

국산 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에 관한 연구*

- 미국시장 수출 집중도 및 경쟁력을 중심으로 -

A Study on the International Competitiveness of Korean Auto Parts Industry*

- Focus on the Exporting Concentration and Competitiveness in U.S. Market -

김지용(Ji-Yong Kim)

경주대학교 경영학부 국제통상학 전공 전임강사

목 차

I. 서 론

II. 국산 자동차 부품의 수출 현황 및 미국 시장 수입 동향

III. 국산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력 분석

V. 결 론

참고문헌

Abstract

Abstract

Korean auto mobile industry has been contributed to development on national economy for last 30 years. Especially, The fact is that latest increasement of Korean automobile selling is worthy of notice in U.S. market which is the biggest automobile market of the world. But development of automobile industry unattainable nothing of helping of auto parts industry. So, when we discuss about growth of automobile industry, we also have to consider role of auto parts industry at the same time.

The purpose of this study was to analyze exporting competition of Korean auto parts in U.S. market by using Index of Export Bias and Market Comparative Advantage Index.

For attaining the purpose of study, we classified the Korean auto parts which exported to U.S. market and the world by using the six units classification of the Harmonized System(HS). Also we measured Index of Export Bias and Market Comparative Advantage Index. Analyzing period was 1998-2004.

The results of Index of Export Bias indicated that HS Code No. 8708.50, 8708.91 represented over 3 numerical value and 8708.92, 8708.60, 8708.39, 8708.29 represented over 2 numerical value. Additional results indicated that the Korean auto parts which gained exporting competition in the U.S. market were HS Code No. 8708.70, 8708.93, 8708.92. The products which will have exporting competition in the U.S. market would be HS Code No. 8708.99,

Key Words : auto mobile industry, U.S. market, Market Comparative Advantage Index, Harmonized System(HS), Export Bias

* 본 연구는 2005년도 경주대학교 학술연구비 지원에 의해 이루어 졌음

I. 서 론

1. 연구 목적

한국 자동차 산업의 성장에는 완성차 업계의 지속적인 기술, 연구개발 등이 원동력이 되어왔던 것은 사실이다. 그러나 자동차가 2만개 이상의 부품으로 조립되어지는 상품이며, 그 구성 부품의 품질에 따라 완성차의 성능과 내구성이 좌우된다는 점을 비추어 볼 때 관련 부품업계의 자체적인 노력도 자동차 산업의 발전에 커다란 기여를 하여 왔다고 볼 수 있다. 이러한 사실은 완성차 업체가 1차 협력업체로부터 납품받는 부품 구매액이 자동차 업체 매출액의 50% 이상을 차지하고 있어서 완성차의 품질 및 가격 형성에 부품산업이 미치는 영향은 절대적이라는 점에서도 살펴볼 수 있다.

한편, 우리나라와 비슷하게 혹은 보다 앞서서 산업화를 시작한 멕시코, 브라질, 대만 등과는 달리 한국의 자동차 산업이 지난 30년간 괄목할만한 성장을 하여 수출산업화에 성공을 거둘 수 있었던 배경에는 전술한 국가들과는 달리 한국은 자동차부품의 95% 이상을 국산화 하는데 성공하였다는 점과 완성차 조립부문과 부품산업이 해외 다국적기업의 주도가 아닌 국내기업의 주도로 성장해 왔다는 점을 들 수 있다.¹⁾

최근 한국 자동차업계의 세계 자동차 최대 시장인 미국으로의 수출은 호조를 보이고 있다. 이에 따라 한국 자동차의 품질이 개선되고 미국 소비자의 한국 자동차에 대한 이미지가 호전되면서 미국 내 한국 자동차부품에 대한 이미지도 개선되고 있는 것으로 평가되고 있다. 이러한 사실은 미국 통계청에서 집계한 한국산 자동차부품의 대미 수출이 2004년 기준 18억불로 전년도에 비해 20.7% 늘어난 점에서도 볼 수 있다. 또한 국내 자동차부품 기업의 미국 시장 진출사태가 늘어나면서 미국 내 자동차 부품 바이어가 국내 부품기업을 바라보는 시각이 바뀌어 가고 있다. 이러한 사실은 국내 Tier 1기업이 조향장치시스템을 GM등 빅 3에 납품하자 미국 현지 부품회사들이 국내기업을 경계하는 한편 국내 자동차부품업체들을 주목하기 시작하였다는 점에서도 살펴볼 수 있다.

세계 최대의 자동차 시장인 미국의 자동차 부품시장 규모는 '2000년을 기준으로 하여 볼 때 약 4천억 달러로 추정된다. 이를 한화로 환산하면 약 514조원으로 우리나라 전체 GDP와 맞먹는 엄청난 규모이다. 이중 완성차업체에 직접 납품되는 OE(original equipment)시장 규모는 2,400억 달러이며 A/S 시장은 1,600억 달러로 추정되고 있다²⁾.

본 연구에서는 자동차 산업의 발전과 직접적인 영향관계에는 국산 자동차부품의 대 미국시장 경쟁력을 조사해 보기로 하였다. 이는 세계 최대의 자동차 부품 수입시장인 미국시장에서의 경쟁력 확보는 미국 이외의 시장에서도 충분히 경쟁력을 가질 수 있다고 볼 수 있기 때문이다. 이를 위하여 본 연구

1) 김양희 외, 『한국 자동차산업의 기술능력 발전』, 삼성경제연구소, 1999.

2) 안수용, 우리나라 부품업계의 미국진출 방안, 한국자동차산업연구소, 자동차 경제, 2001. 9.

에서는 우선 국제상품공통분류체계인 HS(Harmonized System)을 이용하여 자동차부품 관련 품목들을 분류하여 보았다. 그리고 이들 품목에 대하여 최근(1998-2004)의 통계자료를 이용하여 특정 시장으로의 상품 수출 집중도를 계측하는데 사용되는 지수인 수출편향지수(Index of Export Bias)와 상품 경쟁력의 정도를 계측하는데 이용되는 대표적인 지수인 시장별 비교우위지수(Market Comparative Advantage)를 통해 국산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력 정도를 분석하였다.

본 연구의 특징 및 기대 효과를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 기존의 관련 연구들과는 달리 현재 국가간 거래상품들의 분류에 있어 가장 널리 사용되고 있는 국제상품공통분류체계인 HS제도를 이용하여 조사대상 품목에 대한 현실성을 반영하였다는 점을 들 수 있다. 또한 HS체제에서 국가간 공통 상품분류의 최종 단위인 6단위 분류를 통해 조사대상 품목을 세밀화 하였다는 점을 들 수 있다.

둘째, 조사 대상 품목의 일시적 자료를 이용한 것이 아니라 최근 7년간의 자료를 이용함으로써 목적 시장에서의 조사 품목에 대한 수출집중도 및 경쟁력의 연도별 변화와 추이를 살펴볼 수 있다는 점이다.

셋째, 연구 대상 품목의 분류에 있어서의 세밀화와 수출집중도 및 경쟁력의 변화 추이를 동적으로 살펴봄으로써 관련 업계가 가장 큰 시장을 확보하고 있는 미국시장에서의 경쟁력 제고방안을 고려할 시 기본적인 시사점을 제공해 줄 수 있다는 점이다.

2. 연구 방법

특정 국가의 개별 상품이 목적 시장에서 어느 정도의 경쟁력을 확보하고 있는가의 문제는 다양한 방식으로 제시되어 질 수 있으나, 본 연구에서는 목적 수출시장에서 조사 대상 품목들이 어느 정도의 경쟁력을 가지고 있는 가에 분석의 초점을 맞추고자 하였다. 따라서 연구 적을 달성하기에 가장 적합한 지수라고 판단되어지는 수출편향지수(Index of Export Bias)와 시장별 비교우위지수(Market Comparative Advantage; MCA)를 사용하기로 하였다. 즉, 전자의 지수를 통해서서는 조사 대상 품목이 목적 시장에서 어느 정도의 수출 집중도를 가지는 지를 살펴보고, 후자의 지수를 통해서서는 목적 시장에서 조사 대상 품목이 가지는 경쟁력의 정도를 조사해 보고자 하였다.

조사대상 품목은 HS 상품분류체계³⁾를 이용하여 선정하는 방식을 택하였다. 이는 현재의 국가간 상품 이동 및 수출입 동향을 파악하기 위해서는 HS가 가장 정확하고 보편적인 방안이기 때문이다. 또한 조사 대상 목적 시장으로는 세계 자동차 부품 시장 중에서 가장 큰 시장으로 평가받고 있는 미국 시장을 그 대상으로 삼았다. 특히 분석의 세밀화를 위하여 국제상품공통단위의 최종단위인 6단위 품목분류까지로 확

3) 전창원, 『표준무역실무』, 무역연구원, 1996, pp.404-406.

HS(The Harmonized Commodity Description and Coding System)체계에서는 품목을 21부 97류에 6단위(5,019개 품목)를 협약국 공통단위로 분류하고 있다. 우리나라는 한국통일상품분류방식(HSK)을 새로 만들어 상품분류코드를 세계 공통의 6단위 분류에다가 국내의 제반사정을 감안한 자체분류 4단위를 합해 모두 10단위로 하여 대상품목수를 10,187개로 분류해 놓고 있다.

대하여 조사대상 품목을 선정하였다⁴⁾. 즉, 아래의 <표 1-1>에 제시되어진 바와 같이 제17부, 87류, 8708단위의 10단위로부터 99단위에서 15개 품목이 연구 대상 조사품목으로 선정되었다. 조사대상기간은 1998-2004년까지이며, 통계데이터는 무역협회의 KITA.net에서 제공 되어지는 무역통계를 이용하였다.

<표 1-1> 연구의 분석대상 상품군

HS	2단위	4단위	품 목 명	6단위	품 목 명
17부 차량, 항공기,선박 과 수송기기 관련품	87류 철도 또는 케도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부속품	8708	자동차용 부분품과 부속품 (제8701호 내지 제8705호의 자동차용에 한한다)	870810	자동차용 완충기와 그 부분품
				870821	안전벨트
				870829	자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품
				870831	장착된 브레이크 라이닝(자동차용의 것)
				870839	자동차용의 기타 제동장치와 부분품
				870840	기어박스
				870850	자동장치를 갖춘 구동차축
				870860	비구동 차축과 그 부분품
				870870	로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품
				870880	서스펜션 쇼크 업소오버
				870891	방열기(자동차용의 것)
				870892	소음기와 배기관(자동차용의 것)
				870893	클러치와 그 부분품(자동차용의 것)
				870894	핸들, 운전대 및 운전박스 등 차량의 부속품
				870899	자동차용의 기타 부분품과 부속품

II. 국산 자동차 부품의 수출 현황 및 미국 시장 수입 동향

1. 국산 자동차 부품의 수출 현황

최근 국산 자동차 부품의 수출은 <표 2-1>와 <표 2-2>에 나타난 바와 같이 비약적으로 신장하고 있는 것으로 조사되었다⁵⁾. 특히 최근(2003-2004)의 실적을 기준으로 전년도 대비 금액 및 신장률을 살펴 보았을 때, 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품)이 41억불, 47.2%로 가장 두드러진 신장세를 보여주

4) 6단위 이상으로 상품분류를 하지 못한 이유는 그 이상의 단위로 상품을 세분화할 경우, 개별 국가들마다 고유한 방식으로 상품을 분류하므로 인해 조사대상 상품의 일치화 작업이 불가능해지기 때문이다.
5) 조사대상 품목의 HS품목분류번호가 <표 1-1>에 제시된 바와 같이 4단위 분류시 8708로 동일하므로 이하에서는 870810 품목은 810으로, 870821품목은 821과 같이 기술하기로 한다.

고 있다. 그 다음으로는 829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품)이 3억2천만불, 37.4%, 839(자동차용의 기타 제동장치와 부분품) 1억9천만불, 41.6%, 893(클러치와 그 부분품) 8천8백만불, 36.3%를 기록하였다. 반면 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품)은 금액 면에서는 2억2천만불로 조사대상 상위 품목 중 세 번째였으나, 전술한 품목과는 달리 성장률이 전년도 대비 -2.0%를 기록하여 유일하게 성장세가 둔화된 품목으로 조사되었다.

최근의 수출실적을 기준으로 하여 살펴볼 때, 국산 자동차 부품의 수출에 있어서의 특징은 870, 839 및 893과 같은 기술집약적, 고부가가치 품목에 비하여 899, 829와 같이 상대적으로 비기술집약적, 저부가가치적 품목의 수출신장세가 두드러지고 있다는 점이다. 이러한 점들은 국산자동차 부품 산업의 해외수출이 질적인 부분보다는 양적인 판매에 더 초점을 맞추고 있어 수익성 문제를 고려해 볼 때 개선이 요구되어지는 문제인 것으로 판단된다.

<표 2-1> 한국산 자동차 부품의 연도별 수출금액[810-860]

단위 : 천불

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	8,082	676	139,609	1,314	36,871	9,704	10,883	677
1999	7,687	1,027	143,924	1,339	50,356	7,814	18,158	2,974
2000	6,792	1,130	165,591	799	59,891	9,005	17,368	5,604
2001	5,893	959	188,045	200	62,516	4,376	18,513	8,748
2002	7,209	1,227	239,750	122	94,366	28,648	24,950	7,719
2003	6,362	3,896	238,001	46	132,357	48,545	37,194	8,955
2004	9,446	12,376	326,926	46	193,301	67,036	46,067	18,433

자료 : KITA.net

<표 2-2> 한국산 자동차 부품의 연도별 수출금액[870-899]

단위 : 천불

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	48,285	4,494	18,651	13,885	43,277	12,070	909,319
1999	128,055	6,187	18,964	18,017	50,478	10,658	1,213,266
2000	121,254	6,331	16,451	20,121	52,529	23,684	1,239,218
2001	142,674	7,755	20,845	18,105	48,348	20,668	1,319,993
2002	186,406	11,061	13,810	20,930	54,933	36,057	1,561,118
2003	231,783	24,344	17,052	25,849	65,068	49,009	2,805,999
2004	227,240	33,149	20,432	37,370	88,701	61,666	4,129,123

자료 : KITA.net

한편, 조사 대상기간 중 국산 자동차 부품의 대 미국 시장 수출현황은 다음의 <표 2-3>와 <표 2-4>에 나타난 바와 같다. 2004년을 기준으로 5천만불 이상의 수출실적을 달성한 품목은 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품, 5억2천만불), 829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품, 1억1천만불), 870(로드 휠일 및 그 부분품과 부속품, 8천5백만불), 839(자동차용의 기타 제동장치와 부분품, 6천6백만불)로 조사되었다.

<표 2-3> 한국산 자동차 부품의 연도별 대 미국 수출금액[810-860]

단위 : 천불, (%)

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	345 (4.3)	33 (4.9)	56,088 (40.2)	63 (4.8)	8,728 (23.7)	189 (1.9)	8,907 (81.8)	174 (25.7)
1999	273 (3.6)	197 (19.2)	62,271 (43.3)	86 (6.4)	13,573 (27.0)	236 (3.0)	14,946 (82.3)	1,432 (48.2)
2000	281 (4.1)	152 (13.5)	68,581 (41.4)	67 (8.4)	25,986 (43.4)	34 (0.4)	15,185 (87.4)	3,010 (53.7)
2001	559 (9.5)	254 (26.5)	81,487 (43.3)	-	33,901 (54.2)	163 (3.7)	14,042 (75.8)	3,375 (38.6)
2002	1,451 (20.1)	194 (15.8)	87,631 (36.6)	6 (4.9)	54,410 (57.7)	37 (0.1)	17,080 (68.5)	3,042 (39.4)
2003	889 (14.0)	439 (11.3)	86,031 (36.1)	-	54,851 (41.4)	37 (0.1)	14,117 (38.0)	3,720 (41.5)
2004	499 (5.3)	855 (6.9)	110,165 (33.7)	9 (19.6)	66,605 (34.5)	40 (0.1)	13,408 (29.1)	6,675 (36.2)

자료 : KITA.net,

주 : ()은 전체 한국산 자동차 부품 수출금액 대비 미국시장 수출금액

<표 2-4> 한국산 자동차 부품의 연도별 대 미국 수출금액[870-899]

단위 : 천불, (%)

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	13,430 (27.8)	49 (1.1)	12,244 (65.6)	5,680 (40.9)	16,787 (38.8)	3,940 (32.6)	100,707 (11.1)
1999	37,677 (29.4)	495 (8.0)	14,032 (74.0)	9,687 (53.8)	20,143 (39.9)	3,762 (35.3)	164,576 (13.6)
2000	34,265 (28.3)	522 (8.2)	11,985 (72.9)	11,745 (58.4)	14,251 (27.1)	9,830 (41.5)	193,725 (15.6)
2001	50,618 (35.5)	676 (8.7)	14,517 (69.6)	8,377 (46.3)	10,900 (22.5)	5,387 (26.1)	248,435 (18.8)
2002	88,847 (47.7)	391 (3.5)	9,033 (65.4)	9,624 (46.0)	15,106 (27.5)	12,063 (33.5)	304,237 (19.5)
2003	113,218 (48.8)	1,215 (5.0)	7,918 (46.4)	11,543 (44.7)	13,584 (20.9)	13,213 (27.0)	350,581 (12.5)
2004	85,618 (37.7)	1,039 (3.1)	8,716 (42.7)	18,944 (50.7)	14,228 (16.0)	21,294 (34.5)	529,084 (12.8)

자료 : KITA.net,

주 : ()은 전체 한국산 자동차 부품 수출금액 대비 미국시장 수출금액

전년도를 기준으로 신장률을 살펴보면, 899품목이 50.9%, 829품목 28.1% 및 839품목 21.4%의 수출신장세를 기록한 반면 870품목은 -24.4%의 급감세를 나타내었다.

동 조사기간 동안의 수출을 기준으로 하여 볼 때, 자동차용 기타 부분품과 차체의 기타 부분품 등 상대적으로 저기술집약적, 저부가가치 자동차 부품 등의 미국 시장 수출금액 및 신장률은 두드러지게 나타났으나 로우드 휘일 관련품 등과 같은 기술집약적, 고부가가치 품목의 수출신장률은 급감했거나 상대적으로 성장세가 덜한 것으로 나타났다. 이러한 점들은 자동차 부품업계의 수익성을 고려하여 볼 때 이에 대한 개선책이 필요할 것으로 판단된다. 반면 국산 자동차 부품의 대 미국 수출에 있어서의 긍정적인 사안으로는 840(기어박스), 880(서스펜션 쇼크 업소버), 893(클러치와 그 부분품) 등 상대적으로 기술집약적이고 부가가치가 높은 품목의 최근 수출신장세는 국산 부품업계의 수익성 면에서 긍정적인 면이라고 할 수 있다.

2. 미국 자동차 부품 수입시장 동향

최근 7년간의 조사 대상 품목에 대한 미국의 수입 시장규모 및 동향은 아래의 <표 2-5>와 <표 2-6>에 나타난 바와 같다. 우선 조사 대상 품목의 2004년도 기준 미국의 수입시장 규모는 3백7십억불 정도이며, 동년도 미국 전체 수입상품 시장 규모 1조4천6백억불의 약 0.39%를 차지하고 있다.

<표 2-5> 미국의 연도별 자동차 부품 수입금액[810-860]

단위 : 백만불, (%)

년 도	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	545 (0.06)	758 (0.00)	4,208 (1.33)	245 (0.03)	1,881 (0.46)	3,791 (0.00)	643 (1.38)	277 (0.06)
1999	594 (0.05)	758 (0.03)	4,934 (1.26)	293 (0.03)	2,052 (0.66)	4,270 (0.01)	635 (2.35)	316 (0.45)
2000	648 (0.04)	736 (0.02)	5,774 (1.19)	319 (0.02)	2,047 (1.27)	4,832 (0.00)	654 (2.32)	306 (0.98)
2001	670 (0.08)	579 (0.04)	5,544 (1.47)	336 -	1,903 (1.78)	4,243 (0.00)	790 (1.78)	260 (1.29)
2002	670 (0.22)	483 (0.04)	6,407 (1.37)	371 (0.00)	2,231 (2.44)	4,102 (0.00)	905 (1.89)	213 (1.43)
2003	742 (0.12)	407 (0.11)	7,246 (1.19)	391 -	2,519 (2.18)	4,390 (0.00)	676 (2.09)	239 (1.56)
2004	792 (0.06)	283 (0.30)	7,690 (1.43)	432 (0.00)	3,035 (2.19)	5,584 (0.00)	612 (2.19)	343 (1.94)
최근 7년간 평균수입금액	666	572	5,972	341	2,238	4,459	702	279
최근 7년간 평균 점유율	(0.09)	(0.08)	(1.32)	(0.01)	(1.57)	(0.00)	(2.00)	(1.10)

자료 : KITA.net

주 : () 국산 자동차 부품의 대 미국시장 점유율

〈표 2-6〉 미국의 연도별 자동차 부품 수입금액[870-899]

단위 : 백만불, (%)

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	962	294	391	227	319	353	7,331
	(1.40)	(0.02)	(3.13)	(2.50)	(5.25)	(1.12)	(1.37)
1999	1,099	317	440	268	355	424	8,557
	(3.43)	(0.16)	(3.19)	(3.60)	(5.66)	(0.89)	(1.92)
2000	1,313	299	410	294	335	414	9,597
	(2.61)	(0.17)	(2.92)	(3.99)	(4.25)	(2.37)	(2.02)
2001	1,227	287	402	365	370	392	9,069
	(4.12)	(0.23)	(3.61)	(2.29)	(2.94)	(1.37)	(2.74)
2002	1,493	346	419	429	394	500	10,376
	(5.95)	(0.11)	(2.15)	(2.24)	(2.24)	(2.41)	(2.93)
2003	1,778	417	447	489	461	539	11,621
	(6.36)	(0.29)	(1.77)	(2.36)	(2.36)	(2.45)	(3.02)
2004	2,029	552	474	530	640	694	13,610
	(4.22)	(0.19)	(1.84)	(3.57)	3.57	(3.07)	(3.89)
최근 7년간 평균수입금액	1,414	359	426	372	411	474	10,023
최근 7년간 평균 점유율	(4.01)	(0.17)	(2.66)	(2.94)	(3.75)	(1.95)	(2.56)

자료 : KITA.net

주 : () 국산 자동차 부품의 대 미국시장 점유율

조사 대상품목의 최근 7년간의 미국 자동차 부품 평균 수입금액을 기준으로 볼 때, 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품, 1백2천억불)로 최대 수입품목으로 나타났고 그 다음으로는, 829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품, 59억불), 839(자동차용의 기타 제동장치와 부분품, 22억불), 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품, 14억불)인 것으로 각각 나타났다. 수입신장률을 살펴볼 때, '2003-'2004간 수입신장률로는 839품목이 20.5%로 가장 큰 신장세를 나타내었고 그 다음으로는 899품목 17.1%, 870품목 14.1%, 829품목 6.1%로 각각 나타났다.

국산 자동차 부품들의 최근 7년간 대 미국 시장 점유율을 토대로 국산부품들의 동향을 살펴보면, 870품목이 4.0%로 가장 높은 미국시장 점유율을 보여주었으며, 그 다음으로 미국 자동차 부품시장에서 2.0% 이상의 시장점유율을 보인 품목은 893(클러치와 그 부분품)품목이 3.75%, 892(소음기와 배기관)품목이 2.94%, 891(방열기)품목이 2.66%, 899품목이 2.56%, 850(자동장치를 갖춘 구동차축)품목으로 각각 나타났다. 하지만 '2003-'2004년간미국시장 점유율을 토대로 살펴보면, 892품목(2.36%-3.57%), 893품목

(2.36%-3.57%), 850품목(2.09-2.19)은 소폭이나마 미국시장 점유율이 늘어난 것으로 나타났으나, 가장 높은 미국시장 점유율 기록하였던 870품목은 6.36%-4.22%로 시장점유율이 감소한 것으로 나타났다. 891 품목의 경우는 동기간 중 1.77%-1.84%로 소폭이나마 미국 시장점유율이 증가한 것으로 나타났으나 그 이전 기간 중의 점유율에 비해서는 상당히 감소한 것으로 조사되었다.

III. 한국산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력 분석

1. 분석 방법

수출편향지수(Index of Export Bias)는 한 국가의 특정 국가로의 조사 대상 품목의 수출이 동 국가의 관련 품목 세계 전체 수출에서 차지하는 비율과 한 국가의 특정 국가로의 전체 상품 수출이 동 국가의 세계 전체 수출에서 차지하는 비율을 비교한 것이다. 즉 이를 통한 계측치가 1보다 크면 해당 상품의 특정 국가로의 수출은 타 상품에 비하여 상대적으로 편중현상이 크다고 판단하는 것이다. 수출편향지수는 <식 III-1>로 정의되어 질 수 있으며, 동 계측치가 1 이상이면 특정 국가로의 수출에 있어 관련 품목의 수출집중도는 높다고 할 수 있을 것이다⁶⁾.

본 연구에서의 수출편향지수는 국산 자동차 부품이 미국 시장에 얼마나 집중적으로 수출되고 있는가를 살펴볼 수 있는 지표라고 할 수 있으며, 미국 시장 내에서의 국산 자동차 부품의 위상을 살펴볼 수 있는 가장 기본적인 자료로 활용될 수 있을 것이다.

$$IEB_i^j = \frac{X_{ij}^K}{X_{ij}} / \frac{X_i^K}{X_i} \dots\dots\dots <식 III-1>$$

X_{ij}^K = i국 j상품의 K국에 대한 수출액

X_{ij} = i국 j상품 수출액

X_i^K = i국의 K국에 대한 상품수출총액

X_i = i국의 상품수출총액

한편 한 상품이 수출시장에서 어느 정도의 경쟁력을 확보하고 있는가를 조사하기 위한 계측방법은 다양하게 제시되어질 수 있다. 그중 가장 대표적인 방법이 발라사(Balassa)에 의해 처음 명명된 RCA지수(Revealed Comparative Advantage; 현시경쟁우위지수)를 이용하는 방법으로, 수출성과비율을 우선적으

6) 김정호·최세균·김수식·안병일, “우리 농산물의 국제경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 정책연구보고 P42, pp.15-16.

로 살펴보는 협의의 RCA지수7)라고도 한다.8)

한편 RCA지수는 세계 전체의 관련 통계치 수집에 어려움이 있고 통계치의 일관성이 결여되어 있는 경우가 많아 계측치의 신뢰성에 많은 약점을 갖고 있다. 따라서 이에 대한 보완책으로 최근에는 세계 전체 시장이 아닌 목적시장에서의 경쟁력을 살펴보기 위해서는 시장별 비교우위(Market Comparative Advantage)지수를 더 많이 이용하고 있다.

특히, 본 연구에서는 우리나라 자동차부품의 수출경쟁력을 전체 세계시장이 아닌 미국시장으로 한정하였기 때문에 이에 대한 조사를 위해서는 MCA지수를 활용하는 것이 RCA지수를 활용하는 것보다 더 합리적인 것이라 판단하여 이를 사용하기로 하였다.

MCA지수는 세계 전체가 아닌 목적시장의 수입총액과 특정 품목의 수입액에 관한 자료만 있으면 계측이 가능하므로 한국 자동차 부품의 대 미국 시장 경쟁력 분석을 위한 도구로는 보다 더 유용한 개념이며, 다음의 <식 III-2>와 같이 정의되어진다. 즉 MCA 지수는 RCA 지수와 비슷한 개념이나 목적 시장에서의 특정 상품에 대한 경쟁력을 보다 세밀하게 측정하도록 고안된 것이며, MCA 지수가 1이상 이면 조사 대상 시장에서의 관련 상품의 경쟁력은 확보된 것으로 볼 수 있다.9)

$$MCA_j^i = \frac{X_j^i}{TX_j^i} / \frac{X_j}{TX_j} \dots\dots\dots <식 III-2>$$

- X_j^i = 수출국의 j 국에 대한 i 상품 수출액
- TX_j^i = j 국 시장에 대한 i 품목의 세계 수출총액
- X_j = 수출국의 j 국 시장에 대한 수출 총액
- TX_j = j 국 시장에 대한 세계 전체의 수출 총액

2. 분석 결과

1) 수출편향지수

한국산 자동차 부품이 미국 시장에서 어느 정도의 수출 집중도를 나타내는 가에 관련한 지수인 수출편향지수의 분석 결과는 다음의 <표 3-1>과 <표 3-2>에 나타난 바와 같다. 최근 7년간의 평균 지수를 통해 살펴보면 850(자동장치를 갖춘 구동차축)이 가장 높은 3.38의 수치를 나타내었고 그 다음으로 891(방열기)가 3.22로 나타나 그 다음 순위로 나타났다. 또한 수출편향지수가 2이상의 비교적 높은

7) 이에 대한 계측 수식은 $RCA = \frac{X_{ij}}{X_{wj}} / \frac{X_i}{X_w}$ 으로 나타내어 진다.
 8) 김정호 외, 전계서, 2001. 8, pp.10-11.
 9) 어명근강철수, “한일 입산물 관세구조와 경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 농촌경제, 제28권 제1호, 2005, pp.74-75.

수치로 나타난 품목으로는 892(소음기와 배기관) 860(비구동 차축과 그 부분품), 839(기타 제동장치와 그 부분품) 및 829(차체의 기타 부분품과 부속품)이 각각 2.53, 2.09, 2.08, 2.04의 수치를 보여주었다. 한편 840(기어박스), 880(서스펜션 쇼크 및 업소오버), 831(장착된 브레이크 라이닝), 810(자동차용 완충기와 그 부분품) 및 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품) 등이 각각 0.07, 0.27, 0.34, 0.45, 0.77로 나타나 1 이하의 수치를 보여주었다.

이들 품목들 중 840, 880, 831 품목은 다른 품목들과 비교해 보았을 때 상대적으로 기술집약적 품목으로써 부가가치가 높은 품목으로 평가를 받고 있어 자동차 부품업계의 수익성을 고려해본다면 이들 품목의 세계 최대 수요시장인 대 미국시장 수출편향지수가 낮게 나타난 점에 대해서 관련 업계의 주의가 요구된다고 하겠다.

〈표 3-1〉 한국 자동차 부품의 대 미국 수출편향지수[810-860]

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	0.25	0.28	2.33	0.28	1.37	0.11	4.75	1.49
1999	0.17	0.94	2.11	0.31	1.31	0.15	4.01	2.35
2000	0.19	0.62	1.90	0.38	1.99	0.02	4.00	2.46
2001	0.46	1.28	2.09	-	2.61	0.18	3.66	1.86
2002	1.00	0.78	1.81	0.24	2.86	0.01	3.39	1.95
2003	0.79	0.64	2.05	-	2.35	0.00	2.15	2.35
2004	0.31	0.41	2.00	1.16	2.04	0.00	1.72	2.15
최근 7년간 평균 수출편향지수	0.45	0.71	2.04	0.34	2.08	0.07	3.38	2.09

〈표 3-2〉 한국 자동차 부품의 대 미국 수출편향지수[870-899]

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	1.61	0.06	3.81	2.37	2.25	1.89	0.64
1999	1.43	0.39	3.61	2.62	1.95	1.72	0.66
2000	1.29	0.38	3.34	2.67	1.24	1.90	0.72
2001	1.71	0.42	3.36	2.23	1.09	1.26	0.91
2002	2.36	0.18	3.24	2.28	1.36	1.66	0.97
2003	2.77	0.28	2.63	2.53	1.18	1.53	0.71
2004	2.23	0.19	2.53	3.00	0.95	2.05	0.76
최근 7년간 평균 수출편향지수	1.91	0.27	3.22	2.53	1.43	1.72	0.77

2) 시장별비교우위지수

본 연구에서는 일정 기간 동안 특정 상품이 목적시장으로의 수출에 있어 어느 정도의 경쟁력을 확보하고 있는가를 측정해 보고자 하였다. 이를 위하여 최근 7년간(1998-2004)의 관련 자료를 바탕으로 시장별비교우위지수(MCA)를 이용해 한국산 자동차 부품의 대 미국 시장 경쟁력 분석을 시도하였다. 이에 대한 결과는 다음의 <표 3-3>과 <표 3-4>에 나타난 바와 같다.

조사대상 15개 품목 중 최근 7년간의 MCA 평균지수를 기준으로 하여 볼 때, 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품), 893(클러치와 그 부분품), 892(소음기와 배기관)이 각각 1.43, 1.39, 1.03의 수치를 나타내어 미국시장에서 나름대로의 경쟁력을 확보하고 있는 품목으로 조사되어졌다. 그러나 2003-2004년간의 계측치를 중심으로 살펴보면, 892품목을 제외한 870품목 및 893품목의 경우 MCA지수가 각각 2.34-1.45, 1.08-0.76으로 나타나 미국시장에서의 경쟁력이 점차적으로 약화되어가고 있는 것으로 나타났다.

반면 현재까지는 시장경쟁력을 확보하고 있지는 못하지만, 그 추세를 살펴볼 때 경쟁력을 확보할 것으로 예상되어지는 품목으로는 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품), 850(자동장치를 갖춘 구동차축), 894(휠들, 운전대 등), 839(제동장치와 부분품) 등으로 판단되어지며, 특히 최근 2003년-2004년간의 계측치를 중심으로 살펴보면, 899(1.11-1.33)과 894(0.90-1.05) 품목의 미국 시장내 경쟁력의 신장세가 두드러지게 나타나고 있는 것으로 조사되었다.

<표 3-3> 한국산 자동차 부품의 대 미국 시장 비교우위 지수(MCA) 분석결과[810-860]

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	0.03	0.00	0.53	0.01	0.19	0.00	0.55	0.03
1999	0.02	0.01	0.44	0.01	0.23	0.00	0.82	0.16
2000	0.01	0.01	0.38	0.01	0.41	0.00	0.75	0.32
2001	0.03	0.02	0.54	-	0.65	0.00	0.65	0.47
2002	0.08	0.01	0.49	0.00	0.87	0.00	0.67	0.51
2003	0.04	0.04	0.44	-	0.80	0.00	0.77	0.57
2004	0.02	0.10	0.49	0.00	0.75	0.00	0.75	0.67
최근 7년간 평균MCA지수	0.03	0.03	0.47	0.00	0.56	0.00	0.71	0.39

MCA지수 분석결과를 토대로 살펴본 국산 자동차 부품의 대 미국 시장 수출에 있어서의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

우선 긍정적인 면으로는 상대적으로 기술집약적이어서 수익성이 높을 것으로 기대되어지는 870 및 893 등의 품목이 현재까지는 미국시장 내에서 나름대로의 경쟁력을 확보하고 있다는 점이다. 또한 현

재까지는 경쟁력을 확보하고 있지는 못하지만 전술한 품목들과 같이 기술집약적 품목으로써 부품업계의 수익성 제고에 기여를 할 수 있을 것으로 판단되는 850 및 839품목의 점진적인 동 시장 내에서의 경쟁력 확보도 상당히 긍정적인 사안이라고 할 수 있다.

〈표 3-4〉 한국산 자동차 부품의 대 미국 시장 비교우위 지수(MCA) 분석결과[870-899]

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	0.56	0.01	1.25	1.00	2.10	0.45	0.55
1999	1.19	0.05	1.11	1.25	1.97	0.31	0.67
2000	0.84	0.06	0.95	1.29	1.38	0.77	0.65
2001	1.51	0.09	1.32	0.84	1.08	0.50	1.00
2002	2.11	0.04	0.76	0.80	1.36	0.86	1.04
2003	2.34	0.11	0.65	0.87	1.08	0.90	1.11
2004	1.45	0.06	0.63	1.22	0.76	1.05	1.33
최근 7년간 평균MCA지수	1.43	0.06	0.95	1.04	1.39	0.69	0.91

한편 부정적인 면으로는, 최근 들어 조사 대상 국산 부품 중 동 시장내에서 경쟁력이 가장 큰 것으로 조사되었던 870, 893품목의 미국 시장내 경쟁력이 점차적으로 약화되어 가고 있으며 오히려 892품목과 같이 전술한 품목들에 비해 부품업계의 수익성 제고에는 상대적으로 취약한 품목의 동 시장내 경쟁력은 신장되고 있다는 점을 들 수 있다.

미국 시장내 국산 부품의 경쟁력 측면에서의 또다른 부정적인 면으로는 수출금액을 기준으로 보았을 때 동기간, 수위를 나타냈던 품목들 중 하나였던 829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품)의 MCA지수가 현저히 낮은 것으로 나타났고, 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품) 또한 수출금액에서 차지하는 비중을 감안하였을 때 동 지수의 수치가 상대적으로 낮은 것으로 나타났다는 점이다. 이러한 점들은 국산 자동차 부품의 미국시장 수출에 있어 물량 면에서 큰 비중을 차지하고 있는 품목들이 동 시장에서의 경쟁력은 상당히 약하다는 점을 보여주는 것으로 이들 부품을 생산하는 업계는 수익성 제고면에서 조사결과 나타난 문제점들을 해결할 자체적인 대책이 필요할 것으로 판단된다.

IV. 결 론

한국의 자동차 산업은 그동안 국가경제 발전에 지대한 공헌을 하여왔다. 특히 IMF 경제위기 극복에 있어 수출을 주도한 대표적인 상품이었다. 자동차 산업의 발전은 완성차의 성장만으로는 기대하기가

어렵다는 사실을 우리와 비슷한 시기에 산업화를 시도한 국가들의 사례에서 살펴 볼 수 있었다. 따라서 자동차가 2만여개의 부품으로 이루어진다는 점을 볼 때 자동차 부품산업의 경쟁력 확보가 요원한 상태에서 자동차 산업 전반의 성장 및 발전을 기대하기 어려울 것이다.

최근 한국산 자동차 부품은 세계 최대 시장인 미국시장에서 완성차 수출의 호황을 배경으로 하여 가격 대비 품질의 우수성으로 인정받고 있으며, GM 등 빅3 기업 등에 납품을 할 정도로 그 기술력을 인정받고 있다.

이에 본 연구에서는 단일 자동차 부품 시장으로써는 가장 큰 규모인 미국시장에 있어서의 한국산 자동차 부품의 국제경쟁력을 조사해 보았다.

조사를 위하여 자동차 부품 관련 품목들을 국제상품공통분류체계인 HS(Harmonized System)을 이용하여 분류하여 총 15개 품목을 조사대상으로 삼았다. 조사대상 기간은 1998년-2004년이었으며, 경쟁력 분석을 위한 연구방법으로는 특정 시장에서의 상품 수출 집중도를 계측하는 지수인 수출편향지수(Index of Export Bias)와 경쟁력을 계측하는데 사용되는 대표적인 지수인 시장별비교우위지수(Market Comparative Advantage)를 이용하였다.

기초통계 분석결과, 한국산 자동차 부품의 수출에 있어서의 특징은 899류(자동차용의 기타 부분품과 부속품) 및 829류(자동차용 차체의 기타 부분품과 그 부속품)와 같이 상대적으로 수익성이 낮은 품목들이 미국시장에 현재까지는 많이 수출되고 있는 것으로 나타났다. 하지만 839류(자동차용의 기타 제동장치와 부분품)와 같이 기술집약적 상품의 수출신장세도 두드러진 것으로 나타나 긍정적인 면도 동시에 가지는 것으로 나타났다. 미국 자동차 부품 수입시장의 특징은 금액 기준으로는 899류 및 829류가 가장 큰 것으로 조사되었지만, 최근 년도의 수입 신장률을 보았을 때는 839류와 870류(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품) 등 상대적으로 기술집약적 품목들의 수입이 두드러진 것으로 나타났다.

한국산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

수출편향지수의 계측결과, 기술집약적·고부가가치 실현 가능 품목들의 계측치는 상대적으로 그러하지 못한 품목들에 비해 상당히 낮은 수준으로 나타난 것이 가장 큰 특징이었다. 가장 높은 수출편향지수를 보인 품목은 850(방열기)였고, 그 다음으로는 892(소음기와 배기관), 860(비구동 차축과 그 부분품), 839(기타 제동장치와 그 부분품) 및 829(차체의 기타 부분품과 부속품) 등으로 나타났다. 반면 가장 낮은 수출편향지수를 보인 품목은 840(기어박스), 880(서스펜션 쇼크 및 업소어버), 831(장착된 브레이크 라이닝), 810(자동차용 완충기와 그 부분품), 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품) 등이었다.

한편 미국시장에서의 국산 자동차 부품에 대한 경쟁력지수의 계측결과, 긍정적인 면과 부정적인 면을 동시에 갖고 있는 것으로 나타났다. 우선 긍정적인 면으로는 상대적으로 기술집약적이어서 수익성이 높을 것으로 기대되어지는 870(로우드 휘일 및 그 부분품) 및 893(클러치와 그 부분품) 등의 품목이 현재까지는 미국시장 내에서 나름대로의 경쟁력을 확보하고 있다는 점과 현재까지는 경쟁력을 확보하고 있지는 못하지만 전술한 품목들과 같이 기술집약적 품목으로써 부품업계의 수익성 제고에 기여를 할 수 있을 것으로 판단되는 850(자동차용 완충기와 그 부분품) 및 839(기타 제동장치와 부분품)의 점진적인

경쟁력 확보를 들 수 있다.

부정적인 면으로는, 870, 893품목의 미국 시장내 경쟁력이 점차적으로 약화되어 가고 있으며 오히려 892(소음기와 배기관)과 같이 단순 부품들의 시장내 경쟁력은 신장되고 있다는 점을 들 수 있다. 또한 수출금액을 기준으로 보았을 때 조사대상 기간중, 수위를 나타냈던 품목들인 829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 899(자동차용의 기타 부분품과 부속품)의 MCA지수가 현저히 낮았다는 점을 들 수 있다.

참 고 문 헌

- 어명근·장철수, “한·일 임산물 관세구조와 경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 「농촌경제」, 제28권 제1호, 2005.
- 고병구, “변화하고 있는 완성차 업체와 부품업체의 관계”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2002. 11
- 공정호, “6년 연속 흑자가 예상되는 부품무역”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2002. 9
- _____, “부품 무역수지, 사상최고 흑자 시현”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2003. 12
- 권성욱, “수출을 적극 추진하고 있는 국내 부품산업”, 한국자동차산업연구소, 「자동차 경제」, 2001. 6
- 김양희 외, 『한국 자동차산업의 기술능력 발전』, 삼성경제연구소, 1999.
- 김정호·최계균·김수석·안병일, “우리 농산물의 국제경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 정책연구보고 P42, 2001. 8.
- 류기천, “핵심경쟁력 강화가 요구되는 우리나라 부품업체”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2001. 1
- 서영석, “약화되고 있는 부품 수출경쟁력”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2003. 4
- 안수용, “우리나라 부품업체의 미국진출 방안”, 한국자동차산업연구소, 「자동차 경제」, 2001. 9.
- 이대운, “한국의 자동차 부품산업”, 「자동차공학회지」, 제23권 제6호, 2003
- 이승엽·정경애·구자열, “자동차부품 수출기업의 경쟁력 결정요인에 관한 연구”, 한국경영교육학회, 「경영교육논집」, 제17권, 1999, pp.223-243.
- 전옥희, “자동차부품공업의 특성”, 경북대학교 경영대학원, 「최고경영자과정논문집」, 제11호, 1990, pp.334-344.
- 전창원, 『표준무역실무』, 무역연구원, 1996.
- 정현주, “국내 자동차 부품 산업의 중국 진출 전략에 관한 연구”, 「경희대학교 무역연구소」, 제6권 제1호, 2002, pp.89-106.
- 하희대, “한국산업의 수출경쟁력 제고방안에 관한 연구”, 「건국대학교 대학원 논문집」, 제31권, 1991, pp.305-319.
- 홍장표, “자동차부품산업의 구조개편과 발전과제”, 한국자동차산업연구소, 「자동차 경제」, 2002, 2.
- 한국무역협회, KITA.net