

자동차부품 제조업의 동향과 전망

한 승 혼 과 장 | 산업분석부

- I. 자동차부품 제조업의 개요
- II. 자동차부품 산업동향
- III. 경쟁력 결정요인
- IV. 자동차부품 제조업 전망

* 본 연구내용은 집필자 개인의견이며 신용보증기금의 공식견해와는 무관합니다.

I. 자동차부품제조업(D343)의 개요

1. 자동차부품제조업의 개념

- 자동차용 브레이크조직, 클러치, 축, 기어, 연소기, 휠, 완충기, 방열기, 소음기, 배기관, 운전대, 및 운전박스 등과 같은 자동차 차체 또는 자동차 엔진용 부분품을 제조하는 산업활동
- 한국표준산업분류상 자동차부품제조업(D343)에 속하지 않는 산업
- 타이어 및 튜브(D25111), 금속·고무·플라스틱 재료의 주조·단조·압형·성형으로 제조된 1차 제품상태의 자동차부품 (D273, D289, D25), 내연기관용 공기 및 액체여과장치(D29174, 29175), 내연기관용 전기장치(D31911), 자동차엔진(D3411), 자동차 차체(D34201), 트레일러 부분품(D34202), 차량용 의자 및 의자 프레임(D361), 차량용 공기조절장비(D29172) 등은 제외¹⁾

【한국표준산업분류상 자동차부품제조업】

소분류	세세분류	품 목 예 시
D343 자동차부품 제조업	D34301 자동차 엔진용 부품	기화기, 카브레터, 피스톤, 엔진부분품, 실린더 블록 및 헤드, 흡/배기장치 제조
	D34302 자동차 차체용 부품	자동차용 조립패널, 조립된 자동차용 샤시프레임, 자동차용 보닛(덮개), 차량용 문짝(도어), 범퍼, 계기반조립품
	D34309 기타 자동차 부품	기어 및 자동조종장치, 자동차용 방열기, 동력전달장치, 클러치, 조향장치, 제동장치, 안전벨트 등

1) 산업활동의 유사성에 따라 유형화한 표준산업분류의 특성에 따른 것으로 제외된 산업이 자동차부품 산업에 속하지 않는 것은 아님

□ 자동차산업과의 구분

- 자동차산업은 협의로는 완성차 생산하는 조립산업을 말하며, 광의로는 엔진·차체 자체를 생산하는 산업활동을 포함함
- 자동차부품산업은 엔진·차체의 부분품을 제조·생산하는 산업활동을 말함

2. 자동차부품 제조업의 분류

□ 자동차부품의 용도별 분류

○ OEM용 자동차부품

- 신차제조에 사용되기 위해 완성차업체(또는 가공·조립을 위해 다른 부품업체로)에 공급되는 부품
- OEM 매출의 수요결정 인자 : 완성차 생산대수, 완성차업체의 부품 외주 비율, 수입부품 사용비율
- 납품처 : 국내 완성차업체, 국내 모듈부품업체, 국내 기타부품업체

○ A/S용 자동차부품

- 운행차량의 보수 및 유지관리를 위해 소요되는 부품
- A/S 매출의 수요결정 인자 : 국내 자동차 보유대수²⁾, 자동차 사고율, 부품 내구성
- 납품처 : 국내 완성차업체(현대, 기아의 경우 현대모비스가 전담), 부품 대리점

2) 일반적으로 OEM용 부품의 수급동향보다 안정적으로 시장규모가 확대되고 있는 추세를 보임

○ 수출용 자동차부품

- 해외 완성차업체에 대한 신차용 (또는 A/S용) 직수출 부품, 해외에서 운행 중인 국산차에 대한 A/S 부품
- 수출 매출의 수요결정 인자 : 해외완성차업체의 부품조달 정책, 국산부품의 품질 및 가격 경쟁력, 국산자동차의 해외운행 대수
- 납품처 : 해외 완성차업체 및 부품업체, 해외 A/S 대리점, 국내 완성차 해외법인 등

□ 자동차부품의 기능별 분류

- 크게 차체(body)와 샤시(chassis)로 구분되며, 샤시는 다시 동력발생·동력전달장치, 조향장치, 제동장치, 현가장치, 전기장치 등으로 구분

□ 자동차부품의 기능별 분류

- 2만개이상의 부품으로 구성되어 있으며 크게 차체와 샤시로 구분

- 차체(Body)
자동차의 기본골격을 이루는 부분, 엔진실(Engine room), 트렁크(Trunk) 등으로 구성, 엔진 등 내부 부품을 보호하는 역할 수행

최근에는 차체의 지붕, 옆판, 바닥이 일체로 되어 튼튼하고 가벼운 구조로 된 Frameless body를 많이 쓰고 있음.

- 샤시(Chassis)
자동차 차체를 제외한 나머지 부분으로, 엔진을 비롯하여 동력전달장치, 조향장치, 현가장치, 주행장치 등으로 구성

[자동차부품의 기능별 분류]

구 분		주 요 부 품
바 디	판넬, 프레임	플로어, 루프, 사이드, 백판넬, 크로스, 사이드멤버
	도어	도어프레임, 도어록, 윈도우레귤레이터, 도어트림
	범퍼	프론트범퍼, 리어범퍼
동력발생장치	엔진본체	실린더헤드/블록, 피스톤, 크랭크샤프트, 커넥팅로드, 캠샤프트, 피스톤링, 실린더라이너, 벨로우즈
	냉각장치	라디에터, 컨덴서, 팬모드, 팬쉬라우드
	연료장치	연료탱크, 연료펌프, 워터펌프(냉각장치), 오일팬
	흡배기장치	에어필터, 흡배기매니폴드, 소음기, 배기파이프, 촉매컨버터, 트로틀바디
동력전달장치	클러치	클러치부스터, 커버, 디스크, 마스트실린더, 페달
	트랜스미션	변속기어셈블리, 기어, 샤프트, T/M오일펌프
	엑슬	프론트엑슬, 기어엑슬
	기어류	엔진기어, T/M기어, 엑슬기어
제동장치	브레이크시스템	브레이크어셈블리, 브레이크부스터
	브레이크부품	디스크, 드럼, 허브, 라이닝,패드, 실린더
현가장치	속압쇼바	속압쇼바
	스태빌라이저	크로스, 사이드멤버, 스프링, 서스펜션, 스태빌라이저바
조향장치	스티어링	스티어링기어, 칼럼&샤프트, 스티어링너클, 스티어링휠
전 장 (내외장)	카핏모듈	크래쉬패드, 미터, 스위치, A/V, 네비게이션, 히터, 에어컨
	내장부품	시트, 벨트, 콘솔박스, 에쉬트레이, 손잡이
	외장부품	기니쉬, 라이데터그릴, 엠블럼, 미러, 와이퍼, 썬루프, 휠
전기장치	배터리	배터리
	배선	케이블, 커넥터
	모터	ABS, 도어락, 팬, 히터, 파워윈도우
	스위치	백업, 오이압력, 파워윈도우
	센서	에어백, 열/온도, 크랭크샤프트
	램프	헤드, 리어, 룸, 방향, 안개등
	컨트롤유닛	ECU, TCU
기 타	고무제품	방진제품, 호스, 웨터스트립
	필터류	오일, 연료, 에어필터

3. 자동차부품 제조업의 특징

□ 전·후방산업과의 관계

- 전방산업인 자동차산업의 경쟁력을 결정짓는 중요 산업으로서 자동차가 고도의 안전성과 편의성, 경량화를 요구함에 따라 자동차부품산업도 안정성, 정밀성 등의 품질관리가 매우 중요함
- 또한 후방산업인 소재산업, 전기, 전자, 비철금속, 철강산업 등과 상호 중대한 영향을 교환

□ 자동차산업 업계구조상의 특징 : 중소기업 위주의 산업구조

- 자동차부품 산업은 완성차업체에 수급계열화 구조를 취하며 기술·자금면에서 긴밀한 관계를 유지
- 자동차부품 산업을 영위하는 기업들은 대부분 중소기업으로 규모가 영세하고 기술력이 뒤떨어져 수요자 교섭력이 낮음

□ 부품 모듈생산방식으로의 전환 가속

- 모듈(Module) 생산방식이란 자동차 조립공정의 일부를 부품업체에 이관하는 것³⁾으로서 대표적인 모듈생산 품목은 샤시, 프론트엔드, 도어, 시트 등이 있음
- 90년대 초 전세계 완성차 제조업체들의 경쟁력 강화를 위하여 부품개발분야의 많은 부분을 1차 납품업체에 이양하는 추세임

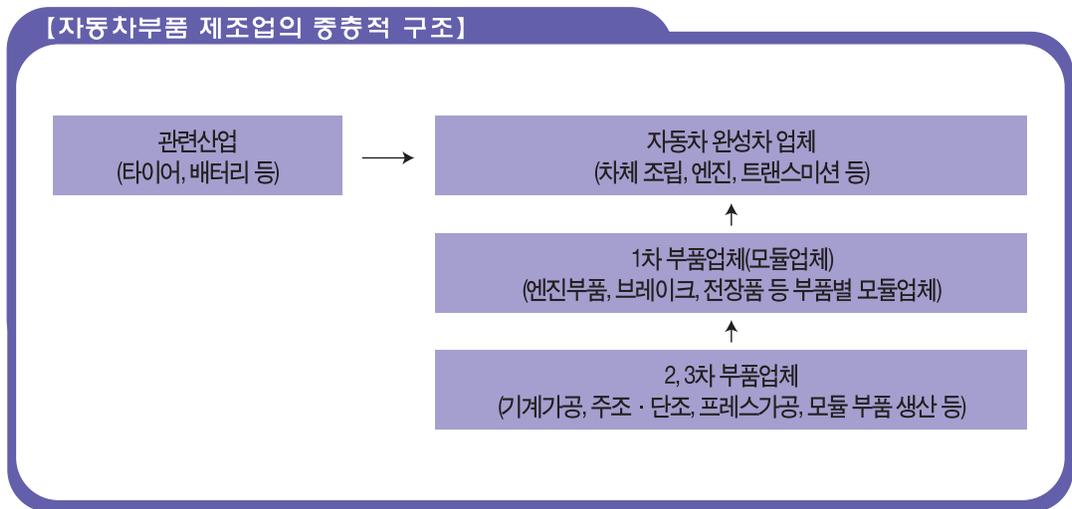
3) 자동차에 들어가는 2만여개의 작은 부품을 대형 부품회사가 6~7개 덩어리로 묶어 중간 부품(모듈 부품)으로 만들면, 자동차 업체가 이를 조립해 완성차를 만드는 선진국형 생산 방식임. 예컨대 운전석 모듈의 경우 종전에는 완성차 업체가 계기판, 핸들, 에어콘장치, 에어백 등을 생산라인에서 일일이 조립했지만 모듈화를 통해 부품사가 이를 미리 완성해 공급하고 완성차는 운전석모듈을 생산차량에 끼워넣기만 하면 됨

○ 부품모듈화를 통한 이점

- 완성차 업계 : 대기업의 과중한 관리비용(생산, 조립 인원 및 설비비용 등) 감축, 신차 개발기간의 대폭적 단축, 비용 조절능력 제고를 통한 비용절감 효과 등
- 부품 업계 : 설계 자율성 증가로 기술 혁신 능력 상승, 완성차 업계와 신차 설계 시부터 긴밀한 관계가 구축되어 부품 업계의 경쟁력 증대, 모듈화 공정 성공시⁴⁾ 수익안정성 확보 등

□ 부품산업으로서의 특징

- 완성차 업체는 모듈 단위로 1차 부품업체로부터 조달받고, 2, 3차 부품업체는 1차 부품업체에 공급하는 중층적 생산구조를 가짐



4) 모듈화의 효과를 잘 살리지 못할 경우 1차 납품업체의 조립비용만 추가되어 오히려 원가 상승의 요인으로 작용할 수 있어 부품업체의 기술적 역량이 완성차와 대등하거나 부분적으로 앞서나갈 수 있을 정도가 되어야 함

II. 자동차부품 산업동향

1. 자동차(완성차) 수급동향⁵⁾

1) 세계 자동차 수급동향 및 전망

- 최근 10년간 세계 자동차생산은 평균 3%의 증가율을 보여왔으며, 2005년 우리나라는 5대 자동차생산국의 지위에 오름

【최근 10년간 세계 자동차 생산 추이】

(단위 : 천대, %)

	세계 총생산	증가율	북미	증가율	서유럽	증가율	아,태평양	증가율	동유럽	증가율
97년	53,595	-	16,012	-	15,505	-	16,769	-	1,961	-
98년	54,445	1.6	16,033	0.1	17,056	10.0	15,518	-7.5	2,667	36.0
99년	57,096	4.9	17,616	9.9	17,225	1.0	16,892	8.9	2,700	1.2
00년	59,088	3.5	17,655	0.2	17,298	0.4	17,982	6.5	2,754	2.0
01년	57,246	-3.1	15,814	-10.4	17,585	1.6	17,793	-1.1	2,710	-1.5
02년	60,023	4.8	16,718	5.7	17,260	-1.9	19,787	11.2	2,718	0.3
03년	61,831	3.0	16,215	-3.0	17,178	-0.5	21,530	8.8	2,923	7.5
04년	65,078	5.3	16,225	0.1	17,206	0.2	23,366	8.5	3,278	12.1
05년	67,204	3.3	16,319	0.6	16,826	-2.2	25,101	7.4	3,620	10.4
06년	69,507	3.4	15,877	-2.7	16,543	-1.7	27,513	9.6	4,346	20.0
평균 증가율	-	2.97	-	0.06	-	0.77	-	5.81	-	9.78
지역별 비중	100	-	22.6	-	23.5	-	39.1	-	6.2	-

※ 한국자동차공업협회 자료 가공, 기타 國의 생산은 점유비 미미하여 생략함

- 아·태평양 지역의 자동차 생산량은 평균 5.8% 증가, 06년 세계 자동차 총생산량의 39.1%를 점유함

5) 자동차부품은 완성차의 수급동향에 따라 그 수요가 결정되는바가 크며 완성차업체의 부품조달 정책, 완성차업체간의 경쟁전략에 따라 부품업체의 경쟁력이 좌우되는 경우가 많으므로 자동차부품산업과 관련하여 자동차(완성차) 산업을 우선 조망할 필요가 있음

- 2006년 주요 자동차생산국의 순위와 생산증가율을 보면 북미와 유럽의 자동차생산은 감소하는 반면, 일본, 중국, 한국 등 아시아지역의 생산은 상대적으로 높은 증가율을 기록

[2006년 10대 자동차생산국 순위]

(단위: 천대, %)

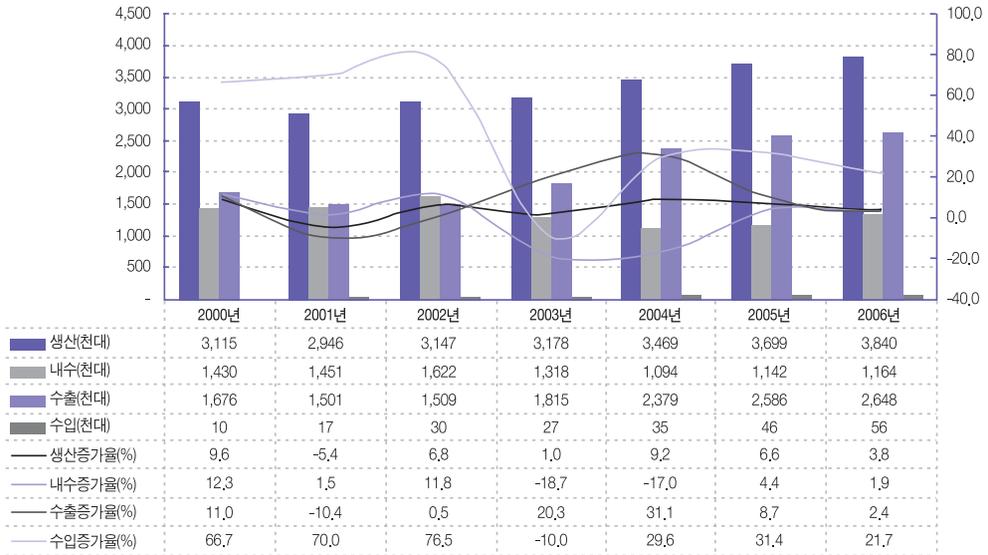
순 위	2006년			2005년		
	국 가	생산대수	비 중	국 가	생산대수	비 중
1	일본	11,484	16.5	미국	11,947	17.8
2	미국	11,264	16.2	일본	10,799	16.1
3	중국	7,280	10.5	독일	5,757	8.6
4	독일	5,820	8.4	중국	5,701	8.5
5	한국	3,840	5.5	한국	3,699	5.5
6	프랑스	3,277	4.7	프랑스	3,549	5.3
7	스페인	2,777	4.0	스페인	2,764	4.1
8	캐나다	2,572	3.7	캐나다	2,688	4.0
9	브라질	2,400	3.5	브라질	2,528	3.8
10	멕시코	2,045	2.9	영국	1,803	2.7
전세계		69,507	100		67,204	100.0

※ 한국자동차공업협회

2) 국내 자동차 시장 수급동향 및 전망

- 내수침체를 극복하기 위하여 완성차 업체들은 수출을 강화하고 있으며 특히 미국, 서유럽에서 호조를 보임
- 완성차업체의 수출호조는 국산차 및 국산 자동차 부품의 품질 및 성능, 브랜드 이미지 및 신뢰도 상승에 긍정적인 작용을 함
- 민간소비 및 설비투자 증가율이 소폭 회복세 보이고 있어 2007년 자동차산업은 전년 대비 4.2% 증가한 400만대 판매 예상

[국내 자동차 수급동향]



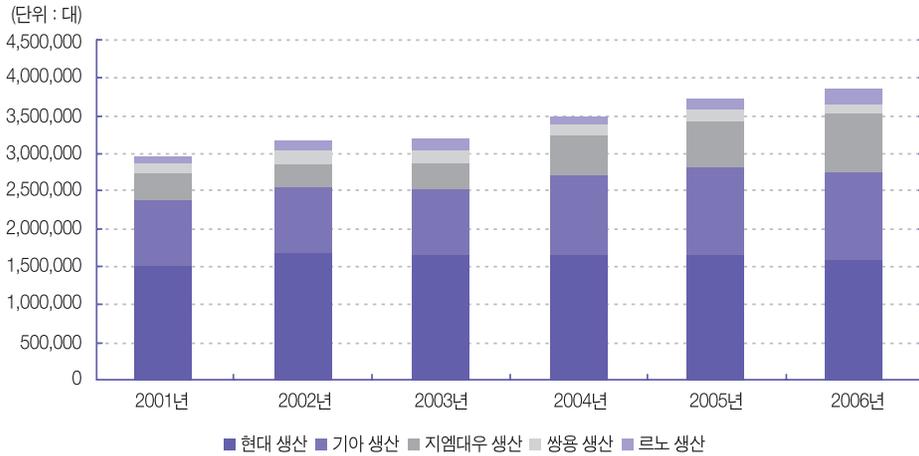
※ 한국자동차공업협회

□ 국내 완성차 업체 동향

○ 생산·판매

- 2006년에는 현대차과업, 환율상승 등으로 인해 생산량은 전년대비 3.8% 증가에 그쳐 2005년도 증가율 6.6% 대비 감소
- 2007년 9월 현재 자동차 총생산량은 2,936,968대로 전년동기 총생산량 2,772,541대에 비하여 5.9% 증가

[국내 자동차생산업체별 생산 규모]

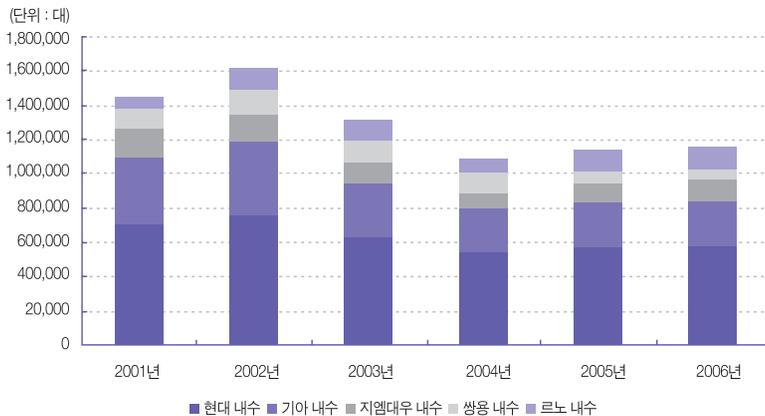


※ 한국자동차공업협회

○ 내수

- 2003년 이후 내수 침체로 국내 주요 자동차생산업체의 내수는 모두 감소세를 보였으나 2005년 3/4분기 이후 경기회복에 대한 기대심리가 회복됨에 따라 쌍용을 제외한 각 생산업체의 내수도 회복세를 보임

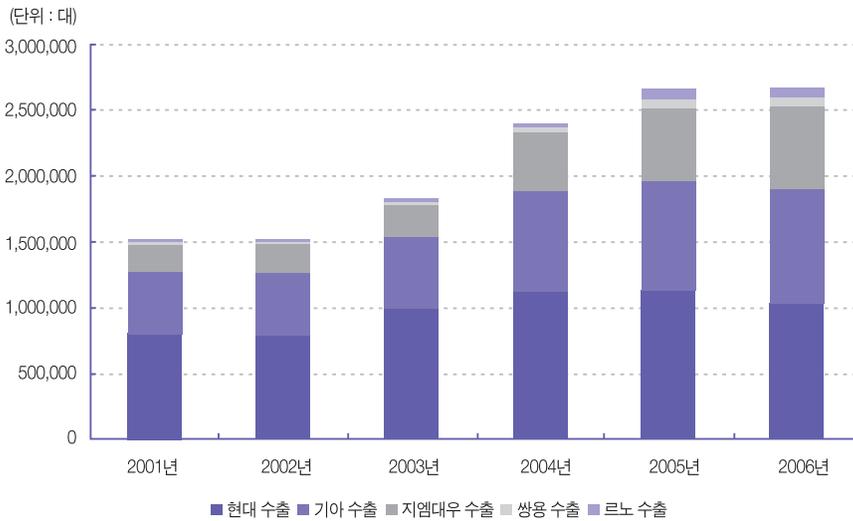
[국내 자동차생산업체별 내수 규모]



○ 수출

- 완성차업체는 내수침체로 인한 경영불안정을 극복하기 위하여 미국, 서유럽, 중국 등에 대한 수출 증가에 집중
- 2005년까지 수출은 지속적으로 증가세를 유지하였으나, 2006년에는 다소 둔화되는 추세를 보임

【국내 자동차생산업체별 수출 규모】



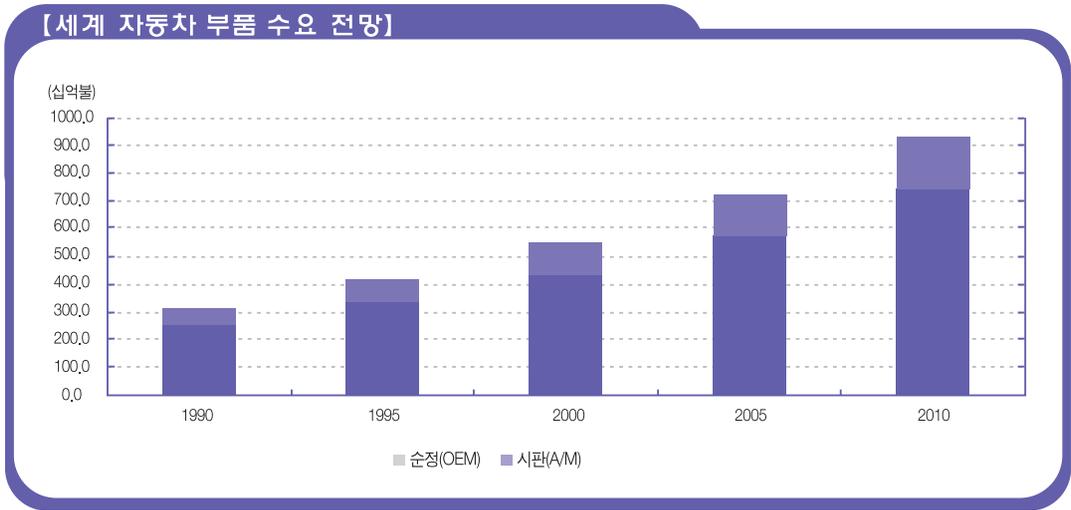
※ 한국자동차공업협회

2. 자동차부품 수급동향

1) 세계 자동차부품 수급동향

- 한 연구기관에 따르면 전 세계 자동차부품의 수요는 매년 5.6%의 성장세를 유지할 것으로 예측되고 있음⁶⁾

6) 2003년 자동차부품의 세계시장 규모는 6,890억불로 추정되며, 한국은 3.9%에 그치는 것으로 분석함



※ 현대경제연구원

□ 자동차부품 제조업은 전 세계 완성차 시장을 대상으로 생산, 납품하여 세계적 경쟁과 대규모의 국제교역이 이루어지고 있음

○ 자동차부품은 전세계 교역량의 2.41%를 차지하는 중요산업으로 완성차의 교역량에 비례하여 자동차부품의 교역량도 증가함

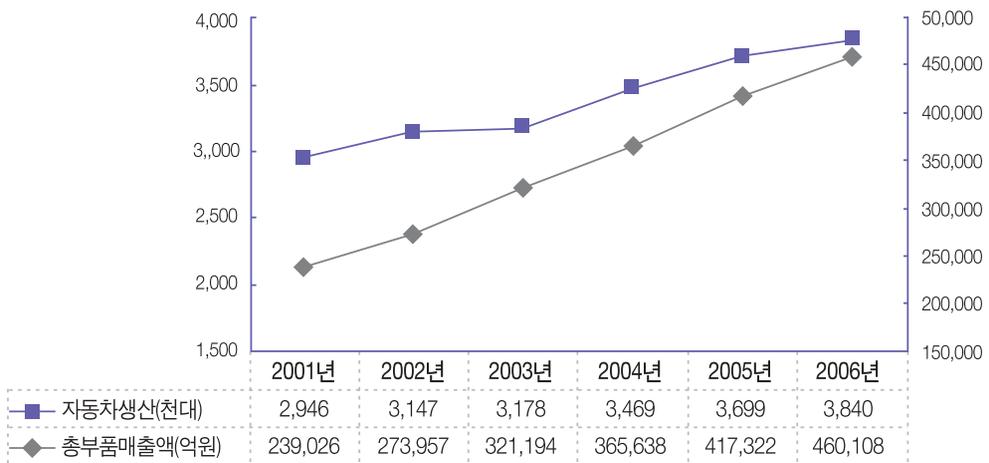
【세계 주요 자동차부품업체 명단 (2006년 OEM 납품실적 기준)】

순위	업 체 명	06년 납품액 (백만불)	05년 납품액(백만불)
1	보쉬	29,687	28,418
2	델파이	24,400	24,900
3	덴소	24,000	22,871
4	마그나	23,883	22,800
5	존슨 콘트롤스	19,500	19,400
25	현대모비스	6,166	5,310
77	만도	1,958	1,797

2) 국내 자동차부품 수급동향⁷⁾

- 2006년 자동차부품산업은 직수출 증가로 전년 대비 10.3% 증가하였으며 품목별로는 전년 대비 OEM 10.1%, A/S 2.3%, 수출 13.5% 증가하였으나, A/S 및 수출 부문 매출증가율은 큰 폭 감소
- 2007년 1~6월 자동차부품산업은 직수출 확대로 수출실적은 약 5조7천억원 수준으로 전년 동기 대비 18.1% 증가하였으며 완성차업체의 내수 판매 회복이 OEM 및 A/S부품의 동반 성장 유도

[한국 자동차 생산규모와 자동차부품 매출액의 관계]

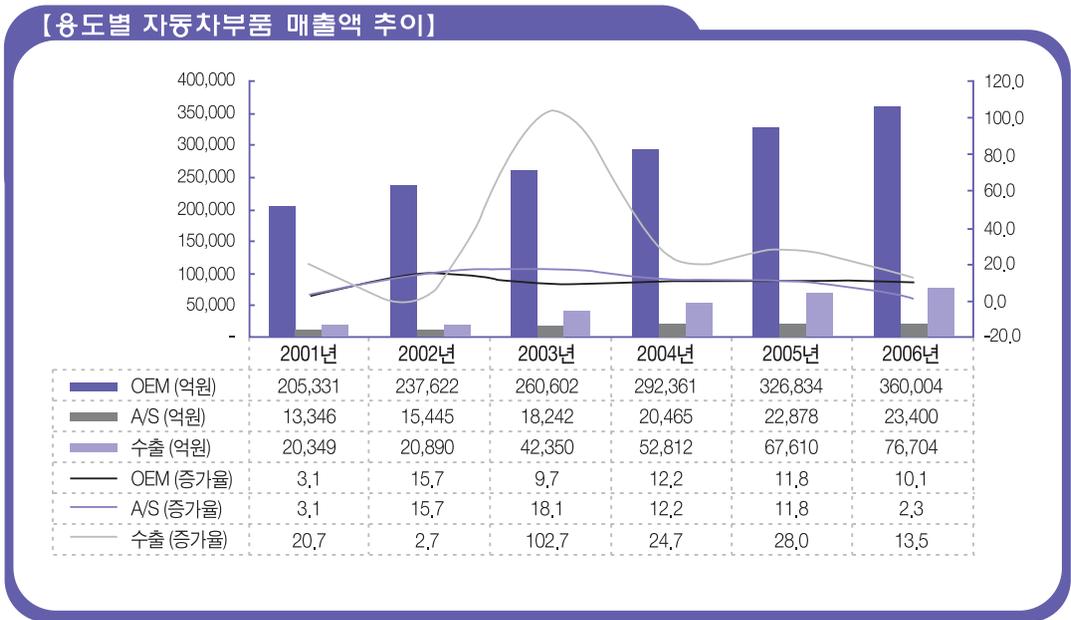


※ 자료 : 한국자동차공업협회동조합

- 2003년 이후 국내 내수침체에 따라 수출이 확대되면서 각 용도별 자동차부품 매출액은 자동차 수출량에 더욱 크게 의존함

7) 자동차부품이 2만여개에 달하고 업체별 자동차부품 매출비중이 상이하여 수급통계의 집계에 어려움이 있어 여기서는 한국자동차공업협회 자료와 연구기관의 전망치를 근거로 작성함

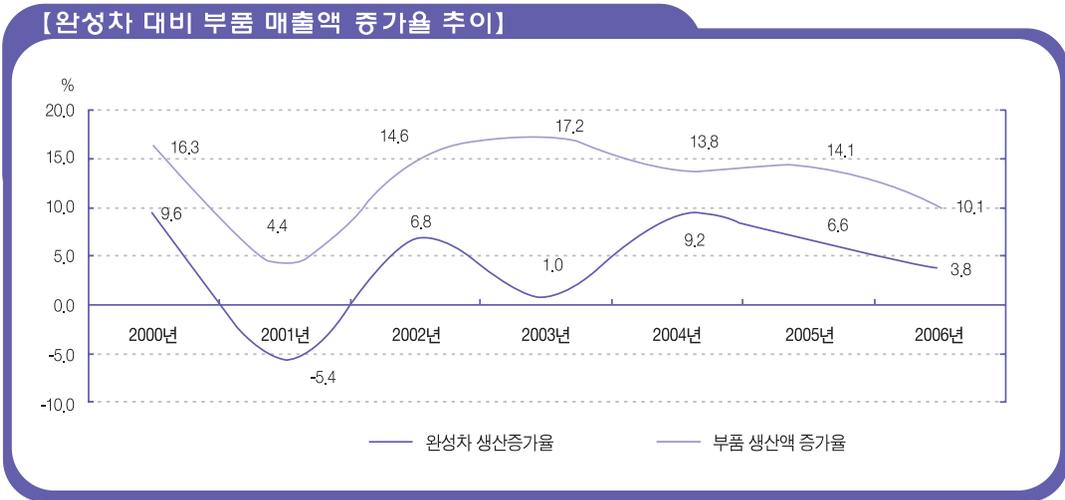
- OEM 납품용 자동차부품이 총 자동차부품 매출액의 78% 이상을 점유하나, 매출증가율 기준으로는 수출용 자동차부품의 매출증가율이 가장 큰 것으로 나타남



※ 자료 : 한국자동차공업협회, 한국자동차공업협동조합

□ OEM 부품

- OEM 납품용 자동차부품은 국내 완성차 생산수준에 따라 실적이 연동되어 압도적인 자동차부품 매출액 비중을 점유하면서도 편차가 큰 모양을 띠
- 2006년 완성차산업이 생산 3.8%, 내수 1.9%, 수출 2.4%로 성장률 둔화됨에 따라 OEM부문 매출증가율은 전년 대비 감소



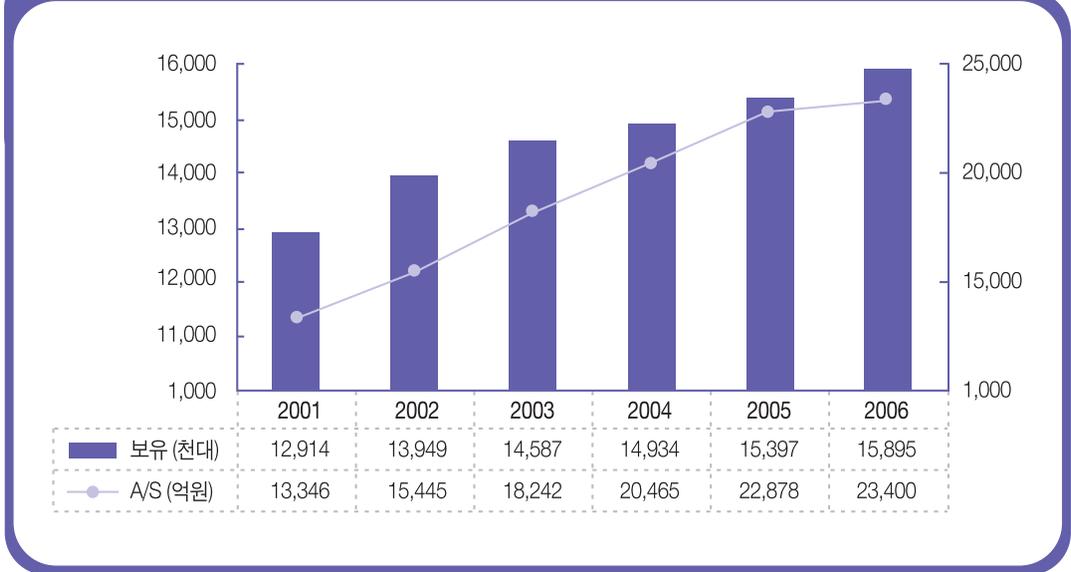
※ 자료 : 한국자동차공업협회, 한국자동차공업협회동조합

□ A/S용 부품

- A/S 매출의 수요인자는 자동차 보유대수, 평균 차량 연령, 부품 내구성, 교통사고 건수 등으로 국내 자동차 보유대수의 지속적인 증가와 수출 호조로 국산차의 해외 운행대수 증가 추세 있어 안정적인 성장세 유지
- 국내 자동차 보유대수 및 증가율은 2005년 15,397천대 3.1%, 2006년 15,895천대 3.2%, 2007년 6월말 16,200천대 1.9%임.
- 2006년 A/S 매출 증가율은 2.3%로 2005년 11.8% 대비 성장률 큰 폭으로 감소, 2003년이후 완성차산업의 내수 판매 감소 등에 따른 일시적인 성장률 정체 상태 이나,

선두업체인 현대모비스의 해외 A/S망 확충 등 적극적인 해외 현지 영업 강화로 국내외 A/S 부품 매출은 지속적으로 확대 예상

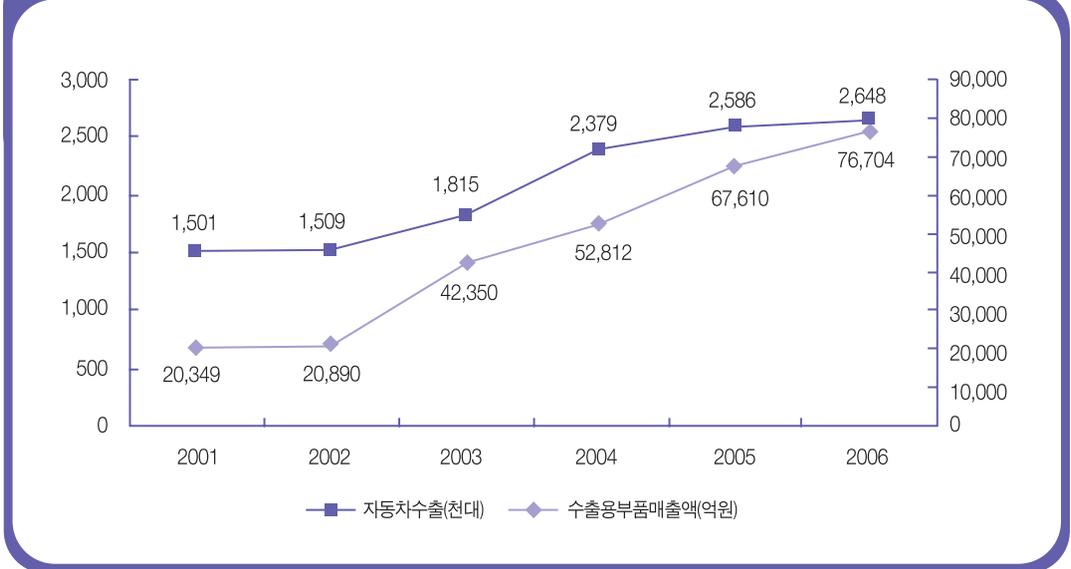
[차량보유 대비 A/S부품 매출액 추이]



□ 수출용 부품

- 2003년 이후 수출용 자동차부품의 급증은 국내 자동차 생산업체의 해외현지법인 설립과 더불어 GM, 다임러크라이슬러 등 해외 업체들의 부품 직수출 확대에 따른 것으로 분석됨
- 국가별로는 현대자동차의 미국 현지법인 생산 본격화와 GM, 포드, 크라이슬러 등 완성차 빅3로의 직수출 증가, 북경 현대, 동풍얼달기아의 생산 확대 등 중국, 미국으로의 수출이 큰 폭 증가세 유지

[자동차수출대비 수출용부품 매출액 추이]



※ 한국자동차공업협동조합

[자동차부품산업의 성장 요소 분석]

구 분	긍정적 요인	부정적 요인
OEM	<ul style="list-style-type: none"> • 국내 완성차 생산 증가 • 완성차업체의 부품 외주비율 확대 • 고부가가치 차종 판매비중 확대 및 대당 판매단가 상승 • 편의사양 고급화로 단가 상승 	<ul style="list-style-type: none"> • 완성차 해외 생산 확대 → 국내 생산 증가율 둔화 예상 • 중국 등 수입부품의 국내 시장 잠식 가능성 • 국내 업체의 해외 법인 생산분 역수입으로 경쟁 심화 가능성
A/S	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 보유대수 증가세 지속 • 순정부품 선호 추세 	<ul style="list-style-type: none"> • 부품 내구성 향상 • 자동차 사고건수 감소 및 사고율 하락
수출	<ul style="list-style-type: none"> • 완성차 해외 생산 확대 • 국산 부품의 가격 및 품질 경쟁력 부각 • 미국 빅3를 중심으로 완성차 업체의 수익성 하락 추세 	<ul style="list-style-type: none"> • 현지 부품 조달 비중 확대 전망 • 국내 부품업체의 해외 동반 진출로 인한 수출 감소 • 중국 등 후발국가의 기술 및 제품 경쟁력 축적 • 범용부품을 시작으로 저비용 국가로의 납품선 변경 가능성

III. 경쟁력 결정요인

1. 환경요인

1) 한미 FTA의 영향

□ 주요 쟁점별 FTA 타결내용

품목명	한 국		품목명	미 국	
	관 세 율			관 세 율	
	현 행	체결후		현 행	체결후
승용차	8%	0%	3천cc이하승용차	2.5%	0%
트럭	10%	0%	픽업트럭	25%	0%(10년)
자동차부품	8%	0%	자동차부품	2.5%	0%

○ 미국은 3,000cc이상 차량은 3년, 타이어 5년, 트럭은 10년내 철폐

○ 한국은 친환경차량에 대해 10년의 관세철폐기한 확보

□ 대미 자동차 부품 수출입 현황

(단위: 백만달러)

구 분	2003	2004	2005	2006
수 출	900	1,143	2,101	2,550
수 입	305	358	388	430
무역수지	595	785	1,713	2,120

○ 국산 부품의 가격수준은 일본과 중국 부품의 중간수준으로 관세 2.5%는 사실상 부품 가격에 크게 영향을 미치지 못하는 수준으로 관세 철폐로 인한 단기적 영향은 미미할 것으로 예상

- 그러나, 자동차 부품의 글로벌 아웃소싱 증가와 현대차, 기아차의 미국 현지 생산 증가시 대미 수출의 증가가 예상되는 바, 중장기적으로는 부품 수출증가에 긍정적 요인으로 작용 예상

□ FTA체결에 따른 기업 규모별 영향

구 분	대기업			부품 중기업			소기업
	수출형		내수형	수출형		내수형	
	직접	간접		직접	간접		
교역	++	+	+	++	+	△	△
기술	+	△	△	+	△	△	△
투자	+	△	+	+	+	+	△

자료: 산업연구원, 긍정적(++), 다소 긍정적(+), 중립적(△)

□ 거시경제지표

- 자동차부품산업은 자동차(완성차) 수요에 절대적인 영향을 받고 있음
- 자동차 수요는 경기변동과 밀접한 연관을 맺고 있는 동시에 소비자의 구매형태와 소득수준 간에도 밀접한 관련성이 있음
- 경기호황시에는 소득수준의 상승으로 수요가 증가하고 수요의 고급화 경향을 띠는 한편, 경기불황시에는 소득수준이 낮아져 구매력 감소와 경차구입 등 경제성 위주로 구매 형태의 변화를 보임
- 따라서 자동차부품 업계도 자동차 산업의 경기 민감성과 함께 연동하며, 구매 형태에 따라 차량별(고급차량, 경제성 소형차량) 부품 납품업체의 업황도 변동함
- 국내 내수경기뿐 아니라 자동차 산업의 수출비중이 상대적으로 커 세계 경제환경 및 교역환경에도 큰 영향을 받음

- 최근 달러 환율의 하락은 자동차 및 자동차 부품의 수출에 부정적인 영향을 줄 것으로 보임. 그러나 자동차산업의 경우 환율의 영향보다 판매대수 및 단가의 영향이 더 크므로 자동차부품업체는 납품 완성차업체 즉 판로의 다각화와 표준화된 부품 개발의 필요성이 큼

□ 부품모듈화

- 자동차부품 모듈은 일정한 기능을 수행하기 위한 여러 가지 부품의 결합체를 의미함⁸⁾
- 모듈화를 통하여 완성차 업체는 인건비 및 운전비용을 절감하며, 부품 및 벤더의 수를 줄여 품질관리 및 운영의 효율성을 높일 수 있음
- 한편, 모듈부품 업체는 모듈 조립과정에서 부가가치를 높이고 대형부품사로의 성장을 모색할 수 있으며, 독자기술을 축적, 수요자 교섭력을 강화할 수 있는 여건을 조성할 수 있게 됨
- 그러나 모듈 업체로의 전환에 실패한 중소 부품업체의 경우 모듈업체로의 종속도가 높아지고 장기적으로 부품산업의 구조조정이 가속화 될 것으로 보임
- 부품모듈화에 성공한 부품업체와 그렇지 못한 업체와의 양극화가 커질 것으로 보여 부품업체의 부품모듈화 능력과 이를 위한 기술력, 나아가 요소부품을 표준화하여 유사 차종에 공용부품을 적용할 수 있는 원가절감 노력을 지속적으로 강구하여야 경쟁력을 유지 할 수 있을 것으로 보임

8) 모듈화란 기존에 부품업체가 완성차 업체로 직접 납품하여 완성차 업체에 의해 행해지던 모듈부품의 조립작업이 부품업체로 하부 이양되어 모듈업체 또는 1차 부품업체가 모듈을 구성하는 부품을 2, 3차 부품업체로부터 납품받아 모듈을 조립, 구성한후 완성차 업체로 납품하고 완성차 업체는 납품받은 부품모듈을 조립하여 완성차를 생산하는 시스템을 의미함. 일례로 도어프레임, 도어트림, 유리, 파워윈도우 유닛, 잠금장치 등이 모여 도어모듈을 구성하는 것을 말함.

□ 자동차 생산업체의 해외 이전에 따른 부품업체의 동반 이전 가속

- 자동차 생산업체의 인건비 절감 등을 통한 경쟁력 강화를 위해 해외로 이전해감에 따라 일정 규모가 있는 자동차부품 업체의 동반 이전이 가속화 될 것으로 보임

□ 글로벌 아웃소싱의 확대

- 글로벌 아웃소싱은 수익성부진을 겪고 있는 미국의 빅3에 의해 주도
- 세계 주요 메이커들의 글로벌 아웃소싱 비중 50% 상회
- 중국에 비해 품질 대비 가격경쟁력이 높은 한국을 아웃소싱 대상국 1위로 지목하는 등 국내 자동차부품업체에 대한 관심 증가 추세이나 기술격차 5.3년으로 신소재 및 선진 기술 개발 시급
- 2006년 세계 100대 자동차부품업체중 현대모비스 25위, 만도 77위 차지, 현대·기아차와 동반진출해 있는 30여개 부품업체들도 세계적 부품기업으로 성장하기 위한 글로벌 부품경쟁력 확보에 주력

□ 완성차 해외생산 확대에 따른 납품 기회 확대

- 현대·기아차를 중심으로 한 국내 완성차업체의 해외 생산 확대로 중국, 미국, 인도, 유럽 등지로 국내 부품사들의 해외 동반진출 증가
- 독자진출 대비 위험부담 최소화 및 해외 현지 영업 강화를 통한 글로벌 OEM 납품 기회 창출 증가로 성장성, 수익성면에서 상대적으로 양호한 실적을 보이고 있음.

□ 중국 자동차부품산업의 성장

- 중국 자동차시장은 정부의 적극적인 지원으로 중저가차 생산기지로 급격히 성장, 우수한 가격경쟁력과 풍부한 성장잠재력 보유
- GM, 포드, 크라이슬러가 2010년까지 각각 100억달러이상 중국 부품 구매 계획 발표하는 등 글로벌 완성차 및 부품업체 대부분이 중국내 생산 및 판매망 확충을 통한 원가 절감 주력

2. 공급요인

□ 공급자교섭력

- 자동차 차체 및 부품의 원료가 되는 철강, 비철금속제품의 원자재 가격이 지속적으로 상승하는 상황에서 완성차 업계의 부품업체에 대한 원가절감 압력으로 중간 부품업체의 공급자 교섭력의 중요성이 부각될 전망
- 다만 자동차부품 제조업은 완성차 업체에 직접 납품하는 1차 부품업체와 1차 부품업체에 납품하는 2차, 3차 부품업체의 중층적 구조로 구성되어 있는 것이 일반적이며, 완성차 업체의 업황이 1차 2차 3차 부품업체의 업황에 절대적인 영향을 미친다는 점에서 상대적으로 상위에 있는 부품업체의 공급자 교섭력은 여전히 강한 것으로 보임
- 향후 자동차 부품업체의 경쟁가속화와 양극화가 예상되고 완성차 업계의 원가절감 요구가 계속되는 상황에서 부품별 중복된 공급업체의 관리가 필요할 것임

3. 수요요인

□ 산업의 매출액 증가율 및 향후 성장성

- 2003년 이후 내수는 국내 경기부진과 고유가 등으로 부진하였으나 수출은 국산차의 품질 및 브랜드 이미지 개선 등에 힘입어 증가 추세에 있음
- 2005년 이후 경기회복의 기대가 커지면서 자동차 내수환경도 개선될 것으로 보임
- 여기에 해외 주요 자동차생산업체들의 글로벌소싱 정책에 따라 우리나라 자동차부품 제조업체들의 시장점유율이 향상될 것으로 전망되기도 함
- 향후에도 자동차 및 자동차 부품산업은 국내외 경영환경 변화의 영향을 크게 받을 것으로 보이나 그 성장 가능성은 높다고 할 수 있음
- 다만, 중소 자동차부품제조업 영위기업의 경우 중국의 중저가 부품의 국내시장 영입⁹⁾에 어떤 경쟁적 우위를 점할 것이냐가 관건이라 할 수 있음

□ 수요자 교섭력

- 자동차부품 제조업은 몇 안 되는 자동차 완성업계의 완성차 수급규모에 따라 업황이 좌우되는 바가 커 수요자 교섭력은 낮은 것으로 보임
- 한편, 최근 북미의 인건비 상승 등으로 인해 GM, Magna 등 북미 주요 자동차 완성차업체 및 부품업체들은 자동차부품의 자체 생산량을 줄이는 한편 전 세계를 대상으로 한 글로벌소싱을 활발히 전개하는 과정에서 한국산 자동차부품의 가격 대비 우수한 품질에 큰 관심을 보이고 있는 등 OEM용 부품의 경우 직수출 확대에 인

9) 최근 쌍용자동차의 경우 중국(APSIS)에서 부품조달하기로 한 것과 관련하여, 쌍용자동차는 주로 RV 차량을 주력으로 하고 있어 부품업체들의 납품선 전환이 어려워 쌍용자동차 부품업체들의 불안이 커지고 있음

해 국내 완성차 업계의 업황에 연동되는 정도는 과거에 비하여 악화되는 추세를 보이고 있음

- 그러나 이러한 경우에도 부품업계의 특성상 자동차부품 제조업의 국내 또는 해외 수요자 교섭력에 큰 변화가 없을 것으로 보임
- 다만, 부품모듈화의 추세를 볼 때 표준화된 부품의 개발, 부품모듈 업체로의 성장 여부가 자동차부품 업체의 장기적 업황 및 수요자교섭력에 결정적인 영향을 미칠 것으로 보이며 특정 완성차 업체에만 납품하는 구조에서 글로벌 소싱에 대비한 기술개발로 판로다각화를 통한 경쟁력 제고를 모색할 필요가 있음

4. 경쟁요인

□ 진입장벽

- 자동차부품 제조업은 대표적인 기계·장치산업일 뿐 아니라 최근 IT 기술이 발전하면서 신규 업체의 진입은 그만큼 어려울 것으로 보임

□ 대체재

- 일반적인 대체재의 개념으로는 자동차부품 자체에 대한 특별한 대체재는 없을 것으로 보임
- 다만 동일한 부품을 생산하는 업체들간의 경쟁이 치열해지고 국내 자동차 시장이 개방됨에 따라 부품업체들의 비용절감과 생산성향상, 기술개발등을 통한 경쟁력 확보가 시급함
- OEM용 부품은 한국산이 일본, 독일에 비해서는 품질은 中上, 가격은 상당한 경쟁력을 가진 것으로 평가되어 중국·인도에 비해서는 우수한 것으로 평가됨

- 반면, A/S용 부품은 품질보다 가격경쟁력이 중시되어 대만·중국에 비하여 가격경쟁력이 뒤진다는 평을 받고 있음¹⁰⁾
- 다만, 북미 자동차 업계가 비용절감을 위해 자동차부품의 아웃소싱을 추진하는 과정에서 품질저하로 시장점유율이 낮아진 경험이 있어 A/S용 부품이라 하더라도 품질의 중요성을 간과하지 못할 것으로 보임

IV. 자동차부품제조업 전망

1. 단기전망

- 2007년 세계 자동차수요는 미국, 일본, 서유럽 등 주요 시장 정체에도 불구하고 아시아, 태평양, 동유럽, 중남미, 중동지역 등을 중심으로 증가세 보여 전년 대비 약 2.6% 성장 전망
- 민간소비 및 설비투자 증가율이 소폭 회복세 보이고 있으며 주식시장 호황에 따른 소비 확대 예상되는 등 2007년 하반기 내수 경기 회복 예상되어 2007년 자동차산업은 전년 대비 4.2% 증가한 400만대 판매 예상
- OEM 매출은 부품 모듈화와 고부가가치화로 완성차 생산대수와 의 성장률 격차 확대되고 있으나 완성차업체의 해외 생산 확대 추세로 매출증가율 다소 둔화 예상
- A/S 매출은 자동차 보유대수가 2007년 6월말 16,200천대로 전년 대비 1.9% 증가 및 차량 평균 연령 상승으로 지속적 수요 확대 추세 있어 안정적인 성장세 유지 전망
- 수출부문은 2007년 5월말현재 완성차업체의 해외 생산이 전년 동기 대비 현대차 6.1%, 기아차 82.8%로 증가 추세 있으며 GM의 해외 라인 가동 본격화 등으로 글로벌 자동차부품 메이커로의 직수출 확대 예상되어 전년 대비 20%이상 성장 예상

- 중국의 증거가 자동차부품의 국내 유입 및 세계 시장점유율 증가로 인한 경쟁강도 가속화
- 세계 주요 자동차 생산업체의 원가절감 압력과 글로벌소싱 정책으로 인해 부품업체간 경쟁력 정도에 따른 양극화 심화 가능성

2. 장기 전망

- 자동차 수요의 꾸준한 증가와 우리나라 자동차 인지도의 상승으로 국내 자동차부품 수요의 증가 예상
- 세계 주요 자동차 생산업체의 글로벌소싱 정책에 따라 OEM용 부품을 중심으로 한 직수출 증대 가능성
- 북미 자동차부품업체(예:델파이)와 GM, Ford 등의 경영난은 기술 및 가격경쟁력이 상대적으로 우수한 우리나라 자동차부품의 수요를 증가시킬 것으로 전망됨
- 모듈화를 통한 부품 조달 범위 확대, 수출 중심의 매출 신장 추세 감안시 모듈업체와 비모듈업체, 직수출 모멘텀 보유 업체와 내수 업체 등 업체간 수익성 차별화 양상 지속 전망
- 중국 부품산업의 성장으로 기술축적도가 낮은 범용부품 생산업체, 개발능력 미보유 영세 업체 등 중소 업체들의 영업위험도 가중 전망

-
- 한.미 FTA는 자동차부품산업에 있어 수출관세율 평균 2.5% 대비 수입관세 8%로 높아 관세 철폐로 단기적으로는 글로벌업체의 부품 수입 증가 예상되나, 국내 투자 여건 호전으로 미국 부품업체들의 추가 투자와 첨단 부품 기술이전 등 중.장기적으로 자동차부품 수출 증가에 긍정적으로 작용 전망