

자동차부품 대일역조와 개선방안

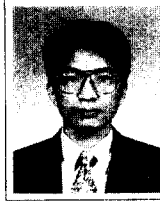
송병준 · 오규창

Strategies for Reducing the Trade Deficit in the Korean Automotive Parts Industry

Byoung-Jun Song, Kyuchang Oh



- 송병준(산업연구원 기계산업연구실)
- 1955년생
- 경제학을 전공하였으며, 기계산업의 시장분석 및 전망에 관심을 가지고 있다.



- 오규창(산업연구원 기계산업연구실)
- 1960년생
- 경제학을 전공하였으며, 자동차 산업의 제품개발과 부품조달 체제에 관심을 가지고 있다.

1. 머리말

지난해 우리나라 자동차 수출은 74만 대를 기록하여, 전년의 64만 대에 비해 16%의 증가율을 시현했다. 또 엔화에 힘입어 금년 1~4월 기간중 자동차 수출은 34만대로 지난해 같은 기간에 비해 56%의 괄목할 증가를 보이고 있다. 따라서 큰 이변이 없는 한 1995년 연간 자동차 수출대수는 100만대를 넘어설 것으로 보인다.

그러나 완성차 수출의 지속적인 증가와는 반대로 자동차부품의 무역수지는 지난해에도 13억 4,000만 달러의 대폭적인 적자를 기록했다. 이는 1993년의 8억 5,000만 달러 적자에 비해 58%가 증가한 실적으로서, 핵심기능부품의 수입의존이 여전히 해소되지 않은 상황에서 완성차의 수출증가가 부품 수입증가를 유발시킨데 따른 결과이다. 한편, 자동차부품의 무역적자는 대일 무역적자가 대부분을 차지하고 있다. 이는 지난해 자동차부

품의 무역적자 13억 4,000만 달러 가운데 10억 달러 이상을 대일 무역적자가 차지한 데서 알 수 있다. 이 글은 우리나라 자동차부품의 무역수지 적자가 확대되고 있는 원인을 국제경쟁력의 측면에서 살펴봄으로써 부품부문의 대일 무역적자를 중심으로 한 무역수지 개선방안을 모색해보는 데에 목적이 있다.

2. 자동차 부품의 분류와 특성

2.1 부품의 분류

자동차부품은 일반적으로 기능별, 소재별, 제조공정별로 각각 분류할 수 있다. 기능별로 분류할 때 자동차부품은 크게 동력발생장치, 샤프트, 차체, 전장품 등으로 나누어지며 이를 보다 세분할 경우 동력발생장치는 엔진본체, 흡배기 장치, 냉각장치 등으로, 샤프트는 다시 동력전달장치, 현가장치, 조향장치, 제동 장치등으로 구분된다.

제조공정별로는 크게 주조품, 단조품, 프

표 1 자동차부품의 분류

분류기준	분 류	주요해당부품
제조공정	주철제품	Cylinder Block, Cylinder Head, Cylinder Liner, Piston Ring, Brake Drum, Wheel Hub, Bracket, Axle Housing 등
	단조품	Crank Shaft, Cam Shaft, Connecting Rod, Inlet & Exhaust Valve, Steering Shaft, Axle Shaft, Ball Joint 등
	기계가공품	Piston Pin, Plane Bearing, Universal Joint, Timing Chain, Cylinder Head, Roller Bearing, Propeller Shaft 등
	프레스가공품	Wheel Disk, Wheel Cap, Bumper, Fuel Tank, Body Components, Frame, Axla Housing 등
	조립부품	Carburetor, Air Cleaner, Radiator, Fuel Injector 등
사용소재	철강제품	Cylinder Block, Cylinder Head, Fly Wheel, Cam Shaft, Change Lever, Axle Shaft, Gear Box, Muffler, Brake Disk 등
	비철금속제품	Transmission Case, Pump, Radiator, Electrical Components 등
	고무제품	Engine Mountain, Rubber Hose, Fan Belt, Weather Strip 등
	플라스틱 및 기타	Bumper, Gasket, Spark Plug 등

레스가공품, 조립부품으로 분류되며 그 구체적인 해당부품을 보면 표 1과 같다. 일반적으로 부품업체는 기능별 분류보다는 제조공정별 분류에 따라 복합생산하는 경우가 많으므로 이 분류가 보다 중요한 의미를 가진다. 투입소재별로는 크게 철강제품, 비철금속제품, 플라스틱제품 등으로 나누어진다.

2.2 자동차부품의 특성

자동차부품은 기능과 소재, 제조공정별로 그 종류가 무수히 많기 때문에 그 특성을 일률적으로 정의하기가 쉽지 않다. 그러나 대체로 볼 때 다음과 같은 특성을 가지고 있다.

자동차부품은 완성차생산에 필요한 부분품을 제조하는 측면에서 완성차산업과 밀접한 관계를 가질 뿐만 아니라 금속 및 소재공업, 전기·전자공업, 석유화학공업 등 연관산업과도 경제적·기술적 연계성이 높은 산업적 특성을 지닌다.

완성차산업의 성장을 뒷받침하는 동시에 동산업의 성장에 크게 영향을 받는다. 부품의 품질수준 및 가격경쟁력은 완성차산업의 국제경쟁력에 직접적인 영향을 미치며 역으로 부품산업의 경제규모단위 확보, 기술개발능력의 배양 등 공급기반의 구축과 같은 문제는 완성차산업의 성장에 따라 크게 좌우된다.

자동차부품은 단순기능부품에서 정밀가공부품에 이르기까지 종류가 다양하기 때문에 일반적인 기술적 특성을 찾기는 어렵다. 그러나 자동차의 주요기능부품은 매우 복잡한 공정을 거치며 정확성, 정밀성, 안전성 등을 요구하기 때문에 기술적 난이도가 매우 높다. 특히 최근에 보편화되고 있는 ABS (Anti-Lock Braking System), EFI(Electronic Fuel Injection) 등 자동차전자화와 관련된 부품은 최첨단기술을 요구한다. 반면에 주단조품과 고무제품 등 단순기능부품은 이미 성숙기술로서 기술적 노하우를 크게 요구하지 않는다.

자동차 부품산업의 또다른 특성은 규모의 경제가 매우 중요하게 작용한다는 점이다. 일반적으로 완성차산업의 최소효율규모가 연산 약 30만대 정도로 평가되고 있는 점에 비추어 볼 때 부품의 경우도 품목에 따라 차이는 있으나 대체로 이러한 수준의 최소규모단위가 요구될 것으로 보인다. 더욱이 최근들어 세계적으로 부품의 표준화, 공정의 자동화, 전문화추세가 확산되고 있으므로 부품의 최적·최소 경제규모단위는 이보다 커지는 경향에 있는 것으로 생각된다.

3. 자동차부품의 수급현황과 대일역조

3.1 생산현황

3.1.1 생산액 추이

자동차는 2만여개의 부품으로 구성된다. 전통적으로 완성차업체는 엔진과 변속기 등의 핵심기능부품과 대형프레스부품은 내제생산(in-house)하고 내외장재, 전장품, 샤시부품 등 대부분의 부품은 부품기업이 생산하고 있다. 그러나 업체에 따라 시트와 연료 탱크 등 일부 시장규모의 큰 부품과 등속조인트, 프로펠라 샤프트 등 일부 기능부품의 경우 완성차업체가 직접생산하는 경우도 있다. 따라서 부품 생산액은 엄밀한 의미에서 완성차업체가 제작하는 부품도 포함되어야 하나 편의상 부품기업이 생산하고 있는 부품만을 집계하는 경우가 많다.

1993년 국내 부품업체가 생산한 자동차부품의 총생산규모는 9조 6,830억원으로 1985년의 1조 3,373억원에 비해 규모면에서는 약 7배, 년평균증가율로는 28.1%의 매우 높은 증가율을 시현하였다. 이는 기간중 완성차 생산의 비약적인 증가, 국산화율의 꾸준한 신장, 조립기업 내제부품의 외주확대 등에 힘입은 결과이다. 용도별로는 조립용(OEM) 부품의 생산이 전체의 87.9%를 점유하였고 보수용과 수출용은 각각 7.0%와 5.0%를 차지했다.(표 2 참조)

3.1.2 업체현황

1993년 말 현재 우리나라 자동차부품업체는 총 1,423사로 1985에 비해서 606개사가 늘어났다. 이와 같이 자동차부품산업에의 신규진입이 크게 늘어난 이유는 1985년 이후 국내 자동차산업이 비약적으로 성장하는 데다 향후의 성장잠재력도 높은 것으로 평가됨에 따라 섬유, 봉제 등 한계업종의 사업다각화를 위한 신규진출, 기계부품과 같은 유사 조립업체의 자동차부품으로의 전업이 크게 진전된 결과이다. 규모별로는 종업원 1,000명 이상 또는 자산총액 600억 원 이상의 대기업은 전체의 3.6%인 51사에 불과하고 나머지 93.4%를 종업원 500명 이하의 중소기업이 차지하고 있다. 이 가운데 종업원 50명 이하의 소규모 기업이 전체의 47.9%를 점유할 정도로 한국 자동차 부품기업의 평균적인 기업규모는 매우 영세하다.(표 3 참조)

표 2 자동차부품의 생산액 추이

단위 : 백만원, %

	1985	1990	1991	1992	1993		연평균증가율('85~'93)
					금액	구성비	
조립용	10,960	50,234	60,085	66,525	85,139	87.9	29.2
A/S	1,064	4,020	4,807	5,322	6,811	7.0	26.1
수출용	1,296	3,546	3,809	4,415	4,881	5.0	18.0
합 계	13,374	57,800	68,701	76,262	96,830	100.0	28.1

자료 : 한국자동차공업협회, 「자동차공업편람」, 1994

표 3 종업원 규모별 부품업체의 분포(1992년)

	소기업		중기업		대기업		합계
	50 이하	50~500	501~999	1,000이상			
종업원수	50 이하	50~500	501~999	1,000이상			
업체수	682	645	45	10	41		1,423
구성비(%)	47.9	48.5		100.0			

자료 : 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업편람」, 1994.

주 : *10개사는 자산총액이 600억 원을 초과하여 대기업으로 분류되었음.

대기업의 내용에 있어서도 재벌기업 및 완성차업체의 계열사가 대부분을 차지하며 자동차 부품전문업체는 유성기업, 동일고무공업 등 7개사에 불과하다. 또 재벌계 부품기업은 자동차부품이 주력업종이 아닌 경우가 대부분인데, 51개 대기업 중 금성전선, 국제종합기계 등 21개사는 자동차부품의 매출액이 전체 매출액의 5%를 넘지 못하며, 이 가운데 대우전자, 코오롱, 한국타이어 등 17개사는 전자, 섬유, 화학 등이 주력업종인 기업이다.

한편, 부품특성별 생산업체현황을 보면, 기능부품과 전장품 등 고도기술을 요하거나 시장규모가 큰 부품은 완성차계열 또는 재벌계 부품기업이 생산하고 부품전문기업의 대부분은 범용부품이나 시장규모가 작은 부품을 생산하고 있다. 이와 같은 이유 때문에 중소부품업체는 기술적 연계성이 높거나 비슷한 공정의 부품을 복합생산하는 경우가 일반적이어서 특정부품의 전업정도는 매우 낮

다(완성차계열 종합부품업체의 복합생산 정도도 중소부품기업에 못지 않지만, 중소부품기업이 경제규모를 달성할 목적으로 복합생산하는 이유와는 그 목적이 다르다).

3.2 수출입현황

1994년 기준 우리나라 자동차부품 총수출 실적은 약 6억 3,800만 달러로 1993년의 5억 달러에 비해 27.6%의 높은 증가율을 기록했다. 이는 한국통일 상품분류(HS)에서 자동차부품으로 규정하고 있는 새시 및 차체, 엔진 부품과 요소부품, 전장품을 합한 금액을 기준으로 한 것이다. 개별품목으로 1,000만 달러 이상 수출한 부품은 에어 컴프에서, 에어컨, 알터네이터, 스타터 모터, 워터 펌프, 라디에이터, 클러치 디스크 & 카버, 엔진, 베어링 등으로 나타나, 전장품과 범용부품이 우리나라 자동차부품 수출을 주도하고 있음을 알 수 있다. 그러나 기타 수출부품 101개

표 4 자동차부품 수출입 추세

(단가 : 백만 달러)

	수출		수입		무역 수지	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
새시 및 차체부품	388	506	772	1,118	-384	-612
엔진 및 부품	49	43	425	620	-376	-577
기타·요소부품	63	89	148	242	-85	-153
합계	500	638	1,345	1,980	-845	-1,342

자료 : 관세청, 「무역통계연보」, 각년호.

주 : 타이어와 스테레오는 자동차부품에서 제외.

표 5 주요수출및 수입품목

(단가: 천 달러)

수출품목(1993년)	수입품목(1992년)
에어 컴프레서(38,214), 베어링(32,601)	자동변속기(146,908), 엔진(80,390)
알터네이터(32,477), 라디에이터(20,946)	ECU(50,503), 수동변속기(16,239)
워터펌프(18,823), 엔진(15,037)	타이어(15,070), 파워 스티어링(11,846)
에어컨(14,823), 스타터 모터(10,814)	연료분사장치(11,464), ABS(6,709)
클러치디스크(10,614), 클러치커버(10,040)	C. V. Joint(5,740), 토크 컨버터(5,454)

자료: 수출은 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업편람」, 1994년.

수입은 산업연구원 「실태조사」, 1993. 9.

의 평균수출액은 350만 달러에 불과한 것으로 나타나 아직까지 한국 자동차부품산업은 본격적인 수출산업화의 단계에는 이르지 못한 것으로 평가된다. (표 4 및 표 5 참조)

1994년 우리나라 자동차부품 총수입규모는 약 19억 8,000만 달러로 전년의 13억 4,500만 달러에 비해 약 47%가 늘어났다. 주요수입부품을 자동차 3사의 1992의 수입실적을 기준으로 보면(관세청의 통관통계에서는 세계부품의 수입실적이 집계되지 않고 있음), 자동변속기의 수입이 1억 4,691만 달러로 가장 많았고, 엔진과 ECU가 각각 8,039만 달러, 5,050만 달러를 수입한 것으로 나타났다. 이 밖에 수동변속기, 타이어, 파워 스티어링, 연료분사장치 등도 각각 1,000만 달러 이상을 수입하였으며, ABS(Anti-lock Braking System)와 C. V. Joint도 각각 500만 달러 이상을 수입한 품목으로 나타났다.

이들 부품의 수입사유를 보면 자동변속기, ECU, 파워 스티어링, ABS, 토크 컨버터 등은 국내생산이 불가능하여 수입하였고(부분적으로 국내생산부품을 사용하는 업체도 있다), 엔진, 수동변속기, C. V. Joint 등은 국산부품의 품질열위 또는 외제 모델의 조립생산에 따른 옵션으로, 그리고 타이어는 수출차용에 한해 일부를 수입하는 경우이다. 한편 조립2사의 상위 72개 수입부품의 수입사유를 보면 국산불가로 인한 수입이 전체의 43.2%인 32개 품목으로 가장 많았고, 다음

으로 국산부품의 품질열위(29.7%), 국산부품의 가격고가(20.3%), 수입선 요구(6.8%)의 순으로 나타났다.

3.3 대일 무역수지적자

수입이 수출을 크게 상회함으로써 우리나라 자동차부품의 무역수지 적자는 1993년의 8억 4,500만에서 1994년에는 13억 4,200만으로 그 규모가 크게 확대되었다. 이는 최근의 완

표 6 국별 자동차부품 수출입 및 무역수지현황

		1993	1994
수출	일본	62	66
	미국	181	197
	기타	257	375
	계	500	638
수입	일본	797	1,071
	미국	166	292
	기타	382	617
	계	1,345	1,980
무역수지	일본	-735	-1,005
	미국	15	-95
	기타	-125	-242
	계	-845	-1,342

자료: 관세청 「무역통계연보」, 각년호.

단가: 백만 달러

성차 수출 급증으로 수출차용 전용부품의 수입이 증가한데도 원인이 있지만, 엔화 강세로 대일 부품 수입액이 크게 늘어난데 주된 원인이 있다. 표 6에서 볼 수 있듯이 대일 부품 적자액은 1993년의 7억 3,500만 달러에서 1994년에는 10억 500만 달러로 2억 7,000만 달러가 늘어났다. 또 1994년 대미 부품 무역수지도 전년의 흑자에서 9,500만 달러의 적자로 반전되었는데, 이는 국내 업체들이 엔高로 일부부품의 수입선을 미국으로 전환하였기 때문이다. 이에 따라 1994년 부품수입의 대일의존도는 54%로 전년의 59%에 비해 다소 낮아진 것으로 나타났다.

4. 한국 자동차부품업체의 경쟁력 평가

지난해 우리나라 완성차 수출은 52억 달러로 반도체와 함께 우리나라 수출을 주도하였다. 이에 반해 자동차부품은 13억 달러의 적자를 보여 지난해 우리나라 전체 무역수지적자(63억 달러)의 21%를 차지하였다. 이와 같은 이유는 완성차산업의 비약적인 발전에도 불구하고 국내 부품산업의 기술력과 생산성 등 경쟁기반이 선진 자동차부품산업에 비해 여전히 취약한 데 그 원인이 있다.

4.1 기술수준

한국 자동차부품산업은 공업화의 역사가 짧은 데다, 조립사업이 먼저 발전하고 부품사업이 뒤따르는 역진적인 공업화 패턴을 보인데 기인하여 전반적인 기술능력이 낮다. 특히 우리나라 부품기업의 독자기술 개발능력은 경쟁국인 일본의 부품산업에 비해 크게 떨어진다. 그러나 생산기술에서는 해외기술의 도입을 통해 상대적으로 많은 발전을 이룩했다.

기술부무별로 보면, 생산기술에 있어서 단순가공 및 조립기술은 선진국과 거의 대등한 수준을 보이고 있지만, 금형기술 및 용접기

술 등에서는 경쟁개도국보다는 높지만 선진국 수준에는 미흡하다. 그리고 열처리, 도금 등의 공업기반 기술과 시험·검사기술에서는 선진국에 비해 많이 뒤떨어지는 것으로 평가되고 있다. 이와 같이 단순가공 및 조립기술이 높은 수준에 도달한 반면 기반기술분야가 상대적으로 취약한 원인은 한국의 부품기업이 가공 및 조립기술을 중심으로 기술도입을 하여왔던 것과 무관하지 않다. 또 이것이 기계 및 프레스 가공부품에서 부품품질이 특히 열악한 원인이 되고 있다.

제품기술은 생산기술에 비해 더욱 낮은 수준이다. 한국의 부품기업은 일부 단순부품에 대해서는 설계능력을 갖고 있지만 대부분의 기술부품에 대해서는 설계능력을 갖고 있지 못하다. 본원이 중견 부품기업 33개사를 대상으로 실태조사한 자료에 따르면 조사대상업체의 약 39%만이 설계기술능력을 보유하고 있다. 또 프로토타입의 제작능력을 갖춘 업체는 이보다 더 낮은 36%로 나타났다. 이것이 조립기업이 신차개발에 있어서 대역도 방식을 더 많이 활용하는 원인이 된다. 품목별로 기계가공·프레스가공부품에서의 기술보유율이 상대적으로 높게 나타났다. 이와 같은 조사결과는 대부분 중견부품기업들을 조사대상으로 한 것이므로 소규모기업까지 포함할 경우 이 비율은 더욱 낮아질 수도 있다. (표 7 참조)

4.2 품질수준

산업연구원의 실태조사에서 국산부품은 일제부품 또는 독일제부품에 비해 적게는 1.5배, 많게는 4배에 이르기까지 불량율이 높은 것으로 나타났다. 예를 들어 마스터 브레이크의 일제 수입부품이 10,000개당 평균 20개의 불량율을 보였으나, 국산부품은 그 1.5배에 달하는 30개가 불량부품이었으며, 하이텐션 케이블은 독일제가 10,000개당 40개인 데 비해 국산부품은 그 4배 수준인 160개로 나

표 7 자동차부품기업의 기술보유 현황

	기술보유비율(%)			주요부품명
	설계 기술	프로트 타워	공정 기술	
기계가공, 프레스부품	38.9	44.4	83.3	속업소버, 브레이크 캘리퍼, 마스터 실린더, 연료 펌프, 워터 펌프, 캐탈리틱 컨버터, 헤드램프, 피스톤 핀 등 12개
전장품, 내외장재	40.0	26.7	66.7	알터네이터, 와이어 하니스, 연료 필터, 키 세트, 도어 트림, 컨트롤 케이블, 히터 등 13개
계	39.4	36.4	75.8	

자료 : 산업연구원, 「실태조사」, 1993. 9.

표 8 주요 기능부품의 결함률 비교

부 품 명	결 점 률			주요 결함사유
	국산	일제	독일제	
전자제어장치(ECU)	4	-	2	기능작동불량
파워 스티어링 기어	40	20	-	오일누유, 소음발생
수동변속기	25	-	12	소음발생
마스터 브레이크	30	20	-	누유, 작동불량
실린더 헤드 ⁽¹⁾	7	-	3	소음, 간극발생
O ₂ -센서	3	1	-	작동불량
자동안테나	35	27	-	작동불량, 잡음유입
스파크 플러그	31	-	14	엔진부조, 피복손상
하이덴션 케이블	160	-	40	엔진부조, 피복손상
시트 벨트	2	1	-	작동불량
허브 베어링	3	1	-	내구성미달

자료 : 산업연구원, 「실태조사」, 1993. 9.

주 : 출고후 클레임(field claim) 건수를 기준으로 한 것임.

타났다. 이밖에 전자제어장치, 파워 스티어링 기어, 수동변속기 등 주요기능부품의 결함률에서도 국산부품은 수입부품의 2배에 달했으며, 허브 베어링, O₂-센서 등의 요소부품의 결점률은 3배에 이르는 것으로 나타났다. 국산부품의 주요불량원인은 기능작동불량이 가장 많았고, 오일 누유, 소음발생 등 끝마무 미숙과 관련된 불량도 적지 않았다. (표 8 참조)

그러나 이 자료에서 비교대상으로 한 부품은 수입조달과 국산조달이 동시에 이루어지는 10여개부품만을 대상으로 한 것이므로 전체부품을 대표한다고 보기는 어렵다. 특히 조립기업이 전량 국산조달하는, 다시 말해서 그것이 가격상의 이유이든 품질상의 이유이든 수입조달할 필요가 없는 대다수 부품의 경우에는 이와 같은 품질차이가 존재하는지는 알 수 없다. 그러나 한국 부품기업의 영

표 9 한국, 일본, 미국 자동차부품산업의 생산성 관련지표의 비교

	한 국 (1993) ⁽¹⁾	일 본 (1989) ⁽¹⁾	미 국 (1989)
노동장비율(달러)	40,470	75,592	-
금형교환 시간(분)	48.0	7.9	114.3
기계보유대수(대/인당)	1.4	7.4	2.5
평균재고보유일수	8.0	1.5	8.1
로봇보유대수(대)	10.0	-	-

자료 : 산업연구원, 「실태조사」, 1993. 9.

James P. Womack et al, *The Machine That Changed the World*, 1990.

한국은행, 「주요기업경영분석」, 1992.

주 : 노동장비율과 자본생산성은 한국은 1992년, 일본은 1991년 기준임.

세성과 낮은 기술능력을 고려할 때 전체적으로 한국의 부품기업의 품질보장능력은 낮은 것으로 유추되며, 그것이 위의 품목과는 같지 않다 하더라도 경쟁국과 격차를 보이는 것은 사실이다.

4.3 생산성

일반적으로 조립산업의 생산성은 대당조립 시간으로 측정될 수 있지만, 부품산업의 생산성은 그 특성상 국제간 직접비교 할 수 있는 지표가 마땅하지 않다. 그러나 노동장비율, 금형교환시간, 기계보유대수, 재고보유수준 등 생산성에 영향을 미치는 변수들의 종합비교를 통해 그 유추는 가능하다.

1992년 한국 자동차부품산업의 노동장비율은 약 4만 달러로 일본의 54% 수준으로 나타났다. 이는 한국의 부품산업이 상대적으로 노동집약적인 때문으로 실제로 당원의 실태조사에서 한국 자동차부품산업의 작업자 1인당 기계보유대수는 1.4대로 일본의 7.4대는 물론 미국의 2.5대보다도 낮다.

다품종소량 생산에서 금형교환의 신속성은 부품기업의 생산성에 심대한 영향을 미친다. 특히 자동차의 모델이 다양화될수록 소ロット 생산을 위한 금형 공구의 잦은 교환의 필요성은 더욱 높아진다. 실태조사에서 우리나라 자동차 부품산업의 금형교환시간은 평균 48

분으로 일본의 8분에 비해 훨씬 길지만, 미국의 114분보다는 짧은 것으로 나타났다. 이로부터 한국의 부품산업은 소ロット 생산의 효율성에서 미국보다는 우위에 있지만 일본에 비해서는 크게 떨어짐을 알 수 있다. 이로 인해 한국의 부품기업은 일본에 비해 상대적으로 더 많은 재고를 보유하게 되는데, 일본의 부품기업이 평균 1.5일분의 재고를 보유하지만 한국은 이보다 훨씬 많은 8일분을 보유하고 있다. (표 9 참조)

5. 대일적자 개선방안

5.1 기본방향

자동차부품산업의 무역수지를 개선하고, 특히 대일적자를 줄이기 위해서는 자동차부품의 수입대체를 지속적으로 추진하는 한편 수출산업화를 조기 달성해야 한다. 이를 위해서는 먼저 핵심기능부품을 개발하고 생산할 수 있는 독자기술의 구축이 필요하며, 부품의 품질과 생산성이 향상될 수 있도록 설비 자동화와 합리화가 지속적으로 추진되어야 한다. 또 부품산업의 구조가 보다 전문화될 수 있도록 부품기업의 대형화를 추진하여야 하며, 품질과 성능의 향상을 위해 소재부문과 같은 관련산업이 동시 육성되지 않으면 안된다. 한편, 정부와 완성차업체는 국내 부

품기업의 영세성을 감안 부품기업의 기술개발과 합리화 투자에 대한 지원을 더욱 강화할 필요가 있다.

5.2 세부방안

5.2.1 기술력 강화

4장에서 우리날 부품기업 가운데 독자 설계기술을 보유한 부품기업은 전체의 40%에도 미치지 못한 것으로 나타난 바, 이와 같이 국내 부품기업의 낮은 기술력이 자동차부품의 수출산업화를 저해하는 동시에 주요부품의 수입의존을 완화시키지 못하는 일차적인 원인이 되고 있다. 따라서 부품 무역수지 개선을 위해서는 취약한 기술력을 강화하는 것이 무엇보다 중요하다.

현재의 기술력, 특히 제품개발력을 강화하기 위해서는 부품기업은 기술인력, 특히 연구개발인력을 확충하여야 하며, 매출액에서 차지하는 연구개발비의 비율을 배가하여야 한다. 또 정부는 부품기업의 영세성을 감안, 부품기업의 연구개발인력에 대한 병역혜택의 확대 및 연구개발에 대한 금융·조세 지원을 강화해야 한다. 한편 조립기업은 향후의 자동차시장경쟁이 부품기업을 포괄하는 총체적 경쟁이 될 것이므로, 경쟁력의 확보 차원에서 우위에 있는 기술과 자원을 부품기업에 더 많이 지원해야 할 것이다.

5.2.2 기술협력의 강화

주요수입부품인 ECU, EFI, ABS 등 개별 부품기업 차원에서 개발하기 어려운 전자화 부품에 대해서는 기업간, 산업간 기술협력을 강화할 필요가 있다. 자동차 전자화는 소프트웨어기술, 반도체 및 전자기술이 자동차기술과 융합되어 나타난 것으로 부품기업이 독자적으로 개발하기 어려우므로 부품기업과 조립기업간, 부품기업과 전자기업간 전략적 제휴를 통해 개발하는 것이 더욱 효율적일 수 있다.

5.2.3 생산성 향상

국산부품의 품질열위와 낮은 생산성 역시 자동차부품의 무역수지 적자를 확대하는 원인이 될 뿐만 아니라 우리나라 부품산업의 수출산업화를 제약하는 원인이 되고 있다. 생산성과 품질능력을 배가해야 하는 이유도 이 때문이다. 이를 위해서는 설비의 현대화와 자동화가 이루어져야 하며, 금형교환과 같은 공정관리능력의 개선이 필요하다.

우리나라 부품기업의 1인당 기계보유대수는 평균 1.4대로 일본의 7.4대는 물론 미국의 2.5대 보다도 적다. 이것은 우리의 부품산업이 아직까지 저임노동력에 의존하는 노동집약적 생산방식을 선호하고 있음을 보여준다. 또 30개 부품기업의 로봇 보유대수는 평균 10대로서 자동화수준에서도 만족할 만한 수준이 아니다. 이와 같은 이유의 대부분은 부품기업의 영세성이 기인한다. 따라서 기계화와 자동화의 도입이 그렇게 쉬운 일이 아니지만, 현실여건을 감안한 적절한 방향은 모색될 수 있다. 그 하나가 간이자동화의 추진이다.

최근 노사분규의 확산 이후 자동화는 곧 인력대체라는 인식이 확산되고 있다. 그러나 자동화의 근본목적은 품질안정과 원가절감에 있다. 자동화의 개념을 잘못 설정하면 무리한 자동화 추진에 따른 자원의 낭비 또는 생산체제의 비효율을 초래할 수도 있다. 공정에 따라서는 전용설비로 보다 높은 생산효율을 얻을 수도 있다. 자동화의 상당한 진전단계인 유연생산시스템(FMS: flexible manufacturing system)을 도입하였던 국내 굴지의 부품기업이 생산효율 측면에서는 효과를 보지 못한 선례도 있다. 현재의 여건을 고려할 때 부품기업의 적절한 자동화 수준은 NC공작기계, 로봇 도입 등 단체기기의 자동화와 물류시스템의 자동화 정도로 보인다.

또 정부는 부품기업의 영세성을 고려, 부품기업의 자동화 추진에 대해 금융·조세 지원을 강화하여야 하며, 조립기업은 부품기업

의 자동화 추진에 대한 지원을 확대하여야 한다. 현재의 지원은 미래의 협력을 얻기 위한 투자이기 때문이다.

5.2.4 부품기업의 대형화

우리나라 부품산업의 낮은 생산성과 기술력 등 구조적 취약성의 주된 원인은 부품기업의 규모의 영세성에서 비롯되는 것이 많다. 3장에서 우리나라 부품기업은 중소기업이 전체의 93.4%를 차지하며, 약 48%가 종업원 50인 이하의 소규모기업의 차지하고 있음을 보았다. 따라서 부품무역수지를 개선함과 동시에 부품산업을 수출산업으로 육성하기 위해서는 부품기업의 대형화가 선행되지 않으면 안된다. 주지하다시피, 우리나라 조립기업의 부품기업관리는 배타적 계열체제와 복수발주를 근간으로 한다(전자는 타 조립기업의 협력기업을 거래관계에서 배제하는 것이며, 후자는 될 수 있는 한 동일한 부품의 발주기업을 수화하는 것이다). 그런데 배타적 계열구조하에서의 복수발주화는 부품기업의 기업규모를 더욱 영세화하게 된다. 이와 같은 계열관리는 부품기업의 규모의 경제 달

성을 더욱 지연시키기 때문이다. 따라서 부품기업의 규모를 대형화하기 위해서는 무리한 복수발주(multi-sourcing)를 지양하는 한편으로 기술능력이 뛰어난 부품기업에 대해서는 타조립기업의 협력업체라도 거래관계에서 배제하는 현재의 관행이 개선되지 않으면 안된다.

5.2.5 수입선 다변화

우리나라 부품수입의 대일의존도는 50%를 여전히 상회하고 있다. 이는 최근 독자모델이 늘어나고 있기는 하지만 과거 대부분의 완성차 모델을 일본에서 가져왔고 필요한 기술도 거의 일본에서 도입하고 있는 우리나라 자동차산업의 구조적 특성에 기인한다. 그러나 지나치게 높은 특정국가에의 의존은 그 자체로도 문제가 되지만, 현재와 같이 엔화강세가 지속될 때 부품부문의 무역수지를 더욱 확대시키는 데에 문제의 심각성이 있다. 따라서 국내업체는 장기적 안목에서 부품수입선을 다변화해야 하며, 가능한 한 향후 한미간 자동차 통상마찰이 예상되는 미국으로 수입선을 전환할 필요가 있다. 