

한반도 르네상스 구현을 위한

# VIP 리포트

- 자동차산업 핵심경쟁력의 중심이동

발행인 : 하 태 형  
편집주간 : 한 상 완  
편집위원 : 주 원, 백흥기  
발행처 : 현대경제연구원  
서울시 종로구 연지동 1-7  
Tel (02)2072-6305 Fax (02)2072-6249  
Homepage. <http://www.hri.co.kr>  
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 연구본부(02-2072-6306)로 연락해 주시기 바랍니다.

## 목 차

---

### ■ 자동차산업 핵심경쟁력의 중심이동

Executive Summary .....	i
1. 개 요 .....	1
2. 자동차산업 핵심경쟁력의 중심이동 .....	2
3. 시사점 .....	10
【HRI 경제 통계】 .....	11

## &lt; 요약 &gt;

## ■ 개요

자동차산업은 국내 총생산 및 수출에서 차지하는 비중이 높고 전후방 파급효과가 커서 국가 경제에서 중요한 위상을 차지하고 있다. 그런데 최근 자동차산업의 핵심경쟁력(core competency)이 빠르게 변화하고 있어 기민하게 대처하지 못하는 기업들은 도태 위기에 직면하게 될 가능성이 높아지고 있다. 세계 최고의 휴대폰 제조업체들이 스마트폰 트렌드에 대처하지 못하고 추락한 전철을 자동차 산업에서 되풀이하지 않기 위해서는 대응책 마련이 시급하다. 이에 본 연구에서는 자동차 산업의 혁신 트렌드, 가치사슬의 변화 및 경쟁구조 재편 현황을 점검하고 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

## ■ 자동차산업 핵심경쟁력의 중심이동

## (1) 자동차의 진화에 따른 핵심경쟁력의 변화

최근 자동차의 진화 트렌드를 살펴보면, 첫째, IT 융합 기술이 발전하고 안전성, 편의성에 대한 소비자의 기대가 높아지면서 스마트카, 자율주행 자동차 등 차량 시스템의 **지능화**가 빠르게 진행되고 있다. 둘째, 휘발유, 경유를 연료로 사용하는 내연기관 엔진차에서 전기 배터리와 모터로 구동되는 **동력원의 전기화** 추세가 지속되고 있다. 셋째, 주요 선진국 정부들이 차량 연비규제를 강화함에 따라 **차체의 경량화**가 선택이 아닌 필수적 과제로 대두하고 있다. 이와 같은 자동차산업 핵심경쟁력의 변화는 가치사슬 변화, 산업구조 재편으로 이어지며 완성차 및 부품·소재 공급 기업들에게 위기와 기회를 동시에 제공하고 있다.

## (2) 자동차산업 가치사슬의 변화

(소재) 철강 산업이 차지하는 비중이 감소하고 비철금속 및 합성수지 관련 산업의 비중이 증가하고 있다. 철강업계는 자동차용 경량 소재에 의한 대체위협에 대응하여 경량소재 개발에 주력해왔으나 추가적인 경량효과 실현에는 한계에 봉착한 상황이다. 이에 따라 비철금속 및 화학소재 업계는 자동차용 소재 개발에 적극 진출하면서 철강재를 대체하기 위해 노력하고 있다. 국내 자동차산업 전체 중간투입액 대비 철강 1차제품 중간투입액 비중은 1990년 10.9%에서 2010년 7.2%로 감소한 반면, 플라스틱 제품의 중간투입액 비중은 같은 기간 4.5%에서 6.6%로 증가하였다.

(부품) 자동차 부품의 전장화(電裝化), 동력원의 전기화가 진행됨에 따라 기계장비 및 엔진 부품의 비중이 감소하고 전자장비가 차지하는 비중이 증가하고 있다. 내연기관 엔진 및 관련 부품의 비중이 감소하고 전기차 관련 부품의 비중이 증가함에 따라 세계 자동차 제조원가 중 전자부품 및 소프트웨어가 차지하는 비중은 2020년 35%, 2050년에는 50%까지 증가할 것으로 전망된다.

(완성차) 기존 완성차 제조업체의 그린카, 스마트카 생산 비중이 증가하는 한편, 신규 진입자의 등장 및 주도권 역전 가능성도 증가하고 있다. 국제에너지기구(IEA)는 기존의 내연기관 승용차 판매량이 2020년을 기점으로 감소하기 시작하고, 2030년에는

전기차 등의 판매대수가 기존 내연기관 엔진차의 판매대수를 추월하게 될 것으로 전망하고 있다. 구동시스템의 단순화, 핵심경쟁력의 변화 등으로 진입장벽이 낮아짐에 따라 신규 완성차 업체의 시장 진입 가능성이 증가하고 있으며, 이미 2003년 설립된 전기자동차 제조업체 테슬라 모터스, 구글의 자율주행자동차 등은 기존의 완성차 업체들을 위협하고 있는 실정이다.

**(인프라) 전기차의 보급 확대는 정유업체의 사업모델 변화를 촉진시킬 것으로 보이며, 스마트카의 확산은 지능형 교통 시스템 구축을 가속화할 것으로 전망된다.** 세계 전기차 충전 인프라 시장규모는 2015년 1,438억엔에서 2025년 2,901억엔으로 성장할 전망이다. 기존의 정유업체, 전력업체, 완성차업체 등은 전기차 충전 인프라 시장을 선점하기 위해 경쟁과 협력을 전개하고 있다. 또한, 미국, 유럽, 일본 등 주요 선진국 정부는 실제 도로에서 모든 차량을 대상으로 통일된 시스템을 제공하는 스마트 교통 시스템 구축 등을 적극 추진하고 있다.

### (3) 산업구조 재편 전망

자동차산업의 핵심 부문은 기계부품 제작 및 조립 중심에서 IT제조, 소프트웨어, 첨단소재 중심으로 변화할 것으로 전망된다. 스마트폰을 중심으로 전개되었던 ICT 분야의 특허분쟁이 자동차 영역으로 확산되며 그린카 및 스마트카 관련 특허 출원 및 소송이 급증있다. 또한, 자동차 운영체제(OS) 및 기술표준 선점을 위한 경쟁이 치열하게 전개되고 핵심기술 획득을 위한 M&A도 활성화될 전망이다.

자동차산업내 기업 간 관계는 완성차 업체를 중심으로 한 수직적 구조에서 거래 관계의 개방도가 높아지는 수평적 구조로 전환될 것으로 보인다. 향후 부품 공급자와의 거래는 자회사 거래, 공존적 협력사 거래 중심에서 병렬적 협력사 거래, 시장 거래 중심으로 변화 것으로 보이며, 제한된 협력사 중심의 고착된 구조에서 다양한 플레이어의 등장 및 퇴출이 활발해지는 유동적 구조가 형성될 전망이다.

스마트카 및 전기차 관련 인프라 확충, 기술표준 정비, 안전 및 환경기준 마련 등과 관련하여 정부의 역할이 더욱 중요해질 것으로 전망된다. 자동차는 스마트폰 등과 달리 도로교통 시스템 및 공공 충전인프라와의 연계가 불가피하여 정부 정책의 영향이 크게 작용한다. 주요국 정부는 전기차, 스마트카를 자동차산업과 ICT 산업의 미래를 좌우할 핵심 아이টে으로 선정하고 유리한 경쟁환경 조성을 위해 적극적인 노력을 펼치고 있다.

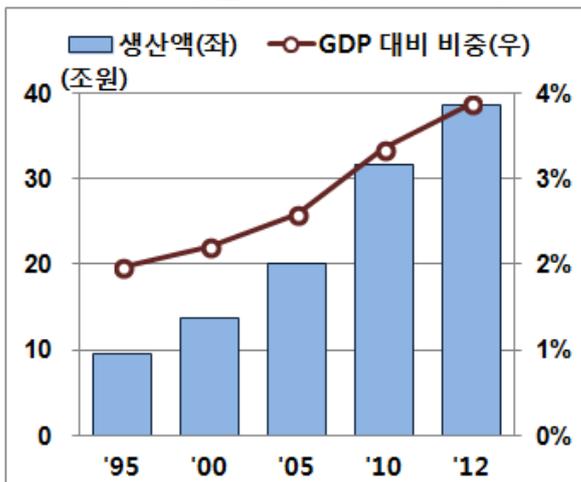
### ■ 시사점

자동차산업의 지각변동을 새로운 성장의 계기로 적극 활용하기 위해서는 **첫째**, 고속 성장이 예견되는 스마트카, 그린카 사업과 기술에 대한 모니터링을 강화하고 연구개발 투자를 확대함으로써 시장 환경 변화에 대한 대응 능력을 강화해야 한다. **둘째**, 자동차산업 내 산학연 협력 활성화, 중소·벤처기업의 기술보호 강화 등 혁신 지향적 경쟁환경 조성을 위해 노력해야 한다. **셋째**, 정부는 초기 시장 창출 및 혁신 지향적 환경 조성을 위해 규제를 정비하고 스마트 교통 인프라 확충을 위해 노력할 필요가 있다.

## 1. 개요

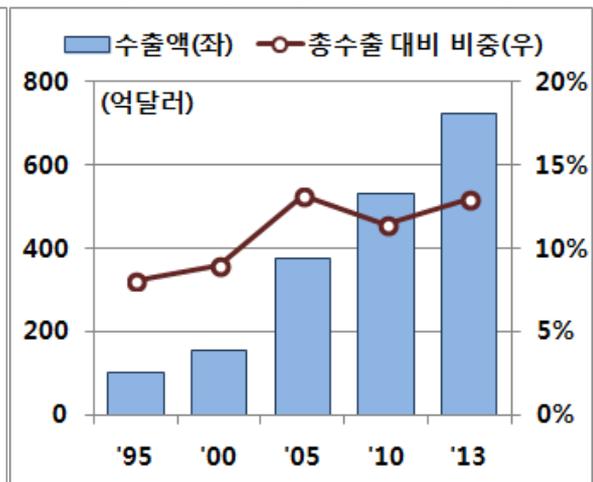
- 자동차산업은 국내 총생산 및 수출에서 차지하는 비중이 높고 전후방 파급 효과가 커서 국가 경제에서 중요한 위상을 차지
  - 자동차의 부가가치 생산액이 GDP에서 차지하는 비중은 3.9%(2012년 기준)
  - 자동차 수출이 총수출에서 차지하는 비중은 12.9%에 달함(2013년 기준)
- 그런데 최근 자동차산업의 핵심경쟁력(core competency)<sup>1)</sup>이 빠르게 변화하고 있어 기민하게 대처하지 못하는 기업들은 도태 위기에 직면할 수 있음
  - 차량 시스템의 지능화, 동력원의 전기화, 차체의 경량화가 빠르게 진행되면서 가치사슬의 변화 및 경쟁구조의 재편에 따른 위기와 기회가 공존
  - 세계 최고의 휴대폰 제조업체들이 스마트폰 트렌드에 대처하지 못하고 추락한 전철을 자동차 산업에서 되풀이하지 않기 위해서는 대응책 마련이 시급
- 이에 본 연구에서는 자동차 산업의 혁신 트렌드, 가치사슬의 변화 및 경쟁구조 재편 현황을 점검하고 정책적 시사점을 도출하고자 함

< 자동차 생산액의 GDP 대비 비중 >



자료 : 한국은행, 국민계정 자료 재구성.  
주 : 실질 부가가치생산액(2005년 기준).

< 자동차 수출의 총수출 대비 비중 >



자료 : 무역협회, SITC에 의한 무역통계 재구성.  
주 : 도로주행 차량 기준.

1) Prahalad and Hamel(1990)에 따르면 핵심경쟁력(core competency)이란 ①경쟁자의 모방이 쉽지 않고, ②다양한 상품과 시장에서 광범위하게 재사용이 가능하며, ③최종 소비자의 효용 및 상품, 서비스의 가치에 기여하는 기업의 경쟁력을 의미함.

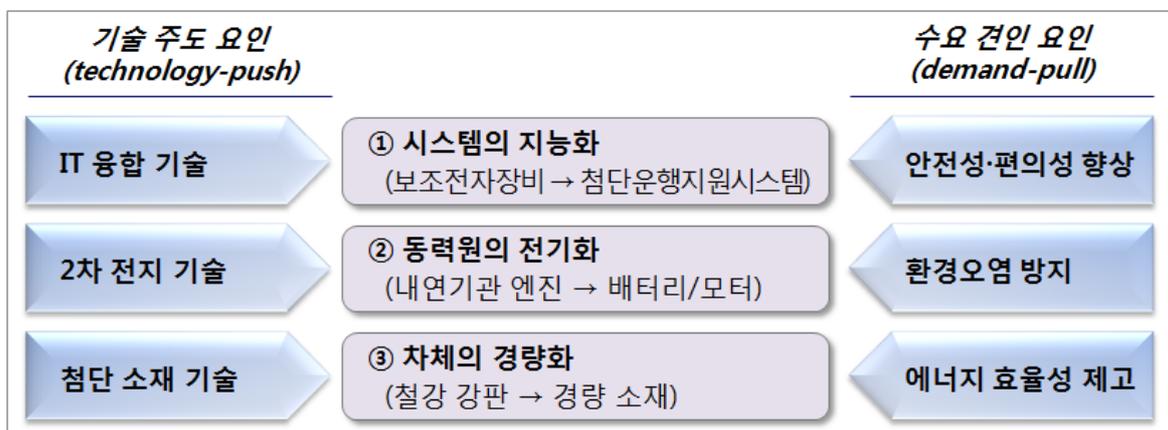
## 2. 자동차산업 핵심경쟁력의 중심이동

### (1) 자동차의 진화에 따른 핵심경쟁력의 변화

#### ① 시스템의 지능화

- 스마트카, 자율주행 자동차 등 차량 시스템의 지능화가 빠르게 진행됨에 따라 IT 융합 기술이 자동차산업의 핵심경쟁력으로 부상
- 글로벌 IT 업체는 자동차 산업을 미래 최대의 성장동력으로 주목하고 차량용 운영체제(OS) 선점 등을 위해 총력을 경주
  - 구글은 2012년 세계 최초로 자율주행 자동차의 도로 시험면허를 취득하여 100만km 이상의 무사고 주행에 성공하며 업계 선두주자로 부상
  - 애플은 2014년 자동차 전용 운영체제(OS)인 '카플레이(CarPlay)'를 출시하였으며, 음성 명령으로 차량을 제어하는 기술을 개발
- 이에 대응하여 글로벌 완성차 업체들은 한순간에 몰락한 휴대폰 제조업체들의 전철을 밟지 않기 위해 지능화 트렌드에 적극 대응
  - 아우디는 2013년 구글에 이어 두 번째로 도로용 시험면허를 취득하며 기존 완성차 업체들 중 자율주행 자동차 개발 경쟁에서 앞서 나가고 있음
  - 벤츠는 2013년 독일 남서부에서 100km 자율주행에 성공하였으며, 2020년 자율주행 자동차 양산체제 구축을 추진

#### < 자동차의 진화 트렌드 >



## ② 동력원의 전기화

- 자동차의 심장에 해당하는 동력원의 전기화 추세에 따라 핵심경쟁력이 엔진 및 기계장치 기술에서 2차전지, 모터 등 전기장치 관련 기술로 변화
  - 동력시스템이 전기모터로 진화하는 단계에 따라 하이브리드차(HEV), 플러그인 하이브리드차(PHEV), 전기차(EV), 연료전지차(FCEV) 순으로 상용화가 진행2)
- 주요 선진국 정부들이 온실가스 배출 감소를 위해 전기자동차 개발 및 보급 확대에 주력함에 따라 자동차 동력원의 전기화 추세는 더욱 가속화될 전망
  - 미국은 전기자동차의 보급을 위해 가장 적극적인 지원 정책을 펼치고 있으며, 자동차 연비 기준의 강화 등 기존 자동차에 대한 규제를 추진
  - 유럽과 일본도 전기자동차 개발 및 구매 활성화를 위해 연구개발 투자, 보조금 지급 등의 지원 정책을 시행

## ③ 차체의 경량화

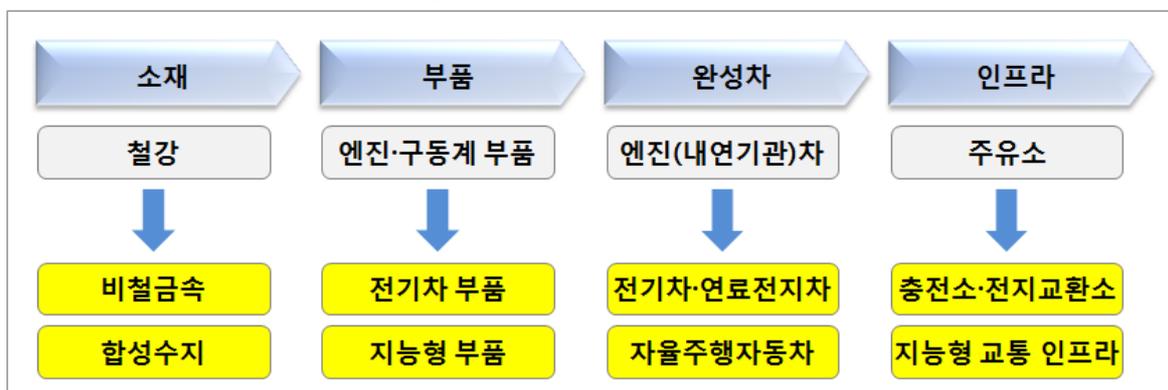
- 주요 선진국 정부들이 차량 연비규제를 강화함에 따라 차체 경량화는 선택이 아닌 필수적 과제로 대두
  - 2012년 미국 정부가 연비규제 강화 법안을 통과시킴에 따라 완성차업체들은 평균 연비를 2025년까지 50% 이상 개선해야 하는 상황에 직면
  - 주요 선진국의 환경 기준 강화 추세에 따라 연비 개선을 위한 차체 경량화 요구는 더욱 증가할 전망
- 이에 대응하여 완성차 업체는 철강재 비중을 줄이고 경금속 및 복합재를 소재로 사용하는 등 차체 경량화 노력을 지속
  - 철강재 대신 비철금속(알루미늄 합금, 마그네슘 합금) 및 합성수지(엔지니어링 플라스틱, 탄소섬유강화 플라스틱) 계열의 소재 비중이 확대되는 추세

- 2) ① 하이브리드차(Hybrid Electric Vehicle) : 내연기관으로 주행하는 동안 발전기를 이용하여 배터리를 충전시키고 저속주행시 전기모터를 구동.
- ② 플러그인 하이브리드차(Plug-in Hybrid Electric Vehicle) : 외부 전원을 이용하여 배터리의 충전이 가능한 하이브리드차로 전기모터가 주 동력원.
- ③ 전기차(Electric Vehicle) : 내연기관 없이 충전된 전기에너지만으로 주행.
- ④ 수소연료전지차(Fuel Cell Electric Vehicles) : 수소를 전기에너지로 변환시키는 연료전지로 기존의 내연기관을 대체.

(2) 자동차산업 가치사슬의 변화

- 자동차의 지능화, 전기화, 경량화 트렌드는 가치사슬의 각 단계별로 산업 구조를 변화시키는 요인으로 작용
  - (소재) 철강재가 차지하는 비중이 감소하는 한편 비철금속, 합성수지 등 경량소재의 비중이 증가
    - 철강 기업들은 경량 철강재 개발에 주력해왔으나, 비철금속 및 화학소재 기업들이 자동차용 소재 개발에 적극 진출하면서 철강재를 대체하는 중
  - (부품) 엔진차 부품 제조업의 비중이 감소하고 전기차 부품 및 지능형 부품 공급 기업이 부상
    - 전기차 부품(2차전지, 모터, 인버터 등) 및 지능형 부품(IT제조, 통신, 소프트웨어 등) 비중이 증가하는 추세
  - (완성차) 전통적인 내연기관 엔진차 중심에서 전기차, 스마트카로 중심 이동
    - 기존 완성차 제조업체의 전기차, 스마트카 생산 비중이 증가하는 한편 신규 전기차 생산업체도 등장
  - (인프라) 전기차의 보급 확대는 정유업체의 사업모델 변화를 촉진시킬 것으로 보이며, 스마트카의 확산은 지능형 교통 인프라 확충을 가속화

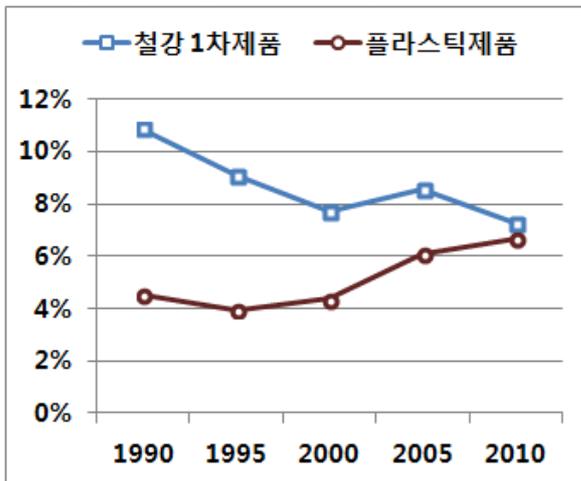
< 자동차산업 가치사슬의 재편 >



① (소재) 철강 산업이 차지하는 비중이 감소하고 비철금속 및 합성수지 관련 산업의 비중이 증가

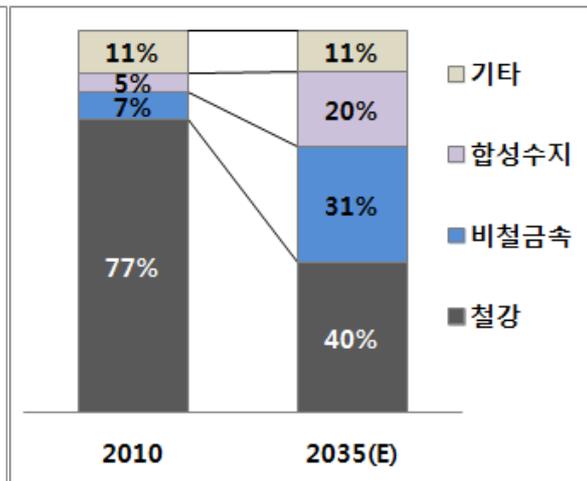
- 철강업계는 자동차용 경량 소재에 의한 대체위협에 대응하여 경량소재 개발에 주력해왔으나 추가적인 경량효과 실현에는 한계에 봉착
  - 국내 자동차산업 전체 중간투입액 대비 철강 1차제품 중간투입액 비중은 1990년 10.9%에서 2010년 7.2%로 감소
  - 미국 에너지부 및 국방정보국은 자동차용 소재 중 철강이 차지하는 비중은 2010년 77%에서 2035년 40% 수준으로 감소할 것으로 전망
- 비철금속 및 화학소재 업계는 자동차용 소재 개발에 적극 진출하면서 철강재를 대체하기 위해 노력
  - 국내 자동차산업 전체 중간투입액 대비 플라스틱제품의 중간투입액 비중은 1990년 4.5%에서 2010년 6.6%로 증가
  - 미국의 경우 자동차용 소재 중 비철금속 비중은 2010년 7%에서 2035년 31%로, 합성수지 비중은 같은 기간 5%에서 20%로 증가할 것으로 전망

< 국내 자동차산업 중간투입액 대비 철강 및 플라스틱 투입액 비중 >



자료 : 한국은행 산업연관표 재구성.

< 미국 자동차용 소재의 비중 변화 전망 >



자료 : US DOE/DIA(2010).

② (부품) 자동차 부품의 전장화(電裝化), 동력원의 전기화가 진행됨에 따라 기계장비 및 엔진 부품의 비중이 감소

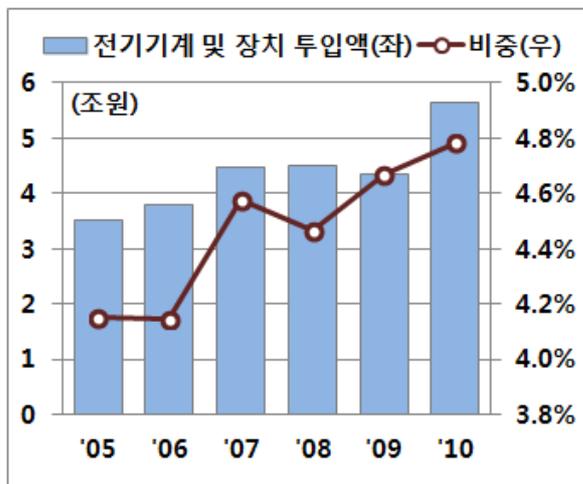
- (전장화) 자동차 부품에서 전자장비가 차지하는 비중이 높아지는 전장화 트렌드가 더욱 가속화

- 국내 자동차산업 전체 중간투입액 대비 전자기계 및 장치가 차지하는 비중은 1990년 4.3%에서 2010년 4.8로 소폭 증가
- 세계 자동차 제조원가 중 전자부품 및 소프트웨어가 차지하는 비중은 2020년 35%, 2050년에는 50%까지 증가할 것으로 전망

- (전기화) 내연기관 엔진 및 관련 부품의 비중이 감소하고 전기차 관련 부품의 비중이 증가

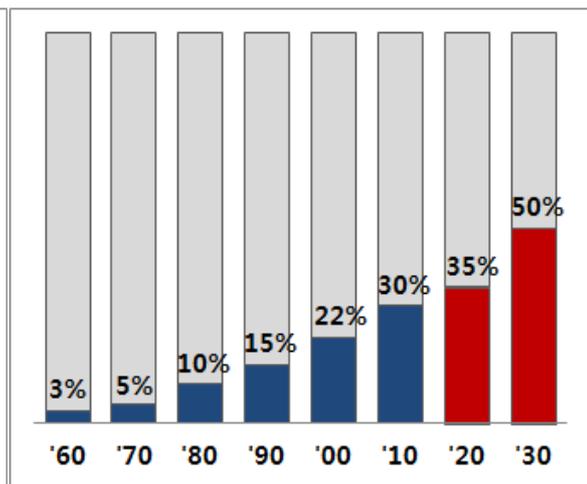
- 엔진 및 구동계 관련 부품(엔진블록, 엔진헤드, 연료분사장치, 점화장치, 크랭크·캠축, 배기장치, 트랜스미션, 연료탱크 등)의 제조업 비중은 감소할 전망
- 엔진 및 구동계통의 복잡도가 감소하고 2차전지, 연료전지, 인버터, 모터 등 전기차 특유의 부품 비중이 증가

< 국내 자동차산업 중간투입액 대비 전자기계 및 장치 투입액 비중 >



자료 : 한국은행 산업연관표 재구성.

< 세계 자동차 제조원가 중 전자부품 및 소프트웨어 비중 전망 >

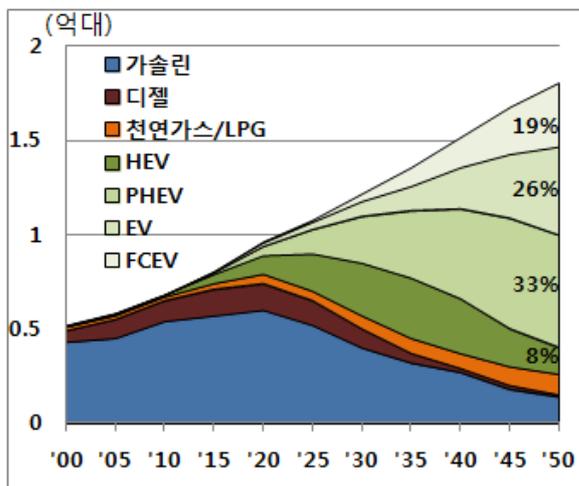


자료 : Strategy Analytics.  
주 : '20, '30년은 전망치.

③ (완성차) 동력원의 전기화, 시스템의 스마트화가 가속화되는 가운데 신규 진입자의 등장 및 주도권 역전 가능성도 증가

- 2030년에는 전기차의 판매대수가 기존 내연기관 엔진차의 판매대수를 추월하게 될 것으로 전망
  - 국제에너지기구(IEA)는 기존의 내연기관 승용차 판매량이 2020년을 기점으로 감소하기 시작하여 2050년에는 시장점유율이 14%까지 하락할 것으로 전망
  - 반면, 하이브리드차(8%), 플러그인 하이브리드차(33%), 전기차(26%), 연료전지차(19%)의 시장점유율은 86% 수준에 도달할 것으로 예상
- 자동차 시스템의 스마트화를 높은 수준에서 구현하는 자율주행자동차(무인자동차)는 2025년 이후 본격적인 성장기에 진입할 것으로 예상
  - 안전에 대한 우려, 국가별 수용도 차이 등으로 초기 시장 형성이 지연되고 있으나 2035년에는 연간 자율주행차 생산량은 약 1억대 수준에 육박할 전망
- 구동계통의 단순화, 핵심경쟁력의 변화 등으로 진입장벽이 낮아짐에 따라 신규 완성차 업체의 시장 진입 가능성이 증가
  - 2003년 설립된 전기자동차 제조업체 테슬라 모터스, 구글의 자율주행자동차 등은 기존의 완성차 업체들을 위협

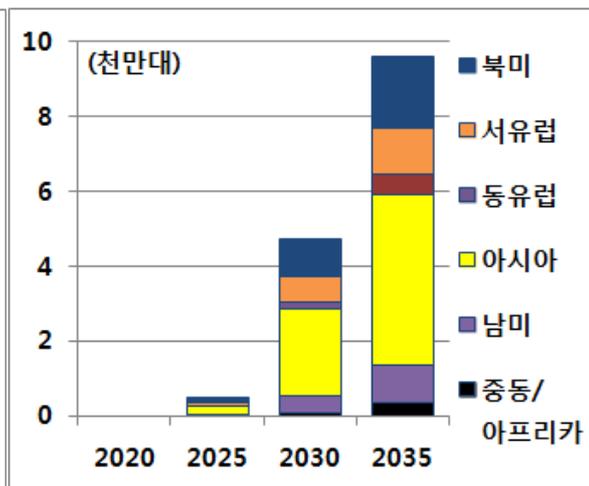
< 동력원별 세계 자동차 판매대수 전망 >



자료 : IEA(2011).

주 : HEV(하이브리드차), PHEV(플러그인하이브리드차), EV(전기차), FCEV(연료전지차).

< 세계 자율주행자동차 시장 전망 >

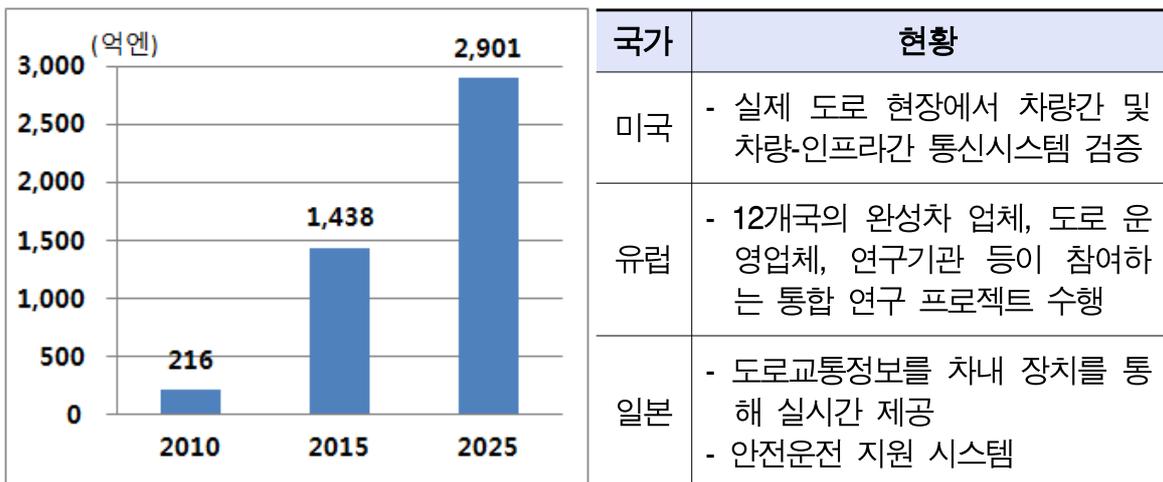


자료 : Navigant Research(2013).

④ (인프라) 전기차의 보급 확대는 정유업체의 사업모델 변화를 촉진시킬 것으로 보이며, 스마트카의 확산은 지능형 교통 시스템 구축을 가속화

- 기존의 정유업체, 전력업체, 완성차업체 등은 전기차 충전 인프라 시장을 선점하기 위해 경쟁과 협력을 전개
  - 세계 전기차 충전 인프라 시장규모는 2015년 1,438억엔에서 2025년 2,901억엔으로 성장할 전망
  - 현대기아차·르노삼성·한국지엠·BMW 등 국내 완성차 업체들은 충전기 업체와 협력체계를 구축하여 시장경쟁력을 확보하기 위해 노력
  - 기존 정유업체들은 주유소에 전기차 충전설비를 구축하는 방안을 모색하고 있으나 충전 시간을 고려할 때 주차장 충전설비에 비해 경쟁력 확보가 어려움
  
- 실제 도로에서 모든 차량을 대상으로 통일된 시스템을 제공하는 스마트 교통 시스템은 민간업체보다 정부 주도로 추진
  - 미국은 교통부 주도로 스마트 교통시스템 연구 프로젝트 및 실제 도로 현장에서 테스트 사업을 진행
  - 유럽은 범유럽 자동차 연구조직(EUCAR) 주도로 12개국의 완성차 업체, 도로 운영업체, 연구기관 등이 참여하는 통합 연구 프로젝트를 수행

<세계 전기차 충전 인프라 시장규모 전망>< 주요국 스마트 교통 시스템 구축 현황>



자료 : 후지경제연구소(2011).

자료 : 한국방송통신전파진흥원 자료 재구성.

주 : 급속충전기, 완속충전기, 배터리교환스테이션, 수소스테이션 포함.

(3) 산업구조 재편 전망

- (IT /SW /첨단소재 부상) 자동차산업의 핵심 부문은 기계부품 제작 및 조립 중심에서 IT제조, 소프트웨어, 첨단소재 중심으로 변화
  - 스마트폰을 중심으로 전개되었던 ICT 분야의 특허분쟁이 자동차 영역으로 확산되는 추세
  - 모터제어장치, 연료전지, 스마트 크루즈 컨트롤, 충돌회피기술, 자동주차기술 등 그린카 및 스마트카 관련 특허 출원 및 소송이 증가<sup>3)</sup>
  - 자동차 운영체제(OS) 및 기술표준 선점을 위한 경쟁이 치열하게 전개되는 한편, 핵심기술 획득을 위한 M&A가 활성화될 전망
  
- (개방적 거래구조 형성) 기업 간 관계는 완성차 업체를 중심으로 한 수직적 구조에서 거래 관계의 개방도가 높아지는 수평적 구조로 전환
  - 자회사 거래, 공존적 협력사 거래 중심에서 병렬적 협력사 거래, 시장 거래 중심으로 변화
  - 제한된 협력사 중심의 고착된 구조에서 다양한 플레이어의 등장 및 퇴출이 활발해지는 유동적 구조로 변화
  - 자동차의 스마트화에 따라 단일 플랫폼 상에서 다양한 파트너들과 협력이 가능한 생태계가 구축
  
- (정부의 역할 증가) 스마트카 및 전기차 관련 인프라 확충, 기술표준 정비, 안전 및 환경기준 마련 등과 관련하여 각국 정부의 역할이 증가
  - 자동차는 스마트폰과 달리 도로교통 시스템 및 공공 충전인프라와의 연계가 불가피하여 정부 정책의 영향이 크게 작용
  - 특히 스마트카는 자동차산업과 ICT 산업의 미래를 좌우할 핵심으로 주요국 정부는 유리한 경쟁환경 조성을 위해 노력 중

3) 세계 그린카 관련 특허건수는 2006년 12,288건에서 2011년 22,255건으로 증가(툼슨로이터), 국내 스마트카 관련 특허출원건수는 2006년 119건에서 2011년 342건으로 증가(특허청), 국내 자동차 제조업체 대상 특허전문기업의 소송건수는 2008년 5건에서 2013년 46건으로 증가(지식재산보호협회).

## 5. 시사점

- 자동차산업의 지각변동을 새로운 성장의 계기로 활용할 수 있도록 연구개발 투자를 확대하고 시장 환경 변화에 대한 대응 능력을 강화해야 한다.
  - 고속성장이 예견되는 스마트카, 그린카 사업과 기술에 대한 모니터링을 강화하고 새로운 성장의 기회를 모색
  - 급변하는 IT 융합 트렌드에 대응하여 소프트웨어 개발, 시스템 운영관리, 신규 서비스 모델 개발 역량을 강화
  - 하드웨어 부문에서는 원천 특허, 기술 노하우 등을 보유한 기업과의 제휴, M&A, 인재 영입 등을 통한 핵심역량 확보가 중요
  
- 자동차산업 내 산학연 협력 활성화, 중소·벤처기업의 기술보호 강화 등 혁신 지향적 경쟁환경 조성을 위해 노력해야 한다.
  - 기술력 있는 중소·벤처기업이 중견기업으로 성장할 수 있도록 기술보호 강화 및 공정한 거래관계 구축을 위해 노력
  - 자동차산업 내 신규 진입, 인수·합병, 퇴출 등이 원활하게 진행될 수 있도록 규제를 정비하고 건강한 산업 생태계 조성에 주력
  - 글로벌 선진 기업 및 연구소와의 협력연구 활성화, 우수한 해외인재 유치기 활성화될 수 있는 개방형 혁신체제 구축
  
- 정부는 초기 시장 창출 및 혁신 지향적 환경 조성을 위해 규제를 정비하고 스마트 교통 인프라 확충을 위해 노력할 필요가 있다.
  - 그린카 및 스마트카 산업 발전의 걸림돌을 제거하고 초기시장을 창출을 앞당기기 위해 정부가 일정한 역할을 수행할 필요가 있음
  - 주요 선진국 정부는 전기자동차, 신재생에너지 등 초기시장 창출이 어려운 산업을 대상으로 보조금 지급, 제도개선 등의 수요창출 정책을 추진
  - 자율주행 자동차에 대한 법적 지위 규정, 사고에 대한 대처 방안 마련, 지능형 교통 시스템, 전기차 충전 인프라 구축을 지원

장우석 연구위원 (2072-6237, jangws@hri.co.kr)

HRI 경제 통계

---

주요 경제 지표 추이와 전망

---

< 국내 주요 경제 지표 추이 및 전망 >

구 분	2012	2013					2014			
		1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	연간(E)		
국민계정	경제성장률(%)	2.3	2.1	2.7	3.4	3.7	3.0	3.9	3.8	
	민간소비(%)	1.9	1.7	2.1	2.1	2.2	2.0	2.6	2.7	
	건설투자(%)	-3.9	1.9	9.8	8.8	5.4	6.7	4.1	2.5	
	설비투자(%)	0.1	-12.7	-3.9	1.5	10.9	-1.5	8.0	6.7	
대외거래	경상수지(억 \$)	508	105	208	238	248	799	151	490	
	무역수지(억 \$)	283	56	144	108	133	441	59	370	
	통관기준	수출(억 \$)	5,479	1,353	1,412	1,368	1,464	5,596	1,383	6,067
		증감률(%)	(-1.3)	(0.3)	(0.7)	(2.8)	(4.7)	(2.1)	(2.2)	(8.4)
	수입(억 \$)	5,196	1,297	1,268	1,260	1,331	5,156	1,324	5,697	
증감률(%)	(-0.9)	(-2.9)	(-2.8)	(0.3)	(2.5)	(-0.8)	(2.1)	(10.5)		
소비자물가 상승률(%)	2.2	1.6	1.2	1.4	1.1	1.3	1.1	2.4		
실업률(%)	3.2	3.6	3.1	3.0	2.8	3.1	4.0	3.1		
원/달러 환율(평균, 원)	1,127	1,085	1,123	1,111	1,062	1,095	1,069	1,070		

주 : E(Expectation)는 전망치.