

한·중 자동차 부품산업의 수출경쟁력 비교 분석

- 미국 자동차 부품 수입시장을 중심으로 -

A Comparative Analysis on Export Competitiveness for Auto Parts Industry between
Korea and China

김지용(Ji-Yong Kim)

경주대학교 경영학부 국제무역학 전공 전임강사

목 차

I. 서론	IV. 결론
II. 한·중 자동차 부품산업의 수출현황과 미국 수입시장 동향	참고문헌
III. 한·중 자동차 부품산업의 대 미국시장 경쟁력 분석	Abstract

Abstract

The purpose of this study was to analyze export competitiveness of Korean auto parts and Chinese 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 auto parts which exported to U.S. market and the imported products by using the six units classification of the Harmonized System(HS). Analyzing period was 1998-2005.

The analysis of Korean results of MCA indicated that the Korean auto parts which gained export competitiveness in the U.S. market were HS Code No. 8708.94, 8708.99, 8708.92. The products which will have export competitiveness in the U.S. market would be HS Code No. 8708.93, 8708.39, 8708.60 respectively.

On the other hand, the results indicated that the Chinese auto parts which gained export competitiveness in the U.S. market were HS Code No. 8708.70, 8708.31, 8708.91, 8708.60, 8708.39.

From this study, we find the following strategies for successful advancing into the U.S. and world market.

- i) Linking strategy through working cooperation with local auto firms, government and academic world.
- ii) Advance strategy of auto firm accompany by module working and system auto parts firm.
- iii) Retention strategy of large technical institution established by auto parts firms and taking cooperation of auto firms
- iv) Settlement strategy for having weaken competitive article and production field.
- v) Cost-cutting strategy through strengthening logistics cooperation system between auto parts firms and auto firms.
- vi) Active invitation strategy of foreign investment under quickly cooperating of government.

Key Words : Export Competitiveness, Auto Parts, Harmonized System(HS), Index of Export Bias, Market Comparative Advantage Index.

I. 서론

1. 연구 목적

국가경제가 발전을 거듭할수록 화물 및 개인의 이동도구인 완성차의 수요증대는 필연적이어서 한국 국가가 생산해내는 완성차의 생산량 및 품질의 정도가 그 국가의 경쟁력을 나타내는 대표적인 지수로 활용되어지기도 한다.

우리나라 자동차산업의 성장은 '80년~'97년의 18년간 내수 및 수출 신장으로 연평균 20.2%의 고도 성장을 구가하여 왔고, 특히 '95년 이전에는 내수가 성장을 주도해 왔으나, '96년 이후에는 수출이 성장을 주도하고 있다는 점이 특징이라고 할 수 있다.

한국 자동차 산업의 성장에는 완성차 업계의 지속적인 기술, 연구개발 등이 원동력이 되어왔던 것은 사실이나, 자동차는 2만개 이상의 부품으로 조립되어지는 상품이며, 그 구성 부품의 품질에 따라 완성차의 성능과 내구성이 좌우된다는 점을 비추어 볼 때 부품업계의 경쟁력 확보와 완성차 업계의 성장은 반드시 동반되어야 할 사안이다. 또한 국내 완성차 업체가 1차 협력업체로부터 납품받는 부품 구매액이 자동차 업체 매출액의 50% 이상을 차지하고 있다는 점을 볼 때 완성차 품질 및 가격 형성에 부품 산업이 미치는 영향은 절대적이라고 할 수 있다.

한편 우리나라의 10대 수출품목으로 자리 잡을 정도로 성장을 구가하고 있는 국내 자동차와 관련 부품 수출이 중국 자동차 부품산업의 세계 수출시장에서의 급성장으로 인해 위축될 것으로 우려되고 있다. 중국의 자동차 부품수출은 2004년 73억달러에 불과하였으나 2010년에는 약 1,000억달러로 약 1,370%나 크게 증가할 것으로 전망되고 있으며, 이는 세계 유수 자동차 부품업체들의 적극적 중국 현지 진출로 인해 더욱 가속화될 전망으로 중국이 세계 최대의 자동차 부품 국가로 부상하는 것은 시간 문제인 것으로 보인다.

최근 급성장한 중국 자동차 시장은 중국에서 생산된 대다수의 자동차 부품을 자체적으로 흡수하였으나 과잉시설 투자는 공급초과를 초래, 많은 자동차 부품업체들은 미국에서 생산되는 자동차 부품보다 크게 낮은 가격으로 수출에 적극 나설 것이며, 이는 세계 자동차 부품가격을 크게 하락시킬 것으로 전망되고 있다.

본 연구에서는 자동차 산업의 발전에 직접적인 영향을 미치며, 향후 경쟁력 확보의 정도에 따라 완성차 업체의 성장에도 불가피한 관련성을 지니는 우리나라 자동차부품의 수출경쟁력을 조사해보기로 하였다. 또한 향후 10년 이내에 조사 대상품목에 있어 가장 강력한 경쟁상대로 등장하게 될 중국 자동차 부품의 수출경쟁력과 비교분석해보기로 하였다. 이를 위하여 조사 목적 시장으로는 세계 최대의 부품 수입시장인 미국시장을 그 대상으로 삼았다.

조사 목적을 달성하기 위하여 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 수출편향지수와 시장별비교우위지수(Market Comparative Advantage; MCA)를 이용하기로 하였다. 즉, 전자의 지수를 통해 조사 대상 품목이 목적 시장에서 어느 정도의 시장점유율을 가지는 지를 살펴볼 것이며, 후자의 지수를 통해서도 조사 대상 품목들이 목적 시장에서 어느 정도의 경쟁력을 가지는지를 살펴볼 수 있을 것이다.

〈표 1-1〉 연구의 분석대상 상품군

HS	2단위	4단위	품 목 명	6단위	품 목 명
17부 차량, 항공기,선 박과 수송기기 관련품	87류 철도 또는 궤도용 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 휠 및 그 부분품과 부속품
				870880	서스펜션 쇼크 업소버
				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				

조사대상 품목은 HS 상품분류체계¹⁾를 이용하여 선정하는 방식을 택하였는데 이는 현재의 국가간 상품이동 및 수출입 동향을 파악하기 위해서는 HS가 가장 정확하고 보편적인 방안이기 때문이다. 또한 조사 대상 목적 시장으로는 미국시장을 선정하였는데, 이는 동 시장이 세계 최대의 자동차 부품 수입시장이면서 세계 각국의 자동차 부품이 가장 치열하게 경쟁하고 있는 시장으로 판단되었기 때문이다. 특히 조사분석의 세밀화를 위하여 국제상품공통단위의 최종단위인 6단위 품목분류까지로 확대하여

1) 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 공동단위로 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.

조사대상 품목을 선정하였다²⁾. 즉, 아래의 <표-1>에 제시되어진 바와 같이 제17부, 87류, 8708단위의 10단위로부터 99단위에서 15개 품목이 연구 대상 조사품목으로 선정되었다. 조사대상기간은 1998-2005년까지이며, 통계데이터는 무역협회의 KITA.net에서 제공 되어지는 무역통계를 이용하였다.

상기에서 언급한 연구 목적 및 방법론에 따른 조사결과를 현 시점에서 국내 자동차 부품의 경쟁력 정도를 객관적으로 분석하여 경쟁 대상으로 급부상하고 있는 중국산 부품들과의 연관성을 분석해 봄으로써 국산 자동차 부품산업의 경쟁력 도모를 위한 기초자료로 활용될 수 있을 것이라고 판단된다.

2. 선행연구의 검토

이승엽 외(1999)는 지속적 경쟁우위 모형을 자동차부품업계의 실정에 적합하게 재구성하여 연구를 진행하였다. 그 결과 성과변수를 수출이익으로 한 경우 마케팅 능력과 조직혁신성이 자동차 부품기업의 차별화우위를 결정하였고, 생산기술은 가격우위를 결정하는 요인임이 증명되었으며, 이 두 가지 요인과 생산설비는 수출이익에 직접적인 영향을 미치는 것임을 보여주었다. 반면 성과변수를 총매출이익으로 한 경우에는 마케팅 능력과 생산기술은 총매출이익에 직접적인 영향을 미쳤으나 조직혁신성은 총매출이익에 직접적인 영향을 미치지 못한다는 점을 보여주었다³⁾.

류기천(2001)은 국산 자동차산업의 경쟁력 확보를 위한 선결과제로써 부품산업의 경쟁력 강화가 중요하다는 점을 강조하였다. 특히 90년대 이후 경쟁이 날로 치열해 지고 있는 세계 자동차산업에서 생존하기 위한 중소·중견부품업체들의 대응전략을 6가지 유형으로 분류하여 대처방안을 정리하면서 이러한 대처방안에 우선시 되어야 할 사안은 자사제품 및 자사기술의 핵심경쟁력을 확립하는 것이라고 주장하였다⁴⁾.

황선률(2002)은 세계 자동차 시장의 급성장, 소비자 취향 중심의 자동차 개발 및 공급 요구 확대에 따라 국내 자동차 부품업계가 경쟁력을 확보하기 위해서는 생산거점의 글로벌화에 따른 대처방안을 수립하고, 모듈화 추세에 따른 개발 능력 확보하여야 하며, 환경문제에 대처할 수 있는 핵심 부품들의 기술 획득이 중요함을 주장하였다⁵⁾.

서영석(2003)은 자동차부품의 국제경쟁력을 수출입추이와 무역특화지수를 중심으로 파악하였다. 조사결과 자동차부품의 수입증가율은 수출증가율에 비하여 급속도로 빨라지고 있는 것으로 나타났다. 조사 대상 7개품목의 국제경쟁력 분석결과는 2개품목(차체 및 샤시, 오디오)를 제외한 5개 품목에서 경쟁력은 점진적인 하락추세에 있는 것으로 조사되었다⁶⁾.

2) 6단위 이상으로 상품분류를 하지 못한 것은 그 이상의 단위로 세분화할 경우 개별 국가들마다 고유한 방식으로 상품을 분류하므로 인해 조사대상 상품을 일치화 시키는 것이 불가능해지기 때문이다.

3) 이승엽·정경애·구자열, “자동차부품 수출기업의 경쟁력 결정요인에 관한 연구”, 한국경영교육학회, 「경영교육논집」, 제 17권, 1999, pp.223-243.

4) 류기천, “핵심경쟁력 강화가 요구되는 우리나라 부품업체”, 한국자동차산업연구소, 자동차경제, 2003, pp.2-10.

5) 황선률, “Global Sourcing에 대응한 국내 자동차부품업체의 발전방향”, 단국대학교 산업·경영대학원, 석사학위논문, 2002.

노제성(2004)은 세계 자동차부품업계의 모듈화 발주 확대에 따른 전략에 대한 조사를 진행하면서 미국식과 일본식의 장단점을 파악하였다. 또한 동 연구에서는 어느 나라의 방식에 따르면, 모듈화에 성공하기 위해서는 독자적인 연구 개발 및 설계능력을 갖춘 부품회사의 다수 설립과 및 부품업체 대형화에 따른 완성차 업계의 협조는 필수적이라고 주장하였다).

서중해(2004)는 국산 자동차부품산업의 산업경쟁력을 분석하였다. 조사결과, 동 연구에서는 IMF외환위기 이후 외국계 투자 자본의 영향으로 인한 여러 가지 긍정적인 면을 언급하면서, 국내 자동차 부품업계의 경쟁력 강화를 위해서는 모듈생산의 정착에 따른 기존 완성차 업계와 부품업체간 관계의 재설정, 노사관계의 재정립 및 글로벌 생산네트워크 수립, 산학연 협조시스템 구축이 시급히 해결되어야 할 과제로 제시되었다.⁸⁾

II. 한중 자동차 부품산업의 수출현황과 미국 수입시장 동향

1. 한중 자동차 부품산업의 수출현황

외환위기 이후 해외부품업체의 국내진출이 가속화되면서 국내부품업체의 재무구조가 개선되고 선진 기술이 도입되면서 수출증대에는 긍정적인 영향을 미치고 있으며, 완성차업체의 수출증가와 적극적인 해외생산기지 구축에 따라 부품수출도 향후 계속적으로 늘어날 것으로 전망된다⁹⁾. <표 II-1>와 <표 II-2>에 나타난 바와 같이 최근 국산 자동차 부품의 수출은 비약적으로 신장하고 있는 것으로 조사되었다¹⁰⁾. 특히 최근('04-'05)의 실적을 기준으로 전년도 대비 금액 및 신장률을 살펴보았을 때, 899(기타 부분품과 부속품)이 61억불, 49.9%로 가장 두드러진 신장세를 보여주고 있다. 그 다음으로는 829(차체의 기타 부분품과 부속품)이 4억2천만불, 30.6%, 839(기타 제동장치와 부분품) 2억5천만불, 31.0%, 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품)이 2억 5천만불, 13.3%, 840(기어박스)가 1억 1천만불, 78.9%의 신장률을 보여주었다.

최근의 실적으로 기준으로 하여 살펴볼 때, 국산 자동차 부품의 수출에 있어서의 가장 큰 특징은 제동장치, 로우드 휘일, 기어박스 등의 기술집약적, 고부가가치 품목이 기타 부속품 및 차체의 부속품 등과 같이 상대적으로 수익성이 낮게 평가되는 품목에 비하여 금액 및 수출 증가율 면에서 괄목할만한

6) 서영석, “약화되고 있는 부품 수출경쟁력”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2003, pp.4-9.

7) 노제성, “한국 자동차 부품산업의 모듈화 전략에 관한 연구”, 울산대학교 경영대학원, 석사학위논문, 2004.

8) 서중해, “한국 자동차부품산업의 산업경쟁력” 한국개발연구원 「한국의 산업경쟁력 종합연구(II)」, 2004, .105-150.

9) 공정호, “6년 연속 흑자가 예상되는 부품무역, 자동차 경제, 2002. 9, p.11.

10) 조사대상 품목의 HS품목분류번호가 <표 I-1>에 제시된 바와 같이 4단위 분류시 8708로 동일하므로 이하에서는 품목별로 차별이 생기는 6단위 분류의 번호만을 기술하기로 한다(예 : 870899를 899로 표시).

성장을 하고 있다는 점이다. 이러한 점들은 국산자동차 부품 업체들의 기술개발 노력이 세계 시장에서 인정을 받고 있고 있음을 보여 주는 것이며, 부품수출이 점진적으로 양적인 판매보다는 기술집약적인 품목을 중심으로 질적인 부분에 초점이 맞추어지고 있음을 보여 주는 것이라 할 수 있을 것이다.

〈표 II-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
2005	10,254	25,659	427,007	1,476	253,140	119,947	61,569	25,187

자료 : KITA.net

〈표 II-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
2005	257,485	34,092	22,730	74,736	10,635	113,054	6,189,986

자료 : KITA.net

한편, 중국 중견 자동차 부품업체들은 최근 외국인 경영자를 영입하고 합작투자를 통해 해외선진기술을 습득하여 빠른 속도로 세계 시장 공략에 나서고 있어 국산 자동차 부품업체들에게는 상당히 위협적인 경쟁상대로 부상하고 있는 실정이다¹¹⁾.

중국산 자동차 부품의 연도별 수출은 <표 II-3>과 <표 II-4>에 제시되어진 바와 같다. 이를 살펴보면 금액 및 전년 대비 신장률을 기준으로 하였을 때, 899(기타 부분품과 부속품)이 21억불, 43.0%로 금액과 수출 증가율이 가장 두드러지게 나타났다. 그 다음으로는 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품)이 15억불, 61.2%, 839(기타 제동장치와 부분품)이 8억 6천만불, 41.9%, 829(차체의 기타 부분품과 부속품)이 6억 8천만불, 58.6%, 831(장착된 브레이크 라이닝)이 2억 1천만불 24.5%순으로 각각 나타났다.

<표 II-3> 중국산 자동차 부품의 연도별 수출금액 [810-869]

(단위 : 천불)

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	8,060	491	24,958	27,611	128,986	3,682	2,433	10,445
1999	8,875	2,055	58,062	27,074	193,225	16,035	3,053	16,949
2000	11,736	3,749	127,883	44,795	222,021	28,530	4,050	21,796
2001	12,203	5,634	136,148	70,979	253,346	22,903	8,663	22,272
2002	18,100	11,170	188,912	92,529	338,709	32,712	6,054	21,229
2003	18,293	26,329	249,059	126,328	399,233	29,545	7,909	50,514
2004	33,624	39,180	433,360	173,228	611,254	35,871	38,061	122,869
2005	46,413	49,948	687,097	215,630	867,282	45,645	28,331	159,171

자료 : KITA.net

<표 II-4> 중국산 자동차 부품의 연도별 수출금액 [870-899]

(단위 : 천불)

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	88,179	1,379	23,254	1,996	17,298	2,792	183,827
1999	131,142	4,830	29,146	5,014	21,586	5,464	256,445
2000	220,007	8,213	36,244	9,291	26,428	10,040	346,529
2001	295,923	10,150	48,746	13,031	35,689	7,013	407,897
2002	408,664	23,792	63,675	20,628	50,105	10,190	552,783
2003	562,214	43,164	80,541	31,962	62,614	22,037	704,809
2004	973,605	72,967	108,079	66,658	111,433	46,831	1,534,812
2005	1,569,792	135,812	146,958	107,121	212,926	103,202	2,194,183

자료 : KITA.net

11) 황선창, “중국 車부품업계 세계시장 공략 준비 박차”, KOTRA, 2005. 8, 자동차/운송장비, p.2.

한국산 및 중국산 자동차 부품의 최근 수출동향을 비교하여 보면, 양국 모두 기타 부속품이 금액을 기준으로 하였을 때 가장 많이 수출된 품목으로 조사되었고, 차체의 부속품, 제동장치, 로우드휠 품목에서 강세를 보이고 있는 것으로 나타났다. 최근에는 한국, 중국 모두 상대적으로 기술집약적 품목의 수출신장세가 두드러진 바, 한국은 기어박스, 중국은 로우드휠 품목이 대표적이었다.

조사 대상기간 중 국산 자동차 부품의 대 미국 시장 수출현황은 다음의 <표 II-5>와 <표 II-6>에 나타난 바와 같다. 2005년을 기준으로 5천만불 이상의 수출실적을 달성한 품목은 899(기타 부분품과 부속품, 13억불), 829(차체의 기타 부분품과 부속품, 1억 3천만불), 839(기타 제동장치와 부분품, 1억 8백만불), 870(로우드 휠 및 그 부분품과 부속품, 7천8백만불), 894(핸들, 운전대-운전박스, 6천5백만불)로 조사되었다.

전년도를 기준으로 수출 신장률을 살펴보면, 899(기타 부분품과 부속품)류가 150.89%로 최대 신장률을 기록하였고, 그다음으로는 894(핸들, 운전대-운전박스) 75.4%, 839(기타 제동장치와 부분품) 63.6%, 829(차체의 기타 부분품과 부속품)이 20.2%의 신장세를 보여 주었다. 하지만 870(로우드 휠 및 그 부분품과 부속품)은 대 미국 주요 수출품목중 유일하게 -8.4%의 신장세를 보여주었다.

<표 II-5> 한국산 자동차 부품의 연도별 대 미국 수출금액[810-860]

[단위 : 천불, (%)]

년도 \ 상품	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)
2005	455 (4.4)	1,072 (4.2)	132,442 (31.0)	0 (0)	108,978 (43.1)	161 (0.1)	12,055 (19.6)	13,895 (55.2)

자료 : KITA.net

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

동 조사기간 동안의 대 미국 수출을 기준으로 하여 볼 때, 자동차용 기타 부분품과 차체의 기타 부분품 및 핸들, 운전대·운전박스 등 상대적으로 수익성이 떨어지는 품목에서는 수출금액 및 신장률이 성장세에 있는 것으로 나타났으나, 로우드 휘일 관련품 등과 같이 기술집약적, 고부가가치 품목의 수출신장률은 오히려 감소세에 있는 것으로 나타나 자동차 부품업계의 수익성을 고려하여 볼 때 이에 대한 개선책이 필요할 것으로 판단된다. 반면 제동장치 관련 품목의 수출신장세는 부품업계의 수익성 제고 측면에서 볼 때 긍정적인 사안이라고 할 수 있다.

<표 II-6> 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)
2005	78,459 (30.5)	6,662 (19.5)	7,836 (34.5)	45,815 (61.3)	24,048 (23.4)	65,824 (58.2)	1,326,957 (21.4)

자료 : KITA.net

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

중국산 자동차 부품의 대 미국 시장 수출현황은 다음의 <표 II-7>과 <표 II-8>에 나타난 바와 같다. '05년을 기준으로 수출금액과 전년도 대비 신장률을 기준으로 살펴보면, 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품)이 8억3천만불, 53.1%의 신장률을 기록하여 대 미국 수출이 가장 활발한 품목으로 나타났고, 그 다음으로는 899(기타 부분품과 부속품)이 7억3천만불, 39.2%, 839(기타 제동장치와 부분품)이 3억9천만불, 35.4%, 829(차체의 기타 부분품과 부속품)이 2억 2천만불, 50.4%의 수출신장세를 나타낸 것으로 조사되었다.

<표 II-7> 중국산 자동차 부품의 연도별 대 미국 수출금액[810-860]

[단위 : 천불, (%)]

년 도 \ 상 품	810	821	829	831	839	840	850	860
1998	3,198 (39.7)	347 (70.7)	3,556 (14.2)	17,552 (63.6)	70,168 (54.4)	1,226 (33.3)	371 (15.2)	4,385 (42.0)
1999	1,491 (16.8)	1,302 (63.4)	18,090 (31.2)	16,508 (61.0)	103,820 (53.7)	6,348 (39.6)	41 (1.3)	12,299 (72.6)
2000	2,863 (24.4)	2,381 (63.5)	56,276 (44.0)	26,985 (60.2)	115,556 (52.0)	11,501 (40.3)	117 (2.9)	11,903 (54.6)
2001	2,177 (17.8)	3,509 (62.3)	41,994 (30.8)	48,118 (67.8)	133,416 (52.7)	9,066 (39.6)	703 (8.1)	13,511 (60.7)
2002	3,484 (19.2)	6,434 (57.6)	53,005 (28.1)	59,727 (64.5)	180,559 (53.3)	10,607 (32.4)	2,016 (33.3)	14,465 (68.1)
2003	6,263 (34.2)	14,445 (54.9)	76,781 (30.8)	77,905 (61.7)	221,716 (55.5)	5,464 (18.5)	3,939 (49.8)	34,210 (67.7)
2004	15,185 (45.2)	19,912 (50.8)	148,110 (34.2)	93,131 (53.8)	288,750 (47.2)	8,829 (24.6)	30,222 (79.4)	64,150 (52.2)
2005	19,614 (42.3)	23,371 (46.8)	222,684 (32.4)	93,774 (43.5)	390,815 (45.1)	15,085 (33.0)	17,192 (60.7)	55,931 (35.1)

자료 : KITA.net

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

<표 II-8> 중국산 자동차 부품의 연도별 대 미국 수출금액[810-899]

[단위 : 천불, (%)]

년 도 \ 상 품	870	880	891	892	893	894	899
1998	34,860 (39.5)	314 (22.8)	18,818 (80.9)	1,246 (62.4)	7,602 (43.9)	678 (24.3)	72,398 (39.4)
1999	44,419 (33.9)	1,432 (29.6)	22,625 (77.6)	2,865 (57.1)	9,118 (42.2)	2,004 (36.7)	111,345 (43.4)
2000	72,338 (32.9)	2,247 (27.4)	23,822 (65.7)	4,355 (46.9)	8,332 (31.5)	3,556 (35.4)	121,832 (35.2)
2001	119,857 (40.5)	2,170 (21.4)	33,241 (68.2)	7,102 (54.5)	13,181 (36.9)	1,553 (22.1)	132,268 (32.4)
2002	198,079 (48.5)	6,001 (25.2)	46,336 (72.8)	13,497 (65.4)	18,405 (36.7)	2,447 (24.0)	187,608 (33.9)
2003	297,004 (52.8)	7,670 (17.8)	57,141 (70.9)	18,972 (59.4)	13,045 (20.8)	6,051 (27.5)	253,155 (35.9)
2004	544,294 (55.9)	9,159 (12.6)	64,183 (59.4)	35,670 (53.5)	19,744 (17.7)	5,470 (11.7)	530,477 (34.6)
2005	833,472 (53.1)	14,552 (10.7)	75,098 (51.1)	52,629 (49.1)	43,301 (20.3)	12,400 (12.0)	738,177 (33.6)

자료 : KITA.net

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

2. 미국 자동차 부품 수입시장 동향

최근 8년간의 조사 대상 품목에 대한 미국의 자동차 부품 수입시장규모 및 동향은 아래의 <표 II-9>에 나타난 바와 같다. 우선 조사 대상 품목의 '05년도 기준 미국의 수입시장 규모는 4백 1십억불 정도이며, 동년도 미국 전체 수입상품 시장 규모 1조6천7백억불의 약 0.03%를 차지하고 있다. 최근 8년간의 평균 수입금액을 기준으로 볼 때, 899(기타 부분품과 부속품)이 1백억불로 최다 수입품목으로 나타났고 그 다음으로는, 829(차체의 기타 부분품과 부속품, 59억불), 840(기어박스, 44억불), 839(기타 제동장치와 부분품, 22억불), 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품, 14억불) 순으로 각각 나타났다. 한편 최근 연도 기준('04년-'05년)으로 수입신장률이 가장 큰 품목으로는 839(기타 제동장치와 부분품)이 13.6%로 가장 큰 신장세를 나타내었고 그 다음으로는 870(로우드 휘일 및 그 부분품과 부속품 13.2%, 899(기타 부분품과 부속품) 12.6%, 829(차체의 기타 부분품과 부속품) 10.8%, 840(기어박스) 6.6%의 수입신장률을 각각 보여주었다.

<표 II-9> 미국의 연도별 자동차 부품 수입금액[810-860]

[단위 : 백만불, (%), [%]]

상품 년도	810		821		829		831		839		840		850		860	
	1998	545		758		4,208		245		1,881		3,791		643		277
	(0.06)	[0.59]	(0.00)	[0.05]	(1.33)	[0.08]	(0.03)	[7.14]	(0.46)	[3.73]	(0.00)	[0.03]	(1.38)	[0.06]	(0.06)	[1.58]
1999	594		758		4,934		293		2,052		4,270		635		316	
	(0.05)	[0.25]	(0.03)	[0.17]	(1.26)	[0.37]	(0.03)	[5.62]	(0.66)	[5.06]	(0.01)	[0.15]	(2.35)	[0.01]	(0.45)	[3.89]
2000	648		736		5,774		319		2,047		4,832		654		306	
	(0.04)	[0.44]	(0.02)	[0.32]	(1.19)	[0.97]	(0.02)	[8.45]	(1.27)	[5.64]	(0.00)	[0.24]	(2.32)	[0.02]	(0.98)	[3.89]
2001	670		579		5,544		336		1,903		4,243		790		260	
	(0.08)	[0.32]	(0.04)	[0.61]	(1.47)	[0.76]	-	[14.3]	(1.78)	[7.01]	(0.00)	[0.21]	(1.78)	[0.09]	(1.29)	[5.18]
2002	670		483		6,407		371		2,231		4,102		905		213	
	(0.22)	[0.52]	(0.04)	[1.33]	(1.37)	[0.83]	(0.00)	[16.1]	(2.44)	[8.09]	(0.00)	[0.26]	(1.89)	[0.22]	(1.43)	[6.79]
2003	742		407		7,246		391		2,519		4,390		676		239	
	(0.12)	[0.84]	(0.11)	[3.55]	(1.19)	[1.06]	-	[19.9]	(2.18)	[8.80]	(0.00)	[0.12]	(2.09)	[0.58]	(1.56)	[14.3]
2004	792		283		7,690		432		3,035		5,584		612		343	
	(0.06)	[1.92]	(0.30)	[7.02]	(1.43)	[1.93]	(0.00)	[21.6]	(2.19)	[9.51]	(0.00)	[0.16]	(2.19)	[4.93]	(1.94)	[18.7]
2005	844		292		8,522		394		3,428		5,952		700		443	
	(0.05)	[2.32]	(0.37)	[8.00]	(1.55)	[2.61]	(0.00)	[23.75]	(3.18)	[11.40]	(0.00)	[0.25]	(1.72)	[2.46]	(3.13)	[12.62]
7년간 평균 수입금액	666		572		5,972		341		2,238		4,459		702		279	

자료 : KITA.net

주 : () , []은 각각 한국 및 중국의 대 미국 자동차부품시장 점유율

한편 미국의 전체 자동차 부품 교역은 중국, 독일, 일본으로부터의 급격한 수입증가로 인하여 '04년 기준 적자규모는 총260억달러에 달하고 있다¹²⁾.

상기의 조사 결과, 840(기어박스) 품목을 제외하고는, 한국 및 중국의 대 미국 주력 수출품목들이 미국의 주요 수입품목들과 일치하고 있음을 보여주고 있고, 양국의 관련 품목들은 동 시장에서 향후 치열한 경쟁을 벌일 것으로 전망된다.

<표 II-10> 미국의 연도별 자동차 부품 수입금액[870-899]

[단위 : 백만불, (%), [%]]

년도	상품		870		880		891		892		893		894		899	
	1998			962		294		391		227		319		353		7,331
	(1.40)	[3.62]	(0.02)	[0.11]	(3.13)	[4.81]	(2.50)	[0.55]	(5.25)	[2.38]	(1.12)	[0.19]	(1.37)	[0.99]		
1999			1,099		317		440		268		355		424		8,557	
	(3.43)	[4.04]	(0.16)	[0.45]	(3.19)	[5.14]	(3.60)	[1.07]	(5.66)	[2.56]	(0.89)	[0.47]	(1.92)	[1.30]		
2000			1,313		299		410		294		335		414		9,597	
	(2.61)	[5.51]	(0.17)	[0.75]	(2.92)	[5.81]	(3.99)	[1.48]	(4.25)	[2.49]	(2.37)	[0.86]	(2.02)	[1.27]		
2001			1,227		287		402		365		370		392		9,069	
	(4.12)	[9.77]	(0.23)	[0.75]	(3.61)	[8.26]	(2.29)	[1.94]	(2.94)	[3.56]	(1.37)	[0.40]	(2.74)	[1.46]		
2002			1,493		346		419		429		394		500		10,376	
	(5.95)	[13.3]	(0.11)	[1.73]	(2.15)	[11.1]	(2.24)	[3.14]	(2.24)	[4.66]	(2.41)	[0.49]	(2.93)	[1.81]		
2003			1,778		417		447		489		461		539		11,621	
	(6.36)	[16.7]	(0.29)	[1.84]	(1.77)	[12.8]	(2.36)	[3.88]	(2.36)	[2.83]	(2.45)	[1.12]	(3.02)	[2.18]		
2004			2,029		552		474		530		640		694		13,610	
	(4.22)	[26.8]	(0.19)	[1.66]	(1.84)	[13.5]	(3.57)	[6.72]	(3.57)	[3.08]	(3.07)	[0.79]	(3.89)	[3.90]		
2005			2,296		563		501		583		740		733		15,321	
	(3.42)	[36.29]	(1.18)	[2.58]	(1.56)	[14.98]	(7.85)	[9.02]	(3.25)	[5.85]	(8.97)	[1.69]	(8.66)	[4.82]		
7년간 평균 수입금액			1,414		359		426		372		411		474		10,023	

자료 : KITA.net

주 : (), []은 각각 한국 및 중국의 대 미국 자동차부품시장 점유율

12) 박정민, “美, 자동차부품 무역적자 확대 지속”, KOTRA, 자동차/운송장비, 2004. 3, p.1.

Ⅲ. 한중 자동차 부품산업의 대 미국시장 경쟁력 분석

1. 분석 방법

본 연구는 국산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력을 분석하기 위하여 조사 품목들의 미국시장의 수출집중도 및 경쟁력을 조사해보고, 향후 동 시장에서 경쟁국으로 부상될 것으로 예상되어지는 중국산 품목의 결과와 비교하여 시사점을 찾고자 하였다. 우선 연구에서 이용하게될 분석도구를 정리하여 보면 다음과 같다.

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 것이다¹³⁾.

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

특정 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 우선적으로 살펴보는 협의의 RCA지수¹⁴⁾라고도 한다. 즉, 특정 국가의 수출이 세계전체 수출에서 차지하는 비율과

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

동 국가의 특정 상품 수출이 세계 전체의 동 상품 수출에서 차지하는 비율을 비교한 것이며, 이를 통한 계측치가 1보다 크면 경쟁력이 있다고 판단하는 것이다¹⁵⁾.

한편 RCA지수는 세계 전체의 통계치 수집에의 어려움과 통계치의 일관성이 결여되어 있는 경우가 많아 계측치의 신뢰성에 많은 약점을 갖고 있다고 볼 수 있다. 따라서 이에 대한 보완책으로 최근에는 세계 전체 시장이 아닌 목적시장에서의 경쟁력을 살펴보기 위해서는 MCA지수(Market Comparative Advantage; 시장별 비교우위지수)를 더 많이 이용하고 있다.

특히, 본 연구에서는 국내산 및 중국산 자동차부품의 수출경쟁력을 전체 세계시장이 아닌 미국시장으로 한정하였기 때문에 이에 대한 수출경쟁력을 조사하기 위해서는 일반적으로 사용되어지는 RCA 지수 보다는 MCA지수를 활용하는 것이 보다 더 합리적인 것이라 판단하여 이를 사용하기로 하였다.

또한 MCA지수는 세계 전체가 아닌 목적시장의 수입총액과 특정 품목의 수입액에 관한 자료만 있으면 계측이 가능하므로 조사 대상 품목의 대 미국시장 수출경쟁력 분석을 위한 도구로는 보다 더 유용한 개념이 될 것이며, 다음의 <식 III-1>과 같이 정의되어진다. 즉 MCA 지수는 RCA 지수와 비슷한 개념이나 목표 시장에서의 특정 상품에 대한 경쟁력을 측정하도록 고안된 것이며, MCA 지수가 1이상이면 목표 시장에서의 해당 상품에 대한 경쟁력은 확보된 것으로 볼 수 있다¹⁶⁾.

$$MCA_j^i = \frac{X_j^i}{TX_j^i} / \frac{X_j}{TX_j} \dots\dots\dots <식 III-1>$$

- 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

우선 국산 자동차 부품의 대 미국시장 집중도를 살펴본 수출편향지수의 결과는 다음의 <표 III-1>에 나타난 바와 같고 이를 도식화하여 추이를 살펴본 결과는 [그림 III-1]에 제시되어져 있다. 조사대상 품

14) 이에 대한 계측 수식은 $RCA = \frac{X_{ij}}{X_{w,j}} / \frac{X_i}{X_w}$ 으로 나타내어 진다.
 15) 김정호·최세균·김수석·안병일, “전게서”, pp.10-11.
 16) 어명근·장철수, “한일 임산물 관세구조와 경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 농촌경제, 제28권 제1호, 2005, pp.74-75.

목들 중 조사기간 평균치와 최근('05년)을 기준으로 하였을 때 810(완충기와 그 부분품), 821(안전벨트), 831(브레이크 라이닝), 840(기어박스), 880(서스펜션 쇼크 업소오버)를 제외한 모든 품목이 1이상의 수출편향지수를 나타내어 미국 시장으로의 수출집중도가 큰 것으로 나타났다.

조사기간 평균치를 기준으로 하였을 때, 미국 시장으로의 수출집중도가 가장 크게 나타난 품목은 850(자동장치를 갖춘 구동차축)으로 나타났고, 최근('05년)을 기준으로 하였을 경우에는 892(소음기와 배기관)이 미국시장으로의 수출집중도가 가장 큰 것으로 조사되어졌다.

수출편향지수와 추이를 살펴본 결과, 미국시장으로의 수출 집중도가 커지고 있는 품목으로는 892(소음기와 배기관), 894(핸들, 운전대, 운전박스), 860(비구동 차축과 부분품), 839(기타 제동장치와 부분품) 품목인 것으로 나타났으며, 이들 품목들이 향후 대 미국시장에서 국산 주력 수출품목들로 성장할 것임을 예상할 수 있다.

한편 중국산 자동차 부품들의 수출편향지수의 결과와 추이는 <표 III-2>와 [그림 III-2]에 나타난 바와 같다. 조사대상 품목들 중 조사기간 평균치와 최근('05년)을 기준으로 하였을 때 880(서스펜션 쇼크 업소오버) 제외한 모든 품목이 1이상의 수출편향지수를 나타내어 미국 시장으로의 수출집중도가 큰 것으로 나타났다.

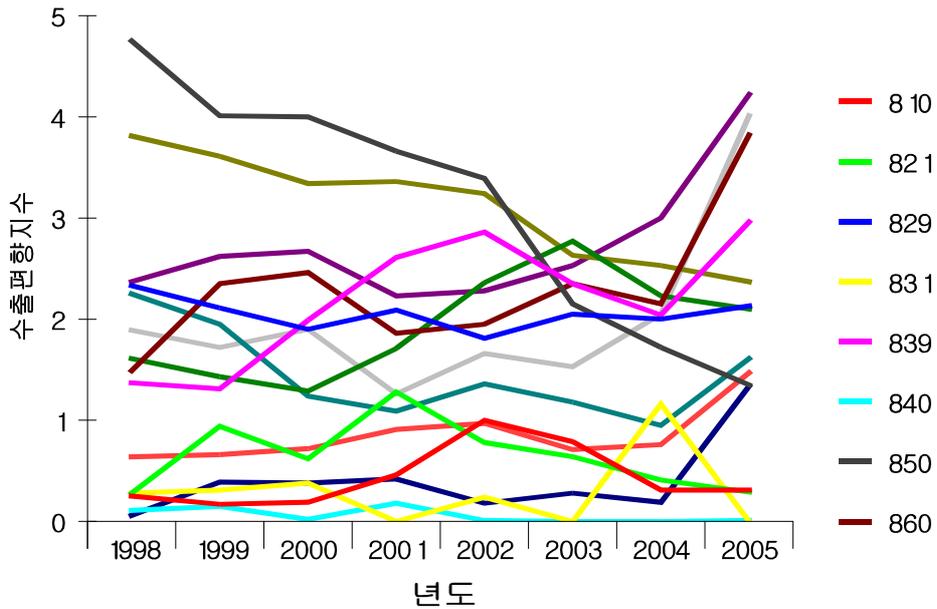
<표 III-1> 한국산 자동차 부품의 대 미국시장 수출편향지수

상품 년도	810	821	829	831	839	840	850	860	870	880	891	892	893	894	899
1998	0.25	0.28	2.33	0.28	1.37	0.11	4.75	1.49	1.61	0.06	3.81	2.37	2.25	1.89	0.64
1999	0.17	0.94	2.11	0.31	1.31	0.15	4.01	2.35	1.43	0.39	3.61	2.62	1.95	1.72	0.66
2000	0.19	0.62	1.9	0.38	1.99	0.02	4	2.46	1.29	0.38	3.34	2.67	1.24	1.9	0.72
2001	0.46	1.28	2.09	-	2.61	0.18	3.66	1.86	1.71	0.42	3.36	2.23	1.09	1.26	0.91
2002	1	0.78	1.81	0.24	2.86	0.01	3.39	1.95	2.36	0.18	3.24	2.28	1.36	1.66	0.97
2003	0.79	0.64	2.05	-	2.35	0	2.15	2.35	2.77	0.28	2.63	2.53	1.18	1.53	0.71
2004	0.31	0.41	2	1.16	2.04	0	1.72	2.15	2.23	0.19	2.53	3	0.95	2.05	0.76
2005	0.31	0.29	2.13	0	2.96	0.01	1.35	3.82	2.1	1.34	2.37	4.22	1.61	4.01	1.47
평균	0.44	0.66	2.05	0.30	2.19	0.06	3.13	2.30	1.94	0.41	3.11	2.74	1.45	2.00	0.85

조사기간 평균치를 기준으로 하였을 때, 미국 시장으로의 수출집중도가 가장 크게 나타난 품목은 891(방열기)로 나타났고, 최근('05년)을 기준으로 하였을 경우에는 850(자동장치를 갖춘 구동차축)이 미국시장으로의 수출집중도가 가장 큰 것으로 조사되어졌다.

수출편향지수와 추이를 살펴본 결과, '05년에는 그 이전에 비하여 미국시장으로의 수출 집중도가 전반적으로 약화되고 있는 것으로 나타나고 있으나 대표적인 품목으로는 850(자동장치를 갖춘 구동차축),

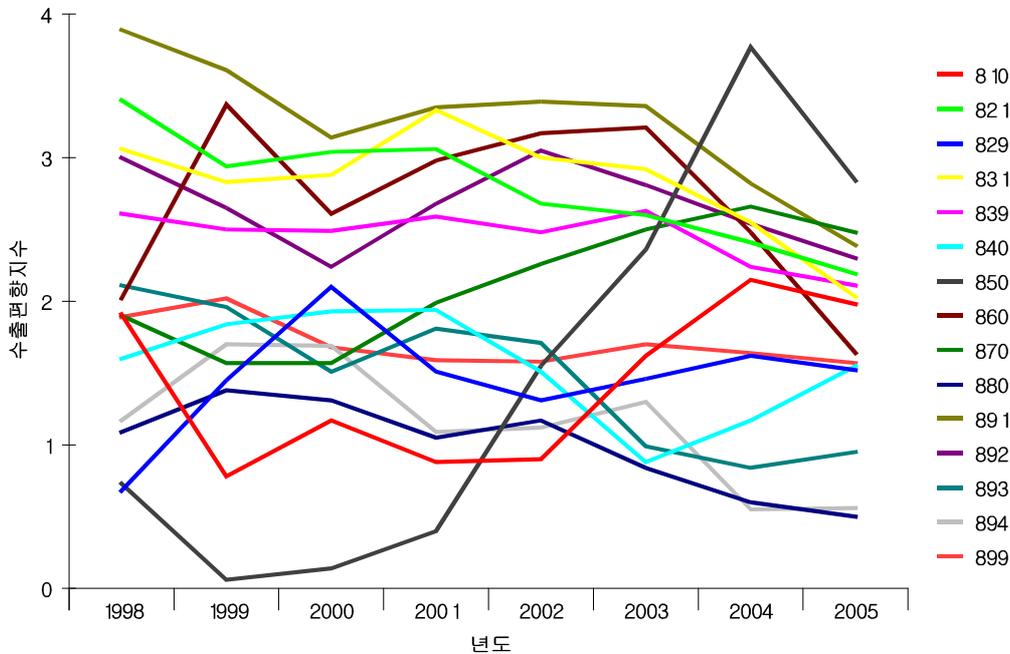
899(기타 부분품과 부속품), 870(로우드 휠) 및 840(기어박스) 품목이 미국시장으로의 수출집중도가 큰 것으로 조사되어졌다.



[그림 III-1] 한국산 자동차 부품의 대 미국시장 수출편향지수 추이

<표 III-2> 중국산 자동차 부품의 대 미국시장 수출편향지수

상품 년도	810	821	829	831	839	840	850	860	870	880	891	892	893	894	899
1998	1.91	3.4	0.68	3.06	2.61	1.6	0.73	2.02	1.9	1.09	3.89	3	2.11	1.17	1.89
1999	0.78	2.94	1.45	2.83	2.5	1.84	0.06	3.37	1.57	1.38	3.61	2.65	1.96	1.7	2.02
2000	1.17	3.04	2.1	2.88	2.49	1.93	0.14	2.61	1.57	1.31	3.14	2.24	1.51	1.69	1.68
2001	0.88	3.06	1.51	3.33	2.59	1.94	0.4	2.98	1.99	1.05	3.35	2.68	1.81	1.09	1.59
2002	0.9	2.68	1.31	3	2.48	1.51	1.55	3.17	2.26	1.17	3.39	3.05	1.71	1.12	1.58
2003	1.62	2.6	1.46	2.92	2.63	0.88	2.36	3.21	2.5	0.84	3.36	2.81	0.99	1.3	1.7
2004	2.15	2.41	1.62	2.55	2.24	1.17	3.77	2.48	2.66	0.6	2.82	2.54	0.84	0.55	1.64
2005	1.98	2.19	1.52	2.03	2.11	1.55	2.84	1.64	2.48	0.5	2.39	2.3	0.95	0.56	1.57
평균	1.42	2.79	1.46	2.83	2.46	1.55	1.48	2.69	2.12	0.99	3.24	2.66	1.49	1.15	1.71



[그림 III-2] 중국산 자동차 부품의 대 미국시장 수출편향지수 추이

2) 시장별비교우위지수

본 연구에서는 한국 및 중국산 자동차 부품이 일정 기간 동안 세계 최대의 자동차 부품 수입시장인 미국시장에서 어느 정도의 경쟁력을 확보하고 있는가와 그 추이를 보고자 HS 6단위 품목분류를 기준으로, 최근 8년간(1998년-2005년)간의 대 미국시장 경쟁력 분석을 시도하였다. 이에 대한 결과는 다음의 <표 III-3>, [그림 III-3] 및 <표 III-4>, [그림III-4]에 나타난 바와 같다.

우선 한국산 자동차 부품의 경우(<표 III-3> 참조), 조사기간 평균치를 기준으로 하였을 경우, 870(로우드 휘일 : 1.42), 893(클러치와 그 부분품 : 1.38), 892(소음기와 배기관 : 1.30), 899(기타 부분품과 부속품 : 1.23), 894(핸들, 운전대 및 운전박스 : 1.06)인 것으로 나타나 동 품목들이 미국 시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되었다.

반면 최근(05년)을 기준으로 하였을 경우에는 894(핸들, 운전대 및 운전박스 : 3.63), 899(기타 부분품과 부속품 : 3.5), 892(소음기와 배기관 : 3.17), 870(로우드 휘일 : 1.38), 893(클러치와 그 부분품 : 1.31)으로 나타나 조사기간 평균치와는 경쟁력 확보 우선순위 측면에서 다른 결과를 보여주었다. 또한 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.28)품목도 최근 미국시장에서 경쟁력을 점진적으로 확보해가고 있는 품목으로 조사되어졌다.

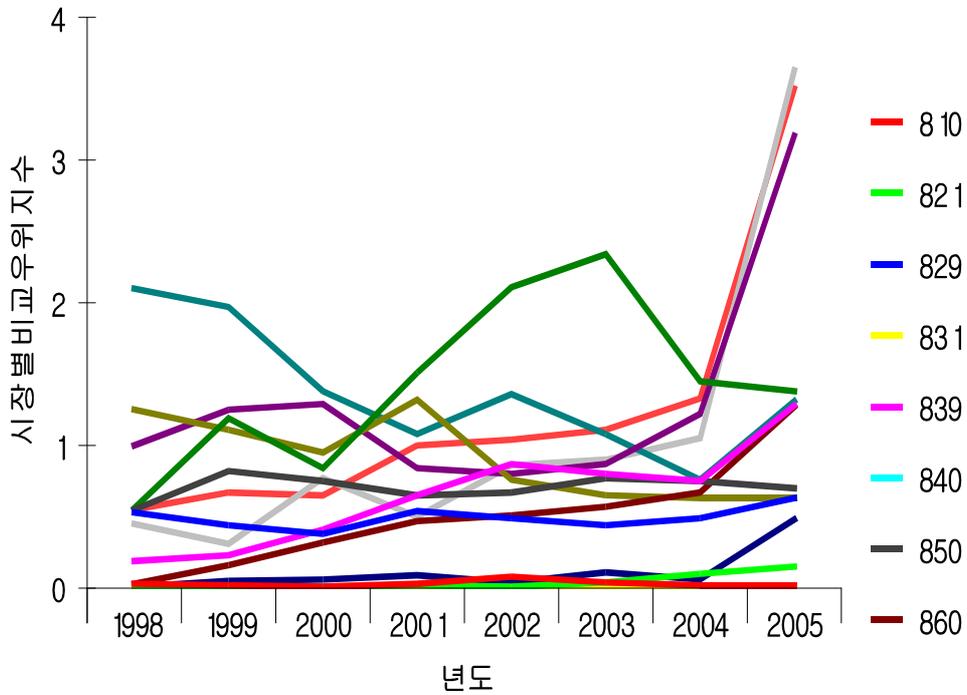
한국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별 비교우위지수의 추이를 살펴본 결과([그림 III-3] 참조), 최근 미국시장에서 경쟁력이 급성장하고 있는 품목으로는 894(핸들, 운전대 및 운전박스), 899(기타 부분품과 부속품), 892(소음기와 배기관)인 것으로 나타났고, 상대적으로 그 성장의 폭은 덜하나 893(클러치와 그 부분품), 839(제동장치와 부분품), 860(비구동 차축과 그 부분품)이 나름대로 미국시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되어졌다.

한편 중국산 자동차 부품의 경우(<표 III-4> 참조), 조사기간 평균치를 기준으로 보면, 831(브레이크 라이닝 : 2.31), 870(로우드 휘일 : 2.07), 891(방열기 : 1.53), 860(비구동 차축과 그 부분품 : 1.24), 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.22)인 것으로 나타나 동 품목들이 미국 시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되었다. 그러나 최근('05년)을 기준으로 하였을 경우에는 870(로우드 휘일 : 3.72), 831(브레이크 라이닝 : 2.44), 891(방열기 : 1.54), 860(비구동 차축과 그 부분품 : 1.29), 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.17)로 나타났고 특히 870(로우드 휘일) 품목의 최근 미국시장에서의 경쟁력은 급성장중인 것으로 나타났다.

중국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별 비교우위지수의 추이를 살펴본 결과([그림 III-4] 참조), 870(로우드 휘일)의 경쟁력 급성장만이 거의 유일하며, 나머지 주력 품목들의 미국시장내 경쟁력은 점진적으로 약화 추세에 있는 것으로 나타났다. 특히 주력 수출품목인 860(비구동 차축과 그 부분품)의 최근 경쟁력은 급속도로 약화되고 있는 것으로 조사되어졌고, 831(브레이크 라이닝) 및 891(방열기) 또한 경쟁력은 둔화추세에 있는 것으로 나타났다.

<표 III-3> 한국산 자동차 부품의 대 미국 시장비교우위 지수(MCA) 분석결과

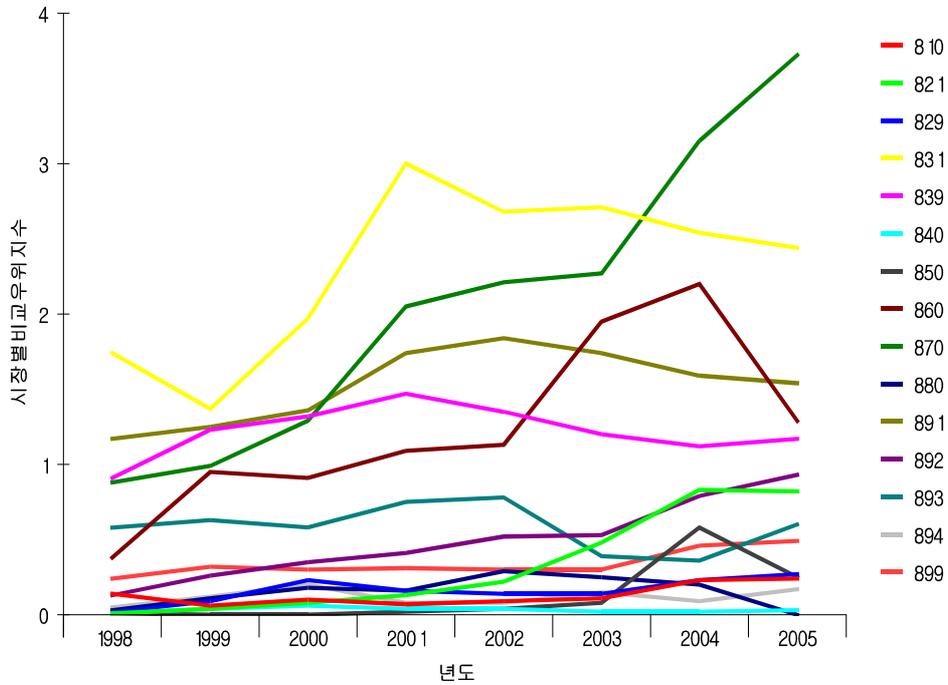
년도 \ 상품	810	821	829	831	839	840	850	860	870	880	891	892	893	894	899
1998	0.03	0	0.53	0.01	0.19	0	0.55	0.03	0.56	0.01	1.25	1	2.1	0.45	0.55
1999	0.02	0.01	0.44	0.01	0.23	0	0.82	0.16	1.19	0.05	1.11	1.25	1.97	0.31	0.67
2000	0.01	0.01	0.38	0.01	0.41	0	0.75	0.32	0.84	0.06	0.95	1.29	1.38	0.77	0.65
2001	0.03	0.02	0.54	-	0.65	0	0.65	0.47	1.51	0.09	1.32	0.84	1.08	0.5	1
2002	0.08	0.01	0.49	0	0.87	0	0.67	0.51	2.11	0.04	0.76	0.8	1.36	0.86	1.04
2003	0.04	0.04	0.44	-	0.8	0	0.77	0.57	2.34	0.11	0.65	0.87	1.08	0.9	1.11
2004	0.02	0.1	0.49	0	0.75	0	0.75	0.67	1.45	0.06	0.63	1.22	0.76	1.05	1.33
2005	0.02	0.15	0.63	0	1.28	0	0.7	1.27	1.38	0.48	0.63	3.17	1.31	3.63	3.5
평균지수	0.03	0.04	0.49	0	0.65	0	0.71	0.5	1.42	0.11	0.91	1.3	1.38	1.06	1.23



[그림 III-3] 한국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별비교우위지수 추이

<표 III-4> 중국산 자동차 부품의 대 미국 시장별비교우위지수(MCA) 분석결과

년도 \ 상품	810	821	829	831	839	840	850	860	870	880	891	892	893	894	899
1998	0.14	0.01	0.02	1.74	0.91	0.01	0.01	0.38	0.88	0.03	1.17	0.13	0.58	0.05	0.24
1999	0.06	0.04	0.09	1.37	1.23	0.04	0	0.95	0.99	0.11	1.25	0.26	0.63	0.12	0.32
2000	0.1	0.08	0.23	1.97	1.32	0.06	0	0.91	1.29	0.18	1.36	0.35	0.58	0.2	0.3
2001	0.07	0.13	0.16	3	1.47	0.04	0.02	1.09	2.05	0.16	1.74	0.41	0.75	0.08	0.31
2002	0.09	0.22	0.14	2.68	1.35	0.04	0.04	1.13	2.21	0.29	1.84	0.52	0.78	0.08	0.3
2003	0.11	0.48	0.14	2.71	1.2	0.02	0.08	1.95	2.27	0.25	1.74	0.53	0.39	0.15	0.3
2004	0.23	0.83	0.23	2.54	1.12	0.02	0.58	2.2	3.15	0.2	1.59	0.79	0.36	0.09	0.46
2005	0.24	0.82	0.27	2.44	1.17	0.03	0.25	1.29	3.72	0	1.54	0.93	0.6	0.17	0.49
평균지수	0.13	0.33	0.16	2.31	1.22	0.03	0.12	1.24	2.07	0.15	1.53	0.49	0.58	0.12	0.34



[그림 III-4] 중국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별비교우위지수 추이

IV. 결 론

본 연구에서는 우리나라 10대 주요 수출품목으로 성장을 하였고 국산 완성차의 발전을 위해 그 중요성이 증대되고 있는 국산 자동차 부품의 국제경쟁력에 대하여 조사해 보았다.

연구 목적을 달성하기 위하여 조사 대상 품목들을 국제상품공통분류체계인 HS(Harmonized System)을 이용하여 6단위로 세분화하였고 총 15개 품목을 조사대상으로 삼았다. 조사대상 기간은 1998년-2005년이었으며, 특정 시장으로의 수출집중도를 측정하는 지수인 수출편향지수(Index of Export Bias)와 특정 시장에서의 상품 경쟁력을 계측하는 대표적인 지수인 시장별 비교우위지수(Market Comparative Advantage)를 이용하였다.

조사 목적 시장으로는 세계 최대의 자동차 부품 수입시장인 미국시장을 그 대상으로 삼았고, 동 시장에서의 한국산 자동차 부품과 중국산 자동차 부품의 경쟁력을 조사, 비교 해보았다.

우선 수출편향지수의 조사 결과, 한국은 850(자동장치를 갖춘 구동차축)과 892(소음기와 배기관)이

미국시장으로의 수출집중도가 각각 조사기간 평균치 및 최근 년도('05년) 기준시 가장 큰 품목인 것으로 조사되어졌다. 또한 수출편향지수와 추이를 살펴본 결과, 미국시장으로의 수출 집중도가 커질 것으로 예상되는 품목으로는 892(소음기와 배기관), 894(핸들, 운전대, 운전박스), 860(비구동 차축과 부분품), 839(기타 제동장치와 부분품) 품목인 것으로 나타났다.

중국산 자동차 부품들은 891(방열기)와 850(자동장치를 갖춘 구동차축)이 미국시장으로의 수출집중도가 각각 조사기간 평균치 및 최근 년도('05년) 기준시 가장 큰 것으로 조사되어졌고, 수출편향지수와 추이를 살펴본 결과, 850(자동장치를 갖춘 구동차축), 899(기타 부분품과 부속품), 870(로우드 휘일) 및 840(기어박스) 품목이 미국시장으로의 수출집중도가 커질 품목으로 조사되어졌다.

한편 미국시장에서의 상품 경쟁력을 측정한 시장별비교우위지수 결과, 한국산 자동차 부품의 경우, 조사기간 평균치를 기준으로 보았을 때는 870(로우드 휘일 : 1.42), 893(클러치와 그 부분품 : 1.38), 892(소음기와 배기관 : 1.30), 899(기타 부분품과 부속품 : 1.23), 894(핸들, 운전대 및 운전박스 : 1.06)인 것으로 나타나 동 품목들이 미국 시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되었다. 반면 최근('05년)을 기준으로 하였을 경우에는 894(핸들, 운전대 및 운전박스 : 3.63), 899(기타 부분품과 부속품 : 3.5), 892(소음기와 배기관 : 3.17), 870(로우드 휘일 : 1.38), 893(클러치와 그 부분품 : 1.31) 으로 나타났고, 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.28) 품목도 최근 미국시장에서 경쟁력을 점진적으로 확보해가고 있는 품목으로 조사되어졌다.

한국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별 비교우위지수의 추이를 살펴본 결과 최근 미국시장에서 경쟁력이 급성장하고 있는 품목으로는 894(핸들, 운전대 및 운전박스), 899(기타 부분품과 부속품), 892(소음기와 배기관)인 것으로 나타났고, 상대적으로 그 성장의 폭은 덜하나 893(클러치와 그 부분품), 839(제동장치와 부분품), 860(비구동 차축과 그 부분품)이 나름대로 미국시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되어졌다.

중국산 자동차 부품의 경우 조사기간 평균치를 기준으로 보면, 831(브레이크 라이닝 : 2.31), 870(로우드 휘일 : 2.07), 891(방열기 : 1.53), 860(비구동 차축과 그 부분품 : 1.24), 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.22)인 것으로 나타나 동 품목들이 미국 시장에서 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되었다. 그러나 최근('05년)을 기준으로 하였을 경우에는 870(로우드 휘일 : 3.72), 831(브레이크 라이닝 : 2.44), 891(방열기 : 1.54), 860(비구동 차축과 그 부분품 : 1.29), 839(기타 제동장치와 부분품 : 1.17)로 나타났고, 특히 870(로우드 휘일) 품목의 최근 미국시장에서의 경쟁력은 급성장하고 있는 것으로 나타났다.

중국산 자동차 부품의 대 미국시장 시장별 비교우위지수의 추이를 살펴본 결과(그림 III-4) 참조), 870(로우드 휘일)의 경쟁력 급성장만이 거의 유일하며, 나머지 주력 품목들의 미국시장내 경쟁력은 점진적으로 약화 추세에 있는 것으로 나타났다. 특히 주력 수출품목인 860(비구동 차축과 그 부분품)의 최근 경쟁력은 급속도로 약화되고 있는 것으로 조사되어졌고, 831(브레이크 라이닝) 및 891(방열기) 또한 경쟁력은 둔화추세에 있는 것으로 나타났다.

조사결과를 토대로 살펴보면, 현재까지는 한국산 자동차 부품이 미국시장에서 중국산에 비하여 상대

적으로 고부가가치 품목들에 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 조사되어졌다. 하지만 향후에도 이러한 현상이 지속될 것이라고 예상하기는 어려울 것으로 예상된다. 따라서 국산 자동차 부품의 지속적인 국제경쟁력 확보를 위해서는 다음과 같은 전략이 필요할 것으로 판단된다.

첫째, 대부분의 국산 부품업체가 영세한 상황을 감안하여 국내 완성차 업체, 관련 정부 기관 및 학계의 산학연 협력 체제가 조속히 수립되어야 할 것이다.

둘째, 세계적인 추세인 자동차 모듈생산체제에 대응하기 위하여 완성차 업체와 부품업체간 부품 공용화 및 표준화를 통한 부품조달의 단순화 작업이 이루어져야 할 것이다.

셋째, 부품업체 스스로도 독자적인 기술연구소 수립 및 R&D투자에 적극적인 자세를 견지하여야 하며, 완성차 업체도 이러한 노력을 경주하는 부품업체에 대한 지원에 동반자적인 입장에서 적극 부응하여야 할 것이다.

넷째, 부품 업체 스스로도 경쟁력이 취약한 품목 및 생산 분야에 대한 철저한 조사를 통해 동 품목 및 생산 분야에 대한 과감한 구조조정을 실행하여야 한다.

다섯째, 부품업체와 완성차업체간 물류협력체제 강화를 통한 비용절감 노력이 필요하다. 이를 위해서는 양 업체가 보다 선진화되고 표준화된 전자물류시스템 개발에 적극적으로 나서야 할 것이다.

여섯째, 외국투자자본에 대한 부정적 편견을 버리고 적극적인 투자유치를 통해 자본유치 및 기술이전에 적극적인 자세를 취하여야 할 것이다. 이를 위해서는 무엇보다도 정부관련 기관의 기민한 행정협조가 필요할 것으로 판단되어진다.

참 고 문 헌

- 공정호, “6년 연속 흑자가 예상되는 부품무역, 자동차 경제, 2002. 9, p.11.
- 김정호·최세균·김수석·안병일, “우리 농산물의 국제경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 정책연구보고 P42, pp.15-16.
- 노제성, “한국 자동차 부품산업의 모듈화 전략에 관한 연구, 울산대학교 경영대학원, 석사학위논문, 2004.
- 류기천, “핵심경쟁력 강화가 요구되는 우리나라 부품업체”, 한국자동차산업연구소, 자동차경제, 2003, pp.2-10.
- 박정민, “美, 자동차부품 무역적자 확대 지속”, KOTRA, 자동차/운송장비, 2004. 3, p.1.
- 서영석, “약화되고 있는 부품 수출경쟁력”, 한국자동차산업연구소, 「자동차경제」, 2003, pp.4-9.
- 서중해, “한국 자동차부품산업의 산업경쟁력” 한국개발연구원 「한국의 산업경쟁력 종합연구(II)」, 2004, .105-150.

- 어명근·장철수, “한·일 임산물 관세구조와 경쟁력 분석”, 한국농촌경제연구원, 농촌경제, 제28권 제1호, 2005, pp.74-75.
- 이승엽·정경애·구자열, “자동차부품 수출기업의 경쟁력 결정요인에 관한 연구”, 한국경영교육학회, 「경영교육논집」, 제17권, 1999, pp.223-243.
- 전창원, 「표준무역실무」, 무역연구원, 1996, pp.404-406.
- 황선률, “Global Sourcing에 대응한 국내 자동차부품업체의 발전방향”, 단국대학교 산업·경영대학원, 석사학위논문, 2002.
- 황선창, “중국 車부품업계 세계시장 공략 준비 박차”, KOTRA, 2005. 8, 자동차/운송장비, p.2.
- 한국무역협회, KITA.net