



## 동북아시아대 한국 자동차산업의 진로

이 항 구

(연구위원 · 서비스산업실)

hklee@kiet.re.kr

### 〈요 약〉

최근 동북아시아가 세계 자동차산업의 중심지로 부상하면서 다국적기업의 직접투자가 급증하고 있다. 동북아시아에는 세계 최고의 자동차기술과 2위의 시장을 보유하고 있는 일본과 세계에서 가장 높은 자동차생산 및 수요 증가율을 기록하고 있는 중국, 그리고 수출주도형 성장을 통해 단기간 내에 세계 6위의 자동차생산국으로 부상한 우리나라가 자리잡고 있다. 특히 동북아시아에는 세계 30대 완성차업체 중 12개 업체가 자리잡고 있으며, 시장 개방에 따라 구미 완성차업체의 진출이 증가하면서 동북아시아는 세계 자동차업체의 격전장으로 변모하고 있다. 본고에서는 자동차산업의 경쟁환경 변화와 동북아 자동차산업의 현황 및 전망에 대해 분석해 본 후 한국 자동차산업의 진로에 대해 고찰해 보기로 한다.

### 1. 자동차산업의 경쟁환경 변화

선진국 자동차업체들은 환경·안전·연비 규제 강화에 대응하고, 신기술을 효율적으로 개발하기 위해 인수·합병을 통한 대형화<sup>1)</sup>와 자본

및 기술제휴, 합작법인 설립 등의 전략적 제휴를 통해 글로벌 네트워크 경쟁체제를 구축해 가고 있다. 선진국 업체들은 비용, 품질, 기술, 배송(재고관리), 브랜드 등의 비교우위를 바탕으로 시장지배력을 강화하는 한

1) PriceWaterhouseCoopers의 조사에 따르면 2002년 자동차산업의 M&A는 건수 기준으로 전년 비 35% 증가한 621건, 금액기준으로 전년비 85% 증가한 352억 달러를 기록하여 건수면에서는 사상 최고치를 기록함. 주요 완성차업체들은 비핵심사업 부문을 매각한 반면 1차 부품업체들은 2차 및 3차 부품공급업체를 인수하였으며, 2차 및 3차업체간의 합병이 증가함. 그 동안의 인수·합병에 따라 1차 부품업체 수는 1990년의 2,100개에서 2002년에는 600개로 감소하였으며, 2010년에는 35~40개의 대형 부품업체들이 시장을 지배할 전망이다.

편 신흥시장의 선점을 위해 현지 직접투자를 확대하고 있다.

이러한 가운데 완성차업체의 부품조달 전략의 변화와 외주 확대에 따라 수직적 거래관계가 수평적 거래관계로 전환되고 있으며, 모듈화에 따른 부품업체의 대형화와 조립기능의 강화 등으로 조립업체와 부품업체간의 선형적 협력관계가 복합적 가치웹(complex value webs) 구조로 전환되고 있다. 이에 따라 고객, 공급업체와 여타 협력업체를 연계할 수 있는 기술하부구조의 구축을 위한 제휴도 증가하고 있다. 더불어 다수의 브랜드를 보유하고, 전략적 제휴와 합작투자 등의 확대를 통해 보완적인 자산을 확보해 나가면서 비용절감과 경영 합리화 및 전문성을 공유해 나가고 있는 자동차브랜드기업(vehicle

brand enterprises)이 부상하고 있다. 이러한 자동차산업의 경영환경 변화를 요약해 보면 <표 1>과 같다.

## 2. 동북아 자동차산업의 현황과 전망

### (1) 동북아 자동차산업 현황

동북아 3국의 자동차생산 규모는 2002년 기준으로 일본 1,027만대(세계 2위), 중국 325만대(세계 5위), 한국 315만대(세계 6위)로 세계 생산의 30.7%, 아시아·태평양지역 자동차생산의 85.1%를 점유하고 있다. 내수규모는 일본 579만대(세계 2위), 중국 324만대(세계 5위), 한국 165만대(세계 10위)로 세계 총수요의 18.0%를 차지하고 있다. 동북아 3국의 수출은 625만대로 세계 자동차수출 시장의

<표 1> 자동차산업의 환경 변화와 전망

1980 ~ 1995	1996 ~ 2002	2003 ~ 2012
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전사적 품질관리</li> <li>• 린 생산방식/효율성 제고</li> <li>• 신차종·신기술개발</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계화</li> <li>• 인수·합병</li> <li>• 규모의 경제</li> <li>• 공급사슬혁명/e-비즈니스</li> <li>• 브랜드 관리</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민첩성(제품 및 자산 관련 유연성 및 스피드 제고)</li> <li>• 합리화(아웃소싱)</li> <li>• 주문생산(configure to order)</li> <li>• 통합/기획(네트워크, 고객중심, 안전 연비 관련 신기술개발의 가속화)</li> <li>• 공급사슬혁명(협력 및 사업방식의 개선)</li> </ul>
<p>전략 실행 과정상 시행착오·경험을 바탕으로 경쟁력 강화를 위한 구조개편 가속화, 수익률 저하</p>		<p>경쟁우위의 원천과 성장원의 변화 - 기술개발 및 서비스 역량 강화</p>
<p>기본역량 강화의 시대</p>	<p>구조 개편의 시대</p>	<p>네트워크 경쟁의 시대</p>

## 특 집

31.0%를 차지하고 있으며, 총생산에서 차지하는 수출비중은 한국과 일본이 각각 47.9%, 45.8%로 높는데 비해 중국은 1.2%에 불과한 실정이다. 자동차수입은 일본이 28만대, 중국이 13만대, 한국이 3만대로 수입의존도는 각각 4.8%, 3.9%, 2.0%로 낮은 편이다.

일본의 자동차판매는 1990년 이후 감소세를 유지하고 있으며, 생산 역시 1990년의 1,349만대에서 지난해에는 1,026만대로 감소하였고, 수출도 1985년의 673만대에서 1996년에는 371만대로 감소하였으나, 지난해에는 470만대로 회복되었다. 이와 같이 생산과 판매가 부진한 가운데 일본 자동차업체는 장기불황과 디플레이션에 따른 가격하락에도 불구하고 세계화 경영을 통해 안정세를 유지하면서 재도약의 발판을 마련하고 있다. 일본 자동차업체의 비교우위로는 뛰어난 품질과 낮은 생산비용을 유지시켜 주는 효율적인 생산방식을 들 수 있다. 이러한 비교우위를 바탕으로 일본 자

동차업체들은 신차종 개발과 기술혁신 및 생산효율성 제고를 위한 세계화를 통해 수익률을 제고하고 있다. 일본 자동차업체의 해외생산은 꾸준히 증가하여 2000년에 700만대를 넘어섰으며, 2005년에는 850만대로 증가하여 일본 자동차업체의 글로벌 생산 규모는 1,750만~1,850만대로 증가할 전망이다.

급성장하고 있는 중국의 자동차산업이 세계 자동차산업에서 차지하는 비중은 1995년에만 해도 생산기준으로 3%에도 못 미쳤으나, 2002년에는 5.6% 수준으로 증가하였다. 2002년 중국의 자동차판매는 전년비 38%가 증가한 324만대를 기록하였으며, 승용차 판매는 전년비 무려 62%가 증가한 122만 1,123대에 달하였다. 현재 중국의 승용차시장은 유럽업체들이 50% 이상을 장악하고 있으며, 일본업체의 점유율은 6%에 불과하나, 일본 자동차업체는 공세적인 마케팅 전략을 통해 2010년까지 점유율을 30%로 증대할 계획이다.

〈표 2〉 동북아 자동차산업 현황(2002)

단위 : 만대

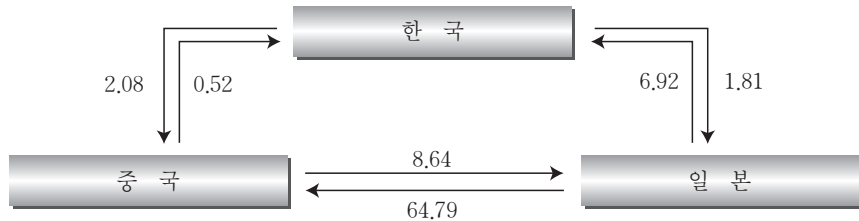
	한국	일본	중국
생 산	315	1,027	325
판 매	165	579	324
수 출	151	470	4.3
수 입	3.0	28.0	12.7
보급률(대)	204	620	16

주 : 보급률은 인구 1,000명당 자동차 보급률임.

〈그림 1〉

동북아 3국간 완성차 및 부품교역 현황(2002)

단위 : 억 달러



자료 : 각국 무역통계.

한편, 세계 주요 자동차업체들은 중국진출의 성패 여부가 향후 경쟁구도에 영향을 미칠 것으로 예상하면서 중국시장에서의 경쟁전략을 강화하고 있다. 상대적으로 진출이 늦었던 일본업체들은 대규모 현지투자를 실시하고 있으며, 유럽과 미국업체들도 일본기업들의 공세적인 진출전략에 대응하여 현지 생산설비의 확충과 마케팅전략을 강화하고 있다.

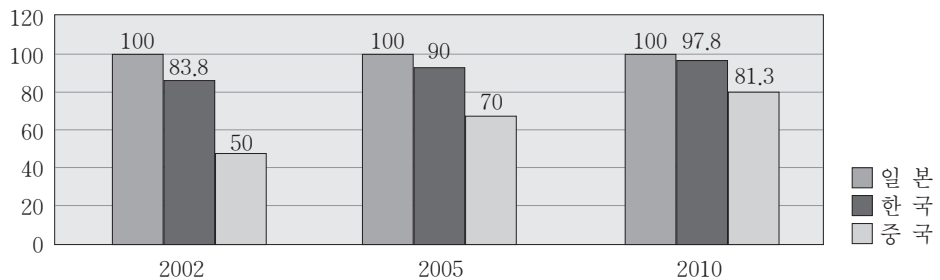
이와 같이 선진국 자동차업체들의 경쟁적인 중국 진출과 기술이전으로 중국 자동차산업의 경쟁력이 강화되고 있으며, 중국정부는 자동차산업의

육성을 가속화하기 위해 새로운 지원 정책을 모색하고 있다.

동북아 3국간 자동차 교역은 일본이 우위를 점하고 있는 가운데 중국의 수출이 점증할 전망이다. 2002년을 기준해 볼 때 중국은 일본과 한국에 대해 무역수지 적자를, 한국은 일본에 대해 적자를 기록하고 있다. 일본 부품업체의 강력한 경쟁력으로 인해 동북아 자동차교역에서의 일본의 우위는 당분간 지속될 전망이다. 한편, 한·중·일 3국의 세계 자동차수출 시장 점유율 변화를 살펴보면, 한국과 중국의 경우에는 1994년과

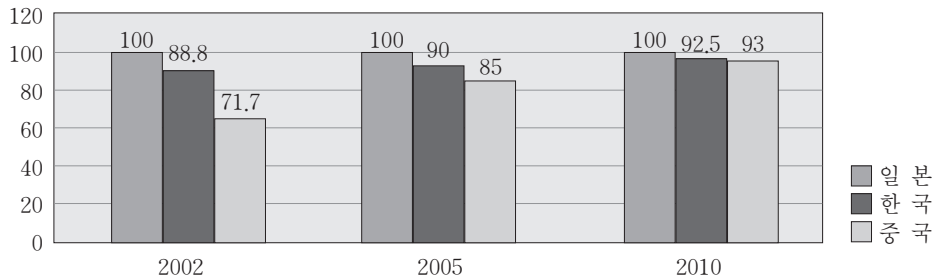
〈그림 2〉

동북아 3국 완성차산업의 경쟁력 수준



## 특 집

〈그림 3〉 동북아 3국 부품산업의 경쟁력 수준



자료 : 산업연구원 설문조사 결과.

2000년에 각각 2.1%에서 3.6%로, 0.4%에서 1.0%로 세계시장 점유율이 증가하였으나, 일본의 경우에는 같은 기간 중에 해외생산의 증가로 28.2%에서 21.7%로 하락하였다.

동북아 3국간 직접투자 역시 일본 기업이 주도하고 있으며, 일본기업과 한국기업의 대중국 직접투자 진출이 증가하고 있다.

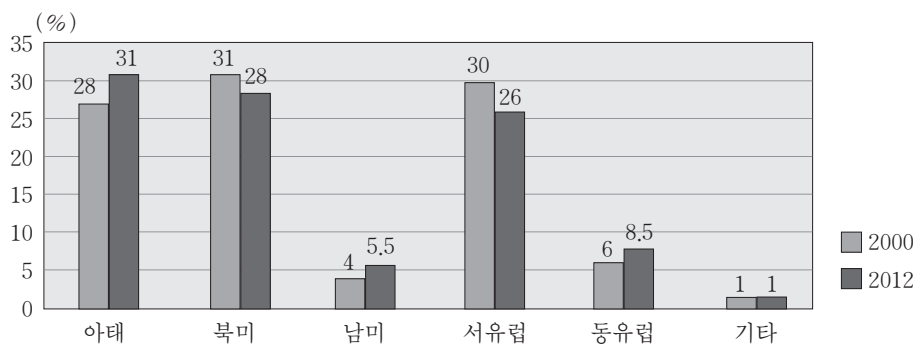
한편, 동북아 3국의 자동차산업 경쟁력은 현재 일본이 압도적인 우위를 점유하고 있으나, 2010년에는 완성차 부문에서 한국과 일본의 격차가, 부

품부문에서는 한국과 중국의 격차가 축소될 전망이다.

### (2) 동북아 자동차산업 전망

그 동안 세계 자동차시장을 양분해 온 미국 및 유럽에 이어 아시아 자동차산업이 빠른 속도로 성장하고 있다. 이미 동북아 3국 시장만 해도 중국 자동차시장의 높은 성장세에 힘입어 1,000만대 규모의 시장으로 성장하였으며, 동남아시아와 서남아시아의 수요도 증가하고 있다. 이에 따라

〈그림 4〉 자동차시장 전망



아시아시장은 중국, 인도 등 신흥시장이 급속하게 확대되면서 세계시장에서 차지하는 비중이 2002년의 28%에서 2012년에는 31.6%로 확대될 전망이다.

이와 같이 아시아시장, 특히 중국시장이 급성장하면서 서구업체의 동아시아시장 진출과 일본 및 한국업체의 중국진출이 가속화되고 있다. 선진국 완성차업체들은 경쟁력을 유지·강화해 나가기 위해서는 효율적인 글로벌생산체제의 구축이 필수적이라는 인식 아래 상대적으로 현지생산이 부진하였던 동아시아 개도국에서의 생산을 확대해 나가고 있다. 이러한 선진국 완성차업체의 신규투자자와 동아시아 각국의 설비투자 확대에 따라 자동차산업의 세계적인 과잉생산능력 문제는 당분간 해소되지 않을 전망이다.

한편, 중국은 자동차시장으로서 뿐만 아니라 글로벌 생산 및 아웃소싱 기지로 부상하고 있다. 중국의 승용차 판매는 2010년까지 연평균 12%의 높은 신장세를 유지하여 2006년에 185만대, 2010년에는 330만대에 달할 전망이다. 2002년에 120만대에 달한 승용차 생산 능력은 2006년에 230만대, 2010년에는 400만대로 증가할 전망이다. 이러한 높은 판매 신장세는 신모델의 지속적인 출시와 판매가격 인하 경쟁, 교통 하부구조의 개선, 소득증가와 정부의 민간 차량

보유에 대한 지원에 따라 가능할 전망이다. 특히 중국 정부가 자동차 할부금융업의 국내외 합작투자를 허용하고, 은행이 자동차 구매 대출을 확대할 계획이며, 중국의 WTO 가입에 따른 관세 인하로 수입차 수요가 증가하면서 전반적인 수요가 증가할 전망이다. 중국 경제의 지속적인 고성장세가 이어지고 2008년 베이징올림픽과 2010년의 상해 국제박람회가 성공적으로 끝날 경우 중국은 본격적인 모토라이제이션(motorization) 시대에 진입할 예상이며, 2012년의 자동차 수요는 650만~800만대에 달할 전망이다.

중국의 자동차업체들은 정부의 지원정책과 함께 저렴한 생산비용을 이용하여 경쟁력을 강화해 나가고 있으며, 선진국업체가 현지에서 생산하고 있는 부품의 모방 생산을 통해 성장기반을 강화하고 있다. 특히 중국 자동차업체의 품질과 브랜드 역량이 꾸준히 향상되면서 중국 자동차업체들의 해외시장 진출이 가속화될 전망이다. 중국의 지난해 자동차수출은 4만 3,100대로 중국내 자동차생산량의 1.3%에 그쳤지만, 기업들의 해외진출 전략 강화로 그 비중은 갈수록 확대될 전망이다. 2010년에는 주요 중소형차 수출국으로 부상할 예정이다. 중국 자동차업체들은 동남아시아와 함께 아시아 1위와 2위 시장인 일본과 한국시장에 대한 수출을 모색하고 있



〈표 3〉

동북아 자동차산업 전망(2012)

단위 : 만대, %

	한 국	중 국	일 본	합계(세계 비중)
생 산	430	680	980	2,090(30.0)
내 수	220	675	660	1,555(22.2)

주 : 보급률은 인구 1,000명당 자동차 보급률임.

다. 중국 자동차업체들이 해외시장 진출을 모색하고 있는 이유는 중국의 내수시장이 확대되고 있지만 경쟁적인 시설 확충으로 조만간 과잉공급에 직면할 것으로 판단하고 있기 때문이다.

이와 같이 세계 자동차산업의 환경이 급변하고 있는 가운데 한국 자동차산업이 지속적인 성장세를 유지하기 위해서는 고유의 비교우위를 바탕으로 동북아지역에서의 성장기회를 포착해야 한다. 한국은 중국시장과의 지리적 근접성, 소형차 부문의 높은 국제경쟁력, 선진국과 대등한 수준의 IT기술 등을 보유하고 있으므로, 이를 바탕으로 중국시장 진출을 확대하는 한편, 연구개발 투자와 전문인력 양성 및 세계화를 통해 국제경쟁력을 제고해 나가야 한다.

### 3. 한국 자동차산업의 진로

자동차산업의 국제경쟁력은 산·관 협력하에 다양한 차종과 서비스를 효율적이면서 신속하게 개발·출시하여 고객만족을 극대화시킴으로써 향상시

킬 수 있으며, 인력, 기술, 시장 측면의 경쟁력 확보가 중요하다. 우리나라는 양질의 풍부한 근로자를 보유하고 있으나, 디자인, 연구개발투자, 전문인력, 시장 트렌드 예측 및 마케팅 능력이 선진업체에 비해 취약한 실정이며, 임금상승, 국제기준에 부합하지 못하는 노동관행, 생산성 둔화 등으로 경쟁력이 상대적으로 약화되고 있다.

#### (1) 자동차업계의 경쟁력 강화

그 동안 국내 자동차업계는 불안정한 노사관계로 인해 생산, 수출 및 투자가 빈번히 차질을 빚어 왔으며, 취약한 부품산업의 경쟁력은 완성차산업의 경쟁력 강화에 걸림돌로 작용하고 있다. 또한 정부의 기술개발지원 효율성이 기간이나 규모면에서 선진국에 비해 상대적으로 떨어지고, 국내외 기업간 기술제휴가 부족한 점도 한국 자동차산업의 경쟁력 강화에 장애요인으로 작용하고 있다. 국내 자동차산업의 지속적인 성장을 위해서는 다음과 같은 업계의 경쟁력 강화 전략과 지원정책이 모색되어야 한다.

### 1) 스피드와 유연성의 제고

전세계 자동차업계는 유연성과 스피드를 중심으로 한 민첩성(agility)을 제고하기 위해 다양한 전략을 운용하고 있다. 미국의 빅 3는 21세기 주문양산(mass customization)시대에 효과적으로 대응하기 위한 유연성 제고를 위해 대대적인 구조개편을 추진하고 있다. 일본업체에 대응하기 위해 모듈생산방식을 도입해 온 유럽업체들도 경영환경 변화에 신속하고 유연하게 대응하기 위해 미국의 민첩조직과 일본의 린생산방식을 도입하고 있다.

이에 따라 국내 완성차업계는 생산능력을 환경변화에 따라 신속적으로 조정할 수 있는 능력을 배양하면서 해외생산을 확대하고 선진 업체와의 전략적 제휴를 확대하는 한편 생산차종의 다양화와 고부가가치화를 추진하여야 한다. 이를 위해서는 다양한 차종을 동일 생산라인에서 생산할 수 있는 역량을 확보하는 한편 근로자들의 기술수준이 제고되어야 하며, 복수의 관련 작업이 가능한 다기능근로자로서의 자질향상이 요구된다.

### 2) 신기술 개발 및 공정 혁신의 가속화

완성차업체간에는 하이브리드 자동차와 연료전지 등의 첨단기술과 텔레매틱스 등 새로운 서비스의 개발경쟁이 가속화되고 있다. 완성차업체들이

경쟁적으로 개발중인 수소연료전지는 2007~2008년경에 버스 등 상용차에 우선 탑재된 후 2015년에 대중화될 전망이다. 최근 선진국 완성차와 부품업체들은 하이브리드용 트랜스미션, 배터리, 모터와 제어장치 등과 관련한 기술개발을 가속화하고 있다. 특히 일본업체들은 생산 프로세스의 비교우위를 바탕으로 하이브리드 등 특정분야의 기술을 집중적으로 개발하여 신속히 상용화함으로써 성과를 거두고 있다. 또한 유연생산방식인 변종변량생산시스템을 구축하여 세계시장 점유율을 확대해 나가고 있다. 이러한 유연생산시스템의 구축은 주문생산(configure to order)시대에 자동차업체가 생존하기 위한 필수조건이다.

국내 자동차업계는 품질향상과 불량률 저감, 리엔지니어링과 아웃소싱 같은 다양한 목표와 수단을 동원하여 생산공정의 효율성을 높여 나가야 한다. 또한 선진국 완성차업체들이 새로운 기술과 공정개발을 경쟁업체나 정부와 공동개발하고 있다는 점에서 국내외 제휴를 활성화하여야 한다. 특히 환경관련 기술개발과 연비 향상을 위한 새로운 엔진 및 소재의 개발에는 연관산업내 업체간의 협력이 필요하다.

### 3) 지속적인 비용절감과 품질개선

완성차업체들은 전세계적인 자동차 공급과잉으로 인해 가격인상이 매우



## 특 집

어려운 실정이다. 이에 따라 선진국 자동차업체들은 공동으로 원자재를 조달하여 비용을 절감하는 한편, 재고비용의 축소와 경영프로세스 전반에 걸친 비용절감을 추진하고 있다. 따라서 국내 자동차업체도 프로세스의 지속적인 개선과 낭비요인을 철저히 분석하여 제거함으로써 비용을 절감해야 한다. 한편, 소비자들의 안전에 대한 관심이 고조되고 있어 완성차업체들은 신뢰성 향상과 품질개선에 적극 노력해야 한다. 선진국시장에서 국산 자동차의 신뢰도가 점차 개선되어 미국 소비자들로부터는 혼다자동차와 동일한 평가를 받고 있으나, 아직까지 전반적인 품질수준은 선진업체에 못 미치고 있어 품질개선 노력이 지속되어야 한다.

### 4) 글로벌 생산 네트워크의 구축

국내 자동차업체의 세계화 수준은 생산 규모에 비해서 매우 낮은 실정이다. 대표적인 세계화 산업인 자동차산업을 육성하기 위해서는 글로벌 연구개발, 조달, 생산 및 판매 네트워크의 구축이 필요하며, 국내 자동차업체의 해외 직접투자는 피할 수 없는 과제다. 우리의 경쟁상대인 일본 자동차업체의 해외생산규모는 2001년 633만대를 기록하여 우리 완성차업체 국내 생산물량의 두 배에 달하고 있다. 일본 자동차업체들은 범세

계적인 생산·판매망을 구축함으로써 세계시장 점유율을 유지·확대하는 한편 높은 수익률을 기록하고 있다. 국내 자동차업체의 해외 직접투자, 특히 중국과 동구권에 대한 투자는 생산효율성의 제고와 세계시장 점유율의 확대를 통한 안정적인 순익창출을 위해 불가피한 실정이다.

### 5) 부품업체의 경쟁력 향상

국내 부품업체는 대형화와 전문화를 통해 연구개발, 생산, 판매의 효율성을 제고하여야 한다. 범세계적인 환경 및 안전 규제 강화, 전자화, 경량화 추세 등에 효율적으로 대응하기 위해서는 산·관·학 공동으로 부품·소재개발을 추진하여야 한다. 또한 정부의 지원 아래 공급사슬의 효율화와 부품업체의 정보화 및 글로벌 조달네트워크에의 참여 등이 이루어져야 한다. 이와 함께 모듈화 추세에 따라 중장기적으로 자동차조립에 있어서 부품업체의 역할이 증대될 것이라는 점을 고려하여 모듈컨소시엄(modular consortium) 전략을 수립하여 운용하여야 한다. 더불어 산·관·학 공동으로 집적지를 조성해 IT, 환경, 에너지 등 융합 효과가 클 것으로 기대되는 연관산업과 연계시켜 육성하는 혁신 클러스터 전략이 필요하다. 선진국 완성차업체들은 적기생산을 통한 재고축소 등 비용절감을

위해 부품업체와 공동으로 집적지(industrial condominium)를 조성하고 있다. 그 동안 선진국 완성차업체들은 독일, 벨기에, 스페인, 영국 등의 완성차 조립라인 인근에 부품공급기지(supplier park)를 조성해 왔으나, 최근에는 브라질, 멕시코, 태국, 동구 및 중국에 다양한 형태의 집적지를 조성하고 있다.

## (2) 효율적인 정책 지원

### 1) 고위험, 고비용 기술개발 투자 지원

환경과 안전에 대한 규제가 강화되면서 선진국 정부는 자국 자동차업체가 독자적으로 개발하기 어려운 기술과제에 대해 각종 지원정책을 수립하여 운용하고 있다. 최근 선진국 정부는 자국 업체의 하이브리드 자동차 개발과 연료전지개발 등 친환경차 개발을 적극 지원하고 있다. 이는 미래형 자동차인 환경친화형 자동차기술의 확보가 자동차업체들의 생존 조건이 되어 가고 있기 때문이다. 따라서 우리 정부는 국내 자동차업체들이 독자기술력을 확보할 수 있도록 정부차원의 대형 'R&D 프로젝트'를 수립하여 지원할 필요가 있다. 특히 자동차업체가 효율적으로 신차종을 개발하고 생산공정을 개선할 수 있도록 산·관·학 공동으로 장기 프로젝트를 수행함으로써 자동차업체의 시장

점유율 확대와 생산성 향상 및 품질 개선을 지원하여야 한다.

### 2) 조세, 금융 유인의 부여

선진국 정부는 기술개발에 대한 조세·금융 유인 외에 10여년 전부터 친환경차의 수요를 창출하기 위해 보조금 지급과 세제혜택 등을 부여하고 있다. 일본 정부는 저공해 차량 구입 때 보조금을 지급하고, 취득세와 자동차세 등의 감면과 함께 저리 융자를 실시하고 있다. 최근 미국도 빅 3의 경쟁우위가 강하고 자국시장에서 주력 판매차종으로 자리잡은 대형 SUV와 픽업트럭의 판매 촉진을 위해 조세유인을 부여하기로 결정하였으며, 하이브리드 차량의 구매촉진을 위해 2004년까지 허용해 온 조세감면 시행기간을 연장할 계획이다. 이에 따라 국내 업체가 개발중인 친환경자동차에 대해서는 특소세, 등록세, 보유세 등을 감면하고, 공공기관 및 대규모 사업자가 친환경자동차를 구매하여 운행하도록 독려하여야 한다. 이를 위해서는 관련 부처간 정책협조가 이루어져야 하며, 이해 당사자간의 이해와 협력이 요구된다.

### 3) 관련 사업 진출 촉진

정부는 국내 자동차업체들이 브랜드인지도 제고와 고객확충을 위해 추

진중인 서비스사업 진출을 지원하여야 한다. 이미 선진국 완성차 업체들은 고객만족의 극대화를 통한 시장 점유율 확대를 위해 서비스사업을 강화하고 있다. 서비스사업은 경기변동에 영향을 적게 받으면서 수익성이 높은 특징을 가지고 있어 완성차업체의 재무구조 개선에 기여할 수 있다. 이미 GM, 포드, 도요타 등은 서비스사업부를 신설하여 금융서비스, 렌터

카, 전자상거래 사업 등을 추진하고 있으며, 자동차기술과 통신기술을 접목한 새로운 시스템인 텔레매틱스 서비스를 실시하여 고객 기반을 확대해 나가고 있다. 이와 같이 선진국 완성차 업체들이 소비자들의 편의를 위해 다양한 시스템과 서비스를 개발하고 있어 국내업체의 관련 사업 강화가 필요하며, 관련 법·제도의 개선이 뒷받침되어야 한다. 