

# 자동차산업 50년과 향후 정책 과제

2005. 5. 31

산업연구원

## 목 차

I . 한국 자동차산업 발전 과정 .....	1
1. 생산 .....	1
2. 내수 .....	2
3. 수출 .....	2
II . 한국 자동차산업의 현황과 위상 .....	4
1. 자동차산업의 수급 구조 .....	4
2. 한국 자동차산업의 동향 .....	6
3. 자동차산업의 위상 .....	8
III . 한국 자동차산업의 비전 .....	12
1. 자동차 수급 전망 .....	12
2. 한국 자동차산업의 비전 .....	13
IV . 한국 자동차산업의 중장기 발전 과제 .....	15
1. 정부의 지원정책 과제 .....	15
2. 기업의 대응전략 .....	20

## I. 한국 자동차산업 발전 과정

- 1955년 최초의 국산차로 ‘시발자동차’를 생산한 지 50년이 지난 지금 한국자동차 산업은 세계시장에서 호평을 받으며 종합경쟁력 세계 5위의 위치를 점유
  - 특히 우리나라 자동차산업은 중국, 인도, 베트남 등의 개도국에 이어 세계 최대시장인 미국에서 연산 30만대 규모의 공장을 준공하고, 현지생산을 본격화하여 자동차산업의 글로벌화 시대 개막
  - 최근 해외시장에서 거둔 성과가 우리나라 자동차산업의 성장전인차 역할 수행

<표> 자동차산업의 발전 과정

' 62~' 71	' 72~' 76	' 77~' 81	' 82~' 86	' 87~' 91	' 92~' 97	' 98~
KD조립 및 국산화초기단계	고유국산차개발 단계	양산체제준비 단계	수출기반확립 단계	대량수출단계	양적성장 및 독자기술개발단계	세계화 및 기술선진화단계
·자동차공업 육성 착수 ·완성차수입 금지 ·자동차공업 육성기본계획 수립 ·부품의 국산화율 제고 및 전문계열화 추진	·장기자동차 공업진흥계획 수립 ·국산고유모델 승용차 개발 ·승용차치너수출 ·대규모종합 공장 건설	·자동차공업 합리화 계획 단행 ·본격적 수출 전략산업화 추진	·양산체제확립 ·전륜구동 승용차 개발 ·미국수출개시 ·생산의 국제 분업화	·전차종 생산 자유화 (' 81.2. 28조치해제) ·자동차수입 자유화 ·배기가스 및 소음규제 강화	·규모의 경제 실현 ·세계5대 자동차 생산국 ·주요 핵심 부품의 독자 기술 개발 완료	·자동차업계 구조조정 ·선진 업체 국내시장 진입 ·첨단기술확보 및 생산거점의 세계화

### 1. 생산

- 1955년 5월 미군 지프를 재생하여 만든 시발자동차를 생산한 이래 1962년 새 나라자동차가 일본 닛산의 블루버드를 SKD(부분조립상태)로 도입하여 생산을 시작

- 1970년대 고유국산차 개발단계를 거쳐 수출기반확립단계인 1988년 처음으로 자동차생산 100만대를 돌파
  - 이 기간동안 대량생산체제 구축과 부품의 국산화율 제고 및 전문계열화 추진 등으로 실질적인 산업화 이룩
- 1990년대 초반에 독자기술 개발단계에 들어섰으며, 1993년 200만대 생산을 넘어섰고 2000년에 300만대 상회
- 2004년 생산대수 346만 9천대로 사상 최대치 기록

## 2. 내 수

- 1980년대 중반 자동차 대중화가 시작되면서 내수규모가 1991년 처음으로 100만대를 돌파
  - 1987년 본격적인 자동차 대중화가 시작되었으며 주로 소형차의 수요가 증가하였고 다양한 소형차 모델이 출시되면서 수요증가의 견인차 역할 수행
- 1996년 164만대로 사상 최대치를 기록했으나 1998년 경기침체로 급감하는 어려움을 겪었고, 1999년 이후 다시 회복세를 보였으나 2003년 이후 내수부진이 지속되어 2004년 내수 판매대수 109만 5천대로 최대치(1996년) 대비 66.5% 수준

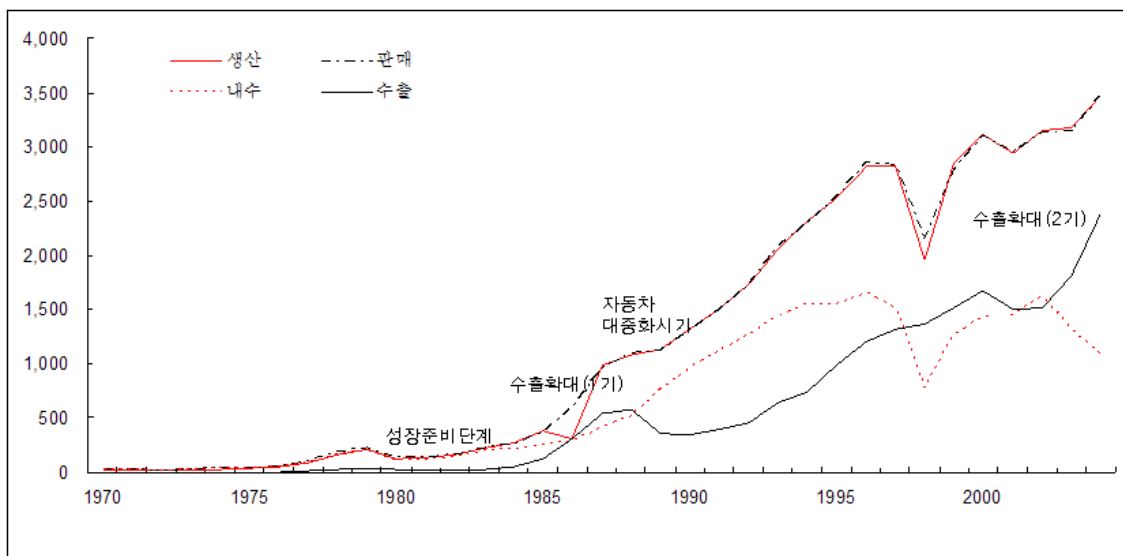
## 3. 수 출

- 1976년 7월 현대자동차가 고유모델인 포니 6대를 에콰도르에 수출하여 우리나라 자동차 수출 가능성을 시현
- 1980년대 중반 대미 수출개시로 수출이 1988년 60만대 수준에 도달
- 1988년 하반기부터 수출증가가 둔화되어 1990년대 초반까지 정체기 도래

- 이는 임금상승과 원화절상에 의한 가격경쟁력 약화와 노사분규 등으로 인한 생산차질, 수출지역의 편중과 수출모델의 다양성 부족 등에서 기인
- 1990년대 초반이후 수출이 회복하기 시작하여 1996년 처음으로 100만대를 넘어선 121만대를 수출하였으며, 외환위기 직후인 1998년 처음으로 수출이 내수규모 초과
- 2004년 100만대 수출 8년만에 200만대를 넘어서 238만대를 수출하고 수출금액(부품포함)도 325억 달러로 사상 최대치를 기록
- 2004년 KD 수출대수도 61만대(신차수출의 25.6%)로 사상 최대치를 기록하고 누계 KD 수출대수는 285만 5천대 기록

<그림> 우리나라 자동차 생산·내수·수출 추이

(단위 : 천대)



자료 : 자동차공업협회

## Ⅱ. 한국 자동차산업의 현황과 위상

○ 국내 자동차산업은 성숙단계 초기로 제품 고부가가치화가 가속화되고 있는 상황

- 우리 자동차산업은 선진국 업체의 국내 시장 진출 확대로 경쟁과 협력의 새로운 환경에 직면

### 1. 자동차산업의 수급구조

#### (1) 완성차

○ 내수 및 수출신장에 힘입어 1990~2004년까지 연평균 7.1%의 높은 성장세 지속

- 1997년까지 고도 성장기를 거쳐 1998년 외환위기로 인하여 내수가 격감하였으나, 2000년 이후 연간 300만대 생산시대 회복
- 2004년 완성차 생산은 내수침체에도 불구하고 수출급증으로 347만대의 사상최대의 실적을 기록했으며, 수출은 세계경기회복, 공세적인 마케팅, 품질 및 브랜드 이미지 제고 등으로 전년대비 31.1%(물량기준) 증가

<표> 국내 자동차산업의 수급 동향

(단위 : 천대, 억달러, %)

구분	2002		2003		2004	
		증감률		증감률		증감률
생산	3,148	5.2	3,178	1.0	3,469	9.2
내수	1,622	10.2	1,318	-18.7	1,094	-16.9
수출	1,510	-0.1	1,815	20.2	2,380	31.1
	(138)	11.9	(174)	26.8	(240)	38.0
수입	30.5	83.3	30.5	0.0	34.7	13.8
등록	13,949	8.0	14,587	4.6	14,934	2.4

자료 : 자동차공업협회

주 : 증감률은 전년대비임. ( )는 수출액

- 2004년 자동차 총 등록대수는 14,934천대로 자동차 1대당 평균인구 3.2명 (승용차 4.5명)
- 2004년 수입차 신규등록은 23,345대로 전년대비 19.8% 증가하여 1998년 이후 6년 연속 증가세 기록
  - 특히 3,000cc 초과 대형승용차는 30% 이상의 내수시장 점유율을 기록하였으며, 2004년 국별 시장점유율을 살펴보면 유럽 55.7%, 미국 15.0%, 일본 29.3%를 기록

## (2) 자동차부품

- 2003년 1차 부품업체수는 878개사로 이들 기업 중 대기업은 69개사로 7.9%를 차지하고 중소기업은 809개사로 92.1%를 차지

<표> 업체 규모별 납품실적(2003년)

(단위 : 개, 억원)

	업체수	납품액		
		비율		점유율
소기업	275	31.3	5,036	1.9
중기업	534	60.8	125,496	48.2
대기업	69	7.9	130,070	49.9
합계	878	100.0	260,602	100.0

자료 : 자동차산업편람, 자동차공업협동조합

- 2003년 부품업체의 총 매출액 32조 388억원 중 OEM이 26조 602억원으로 81.3%, A/S는 1조 8,242억원으로 5.7%, 수출은 4조 1,544억원으로 13.0%를 차지

<표> 부품산업 매출액 구성

(단위 : 억원)

	매출실적			
	OEM	A/S	수출	합계
2000	199,214	12,949	16,860	229,023
2001	205,331	13,346	20,349	239,026
2002	237,622	15,445	20,890	273,957
2003	260,602	18,242	41,544	320,388

자료 : 자동차산업편람, 자동차공업협동조합

- 최근 완성차 해외현지 생산증가와 해외업체로의 납품증가로 부품산업 매출액에서 수출이 차지하는 비중이 증가

## 2. 자동차산업의 동향

### (1) 내수 부진의 지속과 수출 증가

- 2003년 이후 내수가 큰 폭으로 감소하였으며, 향후 경기가 회복되더라도 내수 신장에 한계를 드러낼 것으로 예상
  - 수출이 급신장하면서 2003년 내수와 수출 비율이 42%와 58%로 변화하였으며, 2004년에는 32%와 68%로 수출 비중이 더욱 높아지고 있는 추세
- 국내 업체의 증설투자 기피로 쌍용과 르노의 증설투자가 계획대로 추진되더라도 국내 생산능력은 500만대 수준에서 머무를 전망
- 국내 자동차업계의 세계화가 진전되면서 해외생산이 증가하고 있으며, 국내 부품업체의 선진국 업체에 대한 납품이 증가

### (2) 완성차산업의 국제경쟁력 향상

#### □ 생산성과 품질 향상

- 임금상승을 보전할 수 있는 생산성 향상과 품질 향상 지속
  - 완성차업체의 총요소 생산성이 꾸준히 증가하고 있으며, 기술개발 기여도가 증가
- 품질, 비용, 배송 등 기본 역량에서 선진업체와의 격차가 축소되었으나, 유연성, 혁신성, 스피드와 세계화 측면에서의 격차는 상존
  - 일본(품질), 미국(전략), 독일(브랜드)과 같은 특유의 비교우위 창출과 디자인 정체성이 취약



○ 글로벌 생산 및 조달 네트워크의 구축이 상대적으로 부진

#### □ 범용기술격차의 축소

○ 미래형 자동차 개발을 위한 자동차업체의 투자 증가와 산관학 협력 강화

- 원천기술력이 부족한 가운데 미래형자동차에 대한 정부 지원이 상대적으로 저조

○ 우리 자동차산업의 기술경쟁력은 범용기술의 경우 선진국의 85~90%, 미래형자동차의 경우 40%~50% 수준

○ 생산공정기술의 경우 선진국의 생산방식을 모방·응용하는 단계에서 고유의 생산방식 개발 단계로 발전

#### □ 마케팅 및 브랜드 인지도 강화

○ 글로벌 판매망의 확대와 금융서비스, 시장분석력 등 마케팅 경쟁력이 향상되고 있는 단계

○ 브랜드 인지도가 높아지고 있으나 아직까지 세계 100대 브랜드에는 진입하지 못하고 있는 실정

#### (3) 자동차 부품산업의 경쟁력 향상

○ 국내 자동차산업의 국제 경쟁력을 강화하기 위해서는 완성차산업과 부품산업의 경쟁력이 동반 강화되어야 하나 부품산업의 경쟁력은 완성차산업에 비해 취약

- 부품업체의 전반적인 경쟁력이 향상되고 있으나, 세계 수준의 부품업체 수는 소수에 불과

○ 외국 부품업체의 국내 진출이 증가하여 전체 부품공급의 1/3 이상인 8조

원 이상을 이들 업체가 전담

- 완성차업체의 글로벌소싱이 증가하면서 부품업체는 비용, 품질, 연구개발 측면에서 어려움 가중

### 3. 자동차산업의 위상

#### (1) 국민경제에서 차지하는 자동차산업 위상

- 자동차산업은 국가경제를 주도하는 제조업의 핵심주력산업으로 총 GDP의 2.4%를 차지하고, 제조업 생산의 11.1%, 제조업 수출의 13.2%를 차지
  - 고용창출효과가 큰 산업으로 2004년 현재 전 제조업 고용의 8.9%를 차지하고 사회 안정화에 기여
  - 단일품목 수출 최대산업으로 2004년 325억 달러의 수출을 기록하였고 무역수지 흑자규모가 283억 달러 기록

<표> 자동차산업의 위상 (2004년)

	생 산	부가가치	고 용	수 출	무역수지	설비투자
자동차산업	75조원	28조원	22만 3천명	325억달러	283억달러	433억원
제조업비중	11.1%	10.9%	8.9%	13.2%		11.5%

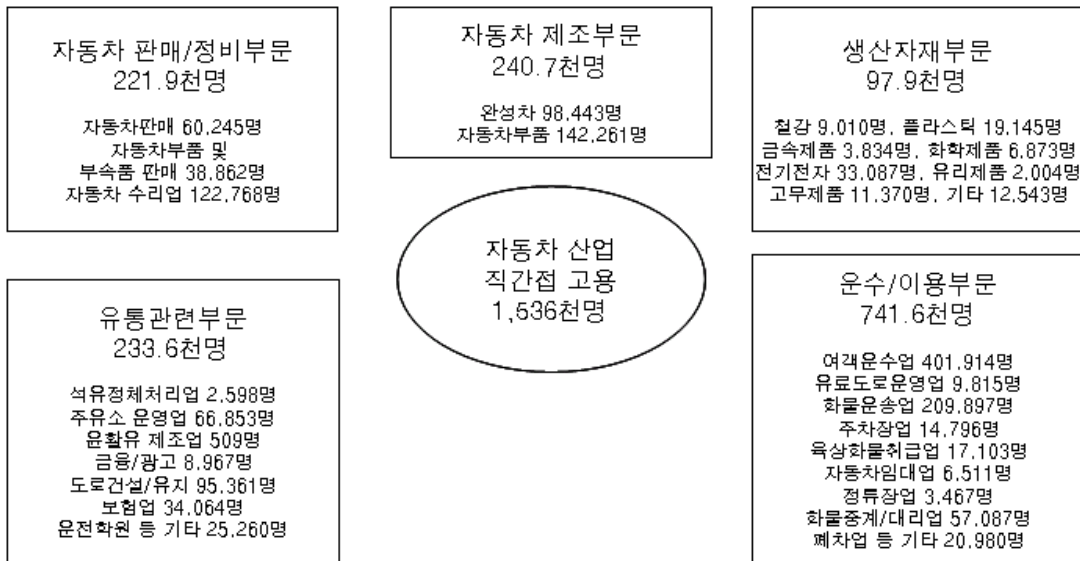
자료 : 주요산업동향지표, 산업연구원

주 : 생산, 부가가치는 2003년

#### (2) 산업연관효과를 통하여 본 자동차산업

- 자동차산업은 전·후방 연관산업이 많은 산업으로 생산자재(철강, 고무, 플라스틱 등), 자동차판매 및 정비부문, 운수·이용부문, 유통부문 등을 선도하는 시스템산업
- 자동차산업에 직·간접적으로 관련된 종사자는 154만명으로 우리나라 총취업자 1,473만명의 10.4%를 차지(2003년 기준)

<그림> 자동차산업의 전·후방효과



자료 : 2003년 사업체기초통계조사보고서(통계청), 2003년 산업연관표(한국은행)  
 자동차공업편람 2004(한국자동차공업협동조합), 한국자동차공업협회 내부자료

(3) 세계 자동차산업에서의 위상

- 2003년 기준으로 우리 자동차산업이 세계 자동차산업에서 차지하는 위상은 생산 점유율 5.5%로 세계 6위, 내수 점유율 2.3%로 세계 11위이며, 자동차 수출 182만대로 세계 6위, 보유 1,460만대로 세계 13위를 차지

<표> 세계 10대 자동차 생산국 현황

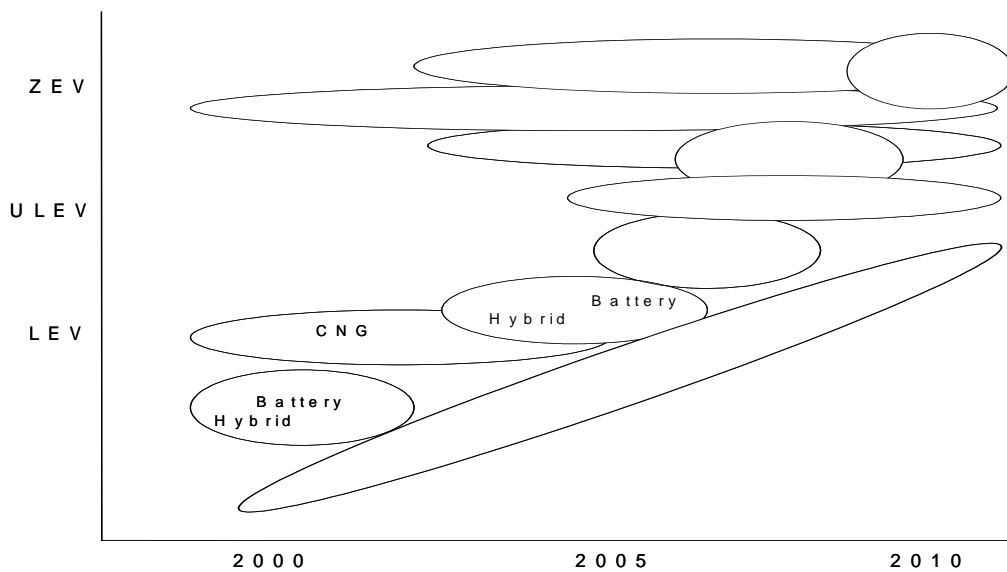
(단위 : 천대)

순위	2000		2002		2003		2004	
	국가	생산대수	국가	생산대수	국가	생산대수	국가	생산대수
1	미 국	12,778	미 국	12,280	미 국	12,078	미 국	11,923
2	일 본	10,141	일 본	10,257	일 본	10,286	일 본	10,512
3	독 일	5,527	독 일	5,620	독 일	5,507	독 일	5,548
4	프랑스	3,184	프랑스	3,376	중 국	4,444	중 국	5,057
5	<b>한 국</b>	<b>3,115</b>	중 국	3,251	프랑스	3,611	프랑스	3,700
6	스페인	3,033	<b>한 국</b>	<b>3,148</b>	<b>한 국</b>	<b>3,178</b>	<b>한국</b>	<b>3,469</b>
7	캐나다	2,962	스페인	2,855	스페인	3,030	스페인	3,011
8	중 국	2,069	캐나다	2,629	캐나다	2,546	캐나다	2,692
9	멕시코	1,923	영 국	1,819	영 국	1,846	브라질	2,203
10	영 국	1,814	멕시코	1,805	브라질	1,837	영 국	1,856

자료 : OICA 및 각국 자동차공업협회

- 최근 해외시장에서 국산차 이미지가 크게 좋아지고 있으며 과거 가격경쟁력 위주에서 현재는 소형·중형·소형RV 부문에서 세계 최고의 품질경쟁력을 갖춘 것으로 평가
- 국산 자동차의 수출가격도 지속적으로 상승하여 대당 수출가격이 1998년 6,355달러에서 2004년 10,107달러로 상승
- 친환경자동차 개발을 통해 선도적 기술보유
  - 극초저공해 하이브리드 자동차 개발에 박차를 가하고 있으며 무공해 연료전지자동차를 향후 10년 내에 양산 추진
  - 정부차원의 미래형자동차 기술개발 및 보급정책을 추진하고 있으며 10대 차세대성장 동력산업으로 미래형자동차를 선정하여 개발하고 있으며 “환경친화적 자동차 개발 및 보급 촉진에 관한 법률” 제정

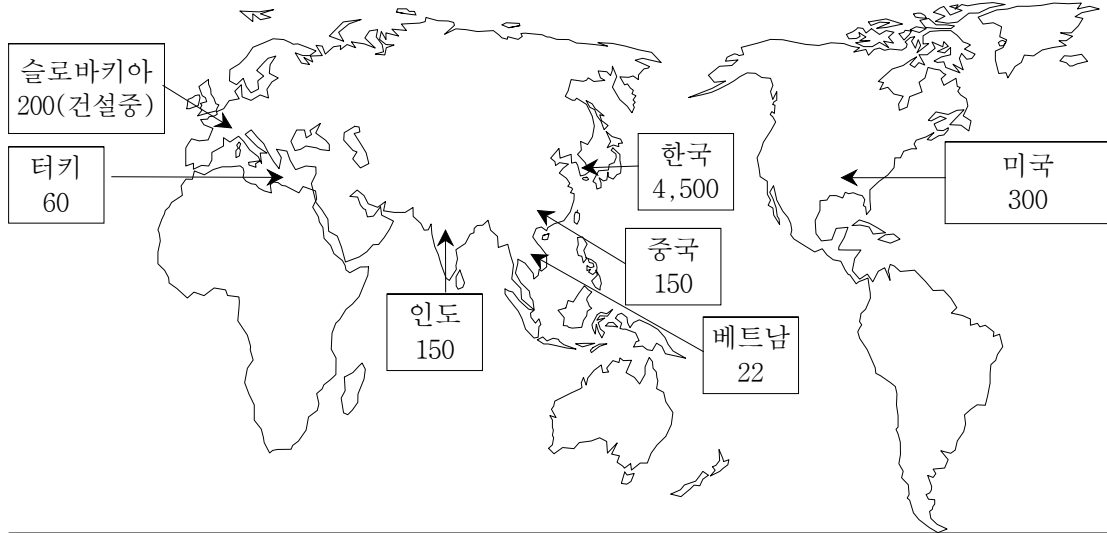
<그림> 저공해자동차 기술개발 추이



- 국내 완성차(부품)업체의 해외직접투자 및 생산 공장 확대
  - 해외생산으로 인해 미국·EU 등 기존시장에서는 시장진입 장벽을 해소하고 중국·인도·베트남·터키 등 성장시장 점유율이 확대될 것으로 기대
  - 2010년까지 연산 200만대 이상 해외 현지생산 추진

<그림> 한국 자동차메이커의 주요 해외생산 거점 (생산능력)

(단위 : 천대)



### Ⅲ. 한국 자동차산업의 비전

#### 1. 자동차 수급 전망

##### (1) 국내 수급 전망

- 자동차 내수는 완만하나마 지속적으로 증가하여 2012년에는 200만대를 기록할 전망
  - 내수는 수요구조가 성숙단계에 접어들어 신규수요보다는 대체수요가 주를 이룰 것으로 예상

<표> 자동차산업 전망

단위 : 만대

	2004	2007	2010	2012
생 산	347	400	480	520
내 수	109	140	180	200
수 출	238	260	300	320
해외생산	45	100	200	210

자료 : 산업연구원, 한국 자동차공업협회

주 : 해외생산은 KD 조립 제외

- 국내 자동차업체의 완성차 수출은 2010년 이후 300만대에 달할 전망
  - 그 동안 국내 완성차업체의 수출은 높은 신장세를 보여 왔으나, 해외 생산이 증가하고 원화가치가 상승하면서 수출신장률이 둔화될 전망
- 내수와 수출 신장률이 둔화되면서 국내 생산은 2012년에 최고치를 기록한 후 500만대 수준에서 등락을 보일 예상

##### (2) 해외 생산 전망

- 국내 완성차업체의 해외 생산은 현재 계획 중인 미국, 중국, 동유럽 등지의 투자가 완결되고, 여타 지역에서의 추가 투자도 예상됨에 따라

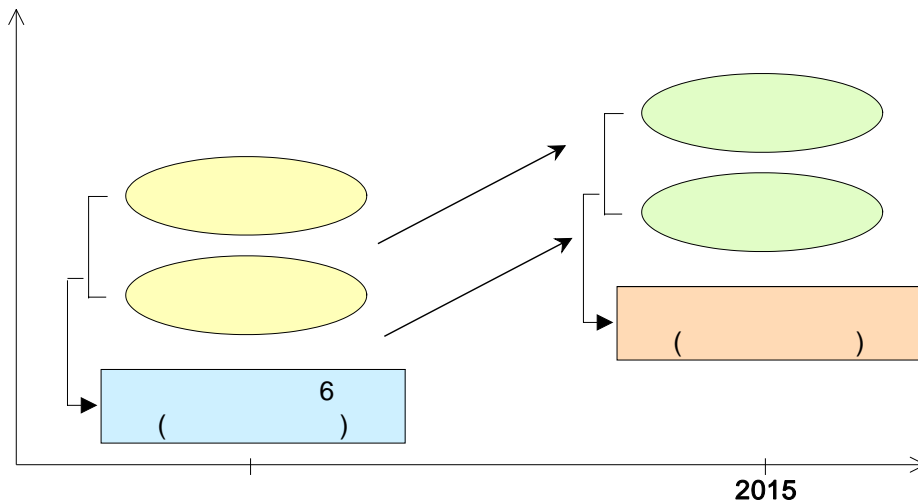
2012년에는 210만대를 기록할 예상

- 국내 자동차업체가 수출과 현지생산을 차질 없이 추진할 경우 3대시장인 미국, 유럽, 중국시장 점유율은 현재보다 큰 폭으로 증가할 전망
  - 미국시장의 수요는 2012년까지 1,690~1,860만대, 서유럽시장은 1,730~1,930만대 수준을 유지할 전망이며, 중국시장은 2012년 수요가 1,200만대에 달할 전망

## 2. 한국 자동차산업의 비전

- 한국 자동차산업은 21세기에 들어서 300만대 생산체제를 공고히 하였으며, 2012년 이후에는 500만대 생산체제로 한 단계 상승할 것으로 전망
  - 단순한 양적 성장보다는 품질수준 향상, 차종의 고급화, 세계적 기술수준의 확보, 자동차 부품기반의 구축 등의 질적 성장을 이루어 미국, 일본, 독일에 이어 프랑스를 제치고 세계 4강국으로 부상할 예상

<그림> 한국 자동차산업의 미래비전



- 우리나라는 선진국 자동차업체를 추격(catch up)하는 단계에서 벗어나 세계 자동차산업을 주도하는 선도(leading)국가로서의 지위를 확보할 전망

- 이는 경제성장률이 평균 5%대를 유지하고, 완성차업체 중 1개 업체가 세계 100대 브랜드업체로 성장하며, 국내 완성차업체의 브랜드가 현재의 4개에서 1~2개 이상 늘어나는 한편 세계 100대 부품업체 수가 현재의 2개에서 4개 이상으로 증가하고,
  - 세계 자동차수요가 2012년까지 급격한 침체국면에 빠지지 않고 성장세를 유지한다는 것을 전제
- 국내 자동차산업의 부가가치는 2002~2012년 기간동안 연평균 4.2%가 증가하여 2012년에는 39조원을 기록할 전망
- 수출 금액은 동 기간 중 물량증가와 고부가가치화로 연평균 11.6%가 증가할 전망
- 세계 시장 점유율은 수출과 현지생산 판매가 증가하여 2012년에 11.0%를 기록할 예상
- 내수와 수출증가에 따라 국내 생산이 증가하여 고용은 2012년에 2002년 대비 3만 명이 증가한 24만 명을 기록할 전망

<표> 한국자동차산업의 발전 비전

	2002	2007	2010	2012
생 산 (조원)	70	81	98	106
부가가치 (조원)	26	30	36	39
고 용 (만명)	21	23	24	24
수출액 (억달러)	137	365	390	410
해외생산 (만대)	20	100	200	210
세계시장 점유율 (%)	5.5	7.8	10.0	11.0

자료 : 산업연구원, 자동차공업협회

주 : 완성차 기준(생산, 부가가치, 고용은 부품포함)



## IV. 한국 자동차산업의 중장기 발전 과제

### 1. 정부의 지원정책 과제

#### (1) 전방위 통상정책의 운용

- 내수시장 성장의 한계로 인해 수출비중이 높을 수밖에 없는 우리 자동차산업의 현실에 비추어 볼 때 정부의 통상정책은 자동차산업의 발전에 커다란 영향을 미칠 예상

#### □ FTA 협상에 대한 사전 대응책 강구

- 한-일 FTA를 비롯한 FTA 협상과정에서 국내 자동차산업의 의견을 적극 수렴하여 사후적인 구조조정 정책보다는 사전적인 경쟁력 강화정책을 수립할 필요

- 글로벌 생산네트워크 구축의 가속화에 따라 협정체결 당사국에 진출해 있는 업체들의 국내 진출 가능성 등을 고려하여 정책 수립

- 미국, 유럽뿐 아니라 잠재시장인 중국, 인도와 멕시코 등의 지역무역협정 체결에 따라 국내업체의 시장지위가 약화되어 현지생산 및 수출에 부정적인 영향이 우려되는 바 이들 국가와의 지역무역협정체결 등 통상협력을 강화함으로써 국내 자동차업체의 국제경쟁력 저하를 사전 방지

#### □ 對중국 경쟁과 협력 강화

- 선진국 완성차업체들의 경쟁적인 진입과 중국 정부의 자동차산업 육성 정책으로 중국시장에서의 경쟁이 심화되면서 수익성 하락

- 현지 진출 선진국업체의 대선진국 수출과 중국업체의 대개도국 수출로 세계시장에서의 경쟁이 심화될 전망

- 이는 현지 진출업체의 구조조정과 한국시장에서의 경쟁을 심화시킬 전망

- 2012년 중국의 기술경쟁력은 완성차의 경우 우리와 비슷한 수준, 부품산업의 경우 우리를 추월할 전망
  - 따라서 국내 자동차업체가 중국업체와 효과적인 경쟁 및 협력을 추진할 수 있는 여건을 조성할 필요
  - 정부는 국내 자동차업체가 현지 생산 및 판매를 증대할 수 있도록 각종 장애 요인을 사전에 방지하거나 제거하면서 생산분업과 공동연구개발을 촉진

## (2) 미래형자동차 개발의 조기 상용화

### □ 미래형자동차 기술력과 경제성 확보여부가 향후 자동차산업의 생존을 결정

- 자동차산업이 직면해 있는 환경·에너지 및 안전문제의 효과적인 해결을 위해서는 하이브리드·연료전지 및 지능형 자동차의 조기 개발과 상용화가 필요
  - 현재는 과도기적 단계이나 미래기술경쟁에서 낙오 시 한국자동차산업의 경쟁력 저하가 우려
  - 기술개발과 조기 상용화를 통해 시장선점과 세계 표준화를 추진하고 있는 일본업체와 경쟁할 수 있는 전략 필요
- 하이브리드 자동차는 프리우스를 앞세운 도요타가 주도하고 있지만, 혼다도 생산과 판매를 확대
  - 혼다는 인사이트와 시빅에 이어 중형차인 어코드에도 하이브리드를 적용하여 미국시장에 출시
  - 환경규제가 강화되고, 화석에너지의 고갈 및 가격상승 문제가 심화되고 있는 현시점에서 하이브리드 자동차가 가장 합리적이고 가까운 대안으로 부각

- 국내업체들도 2007년부터 하이브리드 모델을 출시할 예정이나 국산화와 경제성 확보가 당면과제

□ 환경친화자동차 개발 및 보급에 범정부차원의 대규모 자금지원 요망

- 국내 환경친화자동차 기술수준, 특히 부품 및 소재산업의 수준이 선진국에 비해 매우 취약

- 선진국 완성차업체와 부품업체간 비용분담 및 위험 분산을 위한 공동연구개발 증가

- 연료전지차 등 환경친화자동차 개발을 위해서는 관련 인프라 구축 및 초기 연구개발에 막대한 투자가 필요한 반면, 개발에 따른 큰 위험 부담

- 연구개발 위험을 경감하기 위해 일반회계에서 연간 700억원 이상, 특별회계에서 연간 300억원 이상의 출연금 지원으로 연간 총 1,000억원 이상 지원이 필요

- 산자부 산업기술개발 사업내 『환경친화적자동차기술개발』 항목을 별도로 신설, 지속적이고 대규모의 지원이 요망되며, 아울러 환경개선특별회계, 에너지특별회계를 통한 병행지원 추진

- 정부는 세계 금융지원을 통해 미래형 자동차의 내수 증대와 기술개발을 촉진할 필요

- 친환경자동차에 대해서는 특소세, 등록세, 보유세 등을 감면하고, 공공기관·대규모 사업자가 친환경자동차를 사용하도록 독려

- 더불어 환경개선부담금의 일부를 친환경차 기술개발 및 보급 활성화를 위한 재원으로 활용

- 미래형자동차 구매 및 보급 촉진을 위해 미국, 일본, 영국 등은 조세

## 금융지원을 강화

- 영국정부는 하이브리드 차량 구매시 1천 파운드를 보조하고 있으며, 런던시의 경우 혼잡비용(1일 5파운드)를 면제

### (3) 부품산업 기반강화

- 미래형 자동차의 개발 및 생산을 위해서는 자동차부품산업의 기반 강화 필요
  - 미래형 자동차는 파워트레인의 개념이 바뀌면서 새로운 형태의 부품을 채택하고 있으며, 전장화의 비율이 크게 높아질 것으로 예상
- 자동차부품업체들이 자동차부품의 전장화추세에 맞추어 새로운 부품을 개발·생산할 수 있을 때에만 한국 자동차산업의 질적 성장이 가능
  - 완성차의 해외생산이 확대되고 있는 시점에서 향후 수출을 통한 국내 자동차산업의 양적 성장은 부품산업에 좌우될 예상
  - 해외직접투자와 구조조정 등에 의한 국내 자동차부품산업 공동화를 사전 방지하기 위해서도 자동차부품산업 기반의 강화가 시급한 과제
- 자동차부품산업 기반 강화는 부품업체의 노력만으로 달성하기 힘든 것이 현실
  - 정부의 지원뿐만 아니라 완성차업체의 협력이 자금, 기술, 인력, 공급 가격 측면에서 필요하며, 관련 기술개발에 있어 완성차업체가 선도적인 역할 담당 필요

### (4) 국가 이미지의 제고

- 국내 자동차 브랜드의 인지도는 개선되고 있으나, 국가브랜드가 뒷받침 되지 못해 시장 점유율 증대에 장애 요인으로 작용

- 또한 산업정책이 산업디자인과 브랜드육성을 간과한 채 수립·운용됨으로써 시장개방과 함께 외국업체의 시장점유율이 증가
- 따라서 자동차산업을 국가홍보에 활용하고, 투자환경을 개선하는 동시에 국제 공인기관이 국가 신인도를 상향 조정할 수 있도록 경제정책과 정치 제도를 지속적으로 개선

### (5) 자동차 관련세제 개편

- 고용창출, 수출주도산업인 자동차산업의 장기 발전 도모를 위하여 「자동차 관련세제의 개편」에 근본적 대책 필요

#### □ 자동차 세제개편 방안

- 특소세의 폐지 및 감면 확대
  - 과급효과 분석을 통한 바람직한 특소세 개선방안 강구
  - 보유대수 증가로 인한 보유 및 운행단계 세수의 자연증가분으로 세수결손을 보완 가능
- 공 채 : 강제 매수→ 선택적 매입으로 전환
- 교육세 : 3단계에 걸쳐 부과되고 있는 교육세를 통합하고 세율을 조정
- 취득세 및 등록세 : 타 품목보다 세율이 높아 합리적 조정 필요
- 자동차세 : 경제상황 등을 고려한 현실성 있는 방안 강구
- 고급 수입차와 국산차의 형평성을 감안한 세제 도입검토가 필요하며 자동차 가격을 기준으로 한 과세 도입 검토

## 2. 기업의 대응전략

### (1) 브랜드가치 제고

- 내수성장의 한계로 인해 국내 업체들은 해외시장을 적극 개척하여 세계 시장 점유율을 확대하는 목표 설정
  - 이를 위해서는 국내 생산능력보다는 해외생산능력 증대와 생산제품의 고부가가치화 및 마케팅 능력의 강화가 필요
- 이를 바탕으로 새로운 브랜드를 런칭하여 세계시장 점유율을 확대
  - 2004년 현재 세계 100대 브랜드에 속하는 완성차업체는 7개이며, 부품업체는 전무한 실정
  - 국내 업체의 세계화와 경영 실적 개선 및 투명성 제고로 2012년에 1개 완성차업체가 100대 브랜드에 진입할 예상
- 세계적인 품질유지와 브랜드 이미지 구축을 통해 고객 충성도를 제고하여 수요기반 확충
  - 이를 위해서는 도요타=환경, 혼다=안전, BMW=고급차 등과 같은 이미지 구축을 위한 홍보 강화

### (2) 신기술·신공정·전문인력개발

- 선진국 자동차산업 지원 정책은 공동연구개발, 표준공정기술의 확산과 함께 전문인력 양성 및 조세 금융지원이 중심
  - 완성차업체와 부품업체간에 공동개발과 생산이 가능하도록 법 제도적인 지원을 강화하여 자동차 대기업-중소기업간 협력을 촉진
- 중장기적으로 국내 자동차산업의 신기술개발은 차세대성장동력사업에서

제시된 기술과제를 중심으로 추진하고, 부품업체가 공동 사용할 수 있는 표준 생산공정기술을 개발하여 보급

- 또한 미국자동차업체들이 정부의 안전규제 강화에 대응하여 공동으로 승용차가 SUV 및 픽업트럭과 충돌시 피해를 최소화할 수 있는 표준을 개발하고 있는 것과 같은 업체간 협력을 촉진하기 위해 협력 참여 기업에 대해 조세·금융차원에서의 우대 조치 시행

### (3) 글로벌 조달 및 생산 체제 구축

- 국내 자동차업체는 통상마찰 회피와 시장 선점 및 생산효율성 제고 차원에서 글로벌 생산 및 조달 체제를 구축하여 경쟁력을 강화
  - 선진국 업체들이 비교우위를 유지하고 있는 이유는 세계화를 통하여 생산비용 절감과 생산성 향상을 이루고 있기 때문
    - 선진국 업체의 해외진출 전략을 벤치마킹하여 국내 업체 특유의 비교우위를 확보
- 국내 설비의 효율적 활용을 위해 완성차업체간의 공동생산과 분업생산을 확대할 필요
  - 마즈다는 비용절감과 승용차생산에 특화하기 위해 트럭을 이스즈에 위탁 생산
- 글로벌 생산네트워크의 구축과 함께 브랜드 및 품질 경쟁력이 강화될 경우 2012년 이후 수출과 현지 생산의 동시 증대 가능
  - 최근 일본자동차의 브랜드인지도가 향상되면서 자동차 수출과 현지 생산이 동시에 증가

### (4) 안정적인 노사관계 구축

- 노사교섭구조 개선과 이에 따른 노사대화의 장의 상설화, 작업장교섭의

제도화, 노조활동구조 개선 등을 모색

- 초기업적 교섭의 현실화 이전에, 산업차원의 협의 및 토론 공간(예: 자동차포럼 혹은 자동차산업 노사포럼)을 상설화하는 것이 바람직
- 자동차 노사관계 갈등의 중요 원천인 작업현장 노사관계의 안정화와 효율화를 도모하고, 갈등 유발적인 노조의 활동구조에 대해서도 전환 유도
- 경영투명성 확보를 전제로, 노조 간부의 장기적 시각, 개별 기업 노조에 대한 상급 단체의 영향력 강화, 집행부와 대의조직의 임기 연장 등을 통해 집행의 안정성 증대, 선거경쟁의 과열 양상 축소 유도

○ 참여적 작업조직, 능력주의적 인사관리로 작업현장 갈등의 축소

- 노조도 참여적 작업조직, 능력개발지향적 인사관리 시스템에 대한 전향적 시각이 필요

○ 비정규직 문제는 임금 불공정성, 이해대변 채널의 부족, 고용불안, 사용규제 등에서 발단

- 장기적으로 비정규직 문제가 갈등의 소지로 작용할 가능성이 크므로, 이들에 대한 적절한 보상체계, 고용비율유지 등 모색필요

○ 지역 및 산업차원의 노사정 협의 활성화는 기업 수준으로 집중된 노사문제의 부담을 분산 가능

- 또한 노사 의제들을 산업 차원으로 끌어올려 논의할 경우 기업 차원에서 논의했을 때 발생할 수 있는 비효율성과 정치성의 완화 가능