

복합위기 환경하에서의 자동차 부품산업 구조개편 방향

요약

코로나19 사태로 인해 세계자동차 생산이 10% 이상 감소할 전망이다. 이미 지난 2년간 세계자동차 수요가 감소한 가운데 부품업계는 향후 수년간 저성장·저수익 국면이 지속될 것으로 예상했다. 금번 사태는 자동차산업, 특히 부품산업의 구조조정과 구조개편을 가속할 예정이다. 세계 3대 시장인 중국, 미국과 유럽 시장의 자동차 수요가 금융위기 당시보다 큰 폭으로 감소하고 있고, 신흥개도국은 유가 하락과 수출 부진에 따라 수요 부진이 장기화할 전망이다. 국내 자동차산업은 중국발 공급 단절로 인해 공장 가동에 차질을 빚은 데 이어 수출 부진에 직면해 있다. 이미 중소 부품업체들의 자금난이 가중되고 있으며, 고정비용 절감을 위한 감원도 이루어지고 있다. 세계 자동차산업의 패러다임 변화 속에 발생한 코로나19 사태는 수직계열 및 통합 구조가 특징인 국내 자동차산업을 외환위기에 버금가는 상황에 빠뜨릴 수 있다. 과거 금융위기 당시 세계 자동차산업은 중국을 포함한 신흥개도국의 수요에 힘입어 2년 만에 위기를 극복하고, 우리 자동차업계는 1년 만에 수출과 해외생산 판매 증가에 힘입어 V자 회복을 달성했지만, 이번에는 중국과 신흥개도국 효과를 기대하기 어렵기 때문이다. 따라서 산학연관이 힘을 합쳐 국내 자동차산업의 공급망이 단절되지 않도록 부품소재산업 전반에 대한 정밀진단을 실시해야 한다. 중국발 공급 단절이 아닌 국내 완성차의 수출과 해외생산판매 부진으로 인해 피라미드 구조의 기반이 무너지면 연관산업과 제조업 전반에 걸쳐 대량 실업이 발생할 수 있기 때문이다. 앞으로 2년간의 노사민정간 상생협력이 우리 자동차 부품업계의 생사를 결정할 핵심 요인이 될 전망이다.

1. 서론

세계 자동차산업이 코로나19 사태로 인해 수급이 단절되는 복합위기에 빠졌다. 코로나19 사태 초기에는 중국발 공급 중단에 따라 여타 국가의 자동차와 부품 생산이 차질을 빚었으나, 사태가 전세계적으로 확산되자 소비자들이 사회적 거리두기와 외출 억제 및 불요불급한 지출을 자제하면서 수요 절벽에 부딪혔기 때문이다. IMF는 이번 사태의 영향이 금융위기 때보다 더 클 것으로 예상했으며, PwC의 설문조사 결과는 사태 해결 후에도 완전한 회복세를 예상했다.¹⁾ 자동차산업에서 금번 사태의 피해가 클 것으로 예상하고 있는 이유는 세계 자동차 수요가 2018년부터 감소하면서 선진국 자동차업체들이 감원을 실시하고 있는 가운데 여타 산업부문에서 대량 실업이 발생해

주요국의 내수가 단기간내 회복이 어렵기 때문이다. 또한 자동차와 기술업체들이 미래차 사업을 위해 투자를 증대하고 있던 상황에서, 불확실성이 증폭되면서 투자와 수익성에 악영향이 클 것이라 판단도 큰 피해를 예상하는 이유이다. 이러한 상황에서 2015년부터 역성장을 보여 왔던 국내 자동차 업계는 해외 수요의 감소에 따라 어려움이 가중될 것으로 보인다. 전세계 자동차산업이 전대미문의 위기에 봉착해 있으며, 혁신의 고삐를 늦추지 않고 있는 가운데 선진국 자동차업체들은 구조조정 과정에서도 미래차 관련 인력을 채용하고 있고 경쟁사와의 전략적 제휴도 확대하고 있다.

본고에서는 우리 자동차산업이 직면한 위기에 대해서 살펴보고, 자동차부품산업의 경쟁력을 진단하고 위기극복을 위한 구조조정과 구조개편 방향을 제시한 후 시사점을 도출해본다.

1) PwC, 「COVID-19 CFO Pulse Survey」, 2020.03.30.

2. 자동차산업이 직면한 복합위기

자동차업계는 금번 사태가 발생하기 전부터 저성장·저수익 국면이 향후 수년간 지속될 것으로 예상하면서 선제적인 구조조정에 돌입했다. 자동차업체들은 새로운 성장동력을 확보하기 위해서 전기동력 자율주행자동차로의 사업 전환과 관련 서비스사업에 투자를 확대해 왔다. 향후 자동차산업의 성장과 부가가치 창출을 완성차 조립보다는 부품을 포함한 기기와 서비스가 주도

하리라 판단했기 때문이다. 자동차업체들은 재무구조를 건실히 하고, 현금과 현금성 자산을 쌓아 놓는 한편 내연기관 시대의 인적자원을 대폭 교체하고, 소프트웨어 개발과 관련 인력 확보에 집중적으로 투자하고 있다. 미국 완성차업체 중에서는 포드가 지난해 말부터 정크 본드 수준의 신용평가를 받아 왔으며, GM, 도요타, 폴크스바겐 등 유수의 완성차업체들도 자금확보에 적극

나서고 있다.

코로나19 사태는 자동차산업의 경쟁, 고용, 생산, 판매구조 등에 일대 변혁을 불러올 전망이다. 자동차산업은 1980년대 말 이후의 지역무역협정(RTA) 체결 확산에 따라 세계산업(Global industry)에서 지역산업(Regional Industry)으로 바뀌었다. 냉전 종식과 중국의 시장개방에 따른 글로벌가치사슬의 확장도 2017년 이후 정체되고, 지역가치사슬이나 자국내가치사슬 구축을 위한 투자가 증가하고 있다. 1990년대 말 이후 완성차와 공급업체 간 거래관계 역시 수직계열 및 통합적 구조에서 개방형 구조로 빠르게 변화하고 있다.

2019년 세계 자동차 판매는 전년 대비 4% 감소한 9,130만대를 기록했으며 전기차 수요는 전년 대비 9% 증가한 226만 4,400대에 달했다.²⁾ 2020년 수요는 미국, 유럽과 중국의 수요 부진이 지속되면서 9,000만대 선이 무너질 것으로 예상된다. 이러한 가운데 발생한 전대미문의 코로나19 사태는 자동차산업에 금융위기 이상의 충격을 미칠 것으로 보인다. 세계 자동차 수요가 금융위기 당시인 2008~2009년 감소 폭 8%를 뛰어넘는 12% 이상 감소할 것이라는 전망³⁾이 대두되는 가운데 자동차업체들은 공장 폐쇄 기간을 연장하고 있다. 최악의 경우 8,000만대 선마저 위협받고 있으며, 현실화될 경우 자동차산업은 2차 세계대전 이후 최악의 수요 부진에 직면할 전망이다.

2) 세계자동차산업협회(OICA) 및 EV Volume.

3) IHS Markit은 12%, 무디스는 14%, RBC Capital은 16% 감소할 것으로 전망하였다.

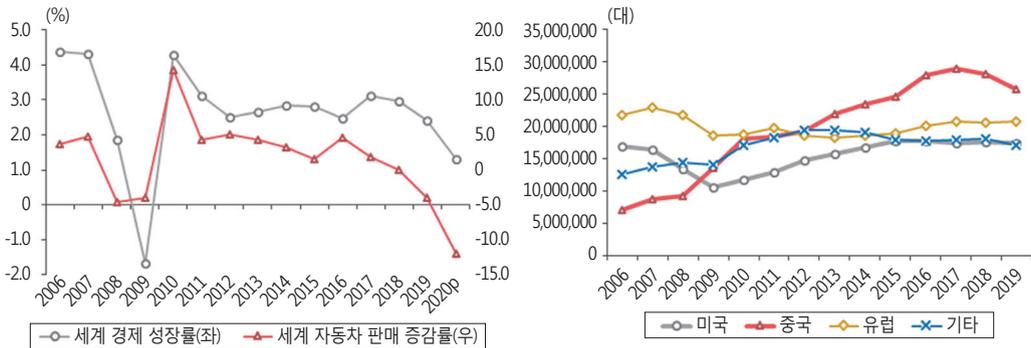
2015년 이후 성장이 둔화한 국내 자동차업계에 예외는 아니다. 중국산 와이어링 하네스 사태로 인해 생산 중단에 따른 피해를 겪었던 국내 자동차업계는 중국과 함께 일부 공장을 가동하고 있지만 전세계적인 수요 부진에 따라 자칫 재고 증가로 인한 비용 부담에 직면할 수도 있다. 우리 자동차업계가 금융위기를 단기간에 극복⁴⁾하고 높은 성장세를 유지할 수 있었던 데는 미국과 일본 자동차업계의 공급망이 단절된 가운데 중국을 비롯한 신흥개도국의 수요가 뒷받침되었기 때문이다. 이에 따라 국내 완성차업계는 외국계 3사를 중심으로 V자 회복을 보였지만, 이번에는 중국과 신흥개도국 효과를 기대하기도 어렵거니와⁵⁾ 미국과 유럽의 수요가 급감할 가능성이 커 국내 자동차산업의 수출과 생산에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 특히 해외 판매 비중이 80%에 달하고 있는 국내 자동차업계가 그동안 판매 부진에 따른 공급능력 과잉 문제에 직면해 있다는 점에서 세계 자동차 수요의 대폭적인 감소는 중소 부품업체와 외국계 완성차업체에 치명적인 타격을 입힐 가능성도 배제할 수 없다.

금번 사태가 언제까지 세계 자동차산업에 부정적인 영향을 미칠지조차 가늠하기 어려운 상황에서 국내 자동차산업의 V자 회복을 기대하기는 어려운 현실이다. 따라서 세계 자동차업계가 최악

4) 국내 자동차 판매는 금융위기에도 불구하고 정부의 지원에 힘입어 2009년에 전년대비 2.5%가 감소한 후 2010년에는 17.3% 증가하였다.

5) 미국의 자동차 수요는 2006년에 사상 최고치를 기록한 후 감소세로 돌아서서 2009년에는 금융위기로 인해 급감하였다. 유럽의 자동차 수요도 2008년부터 감소하기 시작해서 2014년에 가서야 회복되었다. 반면 중국의 자동차 판매는 2009~2010년 중 868만대가 증가했으며, 여타 신흥개도국의 수요도 2009년에 34만대가 감소했으나 2010년에는 305만대가 증가해 세계 자동차산업이 정상을 되찾는데 기여하였다.

〈그림 1〉 세계 경제성장률과 자동차판매 증감률 추이 및 주요국 자동차판매 추이



자료 : WorldBank, OICA

주 : 1) 2020년 세계 경제성장률은 피치(세계경제전망, 2020년 3월) 전망, 판매 증감률은 IHS Markit 전망을 인용.

2) 기타는 한국, 일본, 호주, 뉴질랜드와 캐나다를 제외한 국가.

의 사태에 대비해 현금 확보 경쟁에 나서고 있는 상황에서 금융위기 당시의 구조조정을 피해간 국

내 자동차산업이 구조조정과 구조개편에 적극 나서야 할 시기라고 판단된다.

3. 미래차산업 전망과 경쟁력 비교

2020년은 새로운 10년이 열리는 해이기도 하지만 미래차시대의 시발점이라 할 수 있다. 자동차 업체들은 수요 감소에 따라 구조조정을 가속화할 예정이며, 전기동력·자율주행 자동차산업을 선점하기 위한 경쟁도 속도가 다소 늦춰질 전망이다. 선진국과 중국의 자동차업체뿐만 아니라 정보통신기술(ICT) 업체들이 막대한 투자와 함께 전문인력 쟁탈전에 돌입한지는 오래다. 선진국 자동차업체들은 기술개발, 인력양성과 함께 합종연횡을 통해 미래차 개발과 상용화의 자금 부담과 위험을 분산하면서 상용화 기간을 단축하고 국제 표준 선점 경쟁에 나섰다. 하지만 현금 확보가 최우선 과제로 부상함에 따라 시급하지 않은 과제에

대한 투자는 당분간 둔화될 전망이다.

지난해 성장세가 둔화되었던 전기자동차 수요는 금년에 유럽 수요 증가에도 불구하고 중국과 미국의 수요 부진에 따라 소폭 감소할 전망이다. 그러나 주요국이 환경규제 일정을 유지하면서 친환경 자동차 수요를 촉진하기 위해 각종 구매 유인책을 제공하고 있어서 2021년에는 빠른 회복세를 보일 전망이다. 중국은 중단하기로 했던 구매 보조금 지급 기간을 연장할 계획이며 미국, 유럽 등 선진국들도 친환경 자동차 구매 인센티브를 확대하고 있다. 완전자율주행자동차의 상용화 시점이 늦춰지고 있는 가운데 웨이모와 우버 등은 금년에 로보택시(Robo Taxi)를 출시할 예정이다.

테슬라의 오토파일럿 사고의 일부 원인이 밝혀지고 있고, 미국 등 선진국이 법제도의 제개정을 지속적으로 추진하고 있어서 자율주행자동차 상용화를 위한 투자는 증가세를 유지할 전망이다. 단지 금번 코로나19 사태가 택시, 카 셰어링과 라이드 헤일링 사업에 부정적인 영향을 미치고 있어서 자동차 공유경제시대의 도래가 지연될 수 있다.

국내 자동차업계는 연구개발 투자를 확대하고 양산 시기를 앞당기는 한편 정부도 미래차 인력 육성에 적극 나서면서 세계 전기차시장에서 두각을 나타내고 있다. 세계 최고의 기업으로 평가받던 도요타는 하이브리드카에 치중한 결과 배터리 전기차 개발과 상용화가 뒤처지고 있다. 이에 따라 현대기아차의 전기차 판매목표는 2025년에 도요타의 2배를 넘고 있다. 그러나 GM도 100만대의 전기차를 2025년에 미국과 중국시장에서 판매하겠다는 목표를 설정했고 폴크스바겐과 테슬라도 150만대 판매를 목표로 하고 있어서 향후 전기차 판매경쟁이 심화될 전망이다. 한편, 유럽, 미국 기

업과 정부는 전기차 대량 보급을 위해 중장기 배터리산업 경쟁력 강화 방안을 수립하고 있다. EU는 지난해 말에 배터리산업 육성을 위해 32억 유로를 지원하기로 결정했다. 미국의 테슬라도 기가팩토리를 확충하고 있으며, 미국 정부도 배터리 산업 육성을 위해 2011~2015년 중 15억 달러를 지원한 바 있다.

자율주행자동차 분야에서는 일본 자동차업계와 우리가 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 내비건트 리서치(Navigant Research)에 따르면 2016년에 현대차의 경쟁력이 도요타를 앞섰지만 전략 문제로 인해 2017년에 도요타에 밀리더니 2018년에는 격차가 확대되었다. 그러나 현대차가 성장전략을 제휴와 인수로 다각화한 결과 현대차와 애플의 자율차 경쟁력이 2019년에는 도요타를 따라잡고 격차를 크게 벌였다. 선진국 전문가들은 우리나라가 자율주행자동차산업을 선도할 수 있다고 평가하고 있다. 자동차산업뿐만 아니라 정보통신기술산업 등 연관산업이 균형있게 발달해 있고, 역

〈그림 2〉 자율주행자동차 경쟁력 비교



자료 : Navigant research,
주 : 2017년, 2018년, 2019년 비교.

량있는 기업들도 많다고 보기 때문이다.⁶⁾ 현대차의 사례에서 보듯이 제휴와 인수는 미래차 경쟁

6) 블룸버그 국가 혁신지수 평가에서 우리나라는 2014년부터 6년 연속 1위를 차지했으나, 2020년 2위로 순위가 하락하였다.

력 강화의 첩경이 될 수 있다. 따라서 국내 부품업체들도 핵심역량을 바탕으로 보완적인 기능을 보유한 국내외 기업과의 제휴를 적극 모색할 필요가 있다.

4. 자동차부품산업 현황과 구조적 취약점

(1) 우리나라 자동차부품산업 현황

우리나라 자동차부품 관련 사업체수는 2018년 기준 총 4,419개, 종사자수는 25만명, 생산액은 98조 9,964억원⁷⁾으로 2014년 최고치를 기록한 후 점차 감소하고 있다. 엔진, 차체 관련 사업체수가 가장 많으나 종사자수와 생산액 모두 감소하고 있으며, 전기장치 및 조향 장치 등 전장부품의 생산과 종사자수는 소폭 증가하고 있다. 자동차부품 수출도 2014년 정점에 달한 후 계속 하락하고 있다. 자동차 부품 수출은 2000년대 초반 20% 넘게 증가하였고, 글로벌 금융위기 때를 제외하면 5% 이상은 성장했지만 2014년 이후 마이너스 성장을 하고 있다. 반대로 수입은 꾸준히 증가하고 있다. 대표적으로는 엔진용 부품과 동력전달장치 부품 수출은 감소했으나, 차체용 부품과 전기장치 부품의 수입이 큰 폭으로 증가했다. 해외 현지 생산의 증가와 전장화의 결과로 평가할 수 있다. 국가별로 살펴보면, 대미 수출 규모가 가장 크며 중국, 멕시코, 러시아, 인도 순으로 대부분 현대

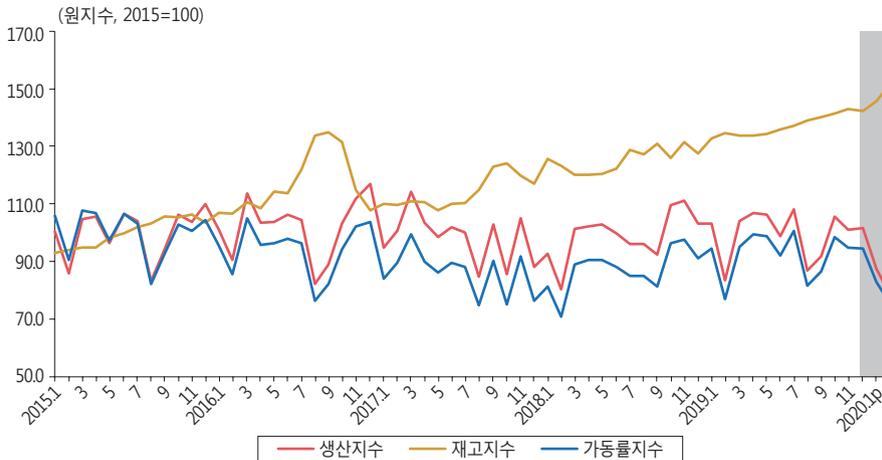
기아 공장이 있는 지역으로 수출되고 있다. 2019년 현대차의 중국공장 가동중단에 따라 중국으로의 수출 규모가 큰 폭으로 감소하였으며, 현대자동차가 선전하고 있는 인도로의 수출도 현지 생산 부품의 사용 증가로 감소하고 있다. 유망시장으로 부상했던 이란에 대한 수출도 미국의 제재로 인하여 2019년 수출이 전년대비 98% 이상 감소하였다. 전체적으로 현대기아차의 생산량 감소와 더불어 해외현지조달 확대가 부품수출 부진으로 이어지고 있다.

국내 완성차업체의 경영성파가 부진한 가운데 2010~2019년 중 국내 1차 협력업체 중 129개 기업이 퇴출되거나 흡수합병되었고, 79개 기업이 신규 진입하였다. 이러한 구조조정에 따라 1차 협력업체 수는 952개사에서 831개사로 감소했다. 1차 협력업체 중 2010년에 매출액과 국내 완성차업체 납품선을 파악하기 어려웠던 기업 수가 54개였으며, 퇴출 기업 중 국내 완성차업체에 대한 납품 의존도가 높은 업체는 15개에 달했다.

완성차업체의 어려움이 가중되면서 협력업체의 매출과 수익성도 감소하고 있다. 부품산업의 어려움은 2015년부터 시작되어 매출이 감소하고

7) 자동차부품은 KSIC10차 기준 303, 304를 포함하며, 2015년은 경제총조사로 제외하였다.

〈그림 3〉 자동차부품산업 동향지수



자료 : 통계청, 「공업제조업동향조사」.

있으며 특히 2019년 외국계 완성차 3사의 실적 부진에 따라 관련 부품업체들은 유동성 위기에 직면해 있다. 이러한 가운데 중국에서 시작된 코로나19 사태로 현대자동차뿐만 아니라 글로벌 완성차 공장의 잇따른 가동중단이 협력업체로까지 이어져 휴업, 단축근무 등으로 피해가 발생하고 있어서 금년에도 부품업체의 어려움은 지속될 것으

로 보인다. 완성차 판매 감소로 인한 부품업체의 어려움은 비단 우리나라의 문제만은 아니다. Lazard/Roland에 따르면, 전세계 주요 자동차 부품업체의 매출은 2018년을 기점으로 하락하였으며, 이익률 또한 2013년 이래로 지켜오던 7%대가 무너졌다.

〈표 1〉 부품업체 경영성과 추이

단위 : %

	경영성과	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
한국	매출액 증가율	5.78	4.64	4.47	5.62	2.64	-1.18	1.27	-
	매출액 영업이익률	5.16	4.98	4.34	4.51	4.53	3.22	2.91	-
	부채비율	126.09	11672	113.42	110.9	105.97	100.58	95.00	-
전세계 주요 자동차 부품업체	매출액 증가율 (2012=100)	100	107	113	120	123	16	127	~120-125 ^o
	매출액 영업이익률	6.8	7.2	7.3	7.1	7.1	7.2	7.2	~6.0-6.3 ^o

자료 : 한국은행, 「기업경영분석」, Lazard/Roland.

주: 1) 전세계 주요 자동차 부품업체는 600개로 영업이익률은 EBIT 기준.

2) 2019년 수치는 추정치.

〈표 2〉 해외 진출 부품업체 현황

단위: 개

	중국	미국	인도	멕시코	슬로바키아	폴란드	브라질	베트남	체코	러시아	독일
기업수	123	53	53	34	19	15	13	13	12	12	12
법인수	280	75	66	37	19	16	15	15	13	13	10

자료: 한국자동차산업협동조합.

(2) 자동차 부품산업의 구조적 취약점

1) 높은 중국 의존도와 글로벌 기업화 부진

2017년 이후 확장세가 멈춰선 글로벌 가치사슬(GVC)보다는 지역가치사슬(RVC)과 자국가치사슬(LVC)의 재구축이 예상된다. 이러한 구조변화는 국내 자동차산업의 수출을 제한해 현지 투자를 통한 생산관매를 요구할 것이나 국내 부품업체가 이미 중국과 국내에 유희생산 설비를 보유하고 있고, 멕시코에 대한 투자효과도 미국의 수입규제 조치로 인해 기대보다 낮은 상황에서 해외 투자방향 설정이 어려운 상황이다. 그동안 국내에서는 우리나라의 투자환경이 악화되었다는 평가가 지배적이었으나 최근 세계은행의 G20 선진국 기업경영 환경 평가에서는 우리나라가 5위를 차지했다.⁸⁾

해외직접투자 규모가 큰 145개 국내 부품업체를 분석한 결과 32개국에 605개 법인을 운영 중인 것으로 나타났다. 이 중 중국에는 123개 기업이 280개 법인을 운영해 전체 투자 기업과 법인에서 차지하는 비중이 각각 84.8%와 46.3%를 기록했다. 다음으로는 미국에 53개 기업이 75개 법인을 운영 중이며, 인도에 53개 기업 66개 법인, 멕시코

에 34개 기업 37개 법인 순으로 나타났다. 이러한 중국에 대한 높은 의존도가 금번 코로나19 사태로 인한 공급망 단절에서 우리나라가 가장 먼저 피해를 입게 된 원인으로 작용하였다.

우리나라가 세계 7위의 자동차 생산국이자 국내 자동차업체들의 세계화가 가속화하고 있음에도 불구하고 전문화와 대형화 차원에서 글로벌 경쟁력을 보유한 부품업체가 부족한 실정이다. 2018년 매출 기준 세계 100대 부품업체에 등재된 한국 기업수는 6개로 미국 24개, 일본 23개, 독일 18개와 비교하면 적은 수준이다. 등재된 기업은 현대모비스, 현대위아, 현대트랜시스, 한온시스템, 만도, 현대캐피코로 이 중 4개 기업이 현대차 계열사이다.

2018년 100위에 등재된 기업의 매출액이 10억 7,800만 달러(원화 1조 1,865억원) 규모이다. 등재된 기업의 매출구조를 살펴보면, 3위에 등재된 캐나다 기업 마그나(Magna)의 경우 GM 15.4%, 포드 14.0%, FCA 13.9%, BMW 11.8%, 다임러 벤츠 11.5%, 폴크스바겐(VW) 10.1%로 매출처가 다변화되어 있다. 9위인 프랑스 기업 포레시아(Faurecia)의 매출처 또한 폴크스바겐 18.6%, 포

8) World Bank, *Doing Business 2020*, 상위국가는 1위 뉴질랜드, 2위 싱가포르, 3위 홍콩이다.

9) 2018년 현대모비스의 현대차 납품 의존도는 74%이며, 2019년 여타 업체로부터 17억 5,500만 달러(중국 3억 9,100만 달러), 2020년 27억 3,400만 달러(중국 8억 1,800만 달러)의 납품 목표를 수립하였다.

드 16.2%, PSA 13.9%, 르노-닛산 12.6%로 분산되어 있음을 알 수 있다. 반면 현대모비스의 경우 매출의 74%⁹⁾가 현대기아차 등 관계기업로부터 발생하여 납품선이 다변화되어 있지 않다. 상위권에 있는 일본계 부품사의 경우는 현대계열사와 마찬가지로 매출처가 자국기업에 집중되어 있지만 점차 의존도를 낮추어 가고 있다. 매출 규모 세계 2위 기업인 덴소(Denso)의 도요타 의존도는 50% 밑으로 내려갔으며, 6위 기업인 아이신(Aisin)은 의존도가 50%를 넘고 있으나 덴소와 같이 다각화를 통해 의존도를 낮추려고 노력하고 있다.

2) 낮은 수출기업 비중

우리 자동차부품 수출이 2015년 이후 계속 감소하고 있는 가운데, 자동차부품산업에 속한 기업을 수출 중심의 기업(이하 수출기업)과 내수 중심의 기업(이하 내수기업)으로 구분해 분석하

면 <표 3>과 같다.¹⁰⁾ 수출기업 비중은 전체 기업의 4.8%이며 수출기업의 매출액 중 수출 비중은 2008년 30~40%에서 최근에는 약 60~70%로 크게 증가하였다. 그러나 내수기업의 수출 비중은 2008년 20%대에서 급격하게 하락하여 최근에는 매출액의 5% 정도에 그치고 있는 것으로 분석되어 내수기업과 수출기업의 수출격차가 점점 커지고 있음을 알 수 있다. 영업이익률을 보면 수출기업이 내수기업보다 약 1%포인트 정도 낮은 것으로 나타났다. 하지만 기업당 평균 매출액은 수출기업이 약 2,296억원, 내수기업이 약 928억원으로 기업당 매출액의 격차가 크게 나타났다. 매출 규모를 고려할 때 영업이익률 격차가 전반적인 기업경영에 미치는 영향은 크지 않다고 볼 수 있다.

10) 수출기업은 외감기업 중 2016, 2017, 2018년 3년 연속 수출액 1억 원 이상 기업을 의미하며, 내수기업은 수출기업 외 나머지 기업을 의미한다.

<표 3> 자동차부품기업 현황

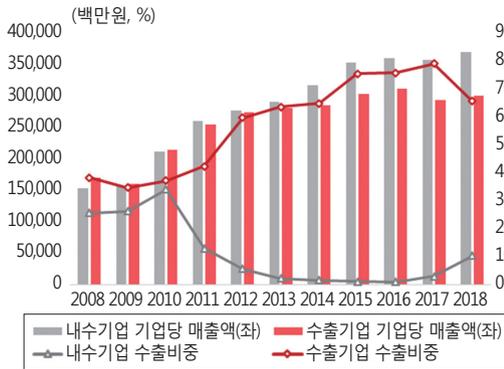
단위 : 백만원, %

	내수기업		수출기업	
	수출비중	기업당 매출액	수출비중	기업당 매출액
2008	18.9	39,127	37.4	131,255
2009	19.7	39,085	33.9	123,272
2010	25.8	53,741	36.1	164,633
2011	11.2	66,440	40.7	193,306
2012	4.7	70,930	57.4	207,581
2013	1.8	74,715	60.8	213,178
2014	1.3	80,835	63.1	216,918
2015	1.0	89,248	73.0	230,204
2016	0.9	91,062	73.3	236,503
2017	2.3	90,419	76.0	223,942
2018	7.8	92,756	63.7	229,613

자료 : KIS-Value 재가공

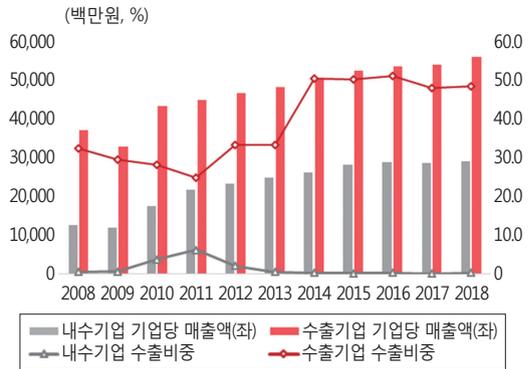
주 : 수출비중은 전체 매출액에서 수출이 차지하는 비중.

〈그림 4〉 대기업 현황



자료 : KIS-Value 재가공.

〈그림 5〉 중소기업 현황



기업규모로 구분해 살펴보면 수출기업과 내수기업의 차이가 더 극명하다. 대기업과 중소기업의 수출기업 비중은 각각 16.1%, 1.8%로 중소기업 대부분이 국내 기업과 내수시장에 대한 의존도가 매우 높은 수준이다.¹¹⁾ 대기업 수출기업의 매출액 중 수출 비중은 60~70%이며 중소 수출기업의 수출 비중은 50% 내외로 나타났다. 기업당 평균 매출액은 대기업에서는 내수기업이 수출기업보다 높게 나타났지만, 중소기업에서는 내수기업보다 수출기업이 2배 이상 높은 것으로 나타나 수출 중심의 중소기업이 내수 중심의 중소기업보다 성장률이 높은 것으로 분석되었다.

3) 취약한 전장부품 생산 기반¹²⁾

내연기관차가 전기동력 자율주행자동차로 전환하면서 초소형 센서, 지능형 반도체, 배터리, 제어관련 부품 및 시스템 등 첨단 융복합 부품의 수요가 증가할 전망이다. 이들 부품 대부분이 전기

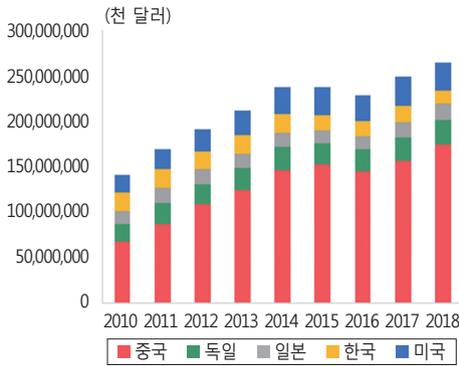
전자(이하 전장) 부품으로 이러한 전장부품의 비중은 2010년 30%에서 2030년 50%로 증가할 것으로 보인다. 하지만 아직까지 우리나라의 전장부품 생산 기반은 취약하다. 국내 생산액은 2017년 10조 6,422억원으로 국내 수요도 충족시키지 못하고 있으며, 이로 인해 차량용 반도체의 경우 대부분 독일에서 수입하고 있는 실정이다.

우리나라 전장품목 수출액과 수입액을 살펴보면, 2018년 기준 한국의 수출은 146억 2,400만 달러, 수입은 90억 7,300만 달러로 아직까지는 수출이 수입을 상회하고 있지만, 증가율을 살펴보면 수출보다는 수입이 가파르게 증가하고 있다. 수출은 2011년 213억 6,100만 달러를 정점으로 감소 추세를 그리고 있으며, 수입은 58억 2,400만 달러에서 90억 7,300만 달러로 가파른 증가세를 보이고 있다. 상대국별로 살펴보면, 우리나라의 최대 수출국은 미국으로 전체 전장부품 수출의 42%를 차지하고 있으며, 그 다음은 중국으로 12%이며 캐나다, 일본, 폴란드, 독일 순으로 높게 나타났다. 최대 수입대상국은 중국으로 전체의 70%를 차지하고 있으며, 베트남, 일본, 미국, 독일 순이

11) 2차 이하 부품업체의 로컬(Local) 수출은 고려하지 않았다.

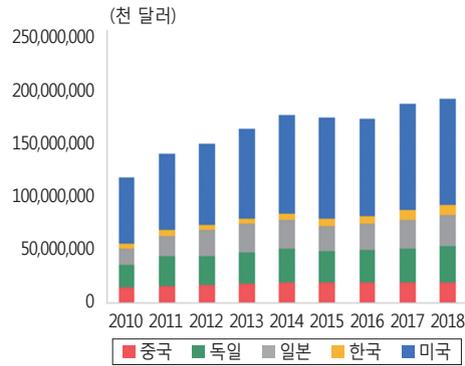
12) 전장부품은 미국 the Office of Transportation and Machinery(OTM)의 분류에서 Electrical and Electric Components HS코드를 사용하였다.

〈그림 6〉 주요국 전장품목 수출액



자료 : UN Comtrade.

〈그림 7〉 주요국 전장품목 수입액



다. 중국과 베트남으로부터의 수입은 현지 진출 국내 기업으로부터의 역수입이 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 추정된다.

경쟁국과의 교역구조를 〈그림 6, 7〉을 통해 살펴보면, 중국은 수출액과 수입액의 차이가 9배에 달할 정도로 수출 규모가 크다. 수출은 2010년부터 2018년까지 계속 증가하고 있으나, 수입은 2014년 이래로 정체되어 있어 수출과 수입의 격차는 계속 확대될 것으로 예상된다. 2018년 기준 중국의 전장부품 최대 수출대상국은 미국으로 410억 8,444만 달러로 전체의 23.4%를 차지했으며, 홍콩 21.2%, 일본 6.9%, 한국 6.2% 순으로 높은 수출비중을 나타냈으며, 유럽은 16.9%를 차지했다. 중국의 수입을 살펴보면, 일본으로부터의 수입이 24.8%로 가장 높으며 독일이 10.8%, 한국이 8.1% 순으로 나타났다. 일본과 독일의 교역구조를 분석해 보면, 수출과 수입 모두 증가하고 있어서 우리나라와는 다른 양상을 보이고 있다.

8조원을 상회한 후 2018년에는 전년 동기비 2.5% 감소한 8조 2,344억원으로 추정된다. 이러한 감소는 한국GM의 연구개발 투자가 감소했기 때문이다. 주요국 자동차산업과의 연구개발 투자를 정확히 비교하기는 기업 회계기준이 상이하기 때문에 어려운 실정이다.¹³⁾ 그러나 국내 자동차산업의 연구개발 투자금액이 선진국의 1/3~1/6 수준에 불과하고, 집약도도 낮아 자동차산업의 패러다임 변화에 순응할 수 있을지가 문제다.

특히 외감 부품업체 중 연구개발에 투자하고 있는 기업수가 점차 감소하고 있는 점도 향후 부품산업 주도형의 산업생태계 재편에 차질을 빚을 수 있다. 국내 자동차 외감 부품업체(현대자동차 계열 부품사 제외)의 연구개발 투자는 2010년에 처음으로 1조원을 상회했다. 이후 꾸준히 증가해 2018년에는 1조 9,036억을 기록했다. 그러나 2010년 72.2%에 달했던 국내 자동차 외감 부품기업의 연구개발 투자 기업 수 비중이 2018년에는 57.8%로

4) 혁신역량의 상대적 저하

국내 자동차산업의 연구개발 투자는 2017년에

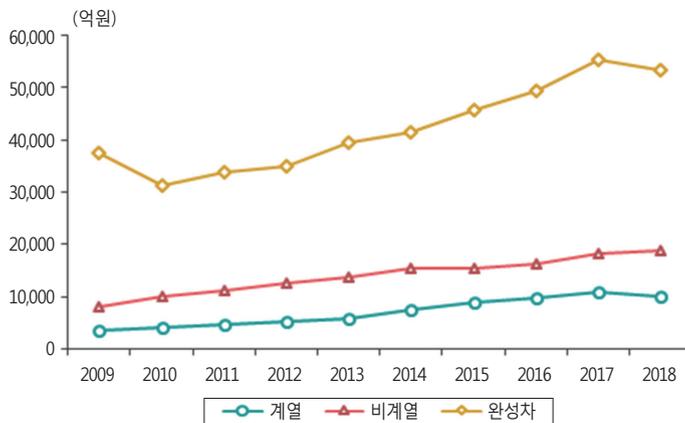
13) Jean Turlington, Stephan Fafatas, Elizabeth Goad Oliver, Is it U.S. GAAP or IFRS? Understanding how R&D costs affect ratio analysis, Business Horizon, 2019, No. 62.

하락했다. 국내 자동차 부품업체의 연구개발 투자는 중견기업과 대기업이 주도하고 있으며, 중소기업의 비중은 감소하고 있다.

국내 자동차산업의 생산기술 인력은 증가하고 있으나, 만성적인 생산기술 인력 부족 문제가 해결되지 않고 있다. 국내 자동차산업의 생산기술 인력은 경기, 울산, 경남, 충남에 집중해 있다. 인

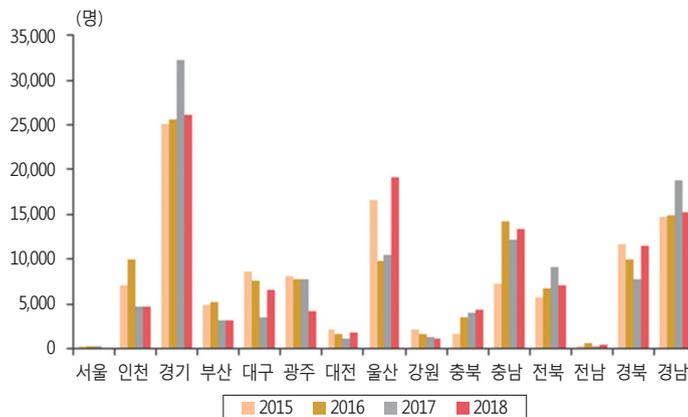
천, 경기와 부산의 인력 감소는 외국계 완성차업체의 감원 여파로 해석할 수 있다. 국내 최대의 자동차산업 집적지인 울산과 충북의 인력이 증가하고 있는데, 울산은 부품업체들이 단순 조립에서 벗어나 연구개발 투자를 확대하고 있기 때문이며, 충북은 미래차 동력시스템 투자가 증가했기 때문으로 추정된다.

〈그림 8〉 자동차산업의 연구개발 투자 추이



자료 : 산업연구원(KIET).

〈그림 9〉 자동차산업 지역별 산업기술 인력 추이



자료 : 한국산업기술진흥원(KIAT), 「산업기술인력 수급실태 조사보고서」, 각년도.

주 : 산업기술인력은 고졸 이상 학력자로서 사업체에서 연구개발, 기술직 또는 생산 및 정보통신 업무관련 관리자, 기업임원으로 근무하고 있는 인력.

5. 자동차부품 산업의 구조개편 방향

(1) 내연차와 미래차 부품구조

자동차산업의 전기동력화가 가속화되면서 부품 수급구조도 변화하고 있다.

내연기관차의 주요 부품 구성비¹⁴⁾는 엔진 및 부품 21%, 변속기와 파워트레인 부품 13%, 전기전자 부품 10%, 차체 및 내장용 트림 24%, 제동장치 5%, 조향 및 현가 장치 10%, 기타 17%이다. 이 중 내연기관자동차의 생산과 판매가 중단될 경우 엔진 및 부품은 사라질 것이며, 변속기와 파워트레인 부품 수도 40%가 감소할 전망이다.¹⁵⁾

또한 자동차산업의 전장화와 자율주행화에 따라 조향장치, 액슬, 제동장치, 현가장치와 프레임 수요는 감소할 예상인 반면 자동긴급제동장치(AEB), 전방충돌경고시스템(FCWS), 차선이탈경고시스템(LDWS) 등의 첨단운전자지원시스템(ADAS)와 카메라, 센서를 포함한 전기전자 부품과 소프트웨어, 정보통신기기의 수요는 증가할 전망이다.

그동안 글로벌 부품업체들은 엔진제어장치, 연료분사장치, 과급기 등 내연기관자동차의 고부가가치 부품을 주로 공급해 성장해 왔다. 그러나 1,200여개 미국의 자동차부품업체들이 금융위기 이후 첨단기술 부품 생산업체로 구조를 고도화한 후 일본의 1차 부품업체들의 1/3 이상이 소프트웨어 기반 부품업체로 구조를 전환했으며, 독일 자동차 부품업체들도 생산효율성 제고와 전문인력 확보를 통해 미래차 시대에 대비하고 있다.

한편 전기동력자동차 관련 부품의 기술장벽은 기존 내연기관 부품에 비해 낮기 때문에 배터리 시스템, 전력변환시스템, 충전인프라 분야 등에서 창업과 사업전환을 통한 신규 업체의 진입이 증가하고 있다. 소비자의 안전·편의 요구 증가로 인해 기계부품 수요가 감소하고, 전장부품 및 소프트웨어를 포함한 새로운 기술기반 부품 수요가 증가할 전망이다.

이러한 구조변화와 함께 세계 자동차산업의 부가가치는 2015년 4,500억 달러에서 2030년 6,300억 달러로 증가할 전망이다.¹⁶⁾ 이 중 부품소재의 부가가치 증가가 전체 증가액의 32.8%인 590억 달러, 서비스 분야가 21.7%인 390억 달러에 달할 전망이다. 완성차의 부가가치 증가는 260억 달러에 그쳐 14.4%를 차지할 전망이다. 이러한 변화에 능동적으로 대응하기 위해서 부품업체 간 인수합병과 기존 부품업체의 사업 전환 및 다각화를 통한 구조개편이 가속화되고 있다.

(2) 국내 자동차부품산업의 구조개편 방향

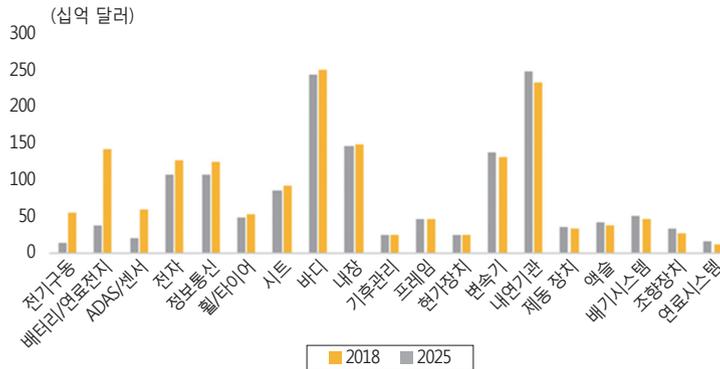
국내 자동차부품산업의 구조조정과 구조개편은 상대적으로 지연되었다. 정부는 2018년 자동차부품산업 활력 대책 발표에서 국내 부품산업의 구조조정과 구조고도화가 동시에 필요하다는 점을 밝힌 바 있다. 이후 국내 자동차 부품산업에 대한 정부의 지원은 지속적으로 이루어졌으나 금

14) 한국딜로이트와 일본자동차부품공업회 분석 결과 평균치

15) 일본자동차부품공업회

16) Deloitte analysis, 「2019 Global Automotive Supplier Study」.

〈그림 10〉 주요 부품별 시장 전망



자료 : Deloitte analysis, 2019 Global Automotive Supplier Study.

유통권의 보수적인 지원으로 부품업체들의 어려움이 가중되었다. 국내 자동차업체들은 단기적으로는 내수에 의존해 위기에 대응하고 있으나 선진국 자동차업체들이 현금확보를 위해 동분서주하고 있고 이번에는 중국을 비롯한 신흥개도국 수요가 뒷받침되기 어렵다는 점을 간과해서는 안된다. 정부가 개별소비세 인하 등 완성차 내수 진작책을 운용하고 있으나 2019년 하반기 자동차 판매가 전년동기 대비 감소했고, 소비자들이 점차 구매를 회피할 가능성이 높아 효과는 제한적일 전망이다. 해외 자동차 수요가 급감하고 있는 가운데 국내 완성차업체가 가동률을 제고하고 있으나, 금년 전체로 볼 때 완성차와 부품 생산은 감소할 전망이다. 따라서 시장기능에 의한 구조조정이 불가피하며, 정부와 업계는 과거 금융위기 당시 미국 자동차 부품업계의 구조조정 사례를 타산지석으로 삼아야 한다. GM의 파산에 따른 미국 자동차 부품업계의 연이은 도산으로 인해 미국 자동차 부품업체 수가 5,300여개로 감소했으

나¹⁷⁾, 미국 정부의 지원과 자구노력에 따라 이 중 23% 정도의 부품업체가 미래차 관련 부품업체로 구조를 전환했다. 이러한 구조개편 결과 미국은 미래차 관련 분야에서 고용이 증가하였다.

전세계적으로 자동차산업의 구조개편과 경쟁력 강화가 동시에 이루어졌지만 국내 부품업체들의 경쟁력은 상대적으로 저하되고 있다. 국내 완성차업체가 전기동력과 자율주행 분야에서 경쟁력을 강화하고 있는 것과는 달리 부품업체들의 연구개발 투자와 생산기술 인력확보가 부진하기 때문이다. 또한 국내 완성차업체는 외국 우수 기술업체의 지분을 인수하거나 제휴를 통해 경쟁력을 강화하고 있지만 부품업체들의 해외업체와의 제휴나 인수는 부진하기 때문이다.¹⁸⁾ 양적 성장에도 불구하고 글로벌 100대 부품업체에 속한 국내 기업이 소수에 불과하며, 기업의 매출처도 다변화되어 있지 않다. 부품업체의 해외직접투자도 현대기아차 생산공장 지역과 중국에 대한 투자로 한

17) 2018년 기준 국내 자동차 부품업체 수는 4,300여 개이다.

18) 국내 부품업체간 인수의 대표적인 사례로는 한국테크놀로지 그룹의 한온 인수로 타이어 사업의 성장 동력을 전기차 등 미래차 분야에서 보완하였다.

〈표 4〉 자동차 부품업체의 구조개편 방향

	도전 요소	과제	대응 전략
전통 부품 소기업	원가 압박, 물량 감소 전동화와 디지털화	장기 자금 확보, 인재 확보 규모의 경제와 생산성 향상	- 적자 생존 : 조직 전반에 걸친 비용 최적화 전문성 강화
AS/대체/재제조 부품 기업	전기자동차 시장 통합/온라인 거래 저가격 경쟁자	고객 구조(최종 고객, OEM, 모빌리티서비스) 분석 최신 디지털 기기 수급	- 생사의 경쟁 : e-모빌리티 확산에 따른 부정적 영향 최소화(수요 감소 대응) - 판매 채널 다양화
글로벌 범용 부품 기업	원가 압박, 물량 감소 전동화와 디지털화	생산성 향상, 기본역량(QCD)강화 자본 확보 플랫폼 프로젝트 대응	- 경쟁지위 유지 : 프로세스 우월성(효율성)이 자금 확보 및 장기 성장의 기본 - 지속적 개선, 전략적 제휴 추진
글로벌 신규 진입 기업	자동차 표준, 아키텍처 고객 확보, 기존 경쟁자	R&D 투자, 근로자 가용성, 기술 수용력	- 아이디어, 정보, 지식, 수용력과 실행력 : 자 동차산업에서 새로운 사업을 추진할 수 있 는 기존 노하우(핵심역량)를 지렛대로 활용, 전략적 제휴 추진
전통 다각화 부품 기업	원가 압박 R&D투자 배분 제품 구성	내부 조직 문화 변화 성장사업에서 경쟁심화 선택과 집중	- 선제적 투자 : 비용 효율에 집중하거나 미래 성장 분야에서 선제적인 포트폴리오 구성
기술시스템 통합 부품 기업	전동화와 디지털화 자율 주행 기존 시스템 해체(재조합)	경쟁 심화, 자금 확보 필요성 내부 조직 문화 변화	- 시스템-관련 기업으로 존속 : OEM이 대체할 수 없는 업체로서의 위상을 강화하고, 이를 새로운 분야 진출 지렛대로 활용

자료 : Roland Berger 자료 수정 보완.

정되어 있다. 확대되고 있는 전장부품시장도 전
자산업 대기업의 글로벌가치사슬 확장으로 인해
국내에 남아있는 전자부품업체들이 자동차산업
으로 진입하면서 기술장벽이 낮은 부품일수록 경
쟁이 치열해지고 있다. 기존 부품업체가 생존하
기 위해서는 고부가가치 제품으로의 전환과 제품
혁신 및 경량화 등을 통한 차별화가 필요하나 혁
신역량의 부족으로 어려움을 겪고 있다.

우선, 국내 중소부품업체들은 완성차와 1차 공

급업체의 주문량에 의존할 것이 아니라 변화를 읽
고 기존 사업의 성장성과 수익성에 대해 진단하면
서 공급선을 넓히려는 노력이 필요하다. 엔진, 변
속기와 조향장치 등 전통적인 내연기관 부품업체
들은 생산 규모를 조정하고 원가를 줄이기 위해
노력해야 하고, 새로운 성장 분야로 사업을 전환
해야 한다. 또한 성장 잠재력이 큰 부품 업체들도
연구개발 투자를 축소하거나 전문인력의 구조조
정은 최소화해 구조조정 이후를 대비해야 한다.

6. 시사점

국내 자동차부품업체는 패러다임 변화와 전대
미문의 복합위기 상황에 직면해 있다. 그동안 자

동차 부품업체는 내수에 의지하여 매출을 유지하
다가 최근 몇 년 사이에 급속히 변화하고 있는 자

자동차산업 트렌드와 수요감소로 사업체, 종사자, 생산액, 부가가치, 수출액이 모두 감소하고 있다. 이에 따라 부품업체, 특히 중소 부품업체들의 성장성, 수익성, 혁신성과 재무 건전성이 악화되어 구조조정이 불가피한 실정이다. 정부의 부품산업 활력 대책에도 불구하고 부품산업의 고용은 지난 2년간 1만 4,000여명이 감소한 것으로 추정된다. 한국GM과 쌍용자동차 및 만도 등 대형 부품업체의 경영성과 부진에 따른 구조조정에 따라 자동차 부품산업의 고용 감소세는 당분간 지속될 예상된다.

코로나19 사태에 따른 공급망 교란과 수급구조 변화는 세계 자동차산업의 구조개편을 촉진할 전망이다. 금번 사태 초기에 중국에 진출한 외국기업들이 철수하거나 구매선을 변경할 경우 국외 자동차업체가 수혜를 볼 수 있다는 견해도 제기되었다. 그러나 사태가 전세계적으로 확산되면서 오히려 국내 부품업체가 큰 피해를 입을 가능성이 높아지고 있다. 중국 자동차산업의 공급망이 회복되고 있지만 국내 완성차업체의 중국 내 생산부진으로 인해 동반 진출한 부품업체들의 어려움은 해소되지 않고 있다. 전세계 자동차 공장들이 속속 가동을 멈추면서 자동차부품 교역에도 부정적인 영향을 미치고 있다. 우리 자동차부품 수출의 75% 정도가 해외에서 가동 중인 국내 완성차와 부품공장 조립용이라는 점을 고려하면 국내 자동차업체 해외 공장의 가동 중단은 우리 부품의 수출 중단으로 이어진다. 자동차 수요가 경기에 민감하다는 점에서 미국과 중국 소비자들이 금번 사태 이후의 경기전망에 대해 긍정적인 의견을 제시하고 있으나 유럽 소비자들은 부정적인 견해가 더

높아 안심하기는 이른 상황이다.¹⁹⁾

2018년 이후 국내 자동차부품업체들이 정부의 지원에 힘입어 구조조정을 추진해 왔지만 세계 자동차 수요의 감소로 인해 탈출구를 찾기 힘들었던 상황에서 수급불안에 따른 교역과 거래 구조의 변화와 함께 패러다임 전환에 따른 자동차 부품 구조의 변화로 인해 해결책을 찾기가 쉽지 않은 상황이다.

정부가 부품업체의 흑자 도산을 막기 위해서 무제한의 금융세제 지원을 실시하고 있으나, 그 효과는 제한적일 수 있다. 전술한 바와 같이 선진국 자동차업체들이 금융위기 등을 겪으면서 구조조정과 구조개편을 추진하고 미래차 분야에서 새로운 공급망을 구축하고 있으나, 규모와 범위의 경제 및 혁신역량이 부족한 국내 중소부품업체들이 진입하기는 벅찬 실정이다. 또한 중국 업체들은 자국 자동차산업의 양적 성장에 힘입어 원가 경쟁력을 강화한 후 최근에는 전기동력 자율주행 자동차 분야에서 우리와의 경쟁력 격차를 축소하거나 일부 분야에서는 앞서가고 있다. 이와 함께 국내 완성차업체들도 각자도생을 강조하면서 개방형 조달을 확대하고 있다. 이러한 상황에서 실물 부문의 위기전파를 우려하고 있는 금융권이 선뜻 중소 부품업체를 지원하기도 어렵다. 이에 따라 소위 뿌리기식의 지원은 오히려 부품산업의 구조조정과 구조고도화를 지연시킬 수 있다. 따라서 부품업체에 대한 지원은 공급망에서

19) 맥킨지컨설팅이 3월 20~23일에 걸쳐 실시한 설문조사에서 미국 소비자들은 39%가 낙관적인 견해를 표명한 반면 16%는 부정적인 견해를 표명, 중국 소비자들의 응답은 48%와 6%로 낙관적인 견해가 압도적이었으나, 이탈리아는 13%와 33%, 스페인은 19%와 36%, 영국은 23%와 24%로 부정적인 견해가 높은 것으로 나타났다.

의 위상과 역할, 재무구조, 혁신역량 등을 고려해 실시해야 한다.

한편 일각에서는 동남아를 국내 자동차 부품업체의 대체 생산기지나 시장으로 평가하고 있으나, 일본 자동차업체들이 이미 지역 가치사슬과 공급망을 지배하고 있고, 시장으로서의 역할도 중국보다 약해 한계를 내포하고 있다. 현대차가 베트남 합작공장을 10만대로 증설하고, 인도네시아에 23만대 규모의 신규 공장을 건설 중이다. 쌍용차가 베트남에서의 조립 생산을 모색하고 있지만 현대기아차가 200만대에 달하는 생산설비를 보유하고 있는 중국의 역할을 대체하기는 어려운 실정이다.

결국 금번 사태로 인해 국내 2~4차 중소자동차

차부품업체들의 구조조정은 불가피하며, 사태가 장기화될 경우 1차 공급업체들도 위기에 빠질 수 있다. 국내 자동차산업의 구조가 수직 계열 및 통합 구조라는 점을 고려해 아래로부터의 위기를 막는 것도 필요하지만 수요기업이 건설해야 공급망과 생태계의 안정성을 유지할 수 있다는 점을 간과해서는 안된다. 재무구조가 건설한 중소기업 공급업체가 수요 부진으로 인해 일시적인 유동성 위기에 빠지는 것을 방지하기 위해 우선 지원할 필요도 있다. 위기 때마다 등장하는 태스크포스도 중요하지만 한정된 재원으로 금번 위기의 부정적인 영향을 최소화하면서 부품산업 구조 고도화를 동시에 추진할 수 있는 해안이 필요한 시점이다. 



맹지은

동향통계분석본부·부연구원
jemaeng@kiet.re.kr / 044-287-3299
(주요 저서)

- 한국산업의 과잉공급 이슈분석과 대응방안(2017, 공저)
- 한국 제조업의 대일·대중 경쟁력 분석과 시사점(2017, 공저)



이항구

성장동력산업연구본부·선임연구위원
hkleee@kiet.re.kr / 044-287-3036
(주요 저서)

- 전기동력·자율주행자동차산업의 현황 및 전망(2018, 공저)
- 주력산업의 발전잠재력과 구조전환 전략 연구(2018, 공저)