현대에는 베이징 1~3공장, 창저우 4공장, 충칭 5공장 등을 두고 있는데 이 가운데 1공장 가동 중단을 검토 중이다.

그동안 현대차는 중국 공장 가동률을

높이기 위한 다양한 방안을 추진해왔다.

올해 1월에는 그동안 중국 현지에서만 소화해왔던 생산 차량을 필리핀에 수출하기도 했다. 이처럼 현대차는 중국에서 만든 차량을 동남아시아 물론 중남미 등 신흥 시장으로 판매하는 방안도 검토 중이다. 이외에도 날로 강화하는 환경규제에 대응하기 위해 친환경차를 생산하는 시설로 돌리는 계획도 세워두고 있다.

이처럼 현대차는 수익성을 높이기 위해 글로벌 공장에 대한 구조조정을 진행하는 한편 미래차 시장 공략을 위한 준비에 속도를 높이고 있다.

현대차는 미래차 시대에 대비해 올해부터 2023년까지 5년간 연구·개발(R&D) 관련 부문에 45조3000억원을 투자한다. 우선 자율주행, 수소전기차 등 미래차 시장 선점을 위해 연구·개발(R&D) 및 경상 투자 등에 약 30조6000억원을 투

입한다. 모빌리티 및 자율주행 등 미래 기술에는 14조7000억원을 투자한다. 이를 더한 총 투자금액은 5년간 45조3000억원이다.

이를 통해 글로벌 자동차 시장의 주력 판매모델인 SUV 및 고급차 부문을 강화한다. 현대차는 2017년 기준 4종에 불과했던 SUV 모델을 2020년에는 8종(제네시스 브랜드 포함)으로 늘린다는 계획이다. 고급차 시장에서는 미국 내 제네시스 판매를 확대한다. 제네시스는 지난해 미국에서 1만580대를 판매해 고급차 시장 점유율 1.6%를 기록했다. 올해 판매목표는 3만1000대로 이를 달성하면 점유율은 4.8%까지 확대될 것으로 보인다.

현대차 관계자는 "현재 베이징현대에 가장 중점을 두고 있는 부문이 '수익성'이라며 "앞으로 다양한 방안을 검토해 결정할 예정"이라고 말했다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

2 소통을 강화하라, 고객서 답 찾는 현대차



H-옴부즈맨 역할 확대... 내달 선택 이광국 현대차 부사장 전담 예정

현대자동차가 고객 소통 강화를 위해 고객 참여형 소통 프로그램을 다음달 새롭게 선보인다.

이는 정의선 현대차그룹 수석부회장이 지난해 9월 그룹의 지휘봉을 잡으면서 그룹경영의 방향성이 '고객'에서 찾고 있는 것과 같은 맥락으로 보인다.

정몽구 회장이 '품질경영'으로 현대·기아차의 도약을 이끌었다면 정 수석 부회장은 '고객 경영'을 통해 위기 돌파와 재도약을 준비하고 있음을 감지할 수 있다.

7일 현대차 관계자에 따르면 지난 2016년부터 운영중인 H-옴부즈맨의 역할을 확대하기 위해 다음달 새로운 프로그램을 론칭할 방침이다. 이 프로그램은

1000여 명으로 구성되며 고객의 소리를 회사와 공유하는 중요한 교두보 역할을 할 것으로 기대된다.

이 프로그램은 이광국 현대차 부사장이 이끌 예정이다. 지난 2016년 10월 새롭게 국내영업본부부장의 수장으로 부임한 이 부사장은 당시 국내영업전략실을 신설하고 고객의 목소리를 경청하겠다고 선언했다.

국내영업전략실은 고객 의견을 듣고 이를 사업에 적극 반영할 수 있는 시스템을 강화한 점이 특징이다. 현대차는 커뮤니케이션실 신설 이후 고객의 각종 아이디어를 사업으로 반영하는 H-옴부즈맨 제도를 진행해왔는데 이 제도를 상시 체계로 유지했다. 특히 고객 목소리가 접수되는 통합 VOC 부문은 기존 고객가치원실 내 고객센터를 본부장 직속으로 개편하기도 했다.

또한 현대차가 해당 프로그램 론칭 시점을 신형 쏘나타 출시로 잡았다는 점에서 중형 세단 시장을 중요하게 생각하고 있음을 확인할 수 있다. 현대차는 매년

100여명 안팎의 인원을 선발해 H-옴부즈맨을 운영해왔으며 지난 2017년 12월 출시한 쏘나타스페셜 모델 '쏘나타 커스텀 핏'은 핵심 사양부터 트림 구성, 최종 모델명에 이르기까지 H-옴부즈맨 2기 제안을 바탕으로 제작됐다.

이처럼 고객 소통 프로그램을 강화하는 것은 국내 자동차 소비자들 수요가 다양해지면서 운전자들의 개성을 담을 수 있는 맞춤형 모델인 일면 '커스텀 핏'이 인기를 끌면서다. 최근 자동차 시장은 고객이 자동차를 구매할 때 선택사항을 늘리는 수준을 넘어 직접 자동차 개발에 참여하는 수준까지 진화하고 있다.

앞서 현대차는 지난해 9월 폴크스바겐 그룹에서 브랜드 체관 총책임자를 맡아온 코르넬리아 슈나이더를 고객경험본부 내 스페이스 이노베이션 담당상무로 영입한 바 있다. 현대차는 슈나이더 상무 영입을 통해 브랜드의 전반적인 대고객 커뮤니케이션 역량을 한 단계 끌어올리고 있다.



현대힐스테이트 갤러리(서울 강남구 소재)에서 열린 'H 옴부즈맨개선 제안 발표회'에 참여한 고객들.

완성차 업계 관계자는 "최근자동차 업계는 고객들이 직접 제품을 경험하고 상품제작에 참여하는 방향으로 바뀌고 있다"며 "내수 점유율 하락을 겪고 있는 현대차도 고객의 목소리나 품질 등 기본으로 돌아가자는 정신이 강조되는 모습"이라고 설명했다.

한편 현대차가 운영중인 H-옴부즈맨은 고객의 입장에서 편의와 필요를 생각

해 차량 상품을 함께 만드는 '상품 혁신' 서비스와 마케팅 분야에서 고객에게 더 나은 경험을 전달하기 위한 '고객가치 혁신', 대학생들의 따뜻한 마음을 모아 사회 문제를 해결해 나가는 CSV(공유가치 창출) '사회 혁신' 총 3가지 분야에서 소비자의 의견을 듣고 현대차와 소비자가 함께 개선 방안을 만들어가는 고객 참여형 소통 프로그램이다.

/양성운 기자

국내은행, 부실채권 0.97% '뚝'... 자산건전성 개선

금감원, 전년비 0.22%p 하락 대·중소기업 부실채권비율 ↓

국내 은행의 자산건전성이 개선되고 있다. 지난해 말 국내 은행의 부실채권비율은 1%를 밑돌았다.

7일 금융감독원에 따르면 지난해 말 국내은행의 부실채권비율이 0.97%로 전년(1.19%) 대비 0.22%포인트 하락했다. 부실채권비율은 2015년 말 1.80%에서 2016년 말 1.42%, 2017년 말 1.19%로 하락 추세다.

부실채권비율은 고정이하여신이 총여신에서 차지하는 비율로, 낮을수록 건전성 관리가 잘 되고 있다는 의미다.

부실채권비율의 하락세는 대기업 구조조정이 일단락되고 상대적으로 건전성 관리가 쉬운 가계대출이 많이 늘어난 영향으로 분석됐다. 대기업 부실채권비율

은 2.10%로 전년(2.85%)보다 0.74%포인트 하락했다. 같은 기간 중소기업 부실채권비율(1.05%)도 0.07%포인트 내렸다. 개인사업자 부실채권비율은 전년도와 같았다.

가계여신 부실채권비율(0.23%)은 전년(0.24%) 대비 0.01%포인트 하락했다. 이중 주택담보대출 부실채권비율(0.17%)은 0.01%포인트, 기타 신용대출 부실채권비율(0.36%)은 0.02%포인트 떨어졌다.

지난해 말 국내은행의 부실채권은 18조2000억원으로 전년 말 대비 3조원(14.1%) 감소했다. 부문별로는 기업여신이 16조3000억원으로 전체 부실채권의 89.9%를 차지했고 가계여신(1조7000억원), 신용카드 채권(2000억원) 순이었다.

대손충당금적립률은 104.9%로 전년 말(93.7%) 대비 11.3%포인트 상승했다. 신규발생 부실채권은 18조6000억원으

로 전년(17조2000억원)보다 1조4000억원 증가했다. 기업여신 신규부실(15조6000억원)이 전년(14조6000억원) 대비 1조원 증가해 대부분(83.8%)을 차지했다. 가계여신 신규부실은 2조5000억원으로 전년보다 4000억원 늘었다.

지난해 정리된 부실채권 규모는 21조6000억원으로 전년(20조7000억원) 대비 9000억원 감소했다.

형태별로 ▲대손상각(6조8000억원) ▲담보처분을 통한 여신회수(5조8000억원) ▲매각(4조2000억원) ▲여신 정상화(3조8000억원) 순이다. 부문별로는 ▲기업여신(18조7000억원) ▲가계여신(2조5000억원) ▲신용카드(5000억원) 등이었다.

금감원 관계자는 "향후 신규부실 추이에 대해 지속해서 살피고, 은행이 충분한 대손충당금을 적립함으로써 손실흡수 능력을 강화해 나가도록 유도할 예정"이라고 말했다.

/김희주 기자 hj99@

中 현지 인건비 상승·내수시장 침체 영향

>> 1면 '대륙의 역습, 韓기업...'서 계속 인건비 저렴한 베트남·인도로 옮겨 中 휴대폰 시장 점유율 0%대로 추락

여기에는 중국 현지 인건비 상승이 큰 영향을 준 것으로 추정된다. 최근 중국이 최저임금을 빠르게 올리는 상황, 인건비가 더 저렴한 베트남과 인도로 거점을 옮길 수밖에 없다는 분석이다.

중국 내수 시장 침체도 주요 요인 중 하나다. 업계에 따르면 삼성전자는 중국 휴대폰 시장에서 2013년만해도 20%대 점유율을 차지했지만, 최근 1~2년 동안은 0%대로 주저앉았다.

현대차는 중국 합작법인의 공장 가동률이 크게 떨어지자 인력 감축에 이어 설비 축소 등을 검토하고 있다. 최근 현대차 중국 합작법인인 베이징현대에는 최근 인력 감축을 위해 베이징 1·2·3공장 직

원 2000여명을 창저우와 충칭 등 다른 공장으로 전환배치하거나 희망퇴직시켰다.

앞서 현대차그룹은 정의선 총괄수석 부회장은 지난해 11월 보임 후 사실상 첫 쇄신 인사를 단행하면서 실적이 부진한 중국사업 부문을 물갈이한 바 있다. 당시 중국연구소와 지주사, 생산본부 등을 합쳐 중국사업본부에서 교체된 임원은 20여명에 이른다. 지난해 7월에는 베이징현대와 동평웨다가의 총경리(사장)도 교체됐다.

중국에 진출한 국내 기업 관계자는 "중국 시장 규모는 무시할 수 없지만 지난해 규제와 텃세 등의 장벽이 높아 국내 기업들이 경쟁하기 쉽지 않다"며 "지난해 일부 기업들이 철수한데 이어 전자나 자동차 등 주요 제조업들도 각종 악재와 현지 기업의 빠른 성장으로 공략이 쉽지 않을 것"이라고 전했다.

/양성운 기자·김재용 기자