

# ISTANS insight

## 한국 자동차부품시장, 지속 성장에 대한 해답은?

제 14호 2008. 1

www.istans.or.kr

### 산업 Insight

#### 국내 자동차부품 산업의 현황

- 1<sup>위</sup> 국내 자동차부품, 내수 및 수출 모두 양호한 성장 기대
- 1<sup>위</sup> 자동차부품업체의 제한적 수익성 개선
- 2<sup>위</sup> 국내 미래형 자동차부품의 기술력, 선진국의 60% 수준

#### 세계 자동차부품 산업의 구조 재편 움직임

- 4<sup>위</sup> 선진국을 중심으로 환경 및 안전 규제 강화
- 4<sup>위</sup> 북미 자동차부품사 구조 조정 심화
- 4<sup>위</sup> 세계 자동차부품시장, 중국과 인도 등 신흥권이 성장원동력으로 부상

#### 도약을 위한 과제

- 6<sup>위</sup> 핵심 기술 역량 확보에 전력을 기울여야
- 6<sup>위</sup> 대중 자동차부품 수출, 경쟁력 강화와 전략적 제휴 필요
- 7<sup>위</sup> 완성차간 경쟁에서 네트워크 경쟁으로

### 글로벌 Inside

#### 세계 자동차 부품 산업 동향

- 8<sup>위</sup> 중국 부품업체, 완성차업체의 아웃소싱 확대에 급성장 중
- 8<sup>위</sup> 일본의 자동차부품 산업 동향

### IT 산업뉴스

- 10<sup>위</sup> 자동차관리법 개정안, 치열한 공방전
- 10<sup>위</sup> 중국산 '짜퉁' 부품과의 전쟁

### 산업기술 Frontier

- 11<sup>위</sup> 일본업체들, 자동차용 배터리 음극첨가제 개발
- 11<sup>위</sup> 발포금속의 특허출원 동향

### 데이터 Focus

- 12<sup>위</sup> 세계 50대 자동차부품업체

## 국내 자동차부품 산업의 현황

### 국내 자동차부품, 내수 및 수출 모두 양호한 성장 기대

2007년 민간소비가 점진적으로 개선되고 주요 완성차 업체들의 신차 출시로 인해 완성차의 내수 판매가 6% 이상 증가함에 따라 부품업체의 외형도 동반 성장해, 2007년 주요 35개 부품업체의 매출액은 전년대비 9.3% 정도 증가한 것으로 추정된다. 완성차 업체별로 GM대우의 경우 수출 호조로 생산량이 전년대비 30% 가까이 증가했으며, 현대차 역시 신차 출시 효과에 힘입어 10% 이상의 생산 증가세를 기록할 것으로 예상된다. 이처럼 해외 현지의 재고부담이 완화되면서 완성차 업체의 생산량이 전년대비 9% 이상 증가한 것이 자동차 부품업체의 실적개선을 유도한 것으로 보인다.

#### 국내 자동차부품 매출 성장세 전망

단위: %

구분	2005	2006	2007				2007P
			1/4	2/4	3/4P	4/4P	
매출액	14.9	6.7	10.3	7.4	8.7	10.5	9.3
구분	2005	2006	2008				2008E
			1/4E	2/4E	3/4E	4/4E	
매출액	14.9	6.7	11.3	16.0	10.7	16.9	11.0

자료: 하나금융경영연구소

주: P는 잠정치, E는 예상치

특히, 자동차 부품업체들이 내수 성장의 한계를 극복하기 위한 자체적인 가격 및 품질경쟁력 확보를 통한 직수출 확대와 민간소비 개선 및 자동차 운행대수 증가에 따른 A/S 부품 시장 확대도 외형 성장에 기여했다. 2008년 국내 자동차부품의 내수는 대형차를 중심으로 꾸준한 내수 수요 증가가 지속되고, 2007년부터 본격화되고 있는 차량교체수요와 신차 출시의 지속, 그리고 민간소비 및 경제의 안정적 성장세가 예상되면서 증가세가 지속될 것으로 전망된다.

완성차의 수출 부문 역시 품질 경쟁력 확보 및 브랜드 가치 상승으로 해외 인지도가 상승하여 부품 수출에 긍정적인 작용하며, 완성차의 평균 판매 가격의 상승까지 기대되고 있다. 국내 자동차부품은 2008년에도 2007년에 이은 두 자릿수의 수출 호조세가 지속될 것으로 전망된다. **자료: 하나금**

용경영연구소, '2008년 산업전망' (2007.10)

#### 자동차부품 수출실적 및 2008년 전망

단위: 백만 달러, %

'06년 수출		'07년 수출		'08년 수출(전망)	
금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
10,230	21.0	12,446	21.7	14,600	17.3

자료: 산업자원부, '전자수출입 보도자료', 2008.1

한편, 2007년 대중국 자동차부품 수출이 급감하고 있어 대책마련이 시급한 것으로 지적되고 있다. 우리나라의 전체 대중 수출 중 부품이 80%를 차지하고 있으며, 이 중에서도 자동차부품은 2006년 현재 대중 수출의 3.7%를 차지하는 주요 수출품목이다. 대중 자동차부품 수출증가율은 2005년까지만 해도 전년대비 58.5% 증가했으나 2006년 -1.5%의 감소세로 돌아선데 이어 2007년 1~9월에는 전년 동기비 -18.2%의 급격한 감소세를 기록했다. 이에 따라 대중 수출에서 자동차부품 수출이 차지하는 비중도 2005년에는 4.2%에 달했으나 2007년 1~9월에는 중국진출 한국 완성차업체의 판매 부진 및 중국진출 업체의 현지조달 확대 등으로 2.7%로 급감했다. **자료: 한국무역협회, '한국의 대중국 자동차부품 수출 감소 원인과 대응방안' (2007.12) ■**

#### 한국의 대중국 품목별 수출 변화

단위: 억 달러, %

구분	2005			2006			2007(1~9월)		
	금액	증가율	비중	금액	증가율	비중	금액	증가율	비중
전체	619.2	24.4	100.0	694.6	12.2	100.0	590.1	16.2	100.1
자동차부품 (HS 8708)	25.8	58.3	4.2	25.4	-1.5	3.7	15.9	-18.2	2.7

자료: 한국무역협회

#### 자동차부품업체의 제한적 수익성 개선

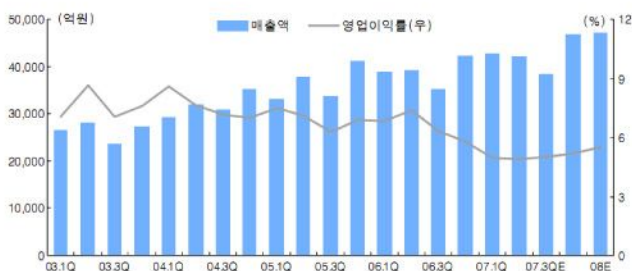
국내 완성차업체의 수익성 개선에도 불구하고 자동차부품업체의 원가 부담이 여전히 높은점과 자동차부품의 직수출 비중 증가로 이익기여도가 낮아진 점은 자동차부품업체의 수익성 개선에 제한요인이 되고 있다.

완성차업체들의 O/E를 주로하고 있는 부품업체들은 통상적으로 신차 출시 시점에서는 높은 마진을 보장 받고, 이후 매년 2~3% 수준의 단가인하가 이루어지고 있다. 2007년은 완성차업체들의 고통분담 요구로 일반적인 단가인하 보다 2%p 정도 추가적인 단가인하를 실시, 부품업체들의 영업활동 수익성이 전년 대비 1.6%p 정도 하락한 5%를 유지했다. 원가부담이 증가하는 가운데, 원화강세도 수출채산성에 부담 요인으로 작용했다.

그러나 국내 자동차부품업체들이 직수출 증가 및 납품선 다변화, A/S용 부품 비중 확대, 해외 주요 메이저와의 협력 확대 등을 통해 국내 완성차업체로부터의 종속성이 점차 약화되고 있는 점은 장기적으로 단가인하 압력을 일정부분 보완하여 수익성 개선에 긍정적으로 작용할 것으로 보인다. 특히, 신차를 중심으로 부품의 모듈화가 급속히 진행되면서 모듈사업영위가 가능한 현대모비스와 같은 대형 모듈업체는 신규 차종에 대한 설비투자가 대부분 완료되었고, 생산성이 지속되어 수익성 악화 부담이 낮은 상황이다.

2008년 주요 원재료 가격 강세가 불가피하고 환율하락도 지속되어 원가 부담이 이어질 것으로 예상되는 점을 고려하면 부품업체들의 수익성 개선은 제한적일 것으로 전망된다. 그러나 A/S부품 등 고부가제품의 매출 비중 확대, 이익 기여도가 높은 내수용 부품 매출의 증가, 완성차 업체의 생산 증가에 따른 부품업체의 가동률 상승 및 판매액 증가는 고정비 부담을 완화시킬 것으로 예상된다. **자료: 하나금융경영연구소, '2008년 산업전망' (2007.10) ■**

**자동차부품업체 분기별 매출액 및 영업이익률 추이**



자료: Kis-Value, 하나금융경영연구소 전망, 2007.10  
주: 총 35개 부품업체 합산

**국내 미래형 자동차부품의 기술력, 선진국의 60% 수준**

현재 자동차산업은 친환경·지능형의 미래형자동차로 급속하게 진화되고 있다. 향후 자동차 부품산업도 미래형자동차 부품을 중심으로 재편될 것으로 전망된다. 에너지 부족과 환경규제 강화로 개발을 서두르지 않으면 기업 존립 자체가 어려울 것이라는 위기감과 더불어 최근 유가가 배럴당 80달러를 훌쩍 넘어 100달러 선까지 돌파할 것이란 우려가 커지면서 이에 대한 요구는 더욱 거세지고 있다.

이미 미국, 일본시장을 중심으로 하이브리드 자동차 판매가 확대되고 있고, 연료전지 자동차도 2015년 이후 상용화를 목표로 세계 대부분의 자동차 업체들이 개발 및 시범사업을 실시하고 있는 실정이다. 또한 전체 자동차 생산원가에서 지능형 부품의 핵심인 전장부품 비율은 현재 25% 수준에서 2010년에는 40%에 육박할 것으로 보인다.

한편 우리나라의 미래형자동차산업 경쟁력을 살펴보면, 국내 하이브리드 자동차의 기술수준은 전체적으로 선진국의 70~80% 수준으로 평가된다. 하이브리드 자동차의 주요 부품인 모터나 전지의 기술력은 단품일 경우 선진국의 약 90%에 도달하고 있다. 반면 하이브리드용 변속기 기술은 가장 취약한 분야로 선진국의 50~65%에 불과한 실정이다. 단품의 경우 주요 부품의 기술력은 선진국과 비슷한 수준이지만 제어장치와 결합한 종합 기술수준은 아직 선진국과는 격차가 존재한다.

연료전지 자동차의 경우 핵심부분이라 할 수 있는 스택기술은 선진국의 80% 수준에 달하고 있다. 우리나라의 여타 부품설계기술은 선진국의 90% 수준으로 비교적 높지만, 차량적용기술 미비로 차량시스템 기술은 약 70%에 불과한 실정이다. 연료전지 자동차 기술은 아직 개발이 진행 중이고, 확실하게 세계시장을 주도하는 국가가 존재하지 않기 때문에 국내 기술 수준이 하이브리드 자동차만큼 선진국과 큰 차이가 나지 않는 것으로 나타나고 있다. 한편 지능형 자동차의 경우 우리나라는 잘 발달된 IT기반이 존재하지만 이를 지능형 자동차 관련시스템에 적용하는 노력이 부족해 선진국에 비해 기술수준이 크게 뒤떨어지는 것으로 평가된다.

종합하면 지능형 자동차나 하이브리드 자동차 기술의 경우 국내 기업들도 일정수준 기술력을 확보하고 부분적으로는 상용화하고 있지만, 동분야는 선진국들이 앞서 나가고 있기 때문에 연료전지 자동차기술보다 더 큰 기술 격차를 보인다. 전

문가평가, 설문조사 등을 종합적으로 고려해 현 단계의 국내 미래형자동차 기술을 평가하면 하이브리드 자동차 기술은 최 선진국의 65%, 연료전지 자동차 기술은 70%, 지능형 자동차 기술은 60% 수준에 불과한 것으로 나타났다. **자료: 한국 부품소재산업진흥원, '국내 미래형자동차 부품·소재산업 분석과 제언' (2007.9) ■**

미래형자동차 산업의 기술경쟁력 전망

	일본	한국의 기술수준	유망기술 분야	취약기술 분야
하이브리드 자동차	100	65(2006)→95(2020)	-차량시스템 기술 -모터·전지 기술	-차량시스템 기술 -하이브리드용 변속기 기술
연료전지 자동차	100	70(2006)→90(2020)	-차량시스템 기술 -스택기술	-차량시스템 기술 -운전 장치 관련 부품 기술
지능형 자동차	100	60(2006)→95(2020)	-능동형 안전장치 기술 -지능형 차량정보 시스템기술	-표준화기술 -센서 및 액추에이터 기술 -S/W 기술

자료: 한국부품소재산업진흥원(KMAC)



## 세계 자동차부품 산업의 구조 재편 움직임

### 선진국을 중심으로 환경 및 안전 규제 강화

선진국을 중심으로 환경 및 안전 규제가 강화되는 것도 세계 자동차부품산업 구조 재편의 주요한 원인 중 하나이다. 현재 가장 관심을 끌고 있는 환경 규제는 배출가스 규제와 연비 규제, 그리고 CO2 감축 규제이다.

지금까지 세계 환경 및 안전규제는 미국, EU, 일본 등 선진국을 중심으로 진행되어 왔으나 세계 2위 시장으로 급부상한 중국이 빠르게 관련 규제를 강화하면서 이제는 전 세계적인 흐름이 되고 있어 부품사들의 관련 기술 개발 요구를 증대시키고 있다. 이러한 상황은 저공해차, 고연비차, 대체 연료차 개발 기술이 자동차업체의 경쟁력을 좌우하는 것은 물론, 환경규제가 무역장벽으로 작용할 수도 있다는 것을 의미하고 있어, 자동차업체에게 위기이면서 동시에 기회로 작용하고 있다. 세계의 주요 자동차 부품업체들은 각종 모터와 압전(piezo) 액추에이터(actuators) 등 친환경 자동차의 핵심이 되는 제품들을 내놓기 위해 적극적인 투자에 나서고 있다. **자료: 자동차경제, 환경규제 강화와 친환경차 개발동향(2007.9)**

또한 충돌 및 예방 안전 등과 관련된 안전 규제들도 강화되고 있어, 관련 부품의 수요도 폭발적으로 증가할 것으로 보인다. 예를 들면 타이어의 마모 상태 등 위험 정도를 체크해 운전자에게 미리 알려주는 타이어압력 모니터링시스템(TPMS)의 장착을 의무화한 트레드법이 2007년부터 미국에서 발효됨으로써 TPMS에 대한 수요가 급격히 증가하고 있다.

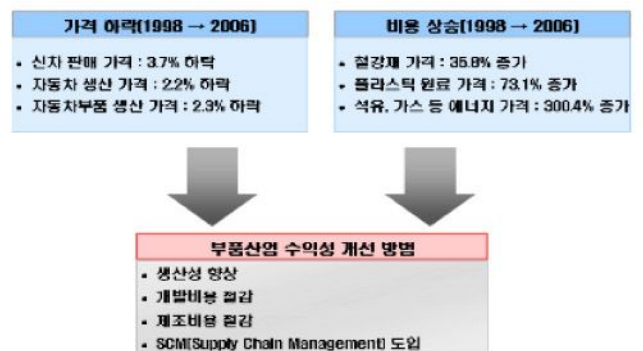
한편 미국 도로교통안전국이 교차로 진입 시 충돌을 방지하는 시스템의 필요성에 대한 연구 용역을 발주한 것으로 알려지고 있어 충돌 방지 시스템의 의무 장착을 법제화할 가능성도 나타나고 있다. 따라서 부품사들은 선진국의 환경 및 안전 규제 움직임에 대한 철저한 모니터링을 통해 이러한 규제를 사업 확대의 기회로 활용할 수 있도록 적극적으로 대비하는 자세가 필요하다. **자료: 한국자동차산업연구소, 세계 자동차부품산업 구조변화 전망 (2007.10) ■**

### 북미 자동차부품사 구조 조정 심화

최근 미국 자동차 빅3의 판매 부진으로 북미 부품사들의 파산보호 신청이 급증하고 비핵심 사업을 매각하는 등 북미 자동차부품사의 구조조정이 심화되고 있다. 특히 북미 부품사들의 경영실적 악화가 두드러지고 있는 원인은 크게 두 가지로 요약된다. 하나는 북미 부품사들의 제품 판매에 크게 의존하고 있는 GM, 포드 및 크라이슬러의 실적이 좋지 않았기 때문이다. 2000~2006년 동안 업체별 생산 현황을 보면, GM이 112만대, 포드는 170만대, 크라이슬러는 43만대가 각각 줄어든 것으로 나타났다. 이것이 빅3 의존도가 높은 북미 부품사의 경영실적 악화에 직접적으로 작용하였다.

북미 부품사의 실적 악화의 또 다른 원인은 철강재, 플라스틱 원료 등 주요 원자재 가격은 크게 높아졌는데도 불구하고 부품 가격은 오히려 하락했기 때문이다. 미국부품협회(OESA)에 따르면 1998년부터 2006년까지 8년 동안 북미 부품사들의 납품 가격은 2.3%나 하락한 것으로 나타났다. 그러나 동기간 동안 철강재 가격은 36%, 플라스틱 원료 가격은 73%, 그리고 석유, 가스 등의 에너지 가격은 무려 4배나 높아진 것으로 조사되었다. 이러한 생산비용 상승 요인에도 불구하고 부품 가격을 인상할 수 없었던 것이 실적 악화로 연결된 것이다. 부품사들이 고용 인원 감축(8년간 20만명)과 생산성 향상(8년간 18%) 등을 추진했지만 실적 악화를 막는데는 역부족이었다.

### 북미 부품회사의 경영실적 악화 원인



자료 : 미국부품협회(OESA), 2007

이로 인해 북미 지역 부품사들은 경영실적 악화로 파산보호 신청을 하거나 비핵심 사업을 매각하는 구조조정을 진행하고 있다. 2005년 이후부터 델파이, 데이나, 콜린스&아이크먼 등 매출 10억 달러 이상인 부품사들이 파산보호 신청을 했고, 2001년 이후부터 누계로 13개사가 법원에 파산보호를 신청하였다. 그밖에 비스티온은 북미 23개 공장을 포드에 이관했고, 리어는 시트를 제외한 내장 부품사업을 매각하는 구조조정을 가속화하고 있다. **자료: 한국자동차산업연구소, '세계 자동차부품산업 구조변화 전망' (2007.10) ■**

### 세계 자동차부품시장. 중국과 인도 등 신흥권이 성장 원동력으로 부상

중국, 인도 등 신흥시장이 완성차 메이커뿐만 아니라 부품사의 현지 생산거점으로 급부상하고 있다. 완성차 판매에 있어 선진시장이 정체 또는 마이너스 성장세로 전환되고 있는 반면, 신흥시장이 빠른 성장을 지속하면서 주요 부품사들의 신흥시장 진출이 확대되고 있는 것이다.

중국 시장에서 과거 3년간 해외 부품사들의 중국 생산거점은 3배나 증가해 2007년 2월 기준 2,640개소에 이르는 것으로 조사되었다. 그 중 80% 이상이 상해 근처, 강소성 근처, 광둥성 근처, 그리고 화북의 청진 근처에 집중되어 있는 것으로 나타났다. 일본계 부품사들이 전체의 56%를 차지하고 있으며, 다음으로 미국 및 유럽계 26%, 대만계 11%, 한국계 6% 등으로 조사되고 있다.

또한 세계 주요 부품사들은 중국에 아시아·태평양 지역을 총괄하는 본부를 설치하고 있다. 세계 주요 부품사 중 13개사가 중국에 총괄본부를 설치했는데, 보쉬, 덴소 등은 북경에, 델파이, 포레시아, 말레 등은 상해에 총괄본부를 각각 설치하였다.

또 하나 주목할 만한 사실은 주요 부품사들이 핵심 첨단기술들을 중국 현지의 부품 생산에 적용하고 있는 것이다. 이러한 추세는 체리, 길리 등 중국 자국 메이커의 생산 및 판매 확대와 맞물려 이들 메이커들과의 거래 규모가 늘어나면서 더욱 확대될 전망이다. 실제로 체리기차는 2007년에 투입하는 신모델에 델파이, 존슨컨트롤스, TRW 등 대형 부품사의 중국 현지 공장에서 생산되는 부품을 많이 적용하고 있다.

인도에서도 주요 부품사들의 현지 생산거점 건설을 통한 진출이 활발히 이루어지고 있다. 지난 2006년 12월 인도 정부는 2016년까지 인도를 소형 자동차 및 부품의 세계 생산거

점으로 육성한다는 '자동차산업 발전 10년 계획'을 발표하였다. 만약 이 계획이 예정대로 실행될 경우 인도 자동차산업은 현재보다 5배 이상 증가한 1,500억달러 이상의 자동차 및 관련 부품을 생산할 것으로 예상된다. 인도는 IT 기술 발전과 지적 능력이 우수한 값싼 인력이 풍부하기 때문에 자동차부품의 생산기지로서 매우 우수한 조건을 갖추고 있다.

선진 부품사들이 신흥시장의 생산거점에 대한 투자를 지속적으로 확대하면 이들 지역이 자동차부품 글로벌소싱의 핵심 원천으로 부상할 가능성은 매우 크다. 그러나 품질 불량이나 기술 유출의 문제점을 어떻게 해결할 것인가 하는 과제도 남아 있다. **자료: 한국자동차산업연구소, '세계 자동차부품산업 구조변화 전망' (2007.10) ■**



## 도약을 위한 과제

### 핵심 기술 역량 확보에 전력을 기울여야

우리나라 자동차 부품산업은 매년 40% 이상의 수출신장을 구가하고 있다. 그러나 기존 자동차 부품분야에서는 중국이 급격히 추격해오고 있으며 미래형 친환경 자동차 부품 분야에서는 일본이 강하게 견제하고 있다. 이러한 위기상황을 극복하고 글로벌 시장 진출을 확대하기 위해서 자본재 산업의 꽃인 부품·소재 산업을 육성해야 하며, 부품·소재산업의 고도화를 위해서는 기술집약적·자본집약적 친환경 핵심 원천 소재기술의 국산화 및 기술자립이 요구되는 상황이다.

친환경부품들은 전세계적인 문제와 국부적인 환경문제를 해결하기 위해 단계적으로 강화되는 추세에 있으며, 우리나라 역시 하이브리드 자동차에 집중하고 있다. 그러나 하이브리드 자동차의 핵심 부품인 모터, 모터 제어기 및 배터리, 고전압·고전류 전기장치류 등이 전량 수입에 의존하고 있어, 관련 부품·소재산업의 육성이 절실하다.

최근 미국과 맺은 FTA의 결과인 글로벌 스탠더드 도입, 하이브리드 등 친환경 부품 관련 선진 기술 도입 및 관세 혜택을 이용한 투자 유도 등을 통해 기술집약적·자본집약적 친환경 핵심 부품·소재산업으로 전환해나가는 노력이 요구된다. 이를 통해 응용제품 개발에 치중함으로써 생기는 수익성 악화 문제를 극복하고 일본처럼 기술 차별화 및 고도화를 통해 이러한 위기상황을 극복할 수 있을 것이다. **자료: 한국부품소재산업진흥원, '자동차부품 원천기술 국산화로 친환경 무역장벽 넘어서자' (2007.3) ■**

### 대중 자동차부품 수출, 경쟁력 강화와 전략적 제휴 필요

최근 대중국 자동차부품 수출이 급감하고 있어 대책마련이 시급한 것으로 지적되었다. 이렇게 대중국 자동차부품 수출이 급락하게 된 이유는 세 가지로 요약된다. 첫 번째는 중국진출 한국 완성차업체의 판매 부진이다. 중국진출 한국 완성차업체의 판매실적 부진은 이들 회사에 납품하는 자동차부품업체들

의 수출 감소로 직결된 반면, 중국 국내업체나 외국 완성차업체에 납품하는 업체의 경우에는 수출증가세가 지속되고 있다.

두 번째는 중국진출 업체의 현지조달 확대이다. 중국 내 완성차 업체의 판매경쟁 격화에 따라 가격인하가 경쟁적으로 이루어지면서 중국진출 우리기업의 부품 현지조달이 확대되고 있는 것이다. 즉, 중국에서는 이미 완성차업체간 경쟁 격화 → 가격인하 경쟁 → 원가절감 압력 강화 → 부품조달 현지화 → 대중수출 감소의 악순환이 계속되고 있다. 실제로 일부 중국진출 완성차 업체들은 현지 부품조달 모색을 주요 업무과제로 설정하여 적극 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다.

세 번째는 중국 자동차부품산업의 경쟁력 제고이다. 중국 자동차산업의 발전을 낙관하는 세계 자동차부품 업체들이 앞다투어 중국에 진출하면서 중국은 자동차부품산업의 세계적인 조달 및 공급기지로 부상하고 있다. 또 아직 한계는 있으나 최근 구조조정을 거치면서 중국 토착 자동차부품 업체들의 경쟁력도 눈에 띄게 향상되고 있다.

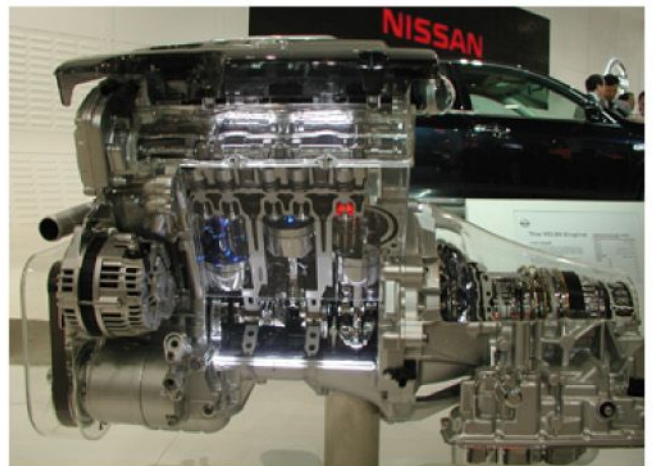
이러한 변화에 따라 중국 자동차부품의 산업경쟁력은 이미 우리나라와 거의 차이가 없는 것으로 나타나고 있다. 2007년 한국산업기술재단에서 발표한 「중국의 산업·기술경쟁력 분석」 보고서에 따르면 한·중 양국의 주요 자동차부품산업 경쟁력 격차는 1~3년 밖에 안되는 것으로 분석되었다.

대중 자동차부품 수출을 지속적으로 늘려가기 위해서는 국내 부품산업의 경쟁력 강화와 함께 중국진출 외자기업에 대한 마케팅을 강화하고, 경쟁력있는 중국 부품업체와 부품의 아웃소싱 및 공동개발을 위한 협력도 검토해보아야 할 것이다. 또한 가격 전쟁으로 인한 수익성 악화 문제 등 구조 조정으로 산업 재편이 이루어지는 중국 기업에 대한 지분 참여나 인수를 통해 경쟁력이 강화되는 중국 기업과의 협력도 적극 모색할 필요가 있을 것이다. **자료: 한국무역협회, '한국의 대중국 자동차부품 수출 감소 원인과 대응방안' (2007.12) ■**

### 완성차간 경쟁에서 네트워크 경쟁으로

우리나라 자동차부품산업은 전통적으로 국내자동차업체에의 납품에만 전적으로 의존하는 구조가 고착되었으며 독자적인 설계·개발능력이 취약한 실정이다. 부품기업의 설계능력과 기술력, 그리고 경영능력을 제고하기 위해서는 완성차업체와 부품업체가 공동으로 협력해야 한다. 자동차부품은 높은 기술력이 요구되는 것일수록 특수용이라는 점과 한국의 자동차부품기업들이 완성차 업체별로 구축된 폐쇄적인 수직구조 속에 속해 있다는 점을 고려하면, 부품기업의 글로벌 경쟁력 확보에 완성차업체의 협력과 참여는 매우 중요하다.

협력관계에서 특히 중요한 것은 완성차업체와 부품기업 사이의 배타적인 수직 관계를 완성차와 부품의 경쟁력을 동반 제고할 수 있도록 경쟁관계에 있는 완성차 메이커와 부품업체가 모두 함께 참여하는 개방된 네트워크체제를 구축하는 일이다. 한 완성차 메이커가 개별부품을 복수의 부품기업에 발주하고, 한 부품업체는 자신의 생산품을 복수의 완성차업체에 납품하는 개방형의 거래 관계를 형성해야 할 것이다. 부품업체는 모듈의 개발과 제작을 주도하고 제품개발에 참여하며 완성차 메이커는 제품개발과 고객관리, 정보제공과 같은 서비스기능을 확충하는 방향으로 역할을 정립해야 할 것이다. **자료: 한국자동차산업연구소(KARI) 칼럼, '부품소재산업의 경쟁력이 자동차산업 글로벌화의 기반이다' (2007.9) ■**





## 세계 자동차 부품 산업 동향

### 중국 부품업계, 완성차업체의 아웃소싱 확대 로 금성장 중

중국의 자동차 생산량 증가에 따라 부품에 대한 시장수요도 급격하게 늘어나고 있다. 2006년도 중국의 자동차부품 수입액은 125억 달러로 전년대비 34.0% 증가했으며, 중국 내 자동차부품업체들의 생산판매액도 2006년 5,397억 위안으로 전년대비 34.4% 성장했으며 2010년 생산판매액이 1,000억 위안에 달할 전망이다.

중국내 자동차부품 제조업체도 급격히 성장하는 추세이며 전체 부품 생산업체수는 8,000여 개로 추정된다. 매출액이 500만 위안 이상인 부품 생산업체가 5,000개 정도이며, 자동차 부품 수출액도 크게 늘어 2006년 211억 달러에 달했다. 이 중 외국투자기업에 의한 수출액이 56.4%, 중국기업 비중이 43.7%이다. **자료: 중국자동차공업협회(中國汽車工業協會), KOTRA (2007.12)**

#### 중국의 자동차부품 수출입 동향

단위: 억 달러

구분	2002	2003	2004	2005	2006
수출액	16	59	97	152	211
수입액	23	74	87	93	125

자료: 중국자동차공업협회(中國汽車工業協會)

현재 중국 부품업체들은 기업 규모가 커지면서 성장 가속화와 기술 확보를 위해 기업 인수에 나서고 있는 상태다. Wanxiang Group은 미국의 부품업체를 인수했으며 다른 중국 부품업체들도 외국 부품업체 인수를 추진 중에 있다. 이들은 재료비 상승과 위안화 강세의 영향으로 수익률 압박을 받고 있는 상태이지만, 위안화 강세로 해외 기업 인수 능력이 커지고 있으며 특히 경영난에 허덕이는 미국 업체에 관심을 보이고 있다. 미국 업체 인수를 위해서는 사모펀드나 벌처펀드와의 경쟁이 불가피할 것으로 예측되고 있다. **자료: BMR 자동차산업연구센터 (2007.12) ■**

### 일본의 자동차부품 산업 동향

일본 내 자동차부품 생산액(총 64품목)은 수출용 차량을 중심으로 일본 내 자동차생산이 증가한 점과 일본차의 해외 생산이 늘어나는 추세에 힘입어 7년 연속 증가세에 있다. 2006년도 자동차부품 생산액은 전년대비 6.6% 증가한 12조 369억 엔을 기록하였다. 일본의 국내 자동차생산은 내수 시장이 전년대비 1.9% 감소하였으나 북미 수출용을 중심으로 자동차 수출이 전년보다 90만대 증가하고, 13년 만에 1,100만대를 돌파한 것이 부품생산액을 끌어올린 주요 요인이었다.

또한 2006년은 도요타와 혼다가 북미와 중국 등지에서 신공장을 세우는 등 일본계 자동차메이커가 해외생산을 확대함에 따라, 이에 대응해서 엔진이나 트랜스미션 등 일본으로부터의 조달에 의존하고 있는 파워트레인계 정밀부품 생산이 늘어난 것도 부품생산액 증가에 기여했다.

2007년 일본 내 자동차생산은 수출용을 중심으로 높은 증가세가 지속되고, 해외생산도 도요타가 북미, 아시아, 남아프리카 등에서 생산능력 확장 또는 신 공장 가동을 계획하고, 닛산이 영국과 중국에서 신 모델 생산을 개시하면서 계속해서 확대될 전망이다. 따라서 일본의 자동차부품 생산은 일본 내수용과 수출용 모두 높은 성장세를 지속할 것으로 보인다.

한편, 일본의 부품업체들은 자동차메이커 각사의 해외생산 확대에 대응하여 부품생산의 현지화를 추진하고 글로벌 경쟁력 향상을 위해 세계적으로 최적지 조달체제 구축도 추진하고 있어, 장기적으로 일본의 자국내 부품 생산의 확대는 둔화될 전망이다. **자료: 한국자동차공업협동조합(KAICA), '일본 자동차부품산업의 동향 보고서' (2007.8) ■**

일본 품목분야별 자동차부품 생산액(1999~2006년)

단위: 백만 엔

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	증가율 <sup>1)</sup>
구동계 부품 21품목	2,436,606	2,411,248	2,953,148	2,677,671	2,827,566	3,047,954	3,259,481	6.9%
현가·조종 제동계부품 16품목	1,896,725	1,858,974	1,957,457	1,977,230	2,061,924	2,167,164	2,333,527	7.7%
코일스프링을 제외한 15품목	1,875,347	1,838,293	1,957,457	1,977,230	2,061,924	2,167,164	2,333,527	7.7%
차체계 부품 9품목	2,088,559	2,345,637	2,619,772	2,790,339	2,982,254	3,406,890	3,645,117	7.0%
전장계 부품 12품목	958,265	981,769	1,019,975	1,046,401	1,144,880	1,226,088	1,309,304	6.8%
장비품 6품목	1,328,815	1,245,727	1,216,805	1,368,882	1,412,850	1,445,105	1,489,434	3.1%
합계 64품목 생산액	8,735,970	8,843,355	9,407,157	9,860,523	10,429,474	11,293,201	12,036,863	6.6%
상기품목 중 63품목 생산액	8,714,592	8,822,674	9,407,157	9,860,523	10,429,474	11,293,201	12,036,863	6.6%
참고)완성차 생산액	14,378,887	15,008,230	16,008,296	16,426,092	16,994,223	17,854,262	19,578,227	9.7%
68품목 수출액	3,877,087	3,862,286	4,254,531	4,465,790	4,846,840	5,283,480	5,660,009	7.1%
69품목 수입액	606,224	707,797	850,284	909,154	971,905	1,123,184	1,452,838	29.3%

자료: Fourin, 월간국내조사보고서 No.97호, 2007

주: 1)은 전년대비 증감률



## • 자동차관리법 개정안, 치열한 공방전 • 중국산 ‘짝퉁’ 부품과의 전쟁

### 자동차관리법 개정안, 치열한 공방전

최근 건설교통부가 입법을 추진 중인 자동차관리법 개정안(부품자기인증제 도입)을 놓고 정부와 부품업체가 치열한 공방전을 벌이고 있다.

부품자기인증제는 현재 부품에 대한 안전 기준이 없어 저질 부품에 의한 정비·수리시 제재 수단이 없기 때문에 안전 확보 차원에서 추진하게 되었으며, 타이어, 브레이크호스, 창유리, 안전벨트 등 16개 부품을 생산한 부품업체가 자체 검사 설비를 갖추고 부품을 시험한 뒤 인증을 취득하거나 건교부가 지정한 시험기관에서 인증을 얻도록 하는 내용이다.

이 같은 업계의 반발에 부딪쳐 부품자기인증제도는 2007년 국무회의를 통과했음에도 국회 건설교통위원회에 상정조차 못하고 있다. 자동차업계의 공식 입장은 '반대'지만 속내를 들여다보면 업체마다 약간씩 이해가 달라 향후 결과가 주목된다.

부품자기인증제에 적극적으로 반대하는 업체는 현대·기아 자동차다. 현대·기아는 당초 일부 소모성 부품에 대한 부품자기인증제 도입은 그다지 신경쓰지 않았으나, 현대·기아의 부품유통을 전담하는 현대모비스가 반대하자 현대·기아차도 반대하기로 의견을 모았다. 반면 GM대우는 부품자기인증제가 미국 제도에 기반을 두고 있어 규제의 통일성 측면에서 반기고 있다.

이미 각 완성차업체가 부품업체에 엄격한 품질 관리를 요구하고 있는 만큼 부품인증제 도입은 불필요한 이중 규제로 보여지며, 인증제가 시행되면 세계적 수준에 오른 국내 완성차업체의 기준보다 낮은 수준의 저가 부품도 쉽게 인증을 통과해 중국산 짝퉁부품 등이 국내 시장을 잠식할 것이라고 업계는 판단하고 있다. 또 자기인증제는 생산 및 시험설비를 사전 등록하고 제원만 통보하면 업자가 자율적으로 인증마크를 달아 시장에 유통시킬 수 있는 사후 인증 방식이기 때문에 실효성도 떨어진다고 지적했다. **자료: 건설교통부, 한국자동차공업협동조합 (2007)** ■

### 중국산 ‘짝퉁’ 부품과의 전쟁

짝퉁에 따른 자동차 부품업계의 피해는 추산하기조차 힘들다. 현대모비스의 중국산 짝퉁 적발 금액은 2007년 6월까지 145억 원으로, 2006년 전체 81억 원의 두배에 가깝다. 적발되는 건수는 전체 짝퉁 시장의 극히 일부분에 지나지 않는다는 점을 감안하면 최소 천억 원대의 피해를 입고 있다는 계산이다.

짝퉁 범람은 우리나라의 대중국 자동차부품 수출을 2년째 줄여줄게 만든 요인 가운데 하나로 지적되고 있다. 2002년부터 2005년까지 매년 50% 이상 성장하던 국내 자동차부품의 대중국 수출은 2006년 처음으로 1.5% 줄어들었으며 2007년은 9월까지 지난해보다 18.2%나 감소했다. **자료: 한국무역협회, ‘한국의 대중국 자동차 부품 수출 감소 원인과 대응방안’ (2007.12)**

하지만 더 큰 피해는 짝퉁 부품에 의해 생기는 한국산 차의 브랜드 가치 하락이다. 최근에는 순정부품 업체의 상표를 도용한 가짜 상자에 포장돼 버젓이 ‘한국산’으로 해외에 수출되고 있기도 하다. 중국에서 수입된 짝퉁 부품이 원산지를 한국으로 바꿔 재수출함으로써 국가 이미지마저 떨어뜨리고 있다. 2004년 기준으로 560억 원 이상의 부품이 중국에서 수입되어, 이중 80% 이상이 해외로 재수출됐다.

차량 보유자가 불법·짝퉁 부품을 차량에 장착할 경우 이익은 별로 없다. 유통 마진이 높다는 이유로 일부 부품판매상, 정비업체 등이 중국산 짝퉁제품을 선호하고 있을 뿐이다. 게다가 짝퉁 부품의 경우 인증절차를 제대로 거치지 않은 부품으로, 필요한 품질을 확보하고 있지 않기 때문에 이를 차량에 장착했을 경우 치명적인 사고로 이어질 가능성이 높다.

국내 부품유통시장은 이렇다할 규제 없이 불법·짝퉁 부품이 만연하고 있으며, 시중에서 유통되는 자동차 부품 중 무려 20~30% 가량이 품질기준에 미달되는 유사품이나 재상품 등 가짜 부품들로 추정된다. 자동차 부품시장을 선진화하기 위해서는 무엇보다 순정 부품의 사용을 늘리고 불법·짝퉁 부품의 유통을 뿌리뽑아야 할 것이다. **자료: 자동차부품산업진흥재단, 현대모비스 (2007.6)** ■

## • 일본업체들, 자동차용 배터리 음극첨가제 개발

### • 발포금속의 특허출원 동향

#### 일본업체들, 자동차용 배터리 음극첨가제 개발

新神呼電機사가 Panasonic Storage Battery와 공동으로 자동차용 배터리 음극첨가제에 관련된 요소기술 개발에 성공했다. 양사는 자동차용 배터리의 경량화에는 주재료인 납활물질의 이용률 향상이 필수적이라고 인식하고 공동 개발을 진행했으며, 이번에 개발한 음극첨가제는 기존의 첨가제와 비교하여 반응 면적을 증대시키고 반응생성물에 도전성을 부여하는 효과가 커서 음극활 물질의 이용률이 향상된다.

완성차업체들이 차량 경량화의 일환으로 자동차용 배터리에 대한 경량화, 소형화, 고입력화를 요구하고 있는 추세에 발맞추어 동 기술을 사용하면 납 사용량이 4~6% 줄어들어 자동차용 배터리의 경량화에 크게 공헌할 수 있는 요소기술로 평가받고 있다. **자료: BMR자동차산업연구센터 (2007.12) ■**

#### 발포금속의 특허출원 동향

'스펀지 금속'으로도 일컬어지는 발포 알루미늄은 빵튀기 또는 식빵의 제조와 비슷한 원리로 만들어진다. 알루미늄 안에 달걀처럼 끈적끈적한 점증제를 넣어 점도를 높인 뒤 베이킹 파우더 역할을 하는 발포제를 넣으면 발포제에서 가스가 나와 빵처럼 금속이 부풀어 오르면서 스펀지 같은 금속으로 빵튀기 되는 것이다. 이렇게 만들어진 발포 알루미늄은 물에 뜰 정도로 가벼우면서도 발화성이 없고 충격과 진동, 소음을 잘 흡수하며, 전자파 차폐효과, 전기나 열 차폐효과도 있으며 재활용이 가능한 친환경적 다기능 초경량 소재이다. 이러한 발포 알루미늄을 자동차 범퍼 등에 활용하여 자동차의 경량화, 안전성 및 쾌적성을 동시에 확보하고자 하는 시도가 이루어지고 있다.

전세계적으로 발포금속 분야의 특허출원은 1988년부터 꾸준한 증가 추세를 보이고 있으며, 한국과 미국은 증가하는 경향을 나타내고 있고, 가장 많은 특허출원을 나타내는 일본은 1999년 이후로 일정한 수준을 유지하고 있다. 각국은 자국에 우선적으로 특허출원하는 것으로 나타나고 있는데, 이는 현재

발포금속 관련 기술이 제품화 내지 상용화 단계에는 이르지 못한 상태에서 기술선점을 목적으로 하고 있기 때문인 것으로 판단된다.

발포금속 기술의 기술분야별 특허출원동향을 살펴보면, 소재 및 제조방법에 관한 출원이 응용 및 활용부품에 관한 출원에 비하여 상대적으로 많고, 응용 및 활용부품에 있어 열전달매개용으로 활발히 응용되고 있다. 또한 자동차 충돌부재에 적용되는 에너지 흡수용과 경량구조용으로서의 활용이 증가되는 추세에 있다.

에너지 규제 및 환경문제가 세계적 차원에서 논의가 이루어지고, 각국에서의 배출가스 규제가 해마다 엄격해지고 있으며, 교토의정서에 의한 CO2 삭감목표가 설정되어짐으로써 차량 경량화의 필요성이 점점 높아지고 있다. 또한 충돌법규와 안전규제도 강화되고 있는 바, 차량의 성능, 안전 및 쾌적성의 강화에 대한 요구에 부응하는 기능성 소재로서 발포금속이 주목을 받고 있다. 자동차 산업의 경쟁력 확보와 시장 선점을 위하여 향후 발포금속과 관련한 특허출원이 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. **자료: 특허청, '기계금속건설심사본부 보도자료' (2008.1) ■**

세계 50대 자동차부품업체 (2006 OEM 납품실적 기준)

(e : estimate, \* : revised, f : fiscal)

단위: 백만 달러

순위	업체명	2006납품액	2006납품액
1	Robert Bosch GmbH	29,687 <sup>f</sup>	28,418 <sup>f</sup>
2	Delphi Corp.	24,400 <sup>*</sup>	24,900
3	Denso Corp.	24,000 <sup>e</sup>	22,871
4	Magna International Inc.	23,883	22,800
5	Johnson Controls Inc.	19,500 <sup>f</sup>	19,400
6	Aisin Seiki Co. Ltd.	19,367 <sup>e</sup>	17,909 <sup>e</sup>
7	Lear Corp.	17,839	17,089
8	Faurecia	15,000	14,000
9	Valeo SA	12,700 <sup>e</sup>	12,200 <sup>e</sup>
10	TRW Automotive Inc.	12,162 <sup>f</sup>	11,726
11	Siemens VDO Automotive Corp.	12,012	11,300
12	Continental AG	11,470 <sup>f</sup>	10,320
13	Visteon Corp.	10,871 <sup>e</sup>	15,876 <sup>e</sup>
14	Yazaki Corp.*	10,583 <sup>e</sup>	9,878 <sup>e</sup>
15	ThyssenKrupp Automotive AG	10,207 <sup>fe</sup>	9,189 <sup>fe</sup>
16	ZF Friedrichshafen AG	9,800 <sup>e</sup>	9,015
17	Toyota Boshoku Corp.	9,043 <sup>fe</sup>	7,425
18	Sumitomo Electric Industries	8,631 <sup>e</sup>	7,121 <sup>e</sup>
19	ArvinMeritor Inc.	8,520 <sup>f</sup>	8,212 <sup>f</sup>
20	Dana Corp.	8,504	8,611
21	CalsonicKansei Corp.	6,270	6,454
22	Autoliv Inc.	6,188 <sup>f</sup>	6,205 <sup>f</sup>
23	JTEKT	6,166	5,310
24	Cummins Inc.	6,009	5,325
25	Hyundai Mobis	5,686 <sup>e</sup>	4,869
26	Benteler Automobiltechnik GmbH	5,610	4,963
27	Hitachi Ltd. Automotive Systems	5,478	5,118
28	GKN plc UK	5,150 <sup>f</sup>	4,825
29	DuPont	5,029	4,926
30	Magneti Marelli Holding S.p.A.	4,970 <sup>e</sup>	4,500
31	Toyoda Gosei Co. Ltd.	4,780 <sup>e</sup>	4,224
32	Mahle GmbH	4,768 <sup>e</sup>	4,532
33	BorgWarner Inc.	4,685	4,383
34	Michelin Group	4,500 <sup>e</sup>	4,747
35	Bridgestone/Firestone Inc.	4,200 <sup>e</sup>	3,770
36	Takata Corp.	4,051 <sup>f</sup>	3,969
37	Behr GmbH & Co. KG	4,000 <sup>e</sup>	3,800
38	Mitsubishi Electric Corp.	3,884	3,408
39	Goodyear Tire & Rubber Co.	3,750 <sup>e</sup>	3,452
40	NSK Ltd.	3,681 <sup>e</sup>	3,363
41	Tenneco Inc.	3,608 <sup>f</sup>	3,420
42	Panasonic Automotive Systems Co.	3,600 <sup>e</sup>	3,127
43	Federal-Mogul Corp.	3,485 <sup>f</sup>	3,366
44	Tokai Rika Co. Ltd.	3,434	3,147
45	Navistar International	3,397 <sup>e</sup>	3,266
46	NHK Spring Co. Ltd.	3,261	3,117
47	Hella KGaA Hueck & Co.	3,248 <sup>fe</sup>	2,896 <sup>fe</sup>
48	Freudenberg & Co.	3,224 <sup>e</sup>	3,298 <sup>e</sup>
49	Honeywell International	3,200	3,100
50	American Axle & Manufacturing Holdings Inc.	3,192 <sup>f</sup>	3,387

자료: 미국 Automotive News, 2007.8

**ISTANS insight 제14호**

발행일 2008년 1월

발행처 산업자문부 · 산업연구원

홈페이지 www.istans.or.kr

총괄 서동혁

기획 및 편집 김중기, 김경유, 이임자(DB지원)

제작협력 제이스마이닝

본 리포트는 ISTANS 시스템을 활용하여 작성되었으며, ISTANS 홈페이지의 'Industry Report' 에서 보실 수 있습니다.  
문의 산업연구원 ISTANS팀 (02)3299-3183(3217), istans@kiet.re.kr