

# 우리나라 자동차부품산업의 현황과 구조분석

이 기 상 \*

## 〈 목 차 〉

- |  |                     |
|--|---------------------|
| I. 자동차부품산업의 개요                           | IV. 한국 자동차부품산업의 문제점 |
| II. 한국 자동차부품산업의 현황                       | V. 자동차부품산업의 발전방향    |
| III. 자동차부품산업의 구조분석<br>- 90 산업연관표를 중심으로 - |                     |

## I. 자동차부품산업의 개요

### 가. 산업의 범위

한국표준산업분류(KSIC : Korean Standard Industrial Classification)상 자동차부품산업은 "343"으로 분류된다. 자동차부품산업과 그 인근산업을 포함하는 한국표준산업분류체계는 다음과 같이 정리된다.

#### 15-37. 제조업

#### 34. · 자동차 및 트레일러제조업

- 341. 자동차용 엔진 및 자동차제조업
- 342. 자동차차체 및 트레일러제조업
- 343. 자동차부품제조업

\* 세종대학교 부설 항공산업연구소 소장, 경제학박사

산업연관표상으로는 자동차부품산업이 기본부문(405부문) 기준으로 302번에 해당된다. 인근산업을 포함하는 자동차부품산업의 산업연관표 분류는 다음과 같이 정리된다.

- 통합대분류(26) - 14. 수송기계
- 통합중분류(75) - 53. 자동차
- 통합소분류(163) - 114. 자동차
  - 115. 자동차 엔진 및 부분품
- 기본부문(405) - 298. 승용차
  - 299. 버스
  - 300. 트럭 및 기타 자동차
  - 301. 자동차 엔진
  - 302. 자동차 부분품

## 나. 산업의 특성

자동차부품산업의 산업특성은 다음과 같이 정리될 수 있다.

첫째, 자동차부품산업은 자동차산업의 직후방산업이다. 자동차부품산업은 일부의 정비용 부품의 최종수요를 제외한 대부분의 수요가 완성자동차의 조립용도로부터 발생되며, 이에 따라 전형적인 중간재 산업의 특성을 가지고 있다. 자동차산업의 경쟁력은 완성차업체와 부품업체의 경쟁력이 종합되어 발현되므로 부품업체의 재무구조, 경영능력, 인력구조, 기술능력 등에 의한 경쟁력이 자동차산업의 경쟁력에 결정적 영향을 미친다.

둘째, 자동차부품산업은 자동차 성능 및 가격경쟁력의 관건이다. 자동차는 부품의 체계결합 조립체로서, 구성부품의 품질에 따라 완성차의 성능과 품질이 좌우된다. 부품 성능 및 품질의 취약은 완성차의 안전도 및 신뢰성을 저하시키고 사후정비 비용을 증대시킴으로써, 소비자의 구매기피 요인으로 작용된다. 완성차업체의 자동차부품 구매액은 매출액의 50% 이상을 점유하고 있어 부품의 가격이 완성차의 가격을 좌우한다.

셋째, 자동차부품산업은 제품종류가 다양하다. 자동차 1대당 2만 여개의 다양한 조립부품이 소요되며, 완성차의 크기, 기능 등에 따라 소요부품이 다양하게 차별화되어 있다.

넷째, 자동차부품산업은 복합성의 산업특성을 가지고 있다. 기계, 금속, 화학,

섬유 등의 다양한 산업분야로부터 소재 및 그 중간재를 공급받는 등 연관산업이 다양하여, 매우 복합적인 산업특성을 가진다.

다섯째, 자동차부품산업은 비균질성(heterogeneity)의 산업특성을 가지고 있다. 앞에서 논의된 제품의 다양성과 산업의 복합성은 함께 산업내부의 균질성(homogeneity)을 약화시켜, 다른 어떤 산업에 비해 비균질적인 산업특성을 지니게 한다. 이러한 산업의 비균질성은 통상적인 산업정책의 수립 및 시행을 어렵게 한다.

여섯째, 자동차부품산업은 복합적인 기술적 특성을 가지고 있다. 이미 표준화된 전통적인 기술로부터 최선의 혁신적인 기술을 사용하는 첨단부품까지 다양한 범위의 기술수준이 적용되고 있어 기술적 특성에 있어서도 다양성 내지는 비균질성을 갖고 있다. 생산부문에 있어서도 전자, 정보, 신생산시스템 등 혁신기술의 채택여부가 제품경쟁력을 좌우한다. 부품부문의 기술수준 및 생산성이 완성차의 품질 및 가격결정에 직결된다.

일곱째, 자동차부품산업은 생산요소면에서는 일반적으로 기술집약성, 자본집약성, 숙련노동 집약성을 가지고 있으며, 생산규모면에서는 다품종 대량생산에 따라 규모의 경제 및 범위의 경제가 중요한 산업이다. 생산방식에 있어서는 장기계약에 의한 주문식 생산방식과 생산 준비기간의 장기성을 가진다.

여덟째, 자동차부품산업은 경직적이고 폐쇄적인 시장특성을 가지고 있다. 시장구조측면에서는 일반적으로 경직적인 하청구조를 가지고 있으며, 시장구조가 폐쇄적임에 따라 신규진입이 상대적으로 어렵다.

아홉째, 자동차부품산업은 품질 및 가격 민감성을 가지고 있다. 일반적으로 소비자인 완성차조립업체는 전문적인 대규모 기업으로서 풍부한 제품, 기술 및 시장 정보를 가지고 있어서, 제조업체 또는 브랜드에 의존하기보다는 제품의 품질 및 가격에 민감하게 반응하는 특성을 가진다.

마지막으로 자동차부품산업은 교역재적 특성을 가지고 있다. 이러한 완성차업체의 정보 및 시장능력은 제품의 품질 및 가격에 따라, 쉽게 그 부품의 공급원을 국내외적으로 다양화시킬 수 있게 하여, 동 부품의 교역재적인 성격을 강화시킨다. 이러한 특성은 국내 자동차부품산업의 국제경쟁력에 따라 쉽게 국내시장이 잠식되거나 또는 수출산업으로서 발전될 수 있는 기회를 창출한다.

## II. 한국 자동차부품산업의 현황

### 가. 국민 경제상 위치

한국 자동차생산이 우리 경제에서 차지하는 비중은 93년 현재 생산규모에 있어서 제조업 전체 생산액의 약 9.2%에 달하고 있음에 비해, 수출액은 80년대 후반 이후 급격히 높아지고 있으나 아직도 제조업 전체의 약 5.0%에 불과하여 그 비중이 생산액 비중에 비해 저조하여 아직도 내수위주 산업의 범주를 크게 벗어나지 못하고 있는 실정이다.

한편 자동차부품산업은 제조업에서 차지하는 비중이 생산액과 부가가치 면에서 각각 1985년도에 1.3%와 1.6%에서 1991년에는 3.5%와 2.7%로 상승함으로써 국가경제에서의 역할이 크게 증대되었다. 그러나 자동차부품 총생산액이 전체 제조업의 6.3%에 달함에 비해 수출액은 5억1천9백만 달러로 0.7%에 그치고 있어 전형적인 내수산업으로서의 특징을 보이고 있다.<sup>1)</sup>

〈표-1〉 자동차부품산업의 국민경제상 위치(1991)

구 분	제조업(A)	자동차부품산업(B)	B/A(%)
생산액(억원)	2,056,990	71,392	3.5
부가가치(억원)	863,665	23,198	2.7
종업원수(천명)	2,918	184	6.3
수출(백만불)	68,544	519	0.7

자료 : 경제기획원, 한국무역협회, 자동차공업협동조합.

특히 자동차부품산업의 종업원 규모가 전체 제조업의 6.3%에 달함에 비해, 그 부가가치는 2.7%에 불과함은, 본래 자동차부품산업이 가지고 있는 고부가가치 산업으로서의 기회가 우리나라에서는 상실되고 있는 것으로 보여진다. 이것은 생산

1. 우리나라의 자동차부품수출은 15대 완성차 수출국 중 최하위에 위치하고 있는데, 92년 기준 독일의 2백38억달러, 미국 2백12억달러, 일본 1백82억달러, 프랑스 1백19억달러는 물론 하위그룹인 오스트리아 28억달러, 벨기에 24억달러, 멕시코 18억달러 및 브라질 14억달러보다도 훨씬 작은 것이다. 부품수출액이 자동차관련 전체 수출에서 차지하는 비중도 15대 자동차 수출국의 평균이 32.6%임에 비해 우리나라는 13.6%로 현저히 뒤져 있는 실정이다.

액비중인 3.5%에 비해서도 현저히 낮은 것으로, 이로서 우리나라 자동차부품산업의 저 부가가치 특성이 확인되고 있다.

특히 자동차부품산업의 종업원 규모가 전체 제조업의 6.3%에 달함에 비해, 그 부가가치는 2.7%에 불과함은, 본래 자동차부품산업이 가지고 있는 고부가가치 산업으로서의 기회가 우리나라에서는 상실되고 있는 것으로 보여진다. 이것은 생산액비중인 3.5%에 비해서도 현저히 낮은 것으로, 이로서 우리나라 자동차부품산업의 저 부가가치 특성이 확인되고 있다.

#### 나. 국내 자동차 수급구조 및 보유대수 현황

1994년도 우리나라의 자동차생산대수는 231만대를 기록하였다. 이중 내수와 수출의 비율은 67 : 32로서 각기 156만대와 74만대의 규모이다. 한편 승용차와 상용차의 생산비율은 78 : 22로서 각기 181만대와 50만대의 규모이다.

〈표-2〉 자동차 수급구조

	1980	1985	1990	1993	1994
생 산	123	378	1,322	2,050	2,311
내 수	104	246	954	1,436	1,556
수 출	25	123	347	639	738
수 입	-	-	2	2	4

주 : 완성차 기준

자료 : 자동차공업협회

〈표-3〉 자동차보유대수

	1980	1985	1990	1993	1994	
자동차보유대수(천대)	527	1,113	3,395	6,274	7,404	
1,000명당 보유대수	승용차(대)	6.5	13.6	48.4	97.1	115.8
	자동차(대)	13.8	27.3	79.2	142.4	166.6

자료 : 자동차공업협회

국내 자동차산업은 1980년대 중반의 급속한 수출확대가 산업발전의 전환점이 되었다. 1980년대 후반의 내수증대는 수출감소에 따른 충격을 완화시키면서, 국내생산능력 확대의 견인차 역할을 하였다. 최근의 내수둔화는 수출확대를 통해 대체되어 산업의 성장세가 유지되고 있다.

1994년 우리나라의 자동차보유대수는 740만대로 1990년 이후 연평균 증가율 21.5%의 급신장세가 유지되고 있다. 1,000명당 승용차 보유대수는 116대로 일본의 1972년, 영국의 1961년 수준이다. 1,000명당 상용차를 포함하는 자동차의 보유대수는 167대로 1992년도 일본의 495대에 비해 1/3 수준이다.

#### 다. 자동차부품 업체현황

우리나라의 자동차부품업체는 1993년도 기준 모두 1,423개 업체로 이중 96.4%인 1,372개 업체가 중소기업이고, 특히 종업원 20명 이하의 소기업이 283개 업체에 달하는 등 업체 규모가 상당히 영세한 실정이다. 전체 종업원수는 313,540('93)명으로 이중 자동차부품 전문생산업체 종업원은 191,137명으로 61.0%이고, 비전문업체 종업원이 122,403명으로 39.0%를 차지하고 있다.

〈표-4〉 자동차부품업체 규모

종업원수 20인 이하	283개사	소기업(19.9%)
종업원수 21-50인	399개사	
종업원수 51-100인	283개사	중기업(76.5%)
종업원수 101-500인	362개사	
종업원수 501-1,000	45(10*)	
종업원수 1,001인이상	41개사	대기업 (3.6%)

주 : \*는 자산총액기준(600억원 초과)에 따라 대기업으로 분류

자료 : 자동차공업협동조합

종업원은 '88년 308,868명으로 정점에 달한 이후 '91년까지 지속적으로 감소하고 있는데, 이는 자동화 설비투자의 증가 및 생산성의 향상 등에 기인하는 것으로 판단된다. 업체당 평균 종업원수는 1988년도에 284.7명에서 1993년도에 220.3명으로 부품업체의 대형화의 바램과는 반대 방향으로 진행되고 있다.

〈표-5〉 연도별 종업원 추이

(단위 : 명, 개사)

구분	'88	'89	'90	'91	'92	'93
종업원수	308,868	292,669	283,757	269,855	272,678	313,540
업체수	1,085	1,194	1,240	1,410	1,387	1,423
1개 업체 평균	284.7	245.1	228.8	191.4	196.6	220.3

자료 : 자동차공업협동조합.

판매 유형별로는 완성차업체에의 납품(OEM)업체가 1,368개사로 전체의 96.1%에 달하고 있어 거의 완전한 수직적인 의존관계를 확인할 수 있다.

## 라. 생산 및 수출입 현황

우리나라 자동차부품산업의 생산규모는 1993년도 기준 9조 6,830억원 수준으로, 이중 완성차업체 납품(OEM)분이 전체 생산의 87.9%인 8조 5,138억원, A/S용이 7.0%인 6,811억원, 수출용이 5.1%인 4,881억원에 달하고 있다.

〈표-6〉 연도별 생산추이

(단위 : 억원, %)

연 도	구 분				신 장 륜
	OEM	A/S	수출	계	
'80	3,304	330	356	3,990	-
'85	11,013	1,064	1,296	13,373	-
'90	50,234	4,020	3,546	57,800	32.9
'91	62,577	5,006	3,809	71,392	23.5
'92	68,372	5,470	4,415	78,257	9.6
'93	85,138	6,811	4,881	96,830	19.2

자료 : 자동차공업협동조합

수출입 규모는 1993년 기준 2,180백만불 규모이나 수입이 1,575백만불 수준으로 수출, 605백만불 수준에 비해 현저히 높아 970백만불의 적자를 보이고 있다. 수출에 있어서 주요 수출지역인 북미는 1990년 이후 정체상태인 반면 중동,

〈표-7〉 자동차부품의 연도별 수출입 현황

(단위 : 백만불)

구 분	'89	'90	'91	'92	'93
수 출	398	495	519	565	605
전체수입	814	1,005	1,155	1,394	1,575
대일수입	755	832	769	885	929
수출입차	-416	-510	-636	-829	-970

자료 : 자동차공업협동조합

중남미 지역은 급성장 추세에 있다. 전체 수입 중 대일지역 수입이 59%인 929백만불을 점유하고 있고 수입의 50%에 해당하는 790백만불이 수출용 자동차에 사용되는 부품이다.

**마. 기술현황**

우리나라 자동차부품산업의 기술개발투자는 1990년 매출액 대비 2.2% 수준으로 완성차업체의 4.1% 수준에 비해 매우 낮으며, 일본 자동차부품산업의 3.3% 수준에 비해서도 낮은 실정이다. 최근 자체 기술개발능력 제고와 도입기술의 조기소화를 위한 기업부설연구소의 설립은 1993년 말 현재 14개 업체 152개소로, 전에 비해 활성화되고 있으나, 연구인력은 전체 종업원의 2.0% 수준으로 일본의 7.7%에 비해 현저하게 낮은 실정이다.

〈표-8〉 자동차부품산업 기술도입 실적추이

(단위 : 건수)

구 분	'86이전	'87-'90	'91	'92	'93	계
도입건수	225	229	25	32	19	530

기술도입 실적은 '93년말 현재 530건으로 도입기술이 재래식 기술에서 첨단기술 위주로 전환되고 있으나, 해외 선진국의 기술이전 기피로 도입건수는 점차 줄어들고 있는 실정이다.

우리나라의 자동차부품산업은 단순부품에 대해서는 어느 정도의 설계능력을 보유하고 있으나 대부분의 기능부품에 대해서는 설계능력을 보유하지 못하고 있어,



완성차업체에서는 신차 개발시 부품의 설계도면을 부품업체에 제공하는 대역도 방식을 선호하고 있다. 신차 개발시 부품의 설계를 부품업체가 담당하는 승인도 부품 비율은 33%로 일본의 70%에 비하여 매우 낮은 수준이다.

구체적인 기술수준으로서는 단순가공 및 조립기술에서는 선진국과 대등한 수준이나 금형기술과 용접기술에서는 선진국에 비해 다소 떨어지며 열처리, 도금 등의 기반기술과 시험 검사 기술에서는 선진국과 격차가 많이 나고 있는 실정이다.

## 바. 자동차산업 및 동 부품산업의 전망 및 발전목표

〈표-9〉 2000년 자동차산업의 발전목표

구분	1993		2000	
	생산	수출	생산	수출
완성차	205만대	64만대	320만대	120만대
부품	10조원	6억불	25조원	30억불

자료 : 통상사업부, "자동차산업의 장기발전비전 및 전략", 1995.

〈표-10〉 자동차부품산업 발전목표

구분	1단계('94) 기반조성기	2단계('95~'97) 도약기	3단계('98~2000) 정착기
생산(조원)	10	18	25
수출(억불)	6	15	30
기술(%)	승인도 업체 33	승인도 업체 45	승인도 업체 65
하청구조	1차 평면구조	중층적 계열화	전문·대형화
기타	기술도입 확대	부품 국산화	생산설비 국산화

주 : 1단계 수치는 '93년 자료이며 2, 3단계는 각 종료년도 목표치임.

자료 : 상공자원부, "자동차부품산업발전전략 (XC-5 Project)", 한국자동차공업, 협동조합, 1994. 12.

### Ⅲ. 자동차부품산업의 구조분석 - 90 산업연관표를 중심으로 -

본 절에서는 그래도 가장 체계적인 자료를 수록하고 있는, 한국은행 발간의 산업연관표를 중심으로 하여 우리나라 항공기부품산업을 구조적으로 분석하고자 한다. 보다 과학적인 실증 분석적 접근을 위한 충분한 표본크기를 가지는 시계열자료의 확보가 불가능하기 때문에 부득이 1990년도 산업연관표 중심의 평면적인 분석에 국한될 수밖에 없으나<sup>2)</sup>, 이를 기초로 하여 추후의 동태적이고 국제 비교적인 측면에서의 후행연구가 있기를 기대한다.

#### 가. 부가가치율 및 부가가치구조

우리나라 자동차부품산업의 부가가치율은 1990년도 기준 30.2%이다. 부가가치율은 각 산업의 생산을 위한 총투입 중에서, 피용자보수 및 영업잉여 등의 부가

〈표-11〉 산업별 부가가치율 비교

(단위 : %)

자동차 부품	자동차	조선	항공기	가정용 전기전자	통신기기	컴퓨터	섬유 및 가죽	제조업 평균
30.2	33.7	24.8	25.9	28.9	31.1	24.9	23.1	27.2
	(28.8)	(14.1)	(35.2)	(25.8)	(34.8)	(23.1)	(24.9)	(27.1)

자료 : 한국은행, 「1988 산업연관표(연장표)」, 1991. 6.

한국은행, 「1990 산업연관표」, 1993. 12.

주 : ( )의 수치는 1988년도의 자료이고, ( )없이 표기된 수치는 따로 설명이 없는 한 1990년도의 자료를 나타냄. 이하 동일.

가치가 차지하는 비중을 나타내는 비율로서, 자동차, 조선, 전자 등의 다른 주요산업과의 비교는下の 표와 같다.

위의 표에서 보는 바와 같이, 자동차부품산업의 부가가치율 30.2%는 비교대상

2. 1990년의 산업연관표가 현재까지 가용한 가장 최근의 자료로서, 1993년 12월에 발간되었다. 본고에서는 1990년의 연관표를 중심으로 분석하고, 시계열간의 비교가 필요한 경우에는 1988년의 자료를 제시하고자 한다.

이 되는 조선(24.8%), 가전(28.9%), 컴퓨터(24.9%), 섬유 및 가죽(23.1%) 등의 부가가치율에 비해 현저하게 높으며, 제조업전체의 27.7%도 훨씬 상회하는 것으로, 동 산업이 상당한 고부가가치산업임이 확인되고 있다.

그러나 자동차산업의 33.7%에 비해서는 현저히 낮아, 일반적으로 기대되고 있는 부품산업의 그 전망이 조립산업에 대비한 상대적 고부가가치성은 적어도 1990년도의 산업연장표에서는 확인되지 않고 있으며, 오히려 수치상으로는 상대적으로 저 부가가치산업인 것으로 나타나고 있다.

이렇게 우리나라 자동차부품산업의 부가가치율이 자동차산업에 비해 낮게 보고되고 있는 것은 동 산업이 아직도 발전의 초기단계로 크게 경직적으로 자동차산업 부문에 의존하고 있어서 안정적이지 못함에 따른 것으로 보인다. 그러나 우리나라의 자동차부품산업의 성숙과 함께, 그 부가가치율은 앞으로 계속 낮아질 것이 예상된다.

다음의 표는 자동차부품의 그것에 비해 현저하게 높다. 특히 종업원 1인당 부가가치는 완성차산업의 경우에 약 29백만원임에 비해 부품산업은 15백만원에 지나지 않아 현저하게 낮은 것을 확인할 수 있다.

〈부표〉 자동차부품 관련산업의 산업연관지표

구 분	생산액	부가가치	피용자보수	영업잉여	자본소모	취업자
제 조 업	206,673,100	56,215,000	25,214,000			4,359,000
(투입계수)		0.27200	0.12200			
종업원1인당	47.41296	12.89631	5.78435			
14.수송기계	21,286,424	6,863,162	2,854,723	1,354,118	872,946	343,030
(투입계수)		0.32242	0.13411	0.06361	0.04101	
종업원1인당	62.05412	20.00747	8.32208	3.94752	2.54481	
53.자동차	17,486,521	5,888,560	2,201,828	1,255,802	722,683	264,560
(투입계수)		0.33675	0.12592	0.07182	0.04133	
종업원1인당	66.09662	22.25794	8.32260	4.74676	2.73164	
<구성비>	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
114.자동차	10,772,773	3,791,770	1,110,433	713,398	355,136	129,950
(투입계수)		0.35198	0.10308	0.06622	0.03297	
종업원1인당	82.89937	29.17868	8.54508	5.48979	2.73287	
<구성비>	61.6%	64.4%	50.4%	56.8%	49.1%	49.1%
298.승용차	7,081,224	2,745,777	708,809	493,070	291,983	
(투입계수)		0.38775	0.10010	0.06963	0.04123	
<구성비>	40.5%	46.6%	32.2%	39.3%	40.4%	
301.자동차엔진	1,488,204	518,896	202,529	182,671	130,111	29,840
(투입계수)		0.34867	0.13609	0.12275	0.08743	
종업원1인당	49.87279	17.38928	6.78716	6.12168	4.36029	
<구성비>	8.5%	8.8%	9.2%	14.5%	18.0%	11.3%
302.자동차부품	5,225,544	1,578,494	897,866	359,733	237,436	104,770
(투입계수)		0.30207	0.17182	0.06884	0.04544	
종업원1인당	49.87634	15.06628	8.56988	3.43355	2.26626	
<구성비>	29.9%	26.8%	40.8%	28.6%	32.9%	39.6%

## 나. 산업연관구조

한 산업의 다른 산업에 대한 생산유발효과는 산업유발표상의 역행렬계수로부터 파악될 수 있고, 이로부터 전 산업에 대한 직·간접적인 연관효과를 도출해 낼 수 있다. 항공기산업의 전체산업에 대한 생산유발효과는 '생산유발계수'로 나타나며, 1990년에 3.04로서 상당히 높은 것으로 보고되고 있다. 이는 다음의 표에서 보는 바와 같이, 자동차 2.18, 조선 2.20에 비해 현저히 높으며, 제조업 전체의 1.99에 비해서도 훨씬 높은 수준이다.

〈표-12〉 산업별 生産誘發係數 비교

자동차 부품	자동차	항공기	조선	가정용 전기전자	통신기기	컴퓨터	섬유 및 가죽	제조업 평균
3.04	2.18 (2.07)	1.64 (1.20)	2.20 (2.04)	2.02 (1.79)	1.85 (1.67)	1.88 (1.65)	2.21 (2.11)	(1.99)

자료 : 한국은행, 「1988 산업연관표(연장표)」, 1991. 6.,

한국은행, 「1990 산업연관표」, 1993.12.로부터 정리.

다음의 표에서 보는 바와 같이, 우리나라 자동차부품산업의 수입계수 0.076은 전체제조업의 수입계수 0.169에 비해서도 훨씬 낮은 수준이다. 산업별로는 컴퓨터산업의 0.40, 통신기계산업 0.222 및 자동차산업의 0.133에 비해서도 현저히 낮은 수준이다.

〈표-13〉 산업별 輸入係數 비교

자동차 부품	자동차	항공기	통신기기	컴퓨터	섬유 및 가죽	제조업 평균
0.076	0.133 (0.094)	0.520 (0.919)	0.222 (0.140)	0.40 (0.343)	0.084 (0.086)	0.169 (0.174)

자료 : 한국은행, 「1988 산업연관표(연장표)」, 1991. 6.,

한국은행, 「1990 산업연관표」, 1993.12.로부터 정리.

한 산업의 최종수요가 경제 내에 발생시키는 부가가치의 크기는, 부가가치유발계수로 측정할 수 있다. 자동차부품 산업은 그 특성상 높은 부가가치 유발효과를 통해 전체 경제에 높은 파급효과를 나타낼 것으로 기대된다. 다음의 표에서 보는 바와 같이 실제로 자동차부품산업의 부가가치유발계수는 그 값이 0.74으로서 전체 제조업의 0.68에 비해 현저히 높다. 이는 자동차산업의 0.77을 제외한 모든 주요산업에 비해서도 상당히 높은 수치로서, 산업의 특성상 높은 부가가치를 유발하고 있는 것이다.

그러나 수입유발계수는 0.27로서 이 또한 자동차산업의 0.23보다는 높지만 기타의 모든 주요산업에 비해 현저하게 낮은 것이다.

〈표-14〉 산업별 부가가치유발계수와 수입유발계수 비교

산업 구분	자동차 부품	자동차	조선	항공기	가정용 전기전자	통신기기	컴퓨터	섬유 및 가죽	제조업 평균
부가가치 유발계수	0.73	0.77 (0.73)	0.67 (0.74)	0.52 (0.45)	0.66 (0.56)	0.66 (0.62)	0.55 (0.50)	0.65 (0.64)	(0.68)
수입 유발계수	0.27	0.23 (0.27)	0.33 (0.26)	0.48 (0.55)	0.34 (0.44)	0.34 (0.38)	0.45 (0.50)	0.35 (0.36)	(0.32)

자료 : 한국은행, 「1988 산업연관표(연장표)」, 1991. 6.,

한국은행, 「1990 산업연관표」, 1993.12.로부터 정리.

#### Ⅳ. 한국 자동차부품산업의 문제점

##### 가. 부품업체 규모의 영세성

개별 기업당 연평균 매출액이 68억원에 불과하고, 중소기업이 전체의 96.4%를 점하는 등 자동차부품업체의 규모가 대체적으로 영세하다. 구체적으로는 연평균 매출액 1억원 미만이 304개 업체이고, 1억에서 20억원 미만의 기업이 620개사로 이들 924개사가 전체 1,368개사 중 67.5%를 점유하고 있다. 자본금 규모에 있어서도 10억원 미만의 업체가 45%를 점유하여 자본의 영세성을 보여주고 있다.

이에 따라 산업의 특성상 주어지는, 제반 규모의 경제 내지는 범위의 경제를 충분히 살리지 못하고, 막대한 기회손실이 발생하게 된다.

〈표-15〉 자동차 부품업체의 매출액 및 자본금 분포

구분	1억원 미만	1~10억원	1~20억원	10~100억원	20~100억원	100억원 이상	합계
매출액	304		620		270	174	1,368
규모	(22.2)		(45.3)		(19.8)	(12.7)	(100.0)
자본금	7	105		113		24	249
규모	(2.8)	(42.2)		(45.4)		(9.6)	(100.0)

주 : ( )는 백분율임.

자료 : 자동차공업 협동조합, 실태조사 1994. 6.

## 나. 기술수준의 낙후

우리나라 자동차부품산업의 기술수준은 대다수의 부품업체가 모기업의 완성차 기술도입시 외국으로부터 직접 도입한 부품의 설계사양을 활용하는 등 부품개발의 해외의존도가 아주 높다. 즉, 완성차의 모델변경에 따른 부품개발시 주요 기능부품을 포함한 주요기술은 대부분 도입에 의존하고 있는 실정이다.<sup>3)</sup>

부설연구소의 R&D 수행능력도 상당히 미흡한데, 부품업체 중 중소기업이 운영하는 연구소는 1개소당 평균 연구인력이 20명에 불과하며 박사급 연구인력은 전체 연구인력의 0.2%에 불과한 실정이다. 특히 재무구조의 취약으로 독자적인 연구소 운영 및 R&D 자금조달이 매우 어렵고 또한, 고급연구인력은 대기업을 선호하여 인력확보가 어렵고 지속적인 연구성과의 축적이 곤란한 실정이다.

원천기술 개발체제도 상당히 미흡한데, 산발적이고 폐쇄적인 연구개발활동이 주류를 이루고 있어 산·학·연 공동개발이 이루어지지 않고 있으며 중복연구에 따른 비효율이 초래되고 있다.

한편 완성차업체는 부품업체의 독자적인 신제품 신기술 개발시, 이를 신뢰하지 않고 외국업체로부터의 기술도입을 권유하는 등 부품업체의 연구개발활동에 대해 불신하여 부품업체의 기술능력의 향상에 저해요인으로 작용하고 있기도 하다.

3. 최근에는 엔진, 자동변속장치 등의 주요 부품을 완성차업체와 부품업체와 공동개발하는 등 일부 부품업체의 기술력이 점차 향상되고 있다.

### 다. 하청구조의 비효율성

우리나라 자동차산업의 하청구조는 1차 하청업체 위주의 단층적 구조로서 부품산업의 전문화를 저해하고 부품업체의 대형화를 지연시키며 완성차업체의 외주관리효율을 저하시키고 있다. 구체적으로는, 우리나라의 경우 완성차업체 7개사에 납품하는 1차 수급기업은 2,165개사로 1개 기업당 평균 309개사인 반면 일본은 11개사에 2,281개사가 납품하고 있어 모기업당 평균 수급기업수가 207개사로 우리나라의 67%에 불과하다.

우리나라의 경우 1개 모기업만 단독 거래하고 있는 업체는 698개사로 전체 부품업체의 58.7%를 점유하고 있는데, 이는 완성차업체가 자기 계열의 부품업체 위주로 물량을 발주하고 다른 계열의 부품업체에는 발주를 지양함에 따른 결과이다.

〈표-16〉 한국 자동차산업의 모기업 복수거래 현황

(단위 : 개사, %)

구분	1개사	2개사	3개사	4개사	5개사	6개사	7개사	합계
업체수	698	259	95	69	28	19	19	1,187
비율	58.7	21.9	8.0	5.8	2.4	1.6	1.6	100.0

## V. 자동차부품산업의 발전방향

### 가. 자동차부품산업의 전략적 수출산업화

WTO로 대표되는 새로운 국제경제환경 하에서, 우리의 자동차산업이 생존하고, 나아가 더욱 발전하기 위해서는, 그 경쟁력의 기반이 되는 부품산업의 경쟁력 창출 및 유지가 필수적인 요건이다. 그러나 이제까지 우리의 자동차부품산업이 취하고 있는 바, 기술과 수요를 단일 모기업에 전적으로 의존하는 “경직적 의존구조”에의 안주로는, 앞으로 밀려오는 무한경쟁에 적절히 대응할 수 없을 뿐만 아니라, 산업의 존립조차도 심각한 위협이 예상된다 하겠다.

이러한 위협에 대해 효과적으로 대응하기 위해서는, 현재의 내수 의존적인 폐쇄적 산업구조를 장기적으로 대외지향적인 전략적 수출산업으로 전환시키기 위해서, 지금부터라도 필요한 구조개편을 위한 노력을 적극적으로 경주해야 할 것이다.

우리나라 자동차부품산업이 가지고 있는 문제점으로 “업체의 영세성, 재무구조



의 취약, 품질수준의 저위, 하청구조의 경직성, 기술수준의 낙후 및 심각한 대외의존" 등 여러 가지 문제점이 거론되고 있고, 이에 따라 각종의 정책이 수립되어 시행되고 있다. 그러나 이들 여러 가지 문제점은 서로 논리적인 인과관계 내지는 선후관계가 있어 어떤 것이 해결되지 않고는 다른 것이 해결될 수 없거나, 또는 해결된다 하더라도 아주 어렵거나 장시간이 소요되는 것이기 쉽다.

따라서 이하에서는, 앞으로 우리나라 자동차부품산업을 전략적인 수출산업으로 발전시키기 위해서, 꼭 풀어야 할 주요 과제를 그 논리적인 순서에 따라 제시하여 강조하고자 한다.

## 나. 하청구조의 개방화와 경쟁화

### 1. 전속구조와 행태적 접근의 한계

앞에서 자동차산업의 문제점으로 지적된 "규모의 영세성, 재무구조의 취약, 기술수준의 낙후, 품질수준의 저위" 등은, 그 자체가 산업발전을 저해하는 요인변수이기도 하지만, 다른 보다 근본적인 요인들로부터 영향을 받아 나타나게 되는, 산업의 성과지표로서의 특성이 더 크다. 이들 성과를 결정짓는 근본적인 요인으로 가장 중요한 것은 하청구조의 경직성 또는 비효율성에 있다.

앞에서 본 바와 같이 자동차부품산업은 본질적으로 고부가가치산업의 특성을 가졌음에도 불구하고, 실제로 우리나라의 부품산업은 그 부가가치율이 30.2%로서 전체 자동차산업의 33.7%에 비해 현저하게 낮은 실정이다. 특히 종업원 1인당 부가가치액은 완성차부문이 약 2천9백만원임에 비해, 부품산업이 약 1천5백만원으로서 더욱 현격한 차이를 보여주고 있다.

이러한 완성차산업과 부품산업의 부가가치 분배의 왜곡은 하청구조의 경직성으로부터 연유된다 하겠다. 즉 완성차와 하청업체간에는, 경직적인 1 : 1의 전속구조가 기본적인 구조로 되어 있어서, 정보력(information power)이 뒤지고, 협상력(bargaining power)이 뒤지는 부품업체가 가격, 기술, 판매, 지불조건 등의 여러 가지 측면에서 불리한 거래를 하게 되어, 결과적으로 낮은 부가가치의 분배를 초래하게 되는 것이다.

구체적으로는, 과도하게 낮은 하청가격의 책정, 장기 어음을 통한 지불조건 악화, 개발부품의 독점적 판매권의 소유, 정비용 부품판로의 실질적 독점 등의 문제가 이러한 경직적인 하청구조로부터 연유되는 결과인 것이다. 이러한 근본적인

구조를 방치한 채, 모기업에 의한 관대한 가격의 책정, 신속적인 판로의 개방, 호의적인 자본협력 및 기술협력 등의 행태적인 처방에만 의존하는 것은 장기적인 수출산업으로서의 효과적인 발전과는 상당한 거리가 있는 것이다.

## 2. 개방화를 통한 하청구조의 경쟁 촉진

그러므로 이러한 경직적이고 폐쇄적인 1 : 1의 하청구조를, 多 : 多의 개방적이고 신속적인 구조로 전환하여, 완성차산업과 부품산업 공히 산업내의 경쟁을 촉진시키는 것이, 앞으로 더욱 격해질 양 산업분야에 있어서의 치열한 국제경쟁에서 살아남을 수 있는 최선의 방책인 것이다.

물론 자동차산업이 가지고 있는 바, 부품의 공동개발, 주문생산 및 장기적 거래 관계 등의 특성에 따라, 개방적이고 신속적인 多 : 多 하청구조로의 지향에는 일정한 제약이 있는 것이 사실이다. 그러나, 주거래 모기업 - 하청기업의 관계를 유지한 채, 제한적인 수준에서나마 부품의 복수 하청발주 및 복수 하청공급을 보편화시킴으로써, 모기업과 하청기업의 관계를 보다 평등한 관계로 유지시켜, 앞에서 논의된 가격책정, 판로개방, 지불조건, 기술협력 등의 문제를 보다 구조적으로 자연스럽게 해소시킬 수 있을 것이 기대된다.

뿐만 아니라 이러한 소위 "단단한 계열관계"의 "튼튼한 계열관계"로의 전환은, 모기업 계열업체를 단계적으로 여타 모기업의 계열기업과 경쟁관계로 전환시킴으로써 부품업체의 체질강화 및 원가절감을 도모하게 되고, 또한 완성차 기업간에도 건전한 시장경쟁을 촉진시켜 산업의 효율성을 증대시키고, 나아가 국제경쟁력에 기여할 것이 기대된다.

## 3. 경쟁촉진을 통한 장기적 효율성 제고

이러한 구조개편에는 단기적이고 지엽적이거나 일정한 비용 또는 제약이 수반된다. 우선은 외부경제의 내부화의 문제이다. 즉 모기업과 하청기업의 1 : 1의 경직적인 전속구조는, 일단 성립된 거래관계의 영속화를 전제로, 기술개발, 투자, 교육, 훈련 및 기타의 거래 및 생산기반 구축과 관련하여 발생하는 외부효과를 용이하게 내부화할 수 있는 장점이 있다. 그러나, 하청구조의 개방화는 이러한 외부효과와의 누출로 인해, 적절한 규모의 투자 및 기반 구축 활동이 위축된다는 문제를 초래한다.

그러나 이러한 외부경제의 문제는, 그 자체로서 분리하여 다른 방법으로 대처할

문제로서, 이러한 문제 때문에 하청구조의 경직화를 통해 발생하는 장기적 비효율성을 방지할 수는 없을 것이다. 이러한 외부경제의 문제에 대처하는 하나의 방안으로서는 다수의 모기업이 공동으로 부품업체에 출자를 통하여 수평적 계열화를 유도하는 것도 고려될 수 있겠다.

하청구조의 경쟁화에 따르는 다른 제약사항의 중요한 하나는 기존의 완성차업체의 단기적인 손실 또는 불이익이다. 전속의 부품업체가 자기 아닌 다른 잠재적인 또는 실제적인 완성차업체와 거래를 할 수 있게 됨에 따라, 이제까지 누리던 모기업으로서의 우월한 협상능력 또는 지위는 상당부분 훼손되게 되며, 이는 곧 적어도 단기적으로는 경제적 이익의 감소로 나타날 수 있다. 그러나 이러한 단기적 손실은 부품산업의 전전화를 통해 장기적으로는 경쟁력의 창출을 통하여 이윤요인으로 돌아올 것이 기대된다.

#### 4. 정책수단

이러한 하청구조 개방화를 위해서는 적절한 정책수단의 선택이 긴요한데, 이제까지의 통상적인 조세 및 금융지원을 통한 인센티브제도로서는 그 효과가 그다지 크지 않을 것으로 기대된다. 오히려 하청구조의 개방화 및 경쟁화를 억제하는 이제까지의 모기업의 관행을 중심으로, 공정거래제도의 적절한 시행을 통해서 시정해나감으로써, 유효하게 산업의 환경을 바람직한 방향으로 유도할 수 있을 것이다.

### 다. 수요기반의 확충

자동차부품산업의 건전한 발전을 위해서 두 번째로 중요한 과제는 수요기반의 확충이다. 자동차부품의 수요는 크게 세 가지로 분류될 수 있는데, 국내 완성차업체에 대한 OEM 부품수요, 국내의 정비용 부품수요 그리고 해외수요가 그것이다.

#### 1. 개발부품의 소유권 문제

그러나 부품업체의 수요기반을 확충시키기 위해 선행되어야 할 중요한 것으로는 개발부품의 소유권 문제이다. 즉 하청업체가 자사 생산의 부품에 대해 독자적인 판매권을 갖는지의 여부가 수요창출과 관련하여 가장 핵심적인 문제가 되겠다. 적어도 공동개발부품의 경우에는 부분적으로, 그리고 승인도 부품의 경우에는 완전한 수준에서 판매와 관련된 소유권이 부품업체에게 귀속되게 하는 것이 적절하다 하겠다. 이렇게 함으로써 현재 우리나라의 부품산업이 당면하고 있는 기술능력의 제

고문제가, 수요유인 또는 인센티브 차원에서 촉진될 수 있을 것으로 기대된다.

## 2. 하청 모기업의 복수화

전항에서 논의된 하청구조의 개방화는 부품 판매와 관련된 소유권의 확보와 더불어 부품업체로 하여금 하청모기업의 복수화를 가능케 하여 수요를 확대하는 요인으로 작용할 것이다. 참고로 정부는 자동차 부품업체 하청전속화 비율을 1993년도의 58.7%에서 97년도에는 50%로, 그리고 2000년에는 40%로 낮출 계획이다.

이는 지난 80년대 후반 이후 노사분규관련 생산차질로 인해 확대된 부품의 복수외주(multi-sourcing)와 이로 인해 유발된 규모경제 및 범위경제의 기회상실을 보상하는 방향으로 작용할 것이다.

## 3. 정비용 부품 판매에 있어서의 진입장벽 제거

우리나라에서는 완성차업체가 정비업 및 부품판매업을 수직적으로 결합하여 참여함으로써, 부품판매에 부문에 있어서 실제적인 우월적 지위를 유지하고 있고, 이에 따라 부품생산업체들이 누릴 수도 있을 시장기회가 크게 위축되어 있다. 이를 보정하기 위해서는 공정거래제도 차원에서의 심도 깊은 연구가 필요하겠다.

우선은 부품의 독자개발 업체와 승인도 업체를 중심으로 부품의 독자적인 판매망을 구축토록 함으로써, 부품업체에서 A/S 부품을 직접 소비자에게 공급할 수 있도록 유도하는 것이 필요하다. 예를 들어 만도기계 계열의 마이스터와 같은 A/S 부품 유통회사 설립을 확대하되 부품업체의 자본력 취약을 감안하여 부품업체 공동사업으로 추진하는 것도 바람직하겠다.

그러나 완성차업체의 소위 "순정부품"에 대응해 부품업체의 제품이 공정하게 경쟁할 수 있는 기회를 주기 위해서는, 자동차부품연구원 등 관련기관이 적절한 품질인증체계를 조기에 구축토록 하여, 부품업체에서 공급하는 A/S 부품이 시장출고 전 품질인증을 받을 수 있도록 하여야 할 것이다.

## 4. 부품의 표준화 및 공용화

부품의 표준화를 통한 차종간의 또는 기업간의 공용화는 규모의 경제와 범위의 경제의 기회를 확대시키고, 생산비용을 절감시켜 직접적인 경제적 이익을 발생시킴과 동시에, 앞에서 논의된 하청구조의 개방화 또는 경쟁화를 용이하게 하고 또한

촉진시키는 방향으로 작용할 것이다. 이를 통하여 부품의 표준화 및 공용화는 수요 기반의 확충에 있어서 중요한 수단이 될 것임에 틀림이 없다.

특히 다품종 소량생산품목의 전문생산이 가능한 부품공용화 사업의 확산이 요구된다. 이의 촉진을 위해서는 규격설정을 위한 정부예산 지원 및 부품공용화 확산을 위한 저리자금의 지원 등 제도적 유인책이 강구되어야 하겠다. 또한 부품공용화 확산에 따른 영세업체의 합병으로 부품업체의 규모를 확대하고 모듈화가 가능한 중층적 계열화체제 구축이 기대된다.

#### 부품공용화 논의에 유의사항

그러나 부품의 표준화에는 여러 가지 제약조건이 따르고 또한 비용이 수반되는 사실도 간과해서는 아니 된다. 이해집단간의 갈등의 문제, 기술발전을 저해하는 요인으로 작용케 되는 문제, 표준의 제정, 관리 및 철폐에 따르는 어려움 및 비용의 문제는 그 일부이다.<sup>4)</sup>

현재 많은 경로를 통해 논의되고 있는 바, 하청구조의 개선을 위해서는 부품의 공용화가 가장 중요한 전제조건인 양 강조되는 것은 적절하지 못하다. 부품의 공용화는 하청구조의 개방화를 위해 도움이 되는 것은 사실이지만 필요조건은 아닌 것이다. 실제로 자동차 부품 중 많은 경우는 표준화가 기술적으로 가능하지도 않고 경제적으로 바람직하지도 않을 수 있지만, 이 경우에도 하청구조의 복수화 내지는 개방화는 가능하기도 하고 바람직할 수 있는 것이다. 중요한 본질적인 문제의 해결 내지는 수행을 위해서 불가능하거나 어려운 그러나 부차적인 문제를 선행조건으로 강조하는 것은 전체적인 문제의 본질을 흐리는 것이 될 것이다.

### 5. 해외수요의 개발

자동차부품 해외시장개척의 적극적인 활성화가 요구된다. 자동차부품의 수출산업화를 적극 추진하기 위하여서는 동 산업의 업체가 상대적으로 영세한 점을 감안하여, 대한 무역진흥공사 또는 관련 협회 등을 중심으로 한, 공공차원의 또는 집단적인 해외시장개척활동이 필요하다. 특히 일본 완성차산업에 대한 OEM 공급의 적극 추진, 미국, 유럽 등 정비용 부품시장의 개척 및 중국, 동남아 등 개도국 시장

4. 표준화의 이익과 비용에 관한 보다 일반적인 논의에 관해서는 이기상, 「표준화의 비용과 효과분석」, 「정보통신정책연구」, 1994 참조.

에의 국내 완성차업체와의 동반진출 등이 유효한 수단이 될 것이다.

## 라. 기술발전의 촉진

### 1. 부품업체의 기술개발 인센티브 확보

정부는 "자동차산업의 비전과 발전전략"에서 아래와 같은 자동차부품산업의 연구개발 투자계획을 제시하고 있다. 즉 2005년까지 현재의 매출액대비 연구개발 투자율 2.2%를 4.5%로 높이고, 종업원 대비 연구인력 수준을 현재의 1.5%에서 3.0%로 확대하며, 기업부설연구소를 현재의 160개사에서 700개사로 늘린다는 계획이다.

이러한 계획이 바램대로 달성되기 위해서 가장 필요한 것은 그 수행주체인 부품

〈표-17〉 자동차부품산업 연구개발 투자계획

구 분	1단계(1994)	2단계(2000)	3단계(2005)
매출액대비 연구개발투자율(%)	2.2	3.5	4.5
종업원대비 연구인력수준(%)	1.5	2.0	3.0
기업부설연구소(개사)	160	400	700

자료 : 통상산업부, "자동차산업의 장기발전비전 및 전략", 1995.

업체들에게 기술개발과 관련하여 충분한 인센티브가 주어져야 한다는 것이다. 앞에서 논의된 하청구조의 개방화 및 수요기반의 확충에 있어서의 제반 요인은 기술개발의 인센티브와 관련하여서도 모두 긍정적인 방향으로 작용한다.

### 2. 정부의 기술개발지원에 있어서의 부품업체 지향성 확보

정부에 의한 각종 기술개발자원의 지원에 있어서, 의도적이고 적극적인 노력의 경주가 없이는, 그 수혜 대상이 쉽게 대기업의 완성차업체로 편향될 가능성이 크다. 이러한 경향을 보정하기 위해서는 각종의 기술개발지원이 계획 및 시행단계에서 실제로 부품업체에게 지원되고 있는지를 확인하는 기능 및 절차의 수립이 필요

하다.

특히 해외의 우수 자동차 부품업체와의 전략적 제휴 등 기술협력의 촉진을 위해서는 관련정보의 수집 배포와 더불어, 「자동차부품 전문 테크노마트」의 개최 등도 고려해 볼만하겠다.

### [참 고 문 헌]

- 상공자원부, “자동차부품산업발전전략(XC-5 Project)”, 한국자동차공업협동조합, 1994. 12.
- 오규창, 「제품개발과 부품조달 체제의 국제비교」, 산업연구원, 1995.
- 유승민 외, 「우리나라 자동차산업의 당면과제와 산업조직정책」, 한국개발연구원, 1994.
- 이기상, “항공기산업의 산업연관구조분석”-1990년 산업연관표를 중심으로-, 「POSRI 경제저널」 1995 봄, 포스코경영연구소, 1995.
- 이기상, “자동차산업 발전을 위한 산업조직정책의 방향 : 신규기업진입문제를 중심으로”, 「정책세미나 발표논문집」, 한국산업조직학회 66~102, 1993.
- 이기상, “표준화의 비용과 효과분석”, 「정보통신정책연구」, 정보통신정책학회, pp. 33~68, 1994.
- 정진성, 「한국 완성차업체의 부품업체 육성전략과 부품업체의 대응-H사의 사례를 중심으로-」, 한국개발연구원, 1994.
- 통상산업부, “자동차산업의 장기발전비전 및 전략”, 기초공업국, 1995. 9.
- 한재윤, 「우리나라 자동차산업, 수출주도산업으로의 발전 가능한가」, 1993. 9.
- 현대경제사회연구원, 「우리나라 승-상용차의 국내수요 장기전망」, 1993. 3.
- 홍장표, “한국 하청계열화의 구조적 특질에 관한 연구 — 자동차산업의 사례를 중심으로 -”, 「중소기업연구」 제 17권 1호, 1995.