

自動車 部品工業의 現況과 展望

全 啓 默

1. 概觀

한나라의 自動車工業이 어느 水準에 와있으며 어느 程度까지 發展해 나갈수 있는나를 評價하는데는 여러가지 基準이 있을 것이다.

外形上 나타나는 完成車 組立生産規模로서 年間 몇拾萬台, 몇百萬台規模라는 식의 最終 生産量을 基準으로 評價하는 方法과, 그나라의 自動車産業 發展過程에서 나타나는 特徵, 例컨데 完成車組立爲 主나 部品生産爲主나 또는 商用車中心이나 乘用車 中心이나, 內需爲主인가 輸出爲主인가 하는것 등을 基準으로 評價하는 方法 및 特定國家의 自動車産業 構造를 分析하여 評價하는 方法등이있으며, 이들 各各의 評價方法에 따르는 長短點이 있겠으나 가장 合理的인 評價基準은 그나라의 自動車産業構造를 分析·評價하는 것이 될 것이다.

다시말해서, 完成車 生産水準에 副應할수 있는 自動車部品 生産能力을 갖추고 있는지의 與否와 完成車의 性能을 保障할수 있는 程度의 部品品質水準이 確立되어 있는지의 與否등을 銳意 分析評價해야 할 것이다.

따라서 自動車部品産業의 質的·量的水準이 全體 自動車産業의 發展展望을 評價하는 가장 重要한 Factor가 될뿐만아니라, 自動車는 20,000余個의 部品 들로 組立되는 綜合藝術品的 性格이 強하여 自動車 産業의 發展可能性은 全적으로 自動車部品産業에 달려있다해도 過言이 아니다.

이러한 論理의 根據로 오늘날 世界自動車市場을 席捲하고 있는 日本의 自動車産業이 自國의 強力한 自動車部品産業을 基盤으로 競爭力優位를 維持하는 反面, 美國의 自動車産業은 部品工業의 競爭力이 低下되어가는 것 만큼 世界市場에서의 share를

빼앗기고 있고, 自國部品産業의 基盤없이 完成車組 立에만 依存하고 있는 브라질의 自動車産業은 外形 規模面에서는 놀랄만한 成長을 보이고 있으나, 全 般的인 産業의 競爭力이나 附加價值面 및 長期的인 發展展望은 어느 누구도 밝게 評價하지 않는 點으 로도 알 수 있다.

2. 世界 自動車部品工業 動向

世界의 自動車部品工業을 先進國과 開發途上國 으로 크게 나누어 그 動向을 살펴보면 우선 先進國 의 自動車工業은 그 最盛期를 지나 약간은 下向 局面에 들어서는 過渡期的 現象을 보이고있으나, 全體的인 競爭力은 높은 水準을 維持하고 있다.

從來에는 先進國 自動車部品業體에서 모든 部品 을 獨占生産해 왔으나 開發途上國의 競爭力提 高에 따라 高度의 技術을 要하지 않는 汎用部品은 大部分 海外調達하는 것이 價格面에서 有利하게 되 어 主要機能部品爲主의 高附加價值 製品을 生産하 는 경향을 보이고 있으며, 最近에는 部品業體의 海 外進出이 活潑하게 展開되고 있다.

主로 日本自動車 部品業界에서 볼수있는 現象이 지만 海外進出의 動機는 完成車의 輸出增加에 따라 輸出車의 A/S用 部品生産을 위한 경우와 現地 完成車 組立品을 現地 供給하기 위한 두가지 경우로 볼수 있는데 後者の 경우가 最近 두드러지게 나타 나고 있다.

이밖에도 先進國 自動車部品業界는 勞動集約的 部品은 對開發途上國 進出을 通하여 싼값으로 調達하러 고 對開發途上國 技術提供 또는 合作投資를 늘려나가고 있다.

開發途上國의 自動車部品工業은 大部分의 경우 높은 技術波及效果와 雇傭創出效果를 기대하는 自 國 自動車의 部品國産化政策에 따라 育成되고 있는

過程에 있으며, A/S用部品の 國産化→汎用部品開發→OEM部品一部國産化→機能部品 國産化着手→汎用部品輸出→主要機能部品の 本格生産段階를 거치는 過程中에서 各國의 與件에 따라 어느段階에 處해있는 立場들이다.

이러한 開途國 自動車部品 國産化는 對象自動車 및 部品の 輸入을 制限하거나 높은 關稅·非關稅 장벽으로 保護하면서 先進國으로 부터의 技術導入과 合作投資를 誘導하고 있으며, 開途國 部品國産化의 가장 큰 隘路要因은 一定量以上の 經濟規模를 確保하지 못하여 開發의 經濟性이 적은 問題와 關聯基盤産業의 未發達로 인한 輸入需要의 增加로 볼 수 있다.

3. 우리나라 自動車部品工業 現況

우리나라의 自動車部品工業은 母企業과의 系列化 關係를 維持해오는 過程에서 規模面이나 質的인 面의 發展을 併行해 왔다고 볼 수 있다.

다만, 母企業과의 系列化 關係가 美國과 같은 水平系列化(1個 部品業體가 多數의 母企業과 共同系列關係 維持)가 아닌 過去의 日本自動車 部品業界와 類似한 垂直的 系列化(1個 部品業體는 自身이

屬해 있는 1個 母企業과 單獨供給關係 維持)關係를 持續해오고 있어 部品業體의 規模가 劃期的으로 增大되지 못하는 要因으로 作用하는 問題點도 있다.

이러한 自動車部品工業의 系列化가 定着되어감에 따라 技術力과 資金力이 脆弱한 部品工業에 對한 母企業의 技術·資金面의 支援이 이루어짐과 同時에 完成車의 國際競爭力 維持를 위한 價格面의 彈力性을 部品工業이 높여주는 役割을 하는 등 相互補完的인 發展을 圖謀하고 있다.

가. 業體 및 生産現況

'87年現在 自動車部品業體는 母企業과 1次系列關係에 있는 1,100個業體, 2次系列 4,000個 業體 등 5,100余個의 크고 작은 部品業體들이 있고, 이들 部品業體의 賣出額 規模는 2兆800億원에 이르러 同期間 完成車5社(現代, 大宇, 起亞, 雙龍, 亞細亞自動車)의 總賣出額 5兆 2,400億원의 53% 水準이다.

'87年の 自動車部品 輸出額도 275百萬弗로써 '81年の 66百萬弗에 比하여 4倍以上의 伸張을 보이고, '88년에는 400百萬弗以上の 輸出이 豫想되고 있다.

自動車 生産規模의 增大와 自動車業體의 大型化에 따라 自動車部品業體의 大型化가 빠른速度로 進展되고 있으며, 앞으로의 投資計劃도 意慾的으로 推進될 것으로 보인다.

自動車部品業體 成長現況

구분		종업원규모						계
		50인 이하	51-100	101-200	201-300	301-500	500인 이상	
'80	업체수	268	67	44	9	4	12	404
	비율(%)	66	17	11	2	1	3	100
'87	업체수	440	220	165	77	110	88	1,100
	비율(%)	40	20	15	7	10	8	100

나. 技術水準

自動車部品分野의 技術水準은 生産과 輸出의 增加趨勢에서도 間接的으로 알 수 있듯이 一般的인 部品の 生産, 加工技術은 先進國 水準에 近接해 있다고 볼 수 있으나, 共通脆弱部門인 鍛造·鑄造, 熱處理, 鍍金, 金型 등 基盤技術과 關聯되는 部門은 아직도 先進國과 큰 差異가 있고, T/A, Steering, Brake, 등 高度의 技術을 要하는 主要機能部品の 自體設計, 生産技術은 아직도 自立하지 못하여 大部分 輸入에 依存하거나, 先進國과의 技術導入 또는 合作投資의 形態로 技術移轉이 進行되고 있다.

自動車部品工業의 技術開發의 主된 隘路要因은 核心技術의 획득이 어려운 점, 技術開發 要所資金 調達上의 어려움, 國內基盤技術의 脆弱 등으로 이들 隘路要因中 核心技術의 획득은 技術導入, 合作投資 등의 方法을 通하여, 技術開發資金 調達은 最近의 各種 政策資金으로 解決이 可能하나 鑄造, 鍛造, 熱處理 등 基盤技術의 開發에는 보다 長期的인 投資와 産·學, 産·研 共同研究 등 體系的이고 長期的인 計劃下에서만 解決될 수 있는 앞으로의 主要課題라 할 것이다.

이러한 技術水準의 劣位로 自動車生産이 늘어나

면 部品輸入이 增加하여 '87年의 경우 13億弗相當의 部品이 輸入되었고, 이中 70%程度가 日本으로부터 輸入되고 있어 對日貿易逆調 改善을 어렵게 하는 要因이 되기도 한다.

다. 施設 및 稼動率

一部 大企業과 中小企業을 除外한 大部分의 自動車部品業體는 最新 生産施設과 試驗, 檢査設備를 갖추지 못하고 自動化, 專用화된 生産 Line이 未洽하여 生産性에 있어 先進國과 큰 差異를 보이고 있다.

自動車部品은 一般機械部品과는 달리 量産을 前提로 보다 自動化, 專用화된 設備가 必要하고 高度의 安全性과 信賴度가 要求되는 特徵이 있어 近代화된 最新 試驗·檢査設備가 必須적인 點을 勘案할 때 우리 自動車 部品産業이 繼續적인 競爭力을 維持하기 위해서는 이點이 重要な 課題라고 할수 있다.

自動車工業의 稼動率は '85年以後 繼續된 自動車の 輸出, 內需增加에 힘입어 他産業에 比하여 높은 稼動率을 보이고 있으며, '87년에는 最適 稼動水準인 85% 以上을 實現했다.

4. 自動車部品工業의 當面課題와 對策

가. 技術開發의 促進과 品質水準提高

· 部品開發을 위한 設計技術의 海外依存과 熟處理, 鑄造, 鍛造, 精密金型등의 基盤技術 및 試驗, 檢査技術의 落後로 年間 10億弗을 超過하는 自動車部品輸入을 誘發하고 內需用自動車에는 適用하면서도 輸出車에는 使用치 못하는 部品品質上의 問題가 自動車部品産業이 當面하고 있는 最大의 課題가 되고 있다.

· 이러한 問題를 解決하기 위해서는 活潑한 先進技術의 導入과 資本合作을 通하여 尖端, 高級技術의 移轉을 促進하고, 鑄造, 鍛造등 基盤技術의 産·學共同開發體制를 定着시킴으로써 技術自立을 實現함과 同時에 品質水準을 提高해 나가야할 것이다.

企業의 持續적인 技術開發 投資(R/D)를 誘導할 수 있는 稅制上의 Incentive 부여와 企業과 學界, 企業과 研究機關의 共同開發을 促進시킬 수 있는 諸般支援對策의 補完, 發展이 必要하다 하겠다.

특히, 量産을 그 要體로 하는 自動車部品工業의 한단계 높은 跳躍을 위해서는 量産의 前提가 되는

鑄造, 鍛造技術의 開發, 普及이 時急하므로 政府가 推進하는 工業基盤技術 開發事業에 反映하는등의 措置가 必要할 것이다.

나. 部品生産에 따른 規模의 經濟 確保

· 垂直적인 系列生産體制下에 있는 部品業體로서는 所屬 母企業의 需給物量에만 依存하게 되어 部品開發에 따른 開發利益을 確保하기 어려운 實情이다.

· 巨額의 技術開發投資가 隨伴되는 部品일수록 開發利益을 確保하기 위해서는 垂直적인 系列化關係로 부터 水平的인 系列化關係로 轉換하여 多數 母企業에 供給이 可能하도록 系列化政策의 一大轉換이 必要할 것이다.

· 自動車부품의 系列化政策이 보다 定着·發展되기 위해서는 生産製品의 需給保障이라는 次元을 넘어 母企業의 技術指導와 情報提供 및 技術開發에 必要한 資金支援에 이르기까지 綜合적인 支援體制의 定立이 要求된다.

다. 海外協力の 強化

· 先進國의 自動車部品工業은 높은 賃金과 公害 등 社會的 制約으로 말미암아 더 以上の 發展은 期待하기 힘든 與件인 反面 우리의 自動車部品工業은 比較的 安定된 技能人力, 適正水準을 維持할 것으로 展望되는 賃金, 劣惡한 勤務環境에서도 勤勉성을 잃지 않는 勞動與件등과 競爭力있는 鐵鋼産業을 基盤으로 앞으로는 높은 水準의 競爭力確保가 可能할 것으로 展望된다.

· 特히 公害誘發이 심한 鑄·鍛造製品의 경우 先進國에서는 더 以上 生産이 不可能하여 對開途國 購買가 急増하는 趨勢를 百分 活用하여 이 部門에 對한 果敢한 投資와 技術開發政策의 遂行이 必要할 것이다.

· 先進技術의 受容, 啓發과 海外資本의 積極적인 誘致를 위한 海外協力の 強化와 持續적인 自體 技術開發을 通하여 우리나라가 世界的인 自動車부품의 供給 基地化 함으로써 完成自動車의 大量輸出에 따르는 先進國의 抵抗을 緩和시킴과 同時에 名實相符한 先進自動車工業國으로서의 面貌를 갖추어야할 것이다. 끝