



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

한·중 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에
관한 연구

濟州大學校 大學院

貿易學科

李 瀨

2017年 12月

碩士學位論文

한·중 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에
관한 연구

A Study on the Analysis of International Competitiveness of
Korean and Chinese Auto Parts Industry

濟州大學校 大學院

貿易學科

李 灝

2017年 12月

한·중 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에
관한 연구

A Study on the Analysis of International Competitiveness of
Korean and Chinese Auto Parts Industry

指導教授 羅 公 寓

李 灝

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함

2017年 12月

李 灝의 經營學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長

金 熙 哲



委 員

員

洪 在 成



委 員

員

羅 公 寓



濟州大學校 大學院

2017年 12月



A Study on the Analysis of International Competitiveness of
Korean and Chinese Auto Parts Industry

Ho-Lee
(Supervised by professor Kong-Woo La)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of
Master of Business Administration

December. 2017.

This thesis has been examined and approved.

Hee Cheul Kim

Jae Sun Hong

Kong Woo La

December. 2017.

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

목 차

제 1 장 서 론	1
1. 연구의 목적	1
2. 연구의 방법과 내용	2
제 2 장 선행연구의 검토 및 한국과 중국의 자동차 관련 산업 현황	3
제1절 선행연구의 검토	3
1. 자동차 부품 국제 경쟁력 관련 선행연구	3
2. 자동차 산업 수출성과 관련 선행연구	5
제2절 자동차산업의 개요 및 특징	6
1. 자동차 산업의 개요	6
2. 자동차 산업의 특징	8
제3절 한·중 자동차 산업 및 무역현황	12
1. 세계의 자동차 산업 및 무역현황	12
2. 한국의 자동차 산업 및 무역현황	12
3. 중국의 자동차 산업 및 무역현황	15
제 3 장 한국과 중국의 자동차 부품 산업현황	21
제1절 한국과 중국의 자동차 부품 산업현황	21
1. 조사 개요	21
2. 세계의 자동차 부품산업 현황	22
3. 한국의 자동차 부품산업 현황	24
4. 중국의 자동차 부품산업 현황	30
제2절 한국과 중국의 자동차 부품 관세율	38
1. 한국의 자동차 부품 관세율	38

2. 중국의 자동차 부품 관세율	39
제 4 장 한국과 중국의 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석	41
제1절 한국의 자동차 부품산업 국제경쟁력 분석	41
1. 한국의 현시비교우위 지수 분석	41
2. 한국의 무역특화 지수 분석	44
제2절 중국의 자동차 부품산업 국제경쟁력 분석	47
1. 중국의 현시비교우위 지수 분석	47
2. 중국의 무역특화 지수 분석	49
제3절 한국과 중국의 국제경쟁력의 동태적 분석	51
1. 현시비교우위 지수 분석	51
2. 무역특화 지수 분석	55
3. 시사점	59
제 5 장 결 론	63
참고문헌	65

[표 차 례]

<표Ⅱ-1> 세계의 자동차 산업 및 무역현황	12
<표Ⅱ-2> 한국 자동차 산업의 발달과정	13
<표Ⅱ-3> 한국 자동차 산업의 위치(광공업통계 기준)	13
<표Ⅱ-4> 한국 자동차 업체 현황	14
<표Ⅱ-5> 연도별 생산능력	15
<표Ⅱ-6> 생산·국내판매·수출현황	15
<표Ⅱ-7> 중국의 10대 자동차 수출국 및 지역별 비중('16년)	18
<표Ⅱ-8> 15년 중국 6대 자동차그룹 판매실적 및 목표달성률	18
<표Ⅲ-1> 자동차 부품 HS코드 6단위(2002 기준)	21
<표Ⅲ-2> 전세계 자동차부품 품목번호별 수출금액과 전세계 전체 수출금액	23
<표Ⅲ-3> 한국의 자동차부품 품목번호별 수출금액과 한국의 전체 수출금액	24
<표Ⅲ-4> 한국의 자동차부품 품목번호별 대중국 수출금액과 전체 수출금액	26
<표Ⅲ-5> 한국의 자동차부품 품목번호별 대세계 수출금액과 전체 수출금액	28
<표Ⅲ-6> 한국의 자동차부품 품목번호별 대중국 수입금액	30
<표Ⅲ-7> 중국의 자동차부품 품목번호별 대세계 전체 수출금액과 중국의 전체 수출금액	32
<표Ⅲ-8> 중국의 자동차부품 품목번호별 대한국 수출금액과 전체 수출금액	34
<표Ⅲ-9> 중국의 자동차부품 품목번호별 대세계 수입금액	36
<표Ⅲ-10> 중국의 자동차부품 품목번호별 대한국 수입금액	37
<표Ⅲ-11> 상품 기본정보 및 관세율	38
<표Ⅲ-12> 한국 관세율표	39

<표Ⅲ-13> 중국 관세율표	39
<표Ⅳ-1> 한국의 대세계 현시비교우위 지수(RCA)	42
<표Ⅳ-2> 한국의 대중국 현시비교우위 지수(RCA)	43
<표Ⅳ-3> 무역특화지수에 의한 비교우위 분류 기준	45
<표Ⅳ-4> 한국의 대세계 무역특화지수(TSI)	45
<표Ⅳ-5> 한국의 대중국 무역특화지수(TSI)	46
<표Ⅳ-6> 중국의 대세계 현시비교우위 지수(RCA)	47
<표Ⅳ-7> 중국의 대한국 현시비교우위 지수(RCA)	48
<표Ⅳ-8> 중국의 대세계 무역특화지수(TSI)	49
<표Ⅳ-9> 중국의 대한국 무역특화지수(TSI)	50

[그림 차례]

<그림Ⅱ-1> 자동차 부품산업	7
<그림Ⅱ-2> 자동차 관련산업	8
<그림Ⅱ-3> 중국 자동차 생산·판매량 및 증가율 추이('06~'16.9)	16
<그림Ⅱ-4> 중국의 자동차 수출 추이	17
<그림Ⅱ-5> 자동차 산업 관련업체 재무상황	19
<그림Ⅱ-6> 각국 자동차업체 SUV 차종 비중변화/각국 SUV의 중국내 시장점 유율('16.9)	20
<그림Ⅱ-7> 중국 자동차 생산·판매량 및 증가율 추이('06~'16.9)	20
<그림Ⅲ-1> 중국 자동차 부품 무역추이	31
<그림Ⅳ-1> 한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석	52
<그림Ⅳ-2> 한국의 대 중국 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석	52
<그림Ⅳ-3> 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)동태적 분석	54
<그림Ⅳ-4> 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA)동태적 분석	55
<그림Ⅳ-5> 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI) 동태적 분석	56
<그림Ⅳ-6> 한국의 대 중국 무역특화지수(TSI) 동태적 분석	57
<그림Ⅳ-7> 중국의 대 중국 무역특화지수(TSI) 동태적 분석	58
<그림Ⅳ-8> 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI) 동태적 분석	59

제 1 장 서 론

1. 연구의 목적

일반적으로 자동차산업은 종합기계 공업으로, 많은 자본과 기술 축적을 필요로 하며 전후방 산업 연관효과가 대단히 큰 산업이다. 즉, 자동차산업은 정밀기계공업을 바탕으로 약 2만여 개의 부품들을 조립, 생산하는 대표적인 조립공업으로 특히 부품의 종류 및 소재 면에서 거의 전 분야의 제조업과 관련을 갖고 있다. 그러므로 이러한 소재 및 부품산업의 뒷받침 없이는 산업의 균형 있는 발전을 기대하기 어려우며, 2차, 3차 계열의 부품산업의 하부구조구축 및 발전이 매우 중요시 된다. 또한 자동차 산업의 파급효과가 큰 관계로 그 나라의 기술수준과 경제력을 측정하는 주요한 자료로 사용되기도 하는 선도적인 산업이다.

또한, 자동차산업은 규모의 경제 효과가 큰 산업이다. 자동차산업은 막대한 규모의 설비투자와 개발비가 소요되는 관계로 적정수준의 생산규모를 유지하여 생산비용을 절감시켜야만 가격 경쟁력이 확보되기 때문이다. 이와 같이 생산수량의 증가에 따라 나타나는 생산비용의 감소효과를 규모경제(Economies of Scale)효과라고 하는데 자동차산업에서는 이 효과가 매우 뚜렷이 나타난다.

이처럼 자동차 산업은 한 나라의 경제, 무역에서 차지하는 비중이 매우 높다고 할 수 있다. 한국의 자동차산업은 1960년대 수입한 부품의 조립생산으로 시작한 이래 승용차와 사용차를 포함하여 1990년 1,881,000대 2000년에는 4,332,000대를 생산하다가 2016년에는 4,643,000대를 생산하고 있다¹⁾. 또한 수출 금액면에서는 2011년 428.5억 달러에서 2014년 455.3억 달러로 매년 증가하다가 세계적인 경기 부진으로 2015년에는 425.2억 달러, 2016년에는 373.9억 달러로 감소하였다²⁾. 그러나 한국의 수출에서는 자동차가 차지하는 비중은 매우 중요하다고 하겠다.

한편, 중국은 세계경제에서 차지하는 비중이 매우 높고 자동차 생산 및 판매대국으로 시장잠재력이 매우 큰 시장이다.

2016년 기준 중국의 자동차 보유량은 2억 9,000만 대, 승용차는 1억 9,400만 대

1) 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.11.

2) 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.13.

이나, 1,000명당 보유량은 140대로 글로벌 수준인 170대와는 다소 격차가 있다. 급격하게 커지는 자동차 시장을 공략하기 위해 중국을 생산기지로 하고, 신차 최초 출시국가를 중국으로 하는 등 중국의 자동차 시장은 점점 더 위상을 더해가고 있다. 특히 전 세계 자동차부품 매출액 기준 2011년 중국은 24.2%의 비중을 차지했으나, 2015년에는 34.8%까지 급증하는 등 자동차 산업 분야가 빠르게 발전하고 있음을 보여주고 있으며³⁾, 또한 중국 정부는 신에너지 자동차를 정책적으로 육성하고 지원하기 위한 조치를 취하면서 산업 발전을 도모하고 있어, 신에너지 자동차 산업 분야도 향후 빠른 발전이 있을 것으로 기대해 볼 수 있다.

이처럼 자동차 시장에서 한국과 중국은 매우 경쟁적 구조를 가지고 있다. 따라서 본 연구에서는 한국과 중국의 자동차시장 현황과 무역규모 등을 살펴보고 자동차 부품 산업의 국제경쟁력을 분석해 보고자 한다. 이는 자동차 자체가 아니라 여러 가지 파급효과를 가져올 수 있는 자동차 부품산업을 비교 분석함으로써 경쟁력분석과 추이를 통해 시사점을 제공하고자 한다.

2. 연구의 방법과 내용

본 논문은 한국과 중국의 자동차 부품산업에 대한 국제경쟁력을 분석하고자 하였다. 먼저 문헌연구로 자동차 부품산업과 관련된 국제경쟁력관련 연구논문을 한국의 국화도서관 사이트에서 검색하고 관련 연구자료를 수집하였다. 또한 한국과 중국의 자동차산업 관련 협회의 자료를 수집하고 무역유관기관의 자료를 활용하여 문헌 연구를 진행하였다. 그리고 통계자료는 한국과 중국의 자동차산업 협회의 통계자료를 활용하였으며, 자동차 부품과 관련된 통계수치는 통계의 일치성을 고려하여 UN comtrade의 무역 통계자료를 2006년부터 2015년 10년간의 자료 추출하였다. 이 자료는 HS 2002버전으로 추출하였는데 이것은 2005년 통계데이터부터 추출하였기 때문이다.

이렇게 추출한 무역 통계데이터로부터 한국과 대세계·중국과의 현시비교우위(RCA)와 한국과 대세계·중국과의 무역특화지수(TSI), 그리고 중국과 대세계·한국과의 현시비교우위(RCA)와 중국과 대세계·한국과의 무역특화지수(TSI)를

3) 자세한 내용은 본 연구 본문중 중국의 자동차 산업현황 참조.

산출하여 국제경쟁력을 분석하고 그 시사점을 제시하였다.

제1장은 서론으로 연구의 배경 및 목적 그리고 연구의 방법, 연구구성 및 절차를 서술하였다.

제2장은 선행 연구검토와 한국과 중국의 자동차 관련 산업현황을 분석하였다.

제3장은 한국과 중국의 자동차 부품 산업현황과 특징과 자동차 부품산업의 UN comtrade의 무역 통계량을 제시하였다.

제4장은 한국과 중국의 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석을 통해 양국간의 산업에 시사점을 제공하고자 한다.

제5장은 본 논문의 결론으로 이상의 내용을 요약 정리한다.

제 2 장 선행연구의 검토 및 한국과 중국의 자동차 관련 산업 현황

제1절 선행연구의 검토

1. 국제경쟁력과 수출성과의 관계

수출을 결정하는 요소로는 무역장벽(관세 및 비관세)과 같은 외연적 요소, 조직역량, 전략적 의사결정과 같은 내연적 요소가 있다. 그런 WTO의 출현과 지역 FTA 체결등으로 무한 경쟁이 일반화되는 추세이며 이에 따라 무역장벽과 같은 요소들이 축소될 것으로 예상된다. 이러한 내연적 우위는 대부분 지속가능한 경쟁우위로서 기업 차원의 국제경쟁력을 의미하는데, 이러한 국제경쟁력이 수출성과에 어떠한 영향을 주는가를 연구한 기존의 문헌을 살펴보도록 한다.

한나라의 기업이 외국에서 성공적으로 제품을 판매하기 위해서는 현지기업이 이용할 수 없거나 이용하지 않는 특수한 자원을 보유해야 한다. Comanor and Wilson⁴⁾은 그 중 하나로 제품 차별화를 들고 있으며, 제품차별화에 성공한 기업은 시장평균가격보다 높은 가격으로 자기가 생산한 제품을 시장에 공급할 수 있

4) Comanor and Wilson, Comanor, W.S. and Wilson, T.A. (1967) Advertising, Market Structure and Performance. The Review of Economics and Statistics, 49, 423-440.

으며 평균이상의 이익을 얻게 된다고 밝히고 있다. 또한 Cavusgil and Zou⁵⁾은 제품의 종류와 품질이 수출성과에 영향을 미치는 것으로 밝혔으며, 박종희(1981)는 의류산업 28개 수출중소기업을 대상으로 품질, 생산성 수출마케팅 활동이 수출 성장성에 미치는 영향을 검토하였는데, 품질경쟁력이 높을수록, 수출 성장성이 높은 것을 연구하였다. 즉, 선행연구에서는 기업의 품질 경쟁력과 수출성과의 관계가 전체적으로 양의 관계를 보여주고 있다. 이러한 품질 경쟁력 이외에 수출 성과에 영향을 미치는 국제경쟁력의 한 요소로 기술 경쟁력을 들 수 있다. 또한 Holzmüller and Kasper⁶⁾등의 학자들은 기업의 기술 경쟁력 및 유통망의 경쟁력 등과 수출성과 간의 관계를 분석하여 수출제품의 기술경쟁력이 높을수록 수출성과가 높다는 것을 밝혔다. Cooper and Kleinschmidt⁷⁾는 캐나다 전자산업에 대한 실증연구에서, 기업특성변수, 수출전략변수(제품 및 시장)과 수출성과변수의 상호 관계를 검증하고 있는데 이 연구에서 수출성과에 연관된 요인으로 제품의 기술적 우위를 들고 있다. 그리고 Day and Wensely⁸⁾ 또한 수출에서의 더 좋은 성과는 수출시장에서 경쟁자들에 비해 경쟁적우위를 성취하고 개발할 때 성취될 수 있다고 주장하면서 수출성과를 결정하는 요인으로 경험, 체계적 계획, 시장정보의 이용, 기술경쟁력 및 품질 통제를 강조하고 있다.

서비스 경쟁력이 수출 성과에 영향을 미친다는 과거 연구도 있어 왔다. 서비스 경쟁력은 해외 고객들에게 판매 후 서비스를 제공하는 것인데 해외 시장의 성공에 매우 중요한 역할을 하는 것으로 주장된다. 또한 Szymanski, Bharadwaj and Varadarajan⁹⁾는 높은 수준의 서비스가 품질경쟁력, R&D에 대한 투자, 신제품 개발, 광고 및 판촉 등에 대한 투자와 함께 해외시장에서의 시장점유율과 수출 수익성에 긍정적인 영향을 미친다는 것을 규명하였으며, Piercy, Kaleka and Katsikeas¹⁰⁾(1998)는 기존의 수출 중요 성공요소로 간주되어지는 가격 면에서의

5) Cavusgil, S.T. and Zou, S. (1994). Marketing strategy - performance relationship: an investigation of the empirical link in export market ventures. *Journal of Marketing*, 58, 1-21.

6) Holzmüller, H. H., & Kasper, H. (1991), "On a Theory of Export Performance: Personal and Organizational Determinants of Export Trade Activities Observed in Small and Medium-Sized Firms", *Management International Review*, vol. 31, no. special issue, pp. 45-70.

7) Cooper and Kleinschmidt, "The impact of export strategy on export sales performance", *Thunderbird International Business Review*, Vol.16, No.1, 1985, pp.37-55.

8) George S. Day and Robin Wensley, "Assessing Advantage: A Framework for Diagnosing Competitive Superiority", *Journal of Marketing*, Vol. 52, No. 2 (Apr., 1988), pp. 1-20.

9) Szymanski, Bharadwaj and Varadarajan, "Standardization versus Adaptation of International Marketing Strategy: An Empirical Investigation", *Journal of Marketing*, Vol. 57, No. 4 (Apr., 1993), pp. 1-17.

우위보다 서비스나 제품 면에서의 경쟁우위가 수출성과에 더 많은 영향을 미친다고 밝혔다.

마지막으로 전통적인 기업의 국제경쟁력 요소인 가격 경쟁력과 수출 성과의 관계에 관한 연구가 있어 왔다. 가격경쟁력과 수출성과의 관계는 과거 선진국을 대상으로 한 연구에서 많이 다루지 않았으며, 이를 다룬 소수의 연구에서는 상반된 연구 결과를 보여 주고 있다. 그러나 최근의 몇몇 연구에서는 가격경쟁력이 수출성과에 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타나고 있다.

국내에서 국제 경쟁력에 대한 연구가 다소 있어 왔는데 조동성¹¹⁾ 1997 이들 연구들은 주로 기업 특유의 경쟁우위 즉 가격경쟁력과 R&D 능력, 그리고 지리적 우위요인에 주로 초점을 맞추어 연구했다. 이들 연구들은 단지 국제경쟁력을 결정짓는 몇몇 요인들을 언급하는데 그쳤으며, 본격적으로 국제경쟁력과 수출성과의 관계를 연구하지는 않았다. 이처럼 현재까지 우리 기업의 국제경쟁력과 수출성과의 관계에 대한 연구는 미흡한 수준이다.

2. 자동차 부품 국제경쟁력 관련 선행 연구

김지용(2005)은 국제상품공통분류체계인 HS(Harmonized System)을 이용하여 자동차부품 관련 품목들을 분류하여, 이 품목에 대하여 최근(1998-2004)의 통계 자료를 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 분석하여 그 시사점을 제공 하였다.

김지용(2011)은 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 우리나라 자동차 부품업계의 기술개발 노력도

10) Nigel F Piercy, Anna Kaleka and Constantine S Katsikeas, "Sources of competitive advantage in high performing exporting companies", Journal of World Business, 1998, vol. 33, issue 4, 378-393.

11) 김선식 · 조동성, "한국기업의 기업특유경쟁우위 형성에 관한 실증적 연구", 한국국제경영학회, <국제경영연구> 8권 0호. 1997 pp.127-149.

자동차 산업의 발전에 커다란 기여를 하여 왔다고 볼 수 있다는 점을 설명하였다. 또한 완성차 업체가 1차 협력업체로부터 납품받는 부품 구매액이 자동차 업체 매출액의 50% 이상을 차지하고 있다는 점을 볼 때 자동차의 품질 및 가격 형성에 부품 산업이 미치는 영향은 절대적이라고 할 수 있다는 점을 강조하고 완성차와 부품업체간의 협력관계의 중요성을 제시하였다.

심재희(2012) 무역특화지수와 현시비교우위지수를 이용한 한국·미국·중국·일본·독일·프랑스 등 6개국 자동차산업의 대인도 수출성과 분석을 하였다. 분석결과, 품목별 비교에서 한국은 완성차와 부품이 경쟁력을 확보하고 있는 가운데 승용차는 경쟁력을 갖추고 있으나 버스와 화물차는 경쟁력이 없는 것으로 나타났다. 전체 자동차산업에 대한 국별 비교에서는 일본과 중국의 경쟁력이 높았고 한국은 6개국 중 중위권 수준인 것으로 분석되었다. 또한 자동차 산업 발전방안으로 한국이 인도시장에서 경쟁력을 유지하고 있는 소형차종은 수익성이 높지 않아 수익성 제고를 위한 중형차 이상의 다양한 차종에서 경쟁력 확보의 요구와 부품산업은 완성차업체와의 인도 현지 동반진출에 따른 시너지 효과 등의 이점과 로컬부품산업의 경쟁력 상승에 따른 현지 국내 부품산업의 위축 가능성 등의 약점을 잘 활용해야 한다고 주장하였다.

초서량·황우·박형래(2014)는 중국의 대한국 자동차 부품의 비교우위구조를 분석하고자 하였으며, 중국산 자동차 부품의 상호발전을 위해 한국 자동차 부품 시장에서의 중국산 자동차 부품의 경쟁력이 어느 정도인지에 대하여 분석을 하고자 하였다. 분석을 통하여 중국 자동차 부품 산업의 현상태와 추세를 파악하고 자동차 부품생산 강국인 한국과의 동등한 비교를 통하여 중국 자동차 부품 산업 경쟁력을 영향을 주는 주요 요인은 찾아내고 자동차 부품 산업의 우위요인과 양국간 자동차부품시장 구조의 차이를 해석하여 중국 자동차 부품 산업 국제 경쟁력을 업그레이드를 위한 정책적 시사점을 살펴보았다.

제2절 자동차 산업의 개요 및 특징

1. 자동차 산업의 개요

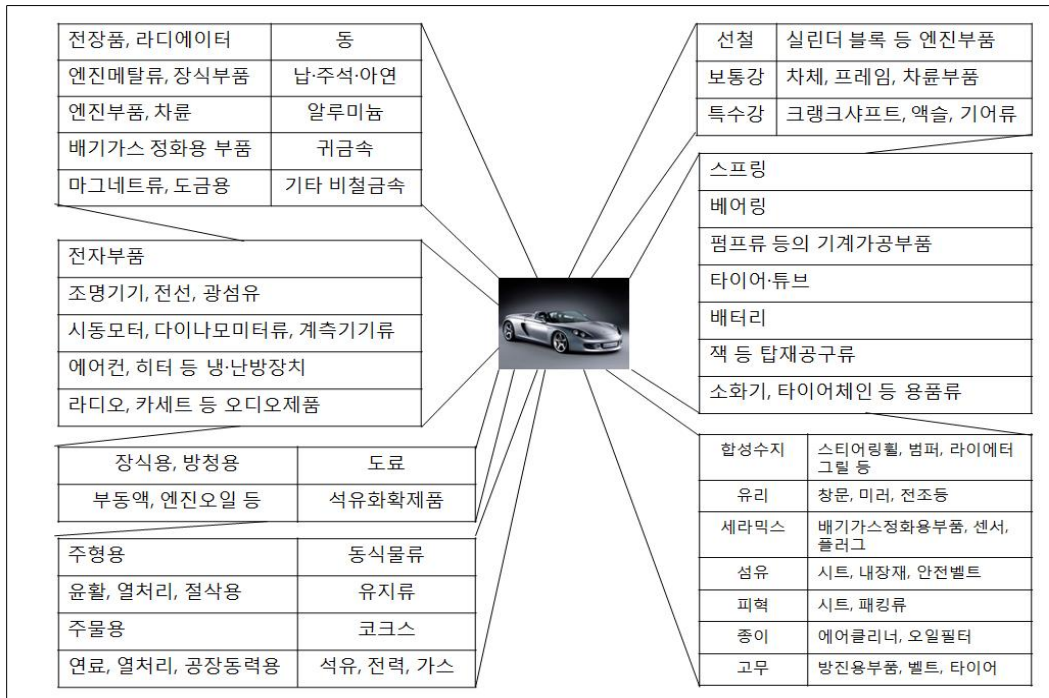
자동차산업은 광범위한 산업 기반을 전제로 하기 때문에 전후방 산업 연관 효과가 다른 산업에 비해 매우 크다. 자동차산업은 크게 제조, 유통, 운행으로 나눌

수가 있다.

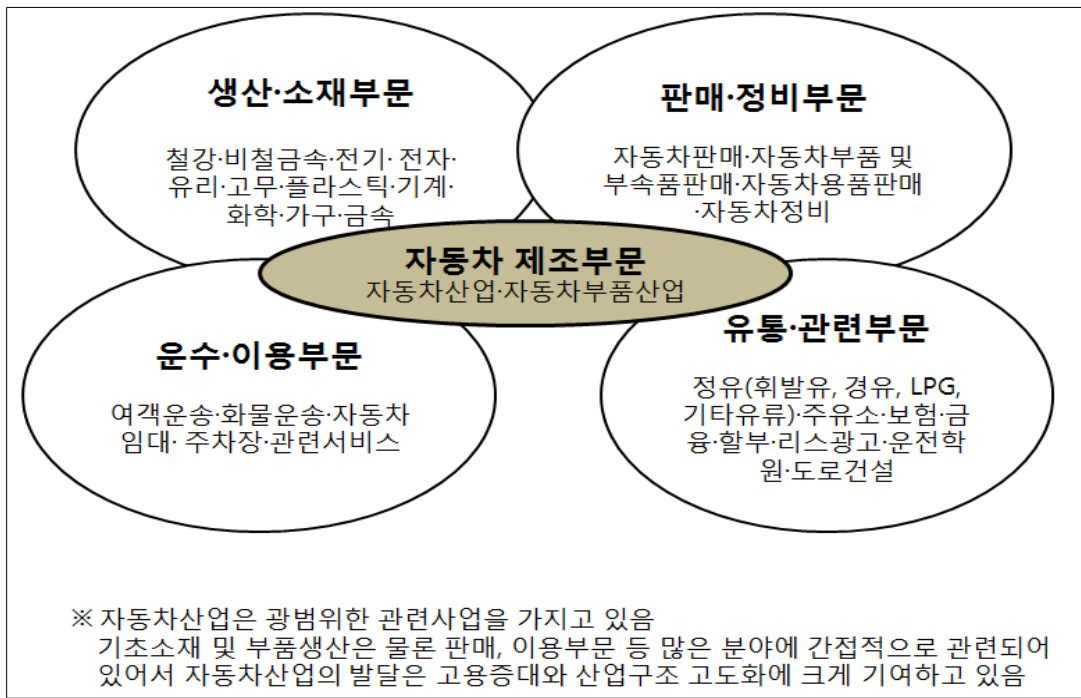
자동차 제조에는 철강, 화학, 비철금속, 전기, 전자, 고무, 유리, 플라스틱 등의 산업과 2만여 개의 부품을 만드는 부품업체들이 연계되어 있다. 특히, 기술력의 기반이 되는 자동차부품산업은 완성차 업체의 내수 및 수출의 받침돌역할을 하고 있으며, 완성차업체의 생산 및 판매량에 따라 크게 영향을 받으며 각종 기간 산업의 성장을 유발시키는 전방산업이다.

자동차산업은 한 나라의 경제력과 기술수준을 대표할 뿐만 아니라, 산업구조 고도화와 함께 부품 및 소재산업 등 연관산업에의 파급효과는 물론이고, 고용유발 효과 또한 매우 크다. 자동차 부품산업은 완성차 업체와 분업적 관계로 품질 및 가격이 자동차산업의 경쟁력 결정의 주요인이 되고 있으며, 자동차부품 산업은 엔진과 차체 부분품, 샤시를 제조하는 산업이며 자동차 1대는 평균 5천여 종 2~3만여 개의 부품으로 구성되어 있다. 자동차의 전체구조는 일반적으로 샤시, 차체로 구분되며 차체는 승객 및 운전자와 화물을 적재하기 위한 부분이며 샤시는 차체를 제외한 나머지 부분을 총칭하고 제동장치, 조향장치, 현가장치 등이 이에 포함된다.

다음은 자동차 부품 산업에 대한 그림으로 설명한 것이다.



<그림 II-1> 자동차 부품산업



2. 자동차 산업의 특성

여기에서는 자동차 산업의 일반적 특성을 정리 하도록 한다¹²⁾.

1) 대표적인 조립 및 종합공업

자동차산업은 철강·비철금속·고무·합성수지·유리·섬유등 여러 가지 재료를 써서 각 부분품마다 각기 다른 생산공정을 거치는 2만여개의 부품을 조립하여 자동차로 완성하는 복합적 성격의 대표적인 조립산업으로서 치장수요적인 제조업이다. 또한 정밀기계공업을 중심으로 다품종 대량생산방식을 특징으로 기계공업을 꽃피우는 종합공업이라고 할 수 있다.

따라서 소재와 부품생산에 관련된 철강금속 공업, 기계공업, 전기전자공업, 석유화학공업, 석유공업등과 밀접한 관련을 맺고 있으며 이 관련 산업의 뒷받침이 없으면 자동차산업의 육성과 균형있는 발전을 기할 수 없게 되며 특히 2차, 3차 계열 부품산업의 하부구조(Infra-Structure)구축이 매우 중요하다.

12) 한국교재개발 "자동차편람" http://jeongmooock.wo.to/study/data_product.htm

2) 산업과급효과가 큰 최종 수요적 제조업

자동차산업은 타 산업으로 부터 중간재를 구매하는 정도를 나타내는 후방연쇄효과(Background Linkage Effects)가 매우 높은 반면 타 산업에 중간재를 판매하는 정도를 나타내는 전방 연쇄효과는 비교적 낮은 최종수요적 제조업형 특성을 갖고 있다. 자동차산업의 생산액이 1억원 증가할 때 원동기부문에서 1천3백만원 철강부문에서 1천1백만원등 전체적으로 볼 때 8천5백만원의 생산이 유발되는 과급효과가 매우 큰 특징을 가지고 있다.

이와 같은 특성은 완성차메이커의 외주조달비율에서 나타나는데 일본이 70% 수준으로 비교적 높고 미국이 50%, 독일, 프랑스, 이탈리아가 40%수준에 있으며 우리나라는 미국과 일본의 중간수준에 있다.

3) 규모의 경제효과가 큰 산업

자동차의 생산에는 막대한 설비투자과 개발비가 소요되며 적정수준의 생산규모를 유지하고 생산코스트를 절감시켜야 가격경쟁력을 확보할 수 있다. 이와같이 생산수량의 증가에 따라 나타나는 생산비용의 감소효과를 규모의 경제(Economies of Scale)효과 또는 "Scale Merit"라고 하며 자동차산업에서도 이효과가 매우 뚜렷이 나타난다.

1960 년대초 미국의 연구결과에서 나타난 자동차 한 모델당 연간 최소 생산량은 10만대가 되어야 한다고 하였으나 최근에는 30~60만대로 한 개의 자동차회사 100만대~200만대가 되어야 한다는 주장이 나오고 있으며, 이는 생산설비의 자동화에 따른 시설투자와 신제품개발에 따르는 R&D 비용, 제품수명 단축에 따른 금형 및 치공구비용의 증가에 기인한다고 볼 수 있다. 한국,브라질등 신흥 자동차공업국가도 대개 30만대 생산수준을 넘어서면서 국제경쟁력을 갖게 되고 수출 산업화가 이루어졌다.

4) 국민경제적 산업

자동차산업은 생산액, 고용, 수출등 국민경제에 큰 비중을 차지하고 있어 그 나라의 경제발전이나 경기순환에 지대한 영향력을 행사하며 한 나라의 산업에 기간 역할을 하고 있다.

따라서 국가는 공업발전과 경제성장 및 고용확대를 위하여 자동차산업을 국가

적 전략산업, 기간산업, 선도산업으로 중점 육성하고 있으며 자동차산업이 발전하면 초기에 수입대체효과를 가지며 국산화와 경제규모를 확보하여 국제경쟁력을 갖게 되면 수출산업의 전략화 할 수 있다.

자동차산업의 발전은 관련산업의 생산성과 기술수준을 높여줄 뿐만 아니라 자동차 수출국으로의 진입은 그 나라 공업품의 품질수준을 인정하는 척도로 평가받게 된다. 특히 자동차의 수요는 국민총생산, 1인당소득, 자동차의 가격, 도로, 교통등의 하부산업구조의 발달정도에 따라 결정되기 때문에 자동차의 보유대수와 그 나라의 경제성장과 생활수준등 국민경제의 수준을 가름하는 척도로서 역할을 하고 있다.

또한 자동차산업의 발달은 평시 군수물자의 원활한 수송과 병력이동을 용이하게 하며 전투장비와 군수용 차량과 병기제조로의 전환이 가능하여 군수산업의 성격을 갖게되며 소재 및 부품산업의 발달은 군수용 각종무기제조의 밑바탕이 된다. 이는 자동차산업이 군수산업으로 전환된 미국, 일본, 유럽 등의 사례가 있다. 따라서 자동차산업은 국가방위산업의 핵심이 되는 국가경제적 의의도 있다.

5) 산업기술과 조업기술이 중요한 산업

자동차산업의 중요한 기술요소중에는 제품기술(Product Engineering)과 제조기술(Production Engineering)이외에 관리운영기술(Management Engineering) 또는 생산조업기술(Operation Technology)이라는 독특한 공장운영의 기술과 노하우가 사업성패의 관건이 된다.

다양한 공정구성과 소요기술, 대단위 생산설비와 대단히 긴 생산라인, 다품종 소량생산추세, 수 만명의 작업자 등을 효율적으로 운영하는 것은 매우 어려운 과제이다. 이밖에 물류관리, 품질관리, 코스트관리, 부품업체 관리 등도 공장의 경쟁력에 중요한 요소가 된다.

또한 공장의 어느 한 공정이 상당한 투자와 노력으로 공정개선을 이루어 생산성이 향상되었다고 하여도 공장전체에서 볼 때는 생산성향상에 도움이 되지 않고 오히려 그 공정이나 다음 공정에서 증감재고를 많이 갖게되는 비효율로 나타나는 결과도 나타나기 때문에 공장전체가 평준하게 또는 동시에 전체적으로 생산성 향상을 기하여야만 하는등의 고도의 조업관리 기술이 요구되는 산업이다. 생산의 전문화, 표준화, 기계화, 자동화, 평준화 정도에 있어 타산업보다 높아

'Automation'이라는 말과 'JIT생산방식'이 자동차산업에서 생겨났고 NC공작기계나 로봇도입도 자동차산업에서 가장 활발하게 도입되고 있다. 이와 같이 콘베이어 시스템에 의한 양산방식으로 대표되는 생산기술의 고도화가 자동차산업의 경쟁력에 있어 중요한 요소가 된다. 따라서 자동차산업을 생산방식의 도장이라고도 한다. 또한 자동차는 기본적으로 기계공업의 산물이다. 일반적으로 장치산업이 설비나 운영 노하우에 따라 품질이 결정되고 또한 품질이 연속적인데 비해 기계공업은 수공업의 속성을 가지고 있는 "사람과 기계의 결합"인 "Man-Machine System"의 기반위에 도구(Tooling)를 다루는 산업으로서 사람에게 노하우의 의존성이 높고 또한 제품품질도 비연속적으로 나타나며 요구범위에 집약시키려면 각종 관리기술이 필요하다.

따라서 자동차 공업은 도구를 만드는 기술과 다루는 기술이 자체에 축적되어야 하고 생산설비에 구체화되어야하며 각종의 제조설비를 자동차업체가 독자적으로 설계, 제작하는 기술축적이 필요하다.

6) 국제화산업 및 범세계적산업(Global Industry)

자동차산업은 다국적기업들의 주요한 시장지배와 국제시장에서 경쟁기업들이 차지하는 전략적 위치가 근본적으로 이들 기업의 세계적 위치에 영향을 크게 받는 산업이다.

전 세계적인 협력체계는 지리적 위치에 따른 수송비용의 감소 임금경쟁력에 의한 현지생산 및 부품조달, OEM생산, 막대한 자본과 판매력에 의한 시장력의 지배, 교통과 통신발달에 따른 국가간의 소비패턴 동질화등 막대한 자본력을 바탕으로 한 다국적 기업화와 함께 국제 분업화가 활발해지는 범세계적산업 및 국제화산업의 특징을 가지고 있다.

또한 국제무역에 있어서 연간 교역규모가 단일품목으로 국가간의 무역에서 비교우위를 바탕으로 하는 상품주기이론(Product Life Cycle Theory)상 초기단계에는 상품 개발국이 무역의 비교우위를 가지나 상품이 표준화되고 기술혁신이 정체되면 점차 개발도상국 또는 후진국으로 비교우위가 이전되며 자동차의 국제협력과 무역도 이 이론에 따라 유럽에서 최초로 발명되었으나 미국이 대량생산을 통해 세계시장을 지배하였으나 점차 유럽의 비교우위 강화로 1950년대와 60년대 유럽의 세계시장지배 시대가 70년대 이후 일본으로 변화하였고 80년대 후반부터

한국등의 신흥공업국가가 소형승용차 분야에서의 비교우위로 미국수출이 가능하게 되었다.

제3절 한·중자동차 산업의 및 무역현황

1. 세계의 자동차 산업 및 무역현황

세계의 자동차 산업 및 무역현황을 보면, 자동차는 2013년 수출 8,952억여 달러이고, 수입은 8,780억여 달러로 나타났다. 2015년에는 세계경기의 위축에 따라 수출 8,854억여 달러이고, 수입은 8,655억여 달러로 나타났다. 한편 자동차 부품은 2013년 수출금액은 3,770억여 달러이며, 수입금액은 3,736억여 달러를 나타냈다. 2015년에는 3,624억여 달러이며, 수입은 3,573억여 달러를 기록하였다.

<표Ⅱ-1>세계의 자동차 산업 및 무역현황

(단위: 백만 US\$)

구분	사업별	2013		2014		2015	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
전세계	전산업	18,461,669	18,437,808	18,653,609	18,625,151	16,107,342	16,121,941
	자동차산업	1,321,236	1,296,647	1,365,287	1,301,071	1,298,448	1,266,658
	자동차	895,295	878,082	928,961	874,980	885,479	865,570
	자동차부품	377,041	373,629	383,905	380,279	362,422	357,375
	이륜차	48,900	44,936	52,420	45,813	50,547	43,714

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.9.

2. 한국의 자동차 산업 및 무역현황

1) 한국 자동차산업의 발달과정

한국 자동차산업의 발달과정을 보면 다음 <표Ⅱ-2>와 같다.

<표 II-2> 한국 자동차산업의 발달과정

제1차경제 개발	제2차경제 개발	제3차경제 개발	제4차경제 개발	제5차경제 개발	제6차경제 개발	제7단계	제8단계
기간산업의 건설	기간산업의 건설	중화학공업 착수	산업구조 고도화 기초확립	비교우위 산업 구축	국제경쟁력 기반 구축	경제질서 확립 경제의 내실화	구조조정 세계화 개방화
'62~'66	'67~'71	'72~'76	'77~'81	'82~'86	'87~'91	'92~'97	'98~
KD조립단계	국산화초기 단계	고유국산차 개발단계	양산체제준비 단계	수출기반확립 단계	대량수출단계	양적성장 및 독자기술개발 단계	세계화 및 기술선진화 단계
· 자동차 공업 육성 착수 · 완성차 수입 금지	· 자동차 공업 육성 기본계획 수립 · 부품의 국산화율제고 및 전문 계열화 추진	· 장기 자동차 공업 진흥 계획 수립 · 국산 고유 모델 승용차 개발 · 승용차 처녀 수출 · 대규모 종합 공장 건설	· 자동차 공업 합리화 계획 단행 · 본격적 수출 전략산업화 추진	· 양산체제 확립 · 전문구동 승용차 개발 · 미국수출 개시 · 생산의 국제 분업화	· 전차종 생산 자유화 (81.2.28 조치해제) · 자동차 수입 자유화 · 배기가스 및 소음규제 강화	· 규모의 경제 실현 · 세계 5대 자동차 생산국 · 주요 핵심 부품의 독자 기술개발 완료	· 자동차 업계 구조조정 · 해외 선진 메이커 국내 시장 진입 · 첨단 기술 확보 · 생산거점의 세계화 · 친환경차 개발 경쟁

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.8.

2) 한국 자동차산업의 위치(광공업통계 기준)

한국 자동차산업의 위치는 2015년 업체수는 68,913개(종업원 수는 2,946,796명) 업체이며, 자동차부품 및 트레일러 제조업 포함한 자동차산업은 4,660개종업원 수는 347,821명) 업체로 산업비중은 6.76%이며, 종업원 비중은 11.8%로 나타났다. 한편 생산액은 제조업은 1,429조 이며 자동차산업은 193조 6,140억으로 비중은 13.55%로 나타났다.

<표 II-3> 한국 자동차산업의 위치(광공업통계 기준)

구분	업체수(개)			종업원수(명)			생산액(억원)		
	제조업	자동차 산업	비중	제조업	자동차 산업	비중	제조업	자동차 산업	비중
'11	63,047	3,685	5.84	2,694,782	288,089	10.69	15,023,530	1,708,090	11.37
'12	63,907	3,869	6.05	2,753,684	300,873	10.93	15,114,950	1,752,210	11.59
'13	65,389	4,219	6.45	2,813,575	320,971	11.41	14,957,300	1,812,570	12.12
'14	68,640	4,579	6.67	2,904,914	338,333	11.65	14,892,130	1,895,860	12.73
15'	68,913	4,660	6.76	2,946,796	347,821	11.80	14,290,850	1,936,140	12.73

㉠ 1. 자동차산업은 자동차부품 및 트레일러 제조업 포함 2. 표준산업분류 제9차 개정('07.12)으로 '06년 이후 재분류

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.9.

3) 생산업체 현황

(1) 생산업체

한국 자동차생산업체 현황은 다음<표Ⅱ-4>과 같다.

<표Ⅱ-4> 한국 자동차생산업체 현황

구분	현대	기아	한국 지엠	르노 삼성	쌍용	자일대우 버스	타타대우
설립일자	1967.12	1944.12	2002.8	2000.9	1954.3	2002.10	2002.11
공장소재지	울산, 전주, 아산	광명, 화성, 광주	부평, 군산, 창원	부산	평택, 창원	울산, 부산	군산
종업원수(명)	67,517	34,102	15,906	4,226	4,833	611	1,331
생산차종	승용차, SUV, CDV, 버스, 트럭, 특장차	승용차, SUV, CDV, 버스, 트럭, 특장차	승용차, SUV, CDV, 버스, 트럭	승용차, SUV	승용차, SUV, CDV	버스	트럭, 특장
'16 매출액(십억원)	93,649	52,713	12,234	6,248	3,629	449	1,032
당기순이익(십 억원)	5,720	2,755	-631	310	58	25	50
생산능력(국내, 천대)	1,763	1,633	765	300	157	5	20
생산(천대)	1,680	1,557	580	241	156	3.1	9.3
내수(천대)	659	535	180	111	104	2.9	8.7
수출(천대)	1,009	997	416	146	52	0.06	1.2

※ 자료: 한국자동차산업협회

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.11.

(2) 연도별 생산능력

연도별 생산능력을 보면 1990년 188만대를 생산하였으며, 2000년에는 133만대, 2005년에는 169만대, 2016년에는 464만대를 생산하였다.

<표 II -5> 연도별 생산능력

(단위: 천대)

구분	'90	'95	'00	'05	'12	'13	'14	'15	'16
승용차	1,484	2,605	3,542	4,157	4,518	4,380	4,263	4,285	4,208
상용차	397	692	790	538	466	421	426	447	435
합계	1,881	3,297	4,332	4,695	4,984	4,801	4,689	4,732	4,643

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.11.

4) 생산·국내판매·수출 현황

생산·국내판매·수출 현황을 보면 다음 <표 II -6>와 같다.

2016년에는 수출은 262만대로 금액으로 보면 373억 달러를 기록하였다.

<표 II -6> 생산·국내판매·수출 현황

(단위: 대, 천불)

연도	생산	판매					
		소계	국내판매 (신규등록)		수출		
			국산	수입	수량	금액	
2007	4,086,308	4,003,736	1,156,598	1,104,394	52,204	2,847,138	33,841,418
2008	3,826,682	3,930,051	1,246,086	1,170,256	75,830	2,683,965	31,907,235
2009	3,512,926	3,610,727	1,461,865	1,391,052	70,813	2,148,862	22,974,944
2010	4,271,741	4,283,480	1,511,373	1,412,112	99,261	2,772,107	33,594,129
2011	4,657,094	4,738,113	1,586,405	1,473,965	112,440	3,151,708	42,851,671
2012	4,561,766	4,702,721	1,532,087	1,397,470	134,617	3,170,634	43,628,800
2013	4,521,429	4,632,847	1,543,564	1,381,687	161,877	3,089,283	44,926,746
2014	4,524,932	4,725,072	1,661,868	1,442,401	219,467	3,063,204	45,539,128
2015	4,555,957	4,807,900	1,833,786	1,550,036	283,750	2,974,114	42,528,439
2016	4,228,509	4,444,756	1,823,041	1,558,314	264,727	2,621,715	37,395,596

㉞ 1. 수출·수입은 통관 기준 2. 자료: 한국자동차산업협회

자료: 한국 자동차 산업협동조합, 「2017 자동차 산업 편람」, 2017.8.,p.13.

3. 중국의 자동차 산업 및 무역현황

1) 생산 및 판매현황

중국은 2008년 금융위기 여파로 크게 위축된 이후 중국정부의 자동차 산업에 대한 강력한 지원책으로 일시 회복하였으나, 2011년 이후 다시 둔화되는 모습을 보이고 있다. 자동차 생산 및 판매 증가율은 2008년 각각 5.6%, 7.3%까지 둔화되

었다가 2009년에 54.1%, 52.9%로 급등하는 모습으로 나타났다.

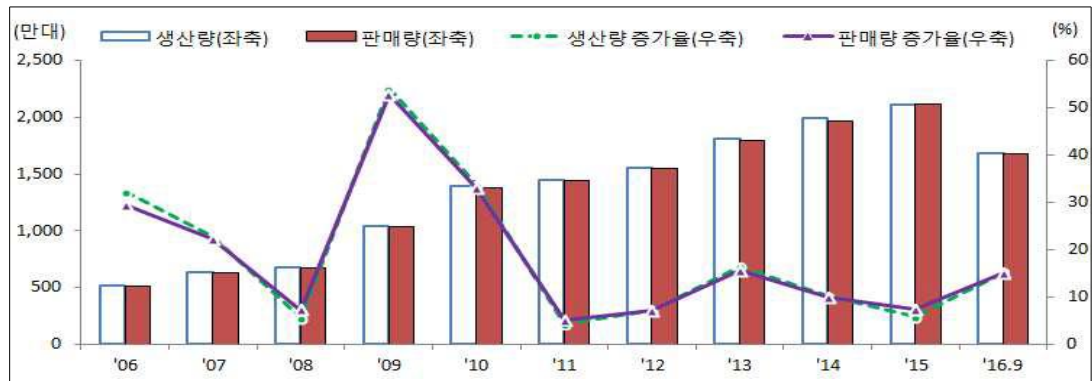
이는 2009년 중국정부는 「자동차 산업조정 및 진흥계획」 발표에 이어 자동차 판매진작을 위해 배기량 1.6L이하 자동차 취득세 50% 감면정책¹³⁾ 실시하였다.

2011년에는 소형차 구매혜택 중단과 함께 2011년 자동차 생산 및 판매 증가율은 4.2%, 5.2%로 급락한 이후 10% 내외에서 등락을 반복하는 행태를 나타냈다.

2011년 이후 소형차 구매혜택 중단, 경제발달도시 위주로 차량번호 추첨제 실시 및 경기둔화 등이 증가율 하락의 원인으로 지목되었다.

2015년 자동차 생산 및 판매량은 각각 2,107.9만대, 2,114.6만대로 전년 대비 5.8%, 7.3% 증가에 그쳤으나 2015년 10월 중국정부가 자동차 판매 진작을 위해 소형차 취득세 50% 감면정책을 재실행함에 따라, 판매량은 다소 회복세를 보이는 것으로 나타났다. 2016년 1월에서 9월까지 자동차 생산 및 판매량은 각각 1,681.8만대, 1,675.2만대로 전년 동기 대비 15.1%, 15.2% 증가하였다.

중국 상무부에 따르면, 소형차 취득세 50% 감면정책의 자동차 판매 증가에 대한 기여도는 124.6%로 보고 있다. 2016년 8월 배기량 1.6L 이하 소형차 판매량은 1,040.1만대로 전체 자동차 판매량의 72.8%를 차지하여 전년 동기 대비 3.9%p 상승하는 것으로 나타났다¹⁴⁾.



주 : 증가율은 전년 동기 대비(누적기준) 자료 : 중국자동차공업협회

<그림 II-3> 중국 자동차 생산·판매량 및 증가율 추이('06~'16.9)

2) 중국 자동차 수출동향

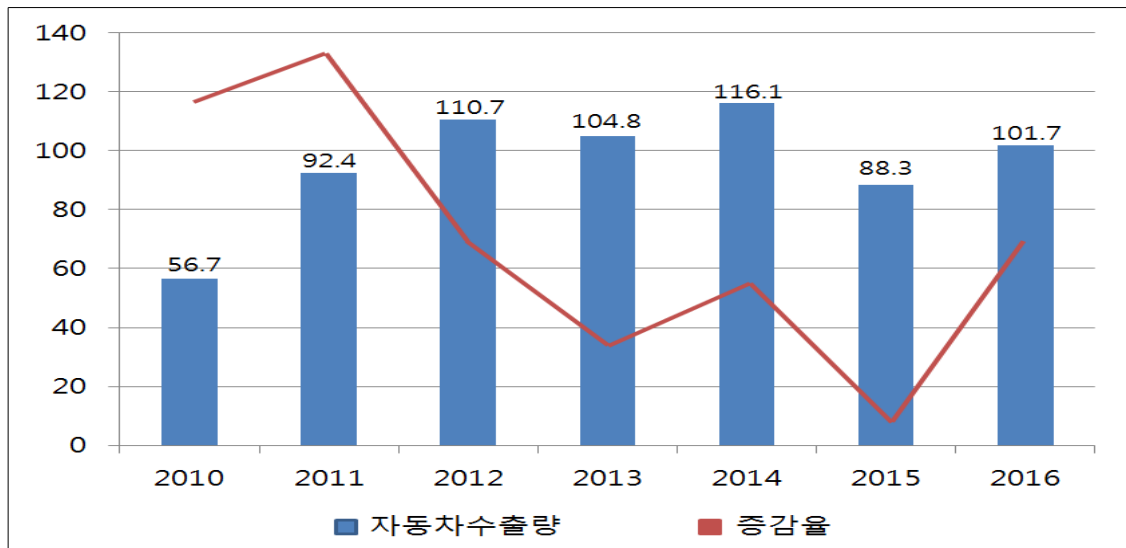
13) 중국 정부는 2009년 배기량 1.6L 이하 자동차 취득세는 10%에서 5%로 인하하였다.

14) 주예성장령, “중국자동차 시장 동향 및 시사점”, Weekly KDB Report, 2016.10.31. pp.10-11.

2016년 중국의 자동차 수출은 102만대로 총 생산량 2,800만대의 3.7% 수준을 기록하였다. 중국의 자동차 수출은 2010년 57만대에서 2012년 110만대까지 빠르게 증가했으나, 이후 정체되다가 2016년 102만대로 다소 회복하는 것으로 나타났다.

수입은 유럽·미국·일본으로부터 꾸준히 110만대 내외 수준을 유지하고 있으며, 2016년에는 108만대를 기록하여 금액기준으로 2016년 수출은 163억 달러, 수입은 451억 달러를 기록하였다. 승용차 기준 대당 수출가(US \$7,000)는 수입가(US \$43,300)의 1/6에 못 미치고 있어, 고급·고가 차종 중심의 수입 구조를 반영하고 있는 것으로 나타났다.

(단위: 만대, %)



자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

<그림 II-4> 중국의 자동차 수출 추이

또한 중국의 자동차 주요 수출지역은 동남아, 중동·아프리카, 중남미 등 신흥국과 저개발국 중심이며, 2016년에는 동남아와 중동, 중남미향 수출이 크게 증가하였다. 2016년 최대 수출국은 이란으로 15.8만대(16% 점유)였으며, 태국(8.0%), 인도(7.9%), 베트남(5.9%) 순으로 나타났다.

그리고 권역별로는 아시아 38%(전년대비 4%p 상승), 중동·아프리카 32%(전년대비 2%p 상승), 중남미 18%(전년비 8%p 상승) 차지하는 것으로 나타났다.

<표Ⅱ-7> 중국의 10대 자동차 수출국 및 지역별 비중('16년)

	2014	2015	2016(대수, 천대)
1	이란	이란	이란(158)
2	태국	베트남	태국(82)
3	알제리	태국	인도(80)
4	러시아	미얀마	베트남(60)
5	미얀마	베네수엘라	미국(56)
6	이집트	칠레	미얀마(53)
7	콜롬비아	이집트	이집트(51)
8	베트남	콜롬비아	칠레(40)
9	칠레	알제리	멕시코(37)
10	베네수엘라	방글라데시아	러시아(29)
기타	679	458	371
합계	1,161	883	1,017

자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

4) 중국 자동차 산업계 동향

중국 자동차산업의 구조적인 생산능력 과잉조짐을 보이고 있는데, 중국 자동차공업협회에 따르면, 2015년말 중국 완성차 생산능력은 3,122만대인 반면 생산량은 2,450.3만대로 설비가동률은 78.5%에 불과하다는 판단이다. 그중에 승용차 생산능력 2,575만대(가동률 81%), 상용차 생산능력 547만대(가동률 52%)로 나타났다. 이것은 자동차 사업현황 부진 이외에도 지방정부의 지원하에 자동차업체들의 맹목적인 설비 증설이 생산능력 과잉의 원인으로 지목하고 있으며, 특히, 2015년말 기준 건설 중인 생산능력은 600만대를 초과하는 것으로 보고 있다.

2015년 SAIC(上汽)를 제외한 주요 자동차그룹의 판매실적이 목표에 미달하는 것으로 나타났으며, 중국 6대 자동차그룹 중 SAIC를 제외한 5개 업체의 목표달성률¹⁵⁾은 80% 하회하는 것으로 나타났다.

<표Ⅱ-8> 15년 중국 6대 자동차그룹 판매실적 및 목표달성률

(단위 : 만대, %)

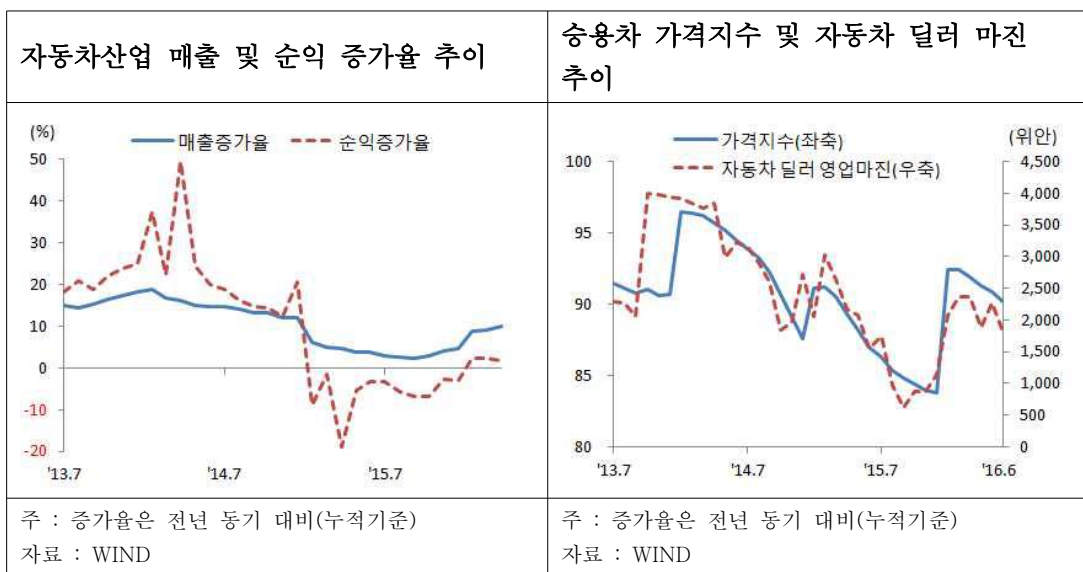
구분	SAIC	동평	FAW	창안	BAIC	GAC
'15년 목표	600	500	500	500	350	300
'15년 판매량	586.4	387.3	284.4	277.7	248.9	130.3

15) 목표달성률은 당해 연도 자동차 생산·판매목표 대비 실질 판매량. 최근 판매실적 부진 영향으로 6대 업체 중 동평, BAIC만이 '20년 생산 및 판매 목표를 상향 조정

목표달성률	97.7	77.5	56.9	55.5	71.1	43.4
'20년 목표	-	560↑	400↓	440↓	450↑	240↓

자료 : 각 사 공개자료

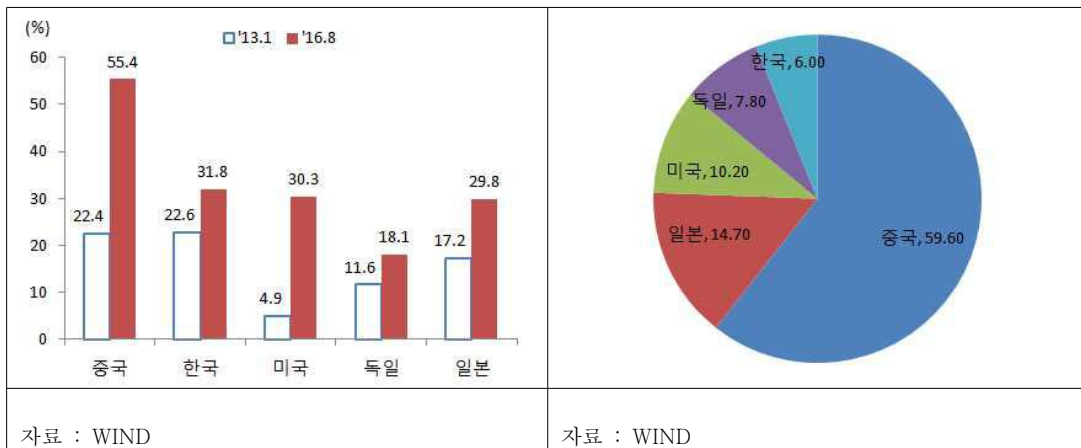
중국의 자동차산업은 관련 업체의 매출, 순익 증가율 둔화가 지속되고 있고, 생산능력 과잉 압력으로 가격경쟁이 심화되면서 자동차 딜러 영업마진이 감소하고 있다. 다만 2016년 들어 소형차 취득세 감면정책으로 인해 다소 호전되는 양상이다.



<그림 II-5> 자동차산업 관련 업체 재무상황

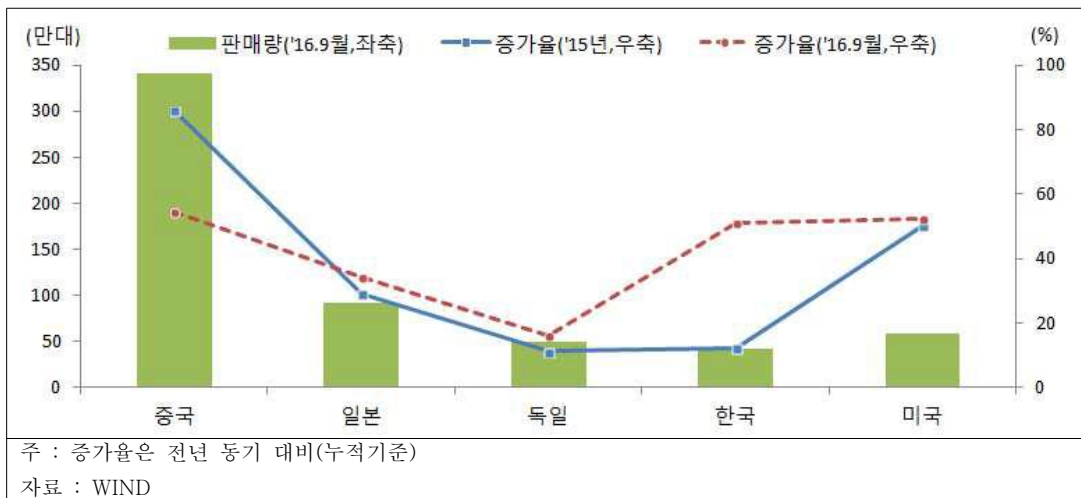
그리고 최근 중국 SUV시장의 급성장으로 자동차 업계가 SUV 차종 비중을 확대 하면서 시장 경쟁이 가열되는 것으로 나타나고 있으며, 2013년 초부터 중국, 미국, 일본업체는 중국 SUV시장을 선점하기 위해 SUV 차종 비중을 확대하고 있다.

2016년 8월 중국, 미국, 일본업체의 중국내 판매구조에서 SUV가 차지하는 비중은 각각 55.4%, 30.3%, 29.8%로 2013년 1월 대비 33%p, 25.4%p, 12.6%p 상승하였다.



<그림 II-6> 각국 자동차업체 SUV차종 비중 변화/각국 SUV의 중국내 시장점유율('16.9)

2016년 들어 한국계 SUV의 판매량 증가세가 뚜렷한 반면 중국 로컬 SUV 판매 증가세는 둔화되는 것으로 나타났다.



<그림 II-7> 중국 자동차 생산·판매량 및 증가율 추이('06~'16.9)

2016년 들어 SUV 누적 판매량 증가율 지속적으로 하락세를 보이고 있는데 2016년 9월 A0, A, B급 SUV 누적 판매량 증가율은 각각 30.6%, 46%, 70.2%로 2016년 1월 대비 4.9%p, 22.6%p, 40.9%p로 각각 하락하였다.

또한 자동차업체들의 가격경쟁 심화로 인해 SUV 가격은 2014년 10월 이후 지속적인 하락세를 보이고 있으며, 선진국 경험에 비추어 볼 때 향후 중국 자동차

시장에서 SUV 점유율은 10%p의 추가 상승 여력이 있으나 고성장세 지속은 어려울 것으로 전망된다.

제 3 장 한국과 중국의 자동차 부품 산업현황과 특징

제1절 한국과 중국의 자동차 부품 산업현황

1. 조사 개요

한중 자동차부품의 비교우위 분석을 위해 2006년부터 2015년까지의 한국과 중국의 자동차부품 수출입 통계자료를 대상으로 하였다. 특히 본 연구에서는 분석의 세분화를 위하여 국제상품공통단위 HS의 최종단위인 6단위 품목분류까지로 확대하여 조사대상 품목을 선정하였다. 즉, 아래의 <표 III-1>에 제시되어진 바와 같이 제17부, 87류, 8708류의 10단위로부터 99단위까지의 15개 품목이 조사품목으로 선정하였다. 조사대상기간은 2006년부터 2015년까지이며, 통계데이터는 UNcomtrade에서 제공 되어지는 무역통계를 이용하였다.

<표III-1> 자동차 부품 HS 코드 6단위 (2002 기준)

부품번호	국문 해설	영문해설
870810	완충기와 자동차 그 부분품	Bumpers & parts thereof of the motor vehicles of 87.01-87.05
870821	안전벨트	Safety seat belts of the motor vehicles of 87.01-87.05
870829	기타	Parts & accessories of bodies (incl. cabs) of the motor vehicles of 87.01-8 ...
870831	장착된 브레이크 라이닝	Mounted brake linings for the motor vehicles of 87.01-87.05
870839	브레이크 및 서보 브레이크	Brakes & servo-brakes & parts thereof (excl. mounted brake linings)
870840	기아박스과 그부분품	Gear boxes for the motor vehicles of 87.01-87.05
870850	차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함).	Drive-axles with differential, whether or not provided with other transmission components
870860	비구동 차축과 그 부분품	Non-driving axles & parts thereof for the motor vehicles of 87.01-87.05
870870	로드휠 및 그 부분품과 부속품	Road wheels & parts & accessories thereof for the motor vehicles of 87.01-8 ...
870880	서스펜션 쇼크업 소바	Suspension shock-absorbers for the motor vehicles of 87.01-87.05

870891	라디에이터(방열기)	Radiators for the motor vehicles of 87.01-87.05
870892	소음기와 배기기관	Silencers & exhaust pipes for the motor vehicles of 87.01-87.05
870893	클러치와 그 부분품	Clutches & parts thereof for the motor vehicles of 87.01-87.05
870894	운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스	Steering wheels, steering columns & steering boxes for the motor vehicles o ...
870899	자동차의 부분품 및 부속품	Parts & accessories of the motor vehicles of 87.01-87.05, n.e.s. in 87.06-8 ...

2. 세계의 자동차 부품산업 현황

위에서 제시한 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 64억 9,100만 달러, 870821(안전벨트)은 25억 9,300만 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 608억 3000만 달러, 870831(장착된 브레이크 라이닝)은 1억 46만여 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 285억 3,000만 달러, 870840(기아박스과 그부분품)은 547억 1,000만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 214억 9,000만 달러, 870860(비구동 차축과 그 부분품)은 1만 77달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 175억 8,000만 달러 , 870880(서스펜션 쇼크업소바)은 161억 6,000만 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 63억 6,200만 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 86억 2,500만 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 97억 2,400만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 197억 1,000만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 989억 3,000만 달러로 나타났다.

자동차 부품의 세계전체 수출금액은 대체로 2013년까지 증가하는 추세이나 2014년과 2015년에는 각각 18조 5,100억달러, 16조 1,300억 달러로 급속하게 줄어들었다. 이는 세계경기의 흐름과 무관하지 않다.

<표Ⅲ-2> 전 세계 자동차 부품 품목번호별 수출금액과 전 세계 전체
수출금액(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	4,664,000,000	5,504,000,000	5,448,000,000	4,594,000,000	5,453,000,000
870821	3,019,000,000	3,271,000,000	3,209,000,000	2,198,000,000	2,677,000,000
870829	44,750,000,000	49,180,000,000	48,740,000,000	35,420,000,000	47,080,000,000
870831	4,858,000,000	52,334,922	13,028,435	8,509,598	8,003,625
870839	15,810,000,000	22,950,000,000	25,080,000,000	19,510,000,000	24,920,000,000
870840	27,310,000,000	36,210,000,000	38,740,000,000	29,360,000,000	42,180,000,000
870850	4,729,000,000	14,180,000,000	15,780,000,000	10,890,000,000	15,800,000,000
870860	4,991,000,000	140,800,000	30,082,025	826,064	991,213
870870	1,2420,000,000	14,640,000,000	14,960,000,000	9,812,000,000	13,630,000,000
870880	4,557,000,000	9,282,000,000	10,500,000,000	8,237,000,000	11,510,000,000
870891	4,193,000,000	5,959,000,000	6,190,000,000	4,426,000,000	5,837,000,000
870892	4,982,000,000	7,364,000,000	7,432,000,000	5,203,000,000	6,338,000,000
870893	5,532,000,000	7,066,000,000	7,761,000,000	6,225,000,000	7,803,000,000
870894	7,440,000,000	11,470,000,000	12,090,000,000	9,819,000,000	13,400,000,000
870899	96,690,000,000	96,530,000,000	98,690,000,000	72,290,000,000	93,320,000,000
전세계 수출금액	11조6,400억\$	13조3,900억\$	15조4,900억\$	12조1,000억\$	15조 200억\$

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	6,043,000,000	6,261,000,000	6,700,000,000	6,941,000,000	6,491,000,000
870821	2,820,000,000	2,769,000,000	2,716,000,000	2,761,000,000	2,593,000,000
870829	54,640,000,000	56,450,000,000	61,120,000,000	64,190,000,000	60,830,000,000
870831	906,629	6,174,603	5,194,249	11,342,845	10,468,369
870839	28,940,000,000	27,390,000,000	29,730,000,000	30,630,000,000	28,530,000,000
870840	50,600,000,000	53,740,000,000	57,480,000,000	59,140,000,000	54,710,000,000
870850	20,100,000,000	20,980,000,000	21,770,000,000	22,390,000,000	21,490,000,000
870860	55,181	83,299	2,334	23,661	10,077
870870	17,160,000,000	17,200,000,000	17,940,000,000	18,650,000,000	17,580,000,000
870880	14,000,000,000	14,710,000,000	15,930,000,000	16,710,000,000	16,160,000,000
870891	6,475,000,000	656,500,000	6,705,000,000	6,859,000,000	6,362,000,000
870892	8,122,000,000	8,132,000,000	7,807,000,000	8,376,000,000	8,625,000,000
870893	8,908,000,000	8,931,000,000	9,692,000,000	10,430,000,000	9,724,000,000
870894	16,280,000,000	17,220,000,000	18,920,000,000	20,100,000,000	19,710,000,000
870899	107,100,000,000	106,700,000,000	107,700,000,000	106,800,000,000	98,930,000,000
전세계 수출금액	17조9,700억\$	17조9,700억\$	18조6,000억\$	18조5,100억\$	16조1,300억\$

3. 한국의 자동차 부품산업 현황

1) 한국의 자동차 부품 품목번호별 수출금액과 한국의 전체 수출 금액

한국의 자동차 부품 품목번호별 수출금액과 한국의 전체 수출 금액을 보면 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 5,752만여 달러, 870821(안전벨트)은 1억 860만 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 30억 890만 달러, 870831(장착된 브레이크 라이닝)과 870860(비구동 차축과 그 부분품)은 본 연구에서 2006년부터 2015년을 분석하기 때문에 HS 코드를 2002년 버전으로 하여 HS의 개정으로 인해 코드 변경되었다. 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 9억 2,270만 달러, 870840(기아 박스와 그부분품)은 36억 2,600만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축(차동 장치 포함))은 5억 7,290만 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 5억 7,290만 달러 , 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 4억 3,200만 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 7,652만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 2억 4,340만 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 3억 7,420만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 8억 460만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 120억 2,000만 달러로 나타났다.

한편, 한국의 대 세계 전체 수출금액은 2006년부터 2010년까지 대체로 증가 하는 것으로 나타났고, 특히 2013년에는 5,552억 달러를 기록하여 최초로 5,000억 달러를 넘어섰다. 그리고 2014년에는 5,731억 달러로 최고의 기록을 나타냈다.

<표Ⅲ-3> 한국의 자동차 부품 품목번호별 수출금액과 한국의 전체 수출 금액(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	13,012,095	16,047,255	21,504,998	22,230,706	46,645,890
870821	27,434,565	31,907,259	35,073,690	33,223,114	23,250,452
870829	246,900,000	361,400,000	619,300,000	630,100,000	985,000,000
870831	64,513				
870839	335,700,000	385,600,000	416,700,000	350,900,000	663,800,000
870840	91,803,697	127,100,000	270,800,000	307,800,000	759,400,000
870850	59,932,170	104,500,000	70,632,549	55,189,939	147,300,000

870860	21,970,565				
870870	294,600,000	270,500,000	227,500,000	132,900,000	230,200,000
870880	34,140,430	49,080,028	63,250,176	73,370,347	134,200,000
870891	2,8704,566	43,226,208	40,854,801	24,273,144	30,111,514
870892	85,550,439	99,470,362	101,700,000	85,982,155	188,500,000
870893	128,100,000	150,300,000	174,100,000	159,400,000	224,800,000
870894	162,400,000	202,700,000	189,200,000	152,500,000	253,900,000
870899	7,928,000,000	9,816,000,000	10,870,000,000	8,898,000,000	14,130,000,000
한국 대 세계 수출금액	3,255억 달러	3,715억 달러	4,220억 달러	3,635억 달러	4,664억 달러

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	46,928,956	70,962,957	75,527,395	72,310,886	57,527,525
870821	54,365,044	82,002,449	95,760,948	117,500,000	108,600,000
870829	1,764,000,000	2,386,000,000	2,689,000,000	3,157,000,000	3,089,000,000
870831					
870839	928,700,000	988,400,000	1,062,000,000	1,133,000,000	962,700,000
870840	1,423,000,000	2,529,000,000	3,012,000,000	3,395,000,000	3,626,000,000
870850	325,800,000	485,600,000	597,100,000	675,600,000	686,000,000
870860					
870870	385,100,000	460,000,000	452,800,000	532,300,000	572,900,000
870880	221,300,000	354,800,000	467,800,000	483,100,000	432,000,000
870891	42,667,406	75,263,842	88,146,642	93,276,017	76,529,571
870892	242,100,000	270,100,000	264,600,000	267,000,000	243,400,000
870893	273,200,000	252,500,000	329,500,000	370,300,000	374,200,000
870894	381,200,000	561,400,000	888,000,000	883,400,000	804,600,000
870899	15,490,000,000	14,120,000,000	13,820,000,000	13,090,000,000	12,020,000,000
한국 대 세계 수출금액	5,552억 달러	5,479억 달러	5,596억 달러	5,731억 달러	5,268억 달러

2) 한국의 자동차 부품 품목번호별 대중국 수출금액과 전체 수출금액

한국의 자동차 부품 품목번호별 대 중국 수출금액을 보면 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 227만여 달러, 870821(안전벨트)은 1,6151만여 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 8억 7,310만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 1억 4,890만 달러, 870840(기아박스과 그부분품)은 16억 8,700만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 5,965만여 달러, 870870

(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 1,442만여 달러 , 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 7,182만여 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 76만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 4,892만여 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 1억 1,200만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 7,559만여 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 22억 9,900만 달러로 나타났다.

한편, 한국의 대 중국 전체 수출금액은 2006년에는 694억 6,000만 달러, 2007년에는 819억 9,000만 달러, 2008년에는 913억 9,000만 달러로 상승 곡선을 그리다가 2009년 867억 달러로 하락 하였다. 그러나 2010년에는 1,168억 달러로 전년 대비 크게 증가하였다. 2011년부터 2013년 까지 전반적으로 증가하다가 2014년에 1,453억 달러, 2015년에는 1,371억 달러로 나타났다. 이것은 한국의 무역도 세계 경기의 위축으로 인한 무역량의 감소가 원인이다.

<표Ⅲ-4> 한국의 자동차 부품 품목번호별 대중국 수출금액과 전체 수출금액
(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	1,151,915	1,360,445	706,839	2,569,748	3,386,238
870821	18,126,970	17,580,983	15,024,752	14,701,788	1,867,152
870829	117,700,000	168,800,000	364,000,000	383,000,000	451,900,000
870831	150				
870839	54,102,059	72,063,244	58,740,057	71,519,827	100,700,000
870840	29,820,641	20,009,118	9,681,355	14,033,806	64,113,672
870850	8,168,094	16,035,597	9,175,693	8,871,211	28,053,576
870860	1,238,573				
870870	25,784,416	18,196,235	8,465,155	5,092,488	4,097,581
870880	9,113,738	6,123,730	4,875,445	12,098,084	18,572,777
870891	411,687	1,140,147	1,144,315	1,739,817	2,513,956
870892	7,742,575	7,824,728	6,793,318	7,255,627	33,407,691
870893	5,723,438	15,708,947	24,204,735	41,669,864	58,295,628
870894	21,127,126	21,563,493	12,658,652	19,890,119	27,011,001
870899	2,244,000,000	1,808,000,000	1,315,000,000	1,917,000,000	2,780,000,000
대 중국 전체 수출 금액	694.6억 달러	819.9억 달러	913.9억 달러	867억 달러	1,168억 달러

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	3,754,829	3,330,899	2,145,865	1,024,528	2,278,728
870821	307,372	1,050,348	1,225,640	4,476,262	16,157,065
870829	693,000,000	719,500,000	824,000,000	963,900,000	873,100,000
870831					
870839	116,800,000	149,200,000	171,000,000	173,200,000	148,900,000
870840	222,000,000	849,300,000	1,064,000,000	1,438,000,000	1,687,000,000
870850	55,069,303	55,839,562	65,190,958	69,372,011	59,965,782
870860					
870870	10,772,959	8,894,173	10,426,174	16,519,600	14,427,327
870880	27,343,659	38,243,799	44,524,841	52,406,720	71,826,664
870891	5,062,327	4,704,723	1,663,664	850,015	768,303
870892	30,505,509	28,386,332	29,403,380	32,985,713	48,929,087
870893	53,609,719	48,435,397	85,399,357	105,200,000	112,000,000
870894	35,478,418	37,208,631	45,347,751	55,663,635	75,592,017
870899	2871,000,000	2,168,000,000	2,833,000,000	2,719,000,000	2,299,000,000
대 중국 전체 수출 금액	1,342억 달러	1,343억 달러	1,459억 달러	1,453억 달러	1,371억 달러

3) 한국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액과 전체 수입금액

한국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액과 전체 수입금액을 보면 다음과 같다. 대 세계 수입금액을 보면 금액을 보면 87류 자동차 부품 HS 코드 6 단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 9,153만여 달러, 870821(안전벨트)은 868만여 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 3억 7,700만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 2억 7,530만 달러, 870840(기아박스과 그부분품)은 8억 6,870만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 1억 3,400만 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 9,832만여 달러, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 8,985만여 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 22만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 3,679만여 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 1억 750만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 1억 9,140만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 11억 9,300만 달러로 나타났다.

한편, 한국의 대 세계 전체 수입금액은 2006년에는 3,094억 달러, 2007년에는

3,568억 달러, 2008년에는 4,353억 달러로 증가하다가 2009년 3,231억 달러로 하락 하였다. 그러나 2010년에는 4,252억 달러로 전년대비 크게 증가하였다. 2011년에는 5,244억 달러, 2012년에는 5,196억 달러, 2013년에는 5,156억 달러, 2014년에는 5,256억 달러이며, 2015년에는 4,365억 달러로 크게 감소하였다.

<표Ⅲ-5> 한국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액과 전체 수입금액(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	9,478,032	8,260,147	9,753,110	16,165,423	21,206,095
870821	84,316,814	67,081,783	58,214,281	36,901,841	29,251,159
870829	403,000,000	129,300,000	143,100,000	119,600,000	170,200,000
870831	357,956				
870839	250,400,000	231,200,000	273,400,000	236,500,000	338,700,000
870840	778,900,000	1,067,000,000	1,213,000,000	900,600,000	1,362,000,000
870850	24,716,971	55,098,133	60,499,795	47,583,444	101,800,000
870860	1,986,950				
870870	47,207,488	70,123,259	88,959,109	72,361,468	166,300,000
870880	9,203,130	18,194,646	32,608,942	28,787,911	55,857,889
870891	19,250,911	9,641,332	22,228,120	10,314,361	19,643,431
870892	10,004,206	20,887,893	69,965,908	31,821,746	63,555,171
870893	59,625,505	72,111,114	79,426,199	43,017,744	55,240,497
870894	44,813,152	95,807,470	123,800,000	118,500,000	175,500,000
870899	805,100,000	1,230,000,000	1,234,000,000	961,600,000	1,342,000,000
한국의 대 세계전체 수입금액	3,094억 달러	3,568억 달러	4,353억 달러	3,231억 달러	4,252억 달러

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	29,237,069	52,491,801	73,008,093	83,513,786	91,539,133
870821	24,395,400	17,326,125	15,424,559	10,994,854	8,686,806
870829	226,900,000	221,600,000	284,500,000		377,000,000
870831					
870839	361,800,000	309,000,000	275,200,000	278,600,000	275,300,000
870840	1,405,000,000	1,057,000,000	1,027,000,000	911,500,000	868,700,000
870850	122,500,000	128,800,000	136,300,000	137,400,000	134,000,000
870860					
870870	164,300,000	97,121,991	117,400,000	98,051,186	98,322,074
870880	78,477,289	95,660,887	97,645,226	100,900,000	89,856,883
870891	22,816,015	18,166,254	15,632,469	15,950,719	22,260,759
870892	73,665,396	52,289,130	40,067,037	45,162,352	36,794,874
870893	100,800,000	82,215,459	102,900,000	109,400,000	107,500,000
870894	208,600,000	183,800,000	208,400,000	192,100,000	191,400,000
870899	1,580,000,000	1,265,000,000	1,180,000,000	1,194,000,000	1,193,000,000
한국의 대 세계전체 수입금액	5,244억 달러	5,196억 달러	5,156억 달러	5,256억 달러	4,365억 달러

4) 한국의 자동차 부품 품목번호별 대중국 수입금액

한국의 자동차 부품 품목번호별 대중국 수입금액을 보면, 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 1,764만여 달러, 870821(안전벨트)은 33만여 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 1억 1,680만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 1억 2,580만 달러, 870840(기아박스과 그부분품)은 6,858만여 달러, 870850(차동장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 6,789만여 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 5,341만여 달러, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 3,091만여 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 328만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 844만여 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 5,219만여 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 1억 1,190만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 3억 8,270만 달러로 나타났다.

<표Ⅲ-6> 한국의 자동차 부품 품목번호별 대중국 수입금액 (단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	609,402	449,797	461,557	8,599,155	11,279,203
870821	9,383,836	10,180,563	5,915,830	1,328,130	1,313,754
870829	41,208,388	47,876,638	54,124,153	48,630,768	86,203,269
870831	219,721				
870839	41,393,635	102,100,000	143,400,000	110,200,000	128,500,000
870840	1,401,267	8,857,680	36,991,674	54,435,700	92,230,358
870850	1,541,075	13,029,488	16,598,904	8,670,813	10,447,010
870860	176,311				
870870	22,620,699	43,052,111	62,491,041	54,122,572	139,500,000
870880	427,109	5,797,250	9,662,027	8,752,997	21,232,581
870891	3,472,191	2,540,370	4,560,066	2,775,106	9,895,637
870892	287,224	231,6875	6,916,259	2,834,098	8,350,192
870893	8,633,718	18,311,402	31,478,082	15,413,469	23,087,683
870894	11,654,074	19,376,668	21,774,605	30,455,756	57,336,791
870899	142,800,000	237,800,000	278,300,000	259,100,000	401,500,000

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	17,212,403	26,165,258	25,394,875	20,037,896	17,641,039
870821	638,659	217,864	80,077	246,230	335,297
870829	115,400,000	92,752,406	111,600,000	126,400,000	116,800,000
870831					
870839	139,600,000	120,400,000	116,900,000	112,400,000	125,800,000
870840	110,700,000	137,900,000	180,900,000	83,610,651	68,585,260
870850	14,189,773	26,543,608	52,531,184	54,446,057	67,893,404
870860					
870870	135,900,000	74,404,685	96,677,044	68,342,232	53,418,425
870880	26,103,846	28,592,631	34,338,699	40,220,160	30,912,825
870891	7,352,204	10,118,973	8,371,320	6,663,595	3,286,547
870892	12,021,427	10,928,661	13,155,996	14,192,321	8,446,460
870893	48,697,267	32,592,650	47,029,336	51,887,469	52,199,952
870894	81,910,924	86,508,388	116,200,000	106,000,000	111,900,000
870899	508,800,000	491,600,000	441,300,000	400,800,000	382,700,000

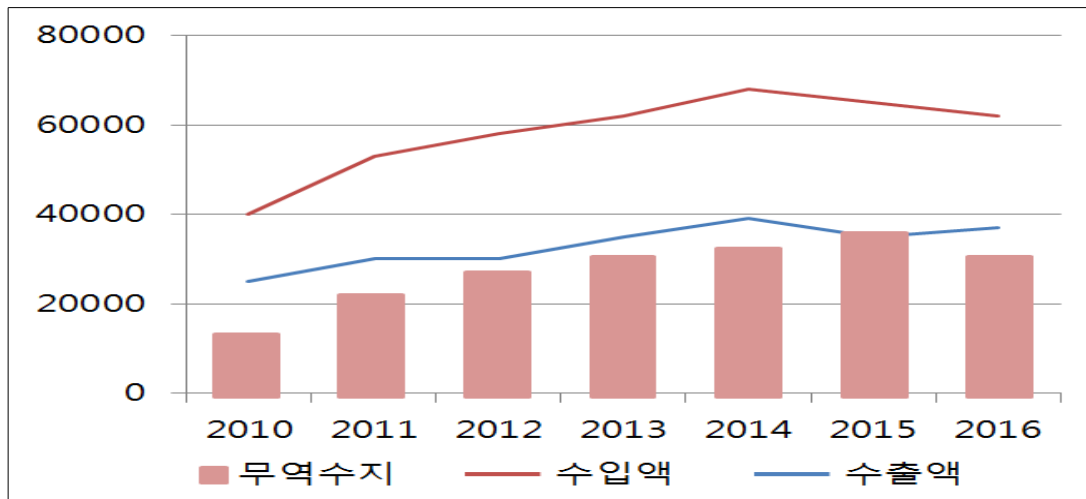
4. 중국의 자동차 부품산업 현황

1) 중국의 자동차 부품 품목번호별 대세계 전체 수출금액과 중국의 전체 수출 금액

중국의 자동차부품은 수출 증가가 지속되고 있으며, 2016년 297억 달러의 무역 흑자를 기록하였다. 미국의 반덤핑, 반보조금 제소로 2016년 수출이 둔화됐으나, 2005년 이후 연평균 21%의 높은 수출증가율을 기록하며 지속적으로 성장하고 있다. 부품산업의 품질 및 가격 경쟁력 향상과 세계 자동차사들의 글로벌 조달 확대, 중국 완성차 업체의 해외생산 확대에 따른 부품 판매 증가 등이 원인으로 보여지고, 중국 진출 글로벌 부품사의 기술이전 및 생산 확대가 선진국으로 수출을 증가시키는 데 기여하고 있다고 볼 수 있다. 2016년 국별로 보면 미국 24.7%, 일본 9.4%, 한국 5%, 독일 4%, 멕시코 3.4%의 수출구성비를 기록하고 있다.

제품별로 보면 현가계(40%), 차체계(18%), 엔진계(15%) 비중이 높으나, 엔진계는 수출단가가 수입단가의 1/5 수준에 불과해 소형엔진 위주로 추정된다. 한편 부품 수입은 독일(27.4%), 일본(23.9%), 미국(15.2%), 한국(6.9%) 등 중국 진출 외자합작사 본국이 70%를 차지하며, 2016년 348억 달러를 기록하였다. 그리고 부품종류별로 보면 중대형 차량의 엔진과 전동계 등 핵심부품의 수입의존도가 높게 나타났다(구전동계 수입비중 38%, 엔진계 비중 17% 등).

(단위: US\$백만)



자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

<그림Ⅲ-1> 중국 자동차부품 무역 추이

중국의 자동차 부품 품목번호별 대세계 전체 수출금액과 중국의 전체 수출

보면, 부품별로 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 5,752만여 달러, 870821(안전벨트)은 3억 6,730만 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 8,550만여 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 47억 100만 달러, 870840(기아박스과 그부분품)은 16억 4,900만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 10억 300만 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 53억 4,400만 달러 , 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 23억 2,100만 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 12억 9,300만 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 6억 1,770만 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 7억 3,950만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 17억 4,000만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 46억 300만 달러로 나타났다.

한편, 중국의 대 세계 전체 수출금액은 2006년에는 9,689억 달러, 2007년에는 1조 2,200억 달러, 2008년에는 1조 4,310억 달러 로 증가하다가 2009년 1조 2,020억 달러로 전년 대비 약 2,300억 달러정도 감소하였다. 그러나 2010년에는 1조 5,780억 달러로 전년대비 크게 증가하였다. 2011년에는 1조 8,980억 달러, 2012년에는 2조 490억 달러, 2013년에는 2조 2,090억 달러, 2014년에는 2조 3,420억 달러이며, 2015년에는 2조 2,730억 달러로 조금 감소하였다.

<표Ⅲ-7> 중국의 자동차 부품 품목번호별 대세계 전체 수출금액과 중국의 전체 수출 금액(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	59,302,839	102,100,000	148,200,000	179,300,000	209,600,000
870821	47,440,410	38,149,747	70,707,210	55,552,629	62,928,166
870829	968,100,000	1,314,000,000	1,534,000,000	1,164,000,000	1,723,000,000
870831	243,000,000				
870839	1,151,000,000	1,920,000,000	2,363,000,000	2,131,000,000	2,950,000,000
870840	81,337,911	262,000,000	494,700,000	393,000,000	762,500,000
870850	44,641,670	320,700,000	509,900,000	399,300,000	569,500,000
870860	196,600,000				
870870	2,261,000,000	3,044,000,000	3,271,000,000	2,359,000,000	3,455,000,000
870880	175,200,000	365,800,000	652,100,000	705,900,000	1,159,000,000
870891	213,800,000	337,400,000	489,500,000	464,200,000	693,400,000
870892	158,800,000	249,600,000	341,700,000	263,700,000	370,600,000
870893	245,900,000	335,500,000	425,000,000	349,500,000	502,400,000
870894	141,900,000	245,200,000	431,700,000	478,200,000	699,600,000
870899	2,861,000,000	3,639,000,000	3,853,000,000	2,567,000,000	3,487,000,000

중국 수출 금액	9,689억 달러	1조 2,200억달러	1조4,310억달러	1조2,020억달러	1조5,780억달러
HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	228,600,000	256,100,000	299,900,000	339,000,000	367,300,000
870821	85,552,353	94,238,108	90,584,740	106,500,000	85,501,858
870829	2,061,000,000	2,493,000,000	2,916,000,000	3,411,000,000	3,793,000,000
870831					
870839	3,614,000,000	3,734,000,000	4,247,000,000	4,794,000,000	4,701,000,000
870840	1,012,000,000	1,291,000,000	1,847,000,000	1,916,000,000	1,649,000,000
870850	718,200,000	767,100,000	890,600,000	1,043,000,000	1,003,000,000
870860					
870870	4,381,000,000	4,781,000,000	5,051,000,000	5,581,000,000	5,344,000,000
870880	1,488,000,000	1,694,000,000	1,998,000,000	2,256,000,000	2,321,000,000
870891	848,500,000	976,100,000	1,107,000,000	1,190,000,000	1,293,000,000
870892	406,200,000	414,800,000	483,100,000	587,900,000	617,700,000
870893	614,800,000	615,600,000	704,900,000	767,900,000	739,500,000
870894	958,600,000	1,163,000,000	1,254,000,000	1,483,000,000	1,740,000,000
870899	3,937,000,000	4,355,000,000	4,628,000,000	4,968,000,000	4,603,000,000
중국 수출 금액	1조8,980억달러	2조490억달러	2조2,090억 달러	2조3,420억달러	2조2,730억달러

2) 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수출금액과 전체 수출금액

중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수출금액과 전체 수출금액을 보면 다음과 같다. 먼저, 부품별로 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 1,874만여 달러, 870821(안전벨트)은 52만여 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 1억 2,010만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 1억 3,470만 달러, 870840(기아박스 및 그부분품)은 9,536만여 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 5,337만 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 8,223만여 달러, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 6,070만여 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 1,772만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 1,150만여 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 5,647만여 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 1억 2,010만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 3억 420만 달러로 나타났다.

한편, 중국의 대 한국 전체 수출금액은 2006년에는 445.2억 달러, 2007년에는 564.3억 달러, 2008년에는 739.3억 달러로 증가하다가 2009년 536.8억 달러로 전년 대비 약 202.5억 달러 정도 감소하였다. 그러나 2010년에는 687.7억 달러로 회복세를 돌아섰다. 2011년에는 829.2억 달러, 2012년에는 876.7억 달러, 2013년에는

911.6억 달러, 2014년에는 1,003억 달러이며, 2015년에는 1,013억 달러로 조금 증가하였다. 중국은 한국의 최대 무역파트너이다.

<표Ⅲ-8> 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수출금액과 전체 수출금액 (단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	2,723,901	4,876,224	6,857,673	10,215,067	14,409,679
870821	9,417,297	9,910,411	6,509,373	1,479,280	776,871
870829	66,938,993	88,706,444	113,300,000	99,054,972	127,100,000
870831	1,555,300				
870839	26,490,821	39,764,247	47,700,671	48,354,421	85,209,086
870840	6,736,295	15,758,382	53,488,917	55,873,049	59,307,182
870850	1,526,819	15,781,625	22,648,495	11,066,795	14,058,425
870860	2,397,249				
870870	29,981,558	57,140,010	80,537,944	63,833,434	158,200,000
870880	568,097	8,109,412	16,177,510	31,199,282	53,337,023
870891	5,935,215	3,058,709	7,796,434	6,936,541	21,042,300
870892	1,085,030	5,464,781	9,721,742	5,201,306	5,378,498
870893	16,877,126	23,846,561	42,558,818	23,428,756	40,552,741
870894	11,540,681	21,044,637	26,899,946	51,515,679	71,960,963
870899	131,900,000	237,300,000	258,900,000	161,400,000	234,600,000
대 한국 전체 수출금액	445.2억 달러	564.3억 달러	739.3억 달러	536.8억 달러	687.7억 달러

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	22,893,657	21,124,941	22,488,992	20,307,437	18,748,989
870821	195,423	31,979	94,053	336,954	523,005
870829	137,100,000	127,200,000	122,800,000	119,500,000	120,100,000
870831					
870839	120,500,000	109,200,000	116,400,000	114,500,000	134,700,000
870840	70,393,361	85,419,100	200,200,000	110,500,000	95,367,486
870850	21,753,958	28,361,090	57,142,821	51,990,954	53,370,570
870860					
870870	153,200,000	101,300,000	114,200,000	81,912,520	82,238,232
870880	69,936,020	76,565,196	69,814,933	70,210,539	60,709,425
870891	25,773,795	17,835,324	18,259,389	19,814,245	17,723,540
870892	9,847,607	6,167,165	4,754,846	9,585,327	11,506,507
870893	81,580,043	72,310,457	64,987,771	59,690,937	56,478,593
870894	93,875,959	95,936,411	124,900,000	115,900,000	120,100,000
870899	308,000,000	290,400,000	291,300,000	305,800,000	304,200,000
대 한국 전체 수출금액	829.2억 달러	876.7억 달러	911.6억 달러	1,003억 달러	1,013억 달러

3) 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액

중국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액을 보면 다음과 같다. 대 세계 수입금액을 보면 금액을 보면 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 3억 1,560만 달러, 870821(안전벨트)은 1억 140만 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 46억 4,000만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 9억 3,170만 달러, 870840(기아박스와 그부분품)은 97억 9,200만 달러, 870850(차동 장치가 장착된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 8억 750만 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 2억 1,710만 달러, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 7억 9,520만 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 3억 4,780만 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 3억 7,990만 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 6억 2,240만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 18억 7,300만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 25억 2,800만 달러로 나타났다.

<표Ⅲ-9> 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 세계 수입금액(단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	71,478,828	76,140,105	101,600,000	130,900,000	189,900,000
870821	45,486,397	34,718,554	18,630,026	17,217,822	35,631,497
870829	2,458,000,000	1,946,000,000	2,202,000,000	2,321,000,000	3,310,000,000
870831	67,031,260				
870839	780,100,000	845,500,000	780,600,000	805,000,000	1,163,000,000
870840	2,017,000,000	3,276,000,000	3,979,000,000	4,986,000,000	7,463,000,000
870850	39,215,633	239,100,000	303,100,000	303,700,000	444,300,000
870860	97,554,407				
870870	140,300,000	112,400,000	124,400,000	96,396,875	155,600,000
870880	64,018,552	202,500,000	265,300,000	391,000,000	611,100,000
870891	26,654,961	45,575,917	62,354,508	93,130,744	163,800,000
870892	90,733,349	133,300,000	145,200,000	153,100,000	213,700,000
870893	122,900,000	175,300,000	196,500,000	205,500,000	309,900,000
870894	344,200,000	631,300,000	716,700,000	776,100,000	1,243,000,000
870899	2,664,000,000	2,921,000,000	2,185,000,000	2,115,000,000	2,683,000,000
HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	254,500,000	300,600,000	382,700,000	403,000,000	315,600,000
870821	47,209,020	73,300,595	80,843,575	111,200,000	101,400,000
870829	3,886,000,000	4,232,000,000	4,629,000,000	5,239,000,000	4,640,000,000
870831					
870839	1,210,000,000	1,076,000,000	1,126,000,000	1,143,000,000	931,700,000
870840	8,859,000,000	9,137,000,000	10,360,000,000	11,980,000,000	9,792,000,000
870850	584,700,000	647,400,000	606,900,000	848,600,000	807,500,000
870860					
870870	230,700,000	270,500,000	285,200,000	329,100,000	217,100,000
870880	711,100,000	716,400,000	748,700,000	880,700,000	795,200,000
870891	224,800,000	247,600,000	311,900,000	367,500,000	347,800,000
870892	220,000,000	352,600,000	430,200,000	474,600,000	379,900,000
870893	338,000,000	365,600,000	489,400,000	648,800,000	622,400,000
870894	1,598,000,000	1,632,000,000	1,813,000,000	2,018,000,000	1,873,000,000
870899	3,000,000,000	2,890,000,000	2,899,000,000	2,929,000,000	2,528,000,000

4) 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수입금액

중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수입금액을 보면 다음과 같다. 대 한국 수입금액을 보면 금액을 보면 87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 수출금액은 2015년 기준으로 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 2,510만여 달러, 870821(안전벨트)은 129만여 달러, 870829(자동차 부품 및 악세서리)은 9억 3,450만 달러, 870839(브레이크 및 서보 브레이크)은 1억 4,250만 달러, 870840(기아박스와 그부분품)은 16억 500만 달러, 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 7,761만여 달러, 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 1,812만여 달러, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 1억 5,770만 달러, 870891(라디에이터(방열기))은 3,712만여 달러, 870892(소음기와 배기기관)은 4,559만여 달러, 870893(클러치와 그 부분품)은 2억 6,480만 달러, 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 3억 5,900만 달러, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 2억 4,650만 달러로 나타났다.

<표Ⅲ-10> 중국의 자동차 부품 품목번호별 대 한국 수입금액 (단위: US \$)

HS	2006	2007	2008	2009	2010
870810	29,399,717	18,116,392	15,152,014	15,896,703	15,283,832
870821	27,067,025	21,408,936	7,154,675	2,235,531	3,506,550
870829	642,700,000	448,100,000	363,700,000	470,600,000	632,200,000
870831	4,754,751				
870839	129,400,000	123,900,000	86,453,997	90,505,131	132,600,000
870840	212,100,000	240,000,000	269,500,000	495,700,000	939,700,000
870850	6,752,646	20,655,538	18,625,227	17,558,620	42,694,256
870860	4,388,220				
870870	55,223,149	40,331,335	29,497,412	14,761,572	13,532,733
870880	6,764,081	8,799,805	11,985,399	24,877,182	52,982,924
870891	2,086,345	2,069,770	1,713,458	3,215,736	6,800,662
870892	37,228,113	32,921,329	30,345,106	33,766,923	36,969,438
870893	22,376,560	27,258,218	36,855,627	62,410,501	85,592,231
870894	45,534,727	73,949,953	45,126,738	55,756,341	88,046,721
870899	309,500,000	241,600,000	169,600,000	164,500,000	214,700,000

HS	2011	2012	2013	2014	2015
870810	17,175,258	21,213,909	28,617,947	28,593,240	25,107,436
870821	2,978,042	3,030,254	3,016,977	3,329,825	1,297,736
870829	727,100,000	787,400,000	918,400,000	1,005,000,000	934,500,000
870831					
870839	157,000,000	153,300,000	129,100,000	147,800,000	142,500,000
870840	1,079,000,000	1,033,000,000	1,183,000,000	1,441,000,000	1,605,000,000
870850	51,579,137	51,789,947	72,465,201	79,750,251	77,617,341
870860					
870870	20,325,335	17,395,775	17,918,941	20,688,146	18,126,085
870880	68,717,675	73,879,806	106,500,000	150,300,000	157,700,000
870891	13,309,822	23,172,912	35,213,471	38,432,436	37,129,382
870892	30,185,890	28,483,716	35,550,192	39,246,082	45,594,531
870893	96,986,602	130,100,000	222,000,000	263,000,000	264,800,000
870894	115,300,000	168,800,000	315,900,000	377,400,000	359,000,000
870899	231,300,000	252,900,000	295,500,000	291,100,000	246,500,000

제2절 한국과 중국의 자동차 부품 관세율

본 절에서는 한국과 중국의 자동차 부품의 관세율을 살펴보고자 한다.

<표Ⅲ-11> 상품 기본정보 및 관세율

제품구분	기본정보
자동차 부분품과 부속품	-HS Code 8708(대분류): Parts and accessories of the motor vehicles of headings

1. 한국의 자동차 부품 관세율

87류 자동차 부품 HS 코드 6단위의 품목에 대한 관세율을 보면 다음과 같다. 기본세율은 8%이며 한중 FTA세율은 6.4%에서 7.2%로 구성되어 있다.

<표Ⅲ-12> 한국 관세율표

HS Code	품목명	기본세율(%)	대중국 FTA세율
8708.10	완충기와 그 부분품	8	7.2
8708.21	안전벨트	8	6.4
8708.29	기타	8	6.4
8708.30	10 장착된 브레이크 라이닝	8	6.4
	20 브레이크 부스터	8	6.4
	30 전자 제어식 제동장치	8	6.9
	90 기타	8	6.9
8708.40	기어박스과 그 부분품	8	6.9
8708.91	방열기와 그 부분품	8	7.2
8708.92	소음기(머플러), 배기관, 그 부분품	8	6.9
8708.95	10 에어백	8	6.9
	90 기타	8	6.9
8708.99	10 새시	-	-
	90 기타	8	6.9

자료: 관세청, 세계 HS정보시스템 <http://www.customs.go.kr>(2017.10.2검색)

2. 중국의 자동차 부품 관세율

중국의 자동차 부품 관세율은 다음과 같다. 기본 세율은 11%에서 100%대로 다양하다. 대한국 FTA세율은 5.2%에서 22.5%로 한국 보다는 높게 설정되어 있다.

<표Ⅲ-13> 중국 관세율표

HS Code	품목명	기본세율(%)	대한국 FTA세율
8708.10	완충기와 그 부분품	100	9
8708.21	안전벨트	100	8.6
8708.29	30 창유리 올리는 사람	100	8.6
	41 전기적인 것	100	9.6
	42 수동식	100	8.6
	51 신체의 측면 외양	100	9
	52 문	100	9
	53 보닛	100	9
	54 신체의 정면 외양	100	9
	55 후방 구획은 덮는다 (또는 후면 도어)	100	9
	56 신체의 후방 외양	100	9
	57 발판	100	9
	59 기타	100	9
90 기타	100	9.6	
8708.30	10 부착된 브레이크 라이닝	100	8
	21 제 8701, 8704, 1030과 8704.1090	11	5.2

		호의 차량의		
	29	기타	100	9.6
	91	호 No.87.01의 차량의	14	5.2
	92	소호 제 8702.1091과 8702 호의 차량의. 9010	70	9
	93	소호 제 8704.1030과 8704.1090 호의 차량의	11	5.2
	94	소호 제 8704.2100, 8704.2230, 8704.3100과 8704.3230 호의 차량의	45	9
	95	소호 제 8704.2240, 8704.2300과 8704.3240 호의 차량의	30	8
	96	호 No.87.05의 차량의	100	8.6
	99	기타	100	9
8708.40	10	제 8701 호의 차량의	14	-
	20	소호 제 8702.1091과 8702.9010 호의 차량의	70	-
	30	소호 제 8704.1030과 8704.1090 호의 차량의	11	5.5
	40	소호 제 8704.2100, 8704.2230, 8704.3100과 8704.3230 호의 차량의	45	-
	50	소호 제 8704.2240, 8704.2300과 8704.3240 호의 차량의	30	-
	60	호 No.87.05의 차량의	100	-
	91	귀빈차와 thereof 부분품을 위한 자동적 기어 전환장치	100	9.2
	99	기타	100	-
8708.91	10	저수 탱크 방열기	100	8.6
	20	오일쿨러	100	8.6
	90	기타	100	8.6
8708.92		소음기(머플러), 배기관, 그 부분품	100	-
8708.95		팽창 시스템을 갖춘 안전 에어백과 그 부분품	100	9.6
8708.99	10	호 No.87.01의 차량의	14	4.8
	21	프레임	70	22.5
	29	기타	70	22.5
	31	프레임	11	5.2
	39	기타	11	5.2
	41	프레임	45	22.5
	49	기타	45	22.5
	51	프레임	30	8.6
	59	기타	30	8.6
	60	호 No.87.05의 차량의	100	12
	91	프레임	100	8.6

	92	전송 샤프트	100	8.6
	99	기타	100	8.6

관세청, 세계HS정보시스템 <http://www.customs.go.kr>(2017.10.2검색)

제 4 장 한국과 중국의 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석

제1절 한국의 자동차 부품산업 국제경쟁력 분석

1. 한국의 현시비교우위 지수 분석

1) 현시비교우위(RCA) 분석

현시비교우위(revealed comparative advantage index, RCA 지수)지수는 각국의 비교우위 체제를 검토하기 위한 방법으로 Balassa(1965, 1977, 1986)가 고안한 비교우위지수이나 동시에 국별 시장점유율과 품목별 시장점유율을 동시에 감안하여 경제규모 상이한 국가 간의 경쟁력이 비교 가능하다.

이 지수는 세계 전체 수출시장에서 특정제품(서비스 포함)의 수출이 차지하는 비중과 특정국의 수출에서 동 제품수출이 차지하는 비중 사이의 비율로 특정제품의 비교우위를 판단하는데 널리 쓰이고 있으며 일반적으로 다음과 같은 형태로 표현된다¹⁶⁾.

$$RCA = \frac{X_{ij}}{X_{wj}} / \frac{X_i}{X_w} \quad (1)$$

단, 여기서 X_{ij} 은 i 국의 j 품목의 수출액, X_i 은: i 국의 총수출액, X_{wj} 은 전세계의 j 품목의 총수출액, X_w 는 전세계의 총 수출액을 각각 의미한다.

위의 식이 의미하는 바는 세계시장에서의 일국의 특정상품의 수출경쟁력을 지수화한 것으로 RCA가 1보다 크다는 것을 i 국의 j 상품의 시장점유율이 그 국가의 전상품의 세계시장에 대한 시장점유율보다 크다는 것을 말하며, 이는 i 국의 j

16) 신미화·이현훈(2011), 한·중·일 의료기기산업의 비교우위 및 무역패턴 분석, 무역학회지 36권 2호, 한국무역학회.

상품에 대한 비교우위가 세계전체의 평균 수출경쟁력보다 높다는 것을 의미한다(17).

본 연구에서는 UN Comtrade DB를 활용하여 2006년 이후 보고된 최근자료인 2015년까지 10년 동안 한국과 중국의 자동차 부품산업을 HS 6단위를 기준으로 15개의 품목단위로 구분하여 각 코드별 현시비교우위지수(RCA)를 측정하여 1보다 큰 품목은 비교우위, 1보다 작은 경우에는 비교열위로 측정하였다.

<표IV-1> 한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.32	0.11	0.14	0.16	0.28	0.25	0.37	0.37	0.34	0.27
870821	0.20	0.35	0.40	0.50	0.28	0.62	0.97	1.17	1.37	1.28
870829	0.00	0.26	0.47	0.59	0.67	1.04	1.39	1.46	1.59	1.55
870831	0.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
870839	0.12	0.61	0.61	0.60	0.86	1.04	1.18	1.19	1.19	1.03
870840	0.45	0.13	0.26	0.35	0.58	0.91	1.54	1.74	1.85	2.03
870850	0.16	0.27	0.16	0.17	0.30	0.52	0.76	0.91	0.97	0.98
870860	0.85	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
870870	0.27	0.67	0.56	0.45	0.54	0.73	0.88	0.84	0.92	1.00
870880	0.24	0.19	0.22	0.30	0.38	0.51	0.79	0.98	0.93	0.82
870891	0.61	0.26	0.24	0.18	0.17	0.21	0.38	0.44	0.44	0.37
870892	0.83	0.49	0.50	0.55	0.96	0.96	1.09	1.13	1.03	0.86
870893	0.78	0.77	0.82	0.85	0.93	0.99	0.93	1.13	1.15	1.18
870894	2.93	0.64	0.57	0.52	0.61	0.76	1.07	1.56	1.42	1.25
870899	-	3.67	4.04	4.10	4.88	4.68	4.34	4.27	3.96	3.72

범례: 한국비교우위상품
 자료: UN Comtrade DB활용

한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)를 보면 2006년에는 870894(핸들, 운전대 및 운전박스 등 차량의 부속품)만 1보다 큰 2.93을 얻어 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 그러다가 2011년 기점으로 870829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870899(자동차의 부분품 및 부속품)등이 1보다 큰 지수로 나타났으며, 2015년에는 870821(안전벨트), 870829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870840(기아박스과 그부분품), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품), 870894(운전대, 스티어링 칼럼

17) 신미화이현훈(2011), 앞의 논문,

및 운전박스), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등은 세계시장에서 경쟁력이 있는 것으로 나타났다.

<표Ⅳ-2> 한국의 대 중국 현시비교우위 지수(RCA)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.18	0.21	0.09	0.23	0.21	0.19	0.15	0.07	0.03	0.09
870821	4.54	5.91	10.00	9.91	0.63	0.08	0.19	0.20	0.54	1.95
870829	0.55	1.01	2.05	1.91	1.63	2.32	2.30	2.38	2.48	2.31
870831	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	0.79	0.99	0.93	1.03	1.03	1.25	1.88	2.03	2.04	1.96
870840	0.17	0.07	0.03	0.03	0.10	0.33	1.26	1.37	1.62	2.11
870850	2.37	0.78	0.38	0.34	0.75	1.22	1.17	1.44	1.10	0.91
870860	0.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	2.09	1.89	0.84	0.61	0.31	0.61	0.45	0.49	0.68	0.81
870880	1.62	0.35	0.23	0.36	0.36	0.50	0.72	0.79	0.80	1.11
870891	0.18	0.29	0.23	0.22	0.18	0.29	0.26	0.07	0.03	0.03
870892	0.97	0.68	0.58	0.55	1.87	1.80	1.09	0.91	0.94	1.58
870893	0.53	1.04	1.53	2.35	2.25	2.06	1.79	2.33	2.19	2.21
870894	0.70	0.40	0.22	0.30	0.26	0.29	0.31	0.33	0.37	0.49
870899	9.60	7.22	7.46	10.52	12.38	12.43	10.15	13.06	12.52	11.14

범례: 한국비교우위상품
 자료: UN Comtrade DB활용

한국의 대 중국 현시비교우위 지수(RCA)를 보면 870821(안전벨트)는 2006년부터 경쟁력이 2009년까지 증가하다 2010년부터 그 지수가 1보다 작아지는 것을 볼 수 있다. 그러다가 2015년 다시 1보다 큰 1.95로 나타났다. 870829(자동차 부품 및 악세서리)는 2007년부터 1보다 큰 지수를 나타내고 있으며, 2015년에는 2.31의 지수를 나타내고 있다. 그리고 2015년 기준으로 보면, 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870893(클러치와 그 부분품) 등은 1보다 큰 지수의 값을 나타내 경쟁력이 있는 것으로 보인다. 한편 870899(자동차의 부분품 및 부속품)는 대 중국 현시비교우위 지수(RCA)중 가장 높은 수치를 나타내고 있는데 2015년 11.14의 지수값으로 나타났다.

2. 한국의 무역특화 지수 분석

1) 무역특화 지수(TSI) 분석

무역특화지수(Trade Specialization Index : TSI)는 수출액에 대한 수입액의 차이인 순수출액 개념을 바탕으로 비교우위 정도를 나타내는 방법으로써 특정지역의 특정산업 순수출이 특정산업 총무역에서 차지하는 비중을 의미한다(조택희 외, 2012). 이 지수는 특정한 업종이나 상품이 수출에 특화되어 있는지 또는 수입에 특화되어 있는지를 보여주는 지수로써 순수출비율지수 또는 국제경쟁력 지수의 이름으로 부르기도 한다(김지현, 2010.). i 산업에 대한 무역특화지수는 일반적으로 다음과 같이 정의된다(조택희 외, 2012, p.357).

$$TSI_i = \frac{(X_i - M_i)}{(X_i + M_i)} - 1 \leq TSI_i \leq 1 \quad (2)$$

여기서, X_i 와 M_i 는 각각 i 산업의 수출액과 수입액을 의미한다.

무역특화지수는 동일 산업내의 수출과 수입이 동등하게 이루어질 때, 즉 $X_i = M_i$ 일 때 0이 된다. 한편, 동일 산업내에서 수출은 하지만 수입이 없는 경우, 즉, $M_i = 0$ 일 때 무역특화지수는 1이 되고 반대로 수출이 0인 경우의 무역특화지수는 -1이 되어 이 지수는 -1에서 1 사이의 값을 가지게 된다. 무역특화지수가 -1인 경우에는 완전 수입특화라고 하고 반대로 +1인 경우를 완전 수출특화라고 한다.

본 연구에서는 무역특화지수(TSI)가 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 일 경우 경쟁력이 매우 강한 수출특화 품목으로 선정하고, 무역특화지수(TSI)가 $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 일 경우 경쟁력이 매우 약한 수입특화 품목으로 선정하였으며, 구체적으로 5개의 단계로 구분하였으며, 다음과 같다.

<표Ⅳ-3> 무역특화지수에 의한 비교우위 분류기준

품목군	기준	설명	표현 색상
제1품목군	$0.5 \leq TSI \leq 1.0$	경쟁력이 매우 강함(경쟁력 절대우위)	■
제2품목군	$0.0 < TSI < 0.5$	경쟁력이 강함(경쟁력 비교우위)	■
제3품목군	$TSI = 0.0$	경쟁력이 중립적(경쟁력 균형)	■
제4품목군	$-0.5 < TSI < 0.0$	경쟁력이 약함(경쟁력 비교열위)	■
제5품목군	$-1.0 \leq TSI \leq -0.5$	경쟁력이 매우 약함(경쟁력 절대열위)	■

자료 : 심재희, 주요국 자동차산업의 인도시장 수출성과 분석을 통한 한국 자동차산업의 발전방안 모색, 산업경제연구, 25(1), 2012. 2. 777-800.

2) 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)분석

<표Ⅳ-4> 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.16	0.32	0.38	0.16	0.37	0.23	0.15	0.02	-0.07	-0.23
870821	-0.51	-0.36	-0.25	-0.05	-0.11	0.38	0.65	0.72	0.83	0.85
870829	-0.24	0.47	0.62	0.68	0.71	0.77	0.83	0.81	1.00	0.78
870831	-0.69	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	0.15	0.25	0.21	0.19	0.32	0.44	0.52	0.59	0.61	0.56
870840	-0.79	-0.79	-0.63	-0.49	-0.28	0.01	0.41	0.49	0.58	0.61
870850	0.42	0.31	0.08	0.07	0.18	0.45	0.58	0.63	0.66	0.67
870860	0.83	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	0.72	0.59	0.44	0.29	0.16	0.40	0.65	0.59	0.69	0.71
870880	0.58	0.46	0.32	0.44	0.41	0.48	0.58	0.65	0.65	0.66
870891	0.20	0.64	0.30	0.40	0.21	0.30	0.61	0.70	0.71	0.55
870892	0.79	0.65	0.18	0.46	0.50	0.53	0.68	0.74	0.71	0.74
870893	0.36	0.35	0.37	0.57	0.61	0.46	0.51	0.52	0.54	0.55
870894	0.57	0.36	0.21	0.13	0.18	0.29	0.51	0.62	0.64	0.62
870899	0.82	0.78	0.80	0.80	0.83	0.81	0.84	0.84	0.83	0.82

한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)를 보면 870810(완충기와 자동차 그 부분품)만을 제외하고 대체적으로 경쟁력이 있는 것으로 나타났다.

3) 한국의 대 중국 무역특화지수(TSI)분석

<표IV-5> 한국의 대 중국 무역특화지수(TSI)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.31	0.50	0.21	-0.54	-0.54	-0.64	-0.77	-0.84	-0.90	-0.77
870821	0.32	0.27	0.43	0.83	0.17	-0.35	0.66	0.88	0.90	0.96
870829	0.48	0.56	0.74	0.77	0.68	0.71	0.77	0.76	0.77	0.76
870831	-1.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	0.13	-0.17	-0.42	-0.21	-0.12	-0.09	0.11	0.19	0.21	0.08
870840	0.91	0.39	-0.59	-0.59	-0.18	0.33	0.72	0.71	0.89	0.92
870850	0.68	0.10	-0.29	0.01	0.46	0.59	0.36	0.11	0.12	-0.06
870860	0.75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	0.07	-0.41	-0.76	-0.83	-0.94	-0.85	-0.79	-0.81	-0.61	-0.57
870880	0.91	0.03	-0.33	0.16	-0.07	0.02	0.14	0.13	0.13	0.40
870891	-0.79	-0.38	-0.60	-0.23	-0.59	-0.18	-0.37	-0.67	-0.77	-0.62
870892	0.93	0.54	-0.01	0.44	0.60	0.43	0.44	0.38	0.40	0.71
870893	-0.20	-0.08	-0.13	0.46	0.43	0.05	0.20	0.29	0.34	0.36
870894	0.29	0.05	-0.26	-0.21	-0.36	-0.40	-0.40	-0.44	-0.31	-0.19
870899	0.88	0.77	0.65	0.76	0.75	0.70	0.63	0.73	0.74	0.71

한국의 대 중국 무역특화지수(TSI)를 보면 대 세계와는 다른 면을 보이고 있다. 2015년 기준으로 보면 우선 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 인 품목을 보면 870821(안전벨트), 870829(자동차 부품 및 악세서리), 870840(기아박스과 그 부분품), 870892(소음기와 배기기관)으로 경쟁력 우월 제품으로서 교역성과 상위로 나타나고 있다.

그리고 $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 의 제5품목군은 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기))로서 경쟁력이 매우 약한 것으로 나타났으며, 이는 경쟁력 절대열위로 볼 수 있다. 제2품목군으로 $0.0 < TSI < 0.5$ 사이인 품목은 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870893(클러치와 그 부분품)이며, 이는 경쟁력이 강해

경쟁력 비교우위가 있다고 보여진다. 또한 제4품목군으로 $-0.5 < TSI < 0.0$ 사이에 있는 품목은 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스) 등의 품목은 경쟁력이 약하고 경쟁력 비교열위를 나타내고 있다.

제2절 중국의 자동차 부품산업 국제경쟁력 분석

1. 중국의 현시비교우위 지수 분석

1) 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)분석

<표IV-6> 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.15	0.20	0.29	0.39	0.37	0.36	0.36	0.38	0.39	0.40
870821	0.19	0.13	0.24	0.25	0.22	0.29	0.30	0.28	0.30	0.23
870829	0.26	0.29	0.34	0.33	0.35	0.36	0.39	0.40	0.42	0.44
870831	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
870839	0.87	0.92	1.02	1.10	1.13	1.18	1.20	1.20	1.24	1.17
870840	0.04	0.08	0.14	0.13	0.17	0.19	0.21	0.27	0.26	0.21
870850	0.11	0.25	0.35	0.37	0.34	0.34	0.32	0.34	0.37	0.33
870860	0.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
870870	2.19	2.28	2.37	2.42	2.41	2.42	2.44	2.37	2.37	2.16
870880	0.46	0.43	0.67	0.86	0.96	1.01	1.01	1.06	1.07	1.02
870891	0.61	0.62	0.86	1.06	1.13	1.24	1.30	1.39	1.37	1.44
870892	0.38	0.37	0.50	0.51	0.56	0.47	0.45	0.52	0.55	0.51
870893	0.53	0.52	0.59	0.57	0.61	0.65	0.60	0.61	0.58	0.54
870894	0.23	0.23	0.39	0.49	0.50	0.56	0.59	0.56	0.58	0.63
870899	0.36	0.41	0.42	0.36	0.36	0.35	0.36	0.36	0.37	0.33

범례: 중국비교우위상품
 자료: UN Comtrade DB활용

중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)분석을 보면 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)은 조사 연도인 2006년부터 2015년까지 2의 값을 훌쩍 넘고 있어 경쟁력이 매우 큰 것으로 나타났다. 870839(브레이크 및 서보 브레이크)는 2008

년부터 2015년까지 1의 값을 넘고 있으며, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 2011년부터 870891(라디에이터(방열기))는 2009년부터 1의 값을 넘고 있다.

결국 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)분석을 통해 본 결과 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870891(라디에이터(방열기)) 등의 품목에서 경쟁력이 높다고 할 수 있다.

2) 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA)분석

<표IV-7> 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	0.15	0.26	0.30	0.35	0.37	0.48	0.36	0.31	0.25	0.24
870821	0.80	1.17	1.57	0.39	0.11	0.02	0.00	0.01	0.01	0.02
870829	0.11	0.19	0.23	0.19	0.19	0.19	0.16	0.14	0.11	0.11
870831	0.09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	0.13	0.19	0.27	0.27	0.36	0.53	0.52	0.55	0.49	0.59
870840	0.01	0.02	0.06	0.05	0.04	0.04	0.05	0.10	0.05	0.04
870850	0.15	0.27	0.33	0.17	0.16	0.20	0.23	0.50	0.30	0.27
870860	0.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	0.83	2.08	2.90	3.01	5.00	3.56	1.93	2.12	1.23	1.55
870880	0.03	0.16	0.27	0.36	0.43	0.53	0.55	0.49	0.39	0.31
870891	0.86	0.28	0.56	0.34	0.63	0.61	0.37	0.31	0.27	0.21
870892	0.05	0.17	0.30	0.15	0.12	0.24	0.09	0.06	0.10	0.12
870893	0.53	0.56	0.97	0.52	0.64	1.29	1.02	0.70	0.45	0.37
870894	0.13	0.14	0.17	0.30	0.28	0.32	0.30	0.36	0.28	0.26
870899	0.19	0.33	0.53	0.35	0.43	0.55	0.52	0.53	0.52	0.49

범례: 중국비교우위상품
 자료: UN Comtrade DB활용

중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA)분석을 보면 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)품목만이 경쟁력이 높은 것으로 나타났고 그 외의 품목은 경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

2. 중국의 무역특화 지수 분석

1) 중국의 대 세계 무역특화지수(TSI)분석

<표IV-8> 중국의 대 세계 무역특화지수(TSI)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	-0.09	0.15	0.19	0.16	0.05	-0.05	-0.08	-0.12	-0.09	0.08
870821	0.02	0.05	0.58	0.53	0.28	0.29	0.12	0.06	-0.02	-0.09
870829	-0.43	-0.19	-0.18	-0.33	-0.32	-0.31	-0.26	-0.23	-0.21	-0.10
870831	0.57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	0.19	0.39	0.50	0.45	0.43	0.50	0.55	0.58	0.61	0.67
870840	-0.92	-0.85	-0.78	-0.85	-0.81	-0.79	-0.75	-0.70	-0.72	-0.71
870850	0.06	0.15	0.25	0.14	0.12	0.10	0.08	0.19	0.10	0.11
870860	0.34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	0.88	0.93	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.89	0.89	0.92
870880	0.46	0.29	0.42	0.29	0.31	0.35	0.41	0.45	0.44	0.49
870891	0.78	0.76	0.77	0.67	0.62	0.58	0.60	0.56	0.53	0.58
870892	0.27	0.30	0.40	0.27	0.27	0.30	0.08	0.06	0.11	0.24
870893	0.33	0.31	0.37	0.26	0.24	0.29	0.25	0.18	0.08	0.09
870894	-0.42	-0.44	-0.25	-0.24	-0.28	-0.25	-0.17	-0.18	-0.15	-0.04
870899	0.04	0.11	0.28	0.10	0.13	0.14	0.20	0.23	0.26	0.29

2015년 기준으로 중국의 대 세계 무역특화지수(TSI)를 보면, 2015년 기준으로 보면 우선 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 인 품목을 보면 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기))으로 경쟁력 우월 제품으로서 교역성과 상위로 나타나고 있다.

그리고 $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 의 제5품목군은 870840(기아박스과 그부분품)으로 경쟁력이 매우 약한 것으로 나타났으며, 이는 경쟁력 절대열위로 볼 수 있다. 제2품목군으로 $0.0 < TSI < 0.5$ 사이인 품목은 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품), 870899(자

동차의 부분품 및 부속품)로서 이는 경쟁력이 강해 경쟁력 비교우위가 있다고 보여진다. 또한 제4품목군으로 $-0.5 < TSI < 0.0$ 사이에 있는 품목은 870821(안전벨트), 870829(자동차 부품 및 악세서리), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스) 등의 품목은 경쟁력이 약하고 경쟁력 비교열위를 나타내고 있다.

2) 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI)분석

<표IV-9> 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI)

부품번호	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
870810	-0.83	-0.58	-0.38	-0.22	-0.03	0.14	0.00	-0.12	-0.17	-0.14
870821	-0.48	-0.37	-0.05	-0.20	-0.64	-0.88	-0.98	-0.94	-0.82	-0.43
870829	-0.81	-0.67	-0.52	-0.65	-0.67	-0.68	-0.72	-0.76	-0.79	-0.77
870831	-0.51	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870839	-0.66	-0.51	-0.29	-0.30	-0.22	-0.13	-0.17	-0.05	-0.13	-0.03
870840	-0.94	-0.88	-0.67	-0.80	-0.88	-0.88	-0.85	-0.71	-0.86	-0.89
870850	-0.63	-0.13	0.10	-0.23	-0.50	-0.41	-0.29	-0.12	-0.21	-0.19
870860	-0.29	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870870	-0.30	0.17	0.46	0.62	0.84	0.77	0.71	0.73	0.60	0.64
870880	-0.85	-0.04	0.15	0.11	0.00	0.01	0.02	-0.21	-0.36	-0.44
870891	0.48	0.19	0.64	0.37	0.51	0.32	-0.13	-0.32	-0.32	-0.35
870892	-0.94	-0.72	-0.51	-0.73	-0.75	-0.51	-0.64	-0.76	-0.61	-0.60
870893	-0.14	-0.07	0.07	-0.45	-0.36	-0.09	-0.29	-0.55	-0.63	-0.65
870894	-0.60	-0.56	-0.25	-0.04	-0.10	-0.10	-0.28	-0.43	-0.53	-0.50
870899	-0.40	-0.01	0.21	-0.01	0.04	0.14	0.07	-0.01	0.02	0.10

2015년 기준으로 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI)를 보면 대 세계와는 다른 면을 보이고 있다. 2015년 기준으로 보면 우선 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 인 품목을 보면 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)로 경쟁력 우월 제품으로서 교역성과 상위로 나타나고 있다.

그리고 $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 의 제5품목군은 870829(자동차 부품 및 악세서리), 870840(기아박스와 그부분품), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그부분품), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)로서 경쟁력이 매우 약한 것으로 나타났으며, 이는 경쟁력 절대열위로 볼 수 있다. 제2품목군으로

0.0<TSI<0.5 사이인 품목은 870899(자동차의 부분품 및 부속품)인데 이는 경쟁력이 강해 경쟁력 비교우위가 있다고 보여진다. 또한 제4품목군으로 -0.5<TSI<0.0사이에 있는 품목은 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870821(안전벨트), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870891(라디에이터(방열기)) 등의 품목은 경쟁력이 약하고 경쟁력 비교열위를 나타내고 있다.

제3절 한국과 중국의 국제경쟁력의 동태적 분석

1. 현시비교우위 지수 분석

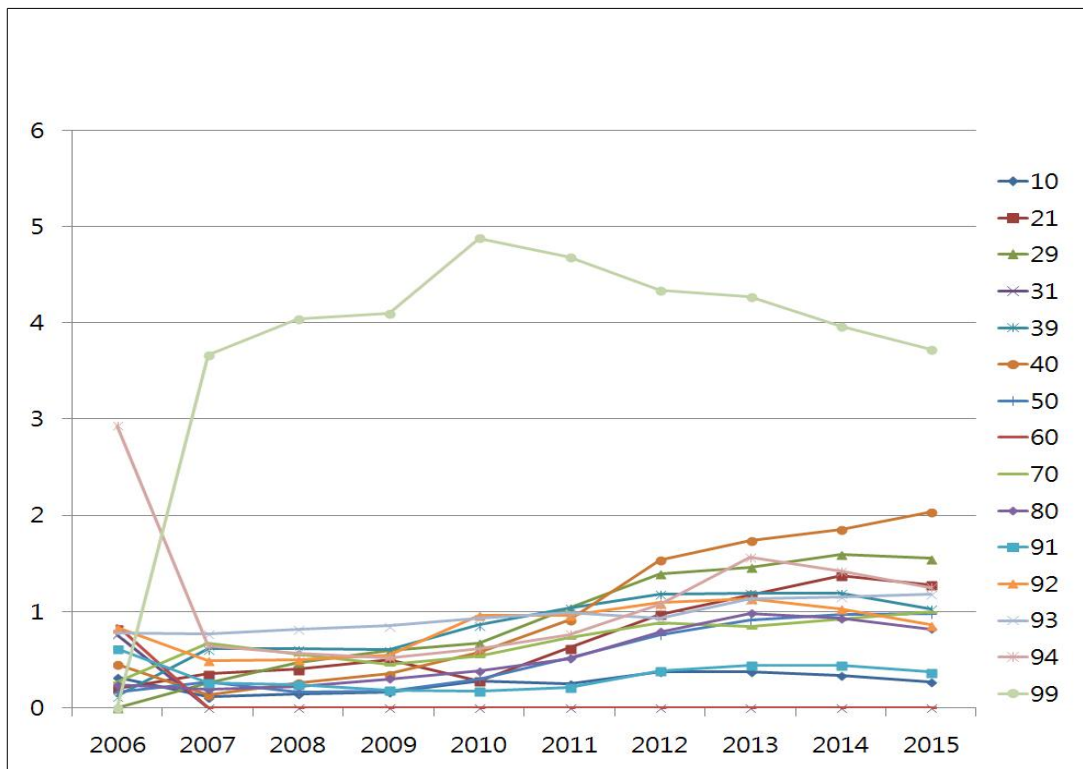
1) 한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

한국의 대 세계 RCA지수의 동태적 분석은 아래 <그림 IV-1>과 같다.

870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 2006년부터 2010년 평균값은 0.20이며 이후 5년 평균값은 0.32로 조금 상승하였다. 870821(안전벨트)은 2011년부터 상승하여 2015년까지 평균값이 1.08로 경쟁력을 갖는 것으로 볼 수 있다. 870829(기타)도 마찬가지로 2011년부터 상승하여 2015년까지 평균값이 1.41로 경쟁력을 갖는 것으로 나타났다. 870831(장착된 브레이크 라이닝)과 870860(비구동 차축과 그 부분품)품목은 본 연구에서 HS 2002버전으로 데이터를 추출하였기 때문에 2006년 값만 있기 때문에 분석에서 제외하기로 한다.

870839(브레이크 및 서보 브레이크)는 2006년부터 점차적으로 값이 상승하여 2011년부터는 1.04이후 지속적으로 상승하는 것을 볼 수 있다. 870840(기아박스 와 그 부분품)도 또한 마찬가지로 2012년부터 1.54값을 갖게 되었고 매년 상승하여 2015년에는 2.03의 값을 나타내 경쟁력이 있다고 볼 수 있다. 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함))은 1보다 높은 값을 갖지는 못하지만 매년 그 값이 상승하는 추이를 나타내고 있어 국제경쟁력 정도가 개선되어 지고 있다고 볼 수 있다. 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)과 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 매년 그 값이 상승하는 추이를 나타내고 있다. 870891(라디

에이티(방열기))은 전반적으로 0.3의 값 내외를 나타내고 있어 비교적 경쟁력이 낮은 것으로 보여진다. 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 대략 2012년부터 1의 값을 넘고 상승하는 추세를 나타내고 있다. 그리고 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 측정연도 내내 3.5이상의 값을 나타내고 최근 5년간의 평균에서도 4.19의 값을 나타내 경쟁력이 매우 높다고 볼 수 있다.



<그림 IV-1> 한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

2) 한국의 대 중국 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

한국의 대 중국 RCA지수의 동태적 분석은 아래 <그림 IV-2>과 같다.

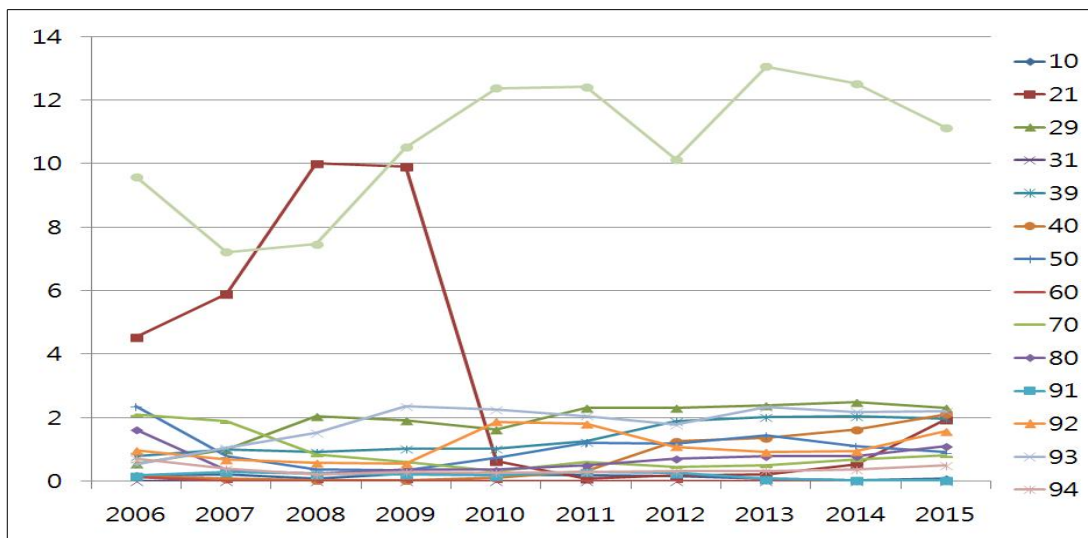
870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 2006년부터 2010년 평균값은 0.18이며 이후 5년 평균값은 0.11로 조금 하락하였으며 경쟁력열위에 속한다고 볼 수 있다. 870821(안전벨트)은 2006년부터 2010년까지 5년 평균값이 6.20으로 매우 높게 나타났으나, 2010년부터 하락세를 보이다가 2015년 1.95의 값으로 회복한 경우이다. 870829(기타)는 대 중국 도 마찬가지로 2011년부터 상승하여 2015년까지

평균값이 1.41로 경쟁력을 갖는 것으로 나타났다.

870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870840(기아박스과 그 부분품), 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품)은 1보다 높은 지수를 나타내 경쟁력이 있다고 보여진다. 특히, 870899(자동차의 부분품 및 부속품)은 최근 5년의 평균값이 11.86을 나타내 경쟁력이 매우 높다고 볼 수 있다.

870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)과 870891(라디에이터(방열기))은 각각 최근 5년간의 평균을 보면 0.61과 0.14로 나타났으며, 870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 매년마다 지속적으로 그 지수가 높아지는 추세로 나타났다.

870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 10년 동안 1의 값 이하를 가지며, 최근 5년 평균 0.36의 값을 보여 경쟁력이 낮은 것으로 볼 수 있다.



<그림 IV-2> 한국의 대 중국 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

3) 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

중국의 대 세계 RCA지수의 동태적 분석은 아래 <그림 IV-3>과 같다.

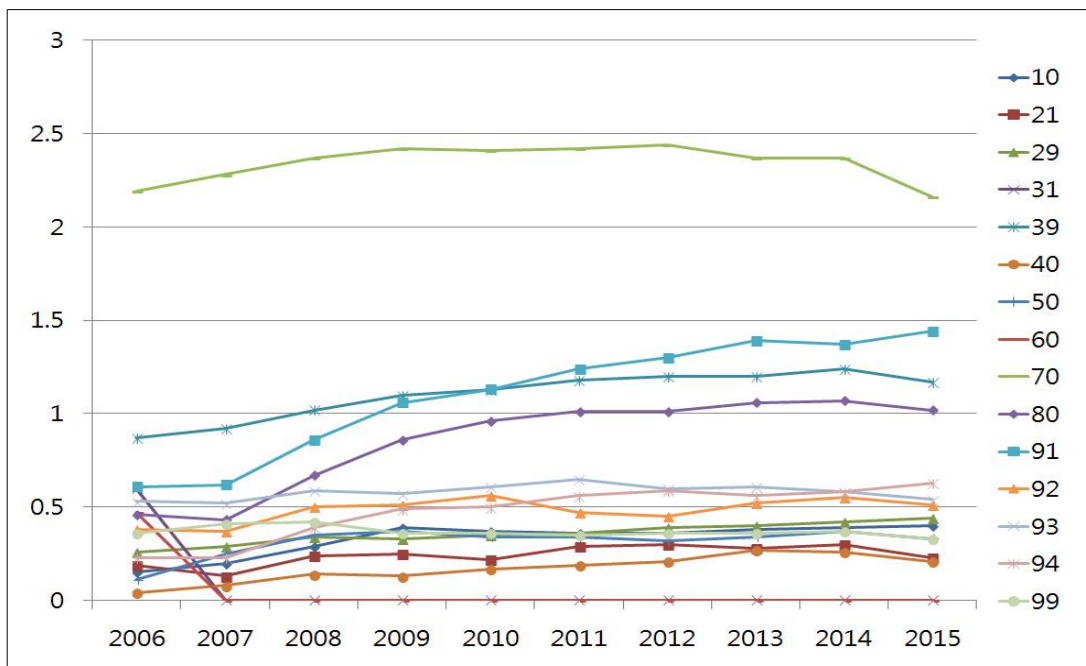
870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870891(라디에이터(방열기))의 4가지 부품에서만 1의 값을 넘고 있다. 그리고 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)과 870891(라디에이터(방열기))은 각각 최근 5년간의 평균을 보면 0.61과 0.14로 나타났으며,

870880(서스펜션 쇼크업 소바)은 매년마다 지속적으로 그 지수가 높아지는 추세로 나타났다.

870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)은 10년 동안 1의 값 이하를 가지며, 최근 5년 평균 0.36의 값을 보여 경쟁력이 낮은 것으로 볼 수 있다.

그리고 870892(소음기와 배기기관) 870893(클러치와 그 부분품) 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)는 최근 5년간의 평균값이 0.5를 조금 넘고 있음을 보여주고 있다.

한편, 870810(완충기와 자동차 그 부분품) 870821(안전벨트) 870829(기타) 870831(장착된 브레이크 라이닝), 870840(기아박스과 그 부분품) 870850(차동 장치가 장착된 드라이브 축 (차동 장치 포함)) 등의 품목은 0.4이하를 나타내고 있다.



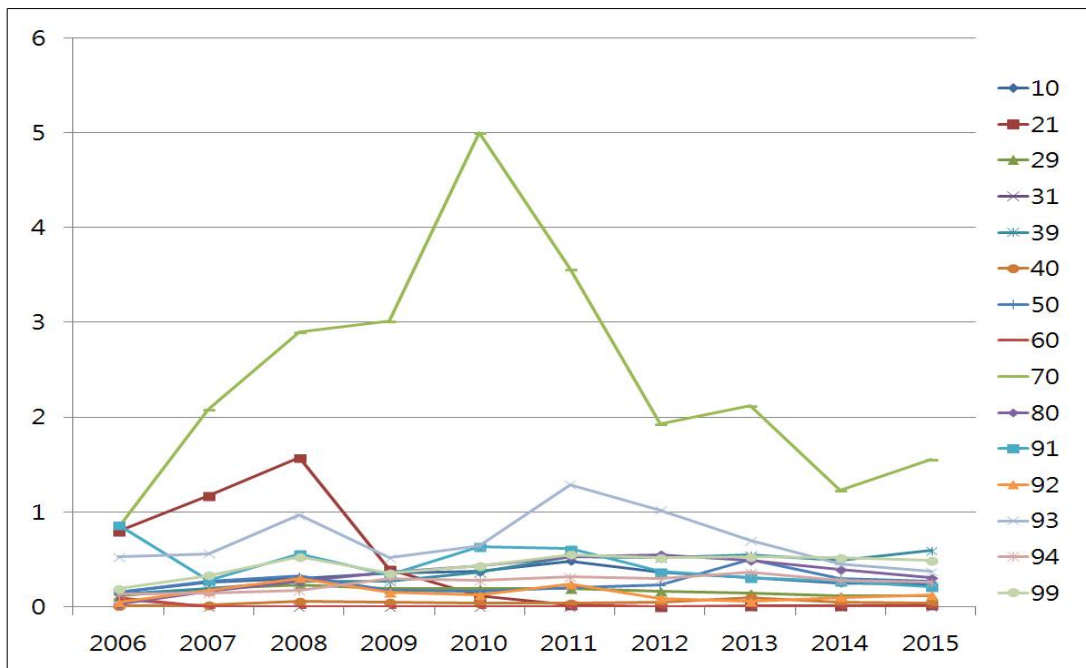
<그림 IV-3> 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

4) 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

중국의 대 한국 RCA지수의 동태적 분석은 아래 <그림 IV-4>과 같다.

그림에서 보다시피 중국의 대한국 RCA값이 1이상인 품목은 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)만이 경쟁력을 갖고 있는 것으로 나타났다.

최근 5년간의 평균값 0.5 이하인 품목은 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870821(안전벨트), 870829(기타), 870840(기아박스과 그 부분품) 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870891(라디에이터(방열기)), 870892(소음기와 배기기관), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스) 등 9개의 부품에서 나타났고, 5년간의 평균값 0.5 이상이하인 것은 870893(클러치와 그 부분품), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 2개의 품목에서 나타났다. 중국의 대 한국 RCA지수는 중국이 전반적으로 한국에 대해 경쟁력이 낮은 것으로 볼 수 있다.



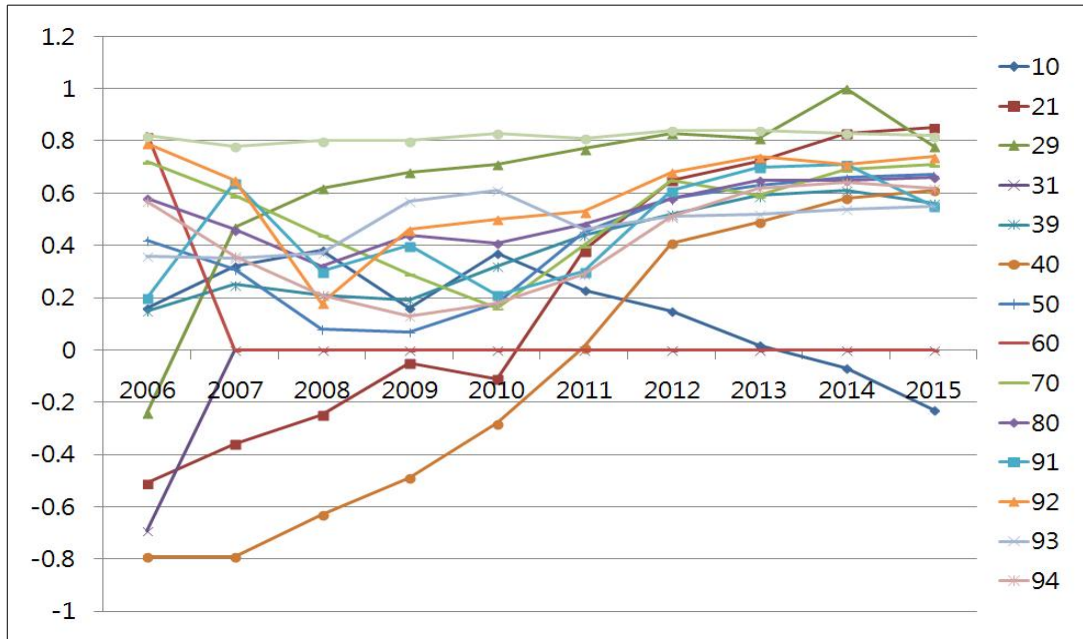
<그림 IV-4> 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA) 동태적 분석

2. 무역특화 지수 동태적 분석

1) 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI) 동태적 분석

한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)의 동태적 분석을 보면 다음 <그림 IV-5>와 같다. 한국의 자동차 부품은 전반적으로 대 세계 무역특화 지수가 양의 값을 나타내고 있다. 그러나 그림에서 보듯이 2006년 870821(안전벨트), 870829(기타), 870831(장착된 브레이크 라이닝), 870840(기아박스과 그 부분품) 등은 음(-)의 값

을 갖다가 대략 2010년을 정적으로 양(+값)으로 전환 되는 것을 볼 수 있다.



<그림 IV-5> 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)동태적 분석

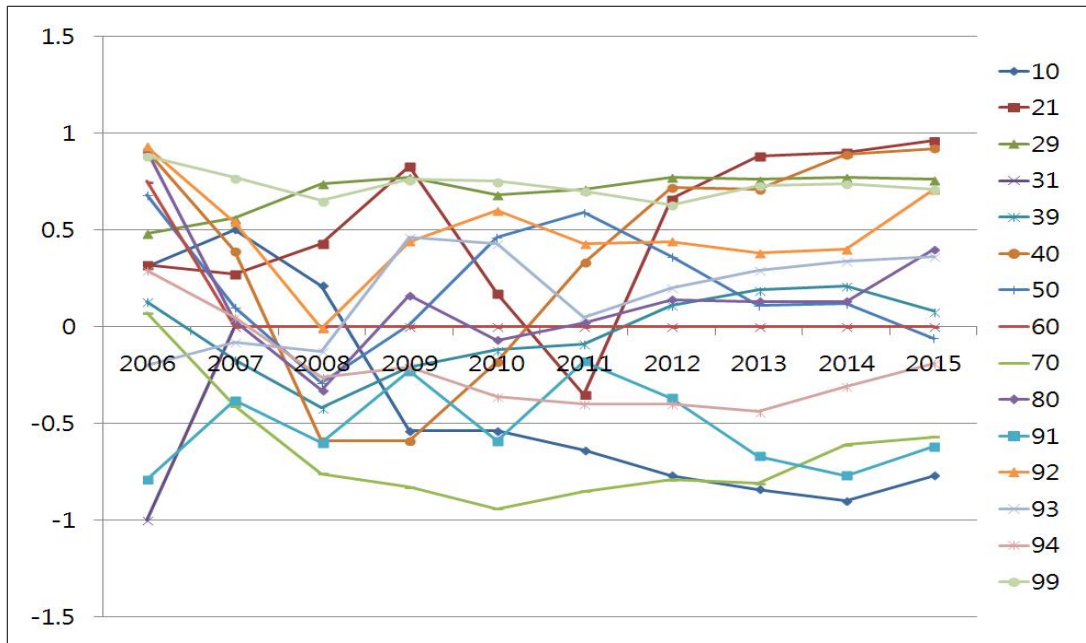
2) 한국의 대 중국 무역특화지수(TSI) 동태적 분석

한국의 대 중국 무역특화지수(TSI)의 동태적 분석을 보면 다음 <그림 IV-6>와 같다. 한국의 대 세계 무역특화지수(TSI)의 동태적 분석하고는 또 다른 양상의 그림이다.

870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기)), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스) 등의 부품은 측정시점에서 양(+값)에서 점차 음(-)의 값으로 전환되어 경쟁력이 매우 약한(경쟁력 절대열위)것으로 나타났다.

한국은 대중국 870821(안전벨트), 870829(기타), 870840(기아박스과 그 부분품), 870892(소음기와 배기기관), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등의 품목에서 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 경쟁력이 매우 강한(경쟁력 절대우위)것으로 나타났다.

한국은 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기)) 등에서도 경쟁력이 낮은 것으로 나타나 전반적으로 중국의 교역구조가 점차 개선 되는 것을 볼 수 있다.



<그림 IV-6> 한국의 대 중국 무역특화지수(TSI)동태적 분석

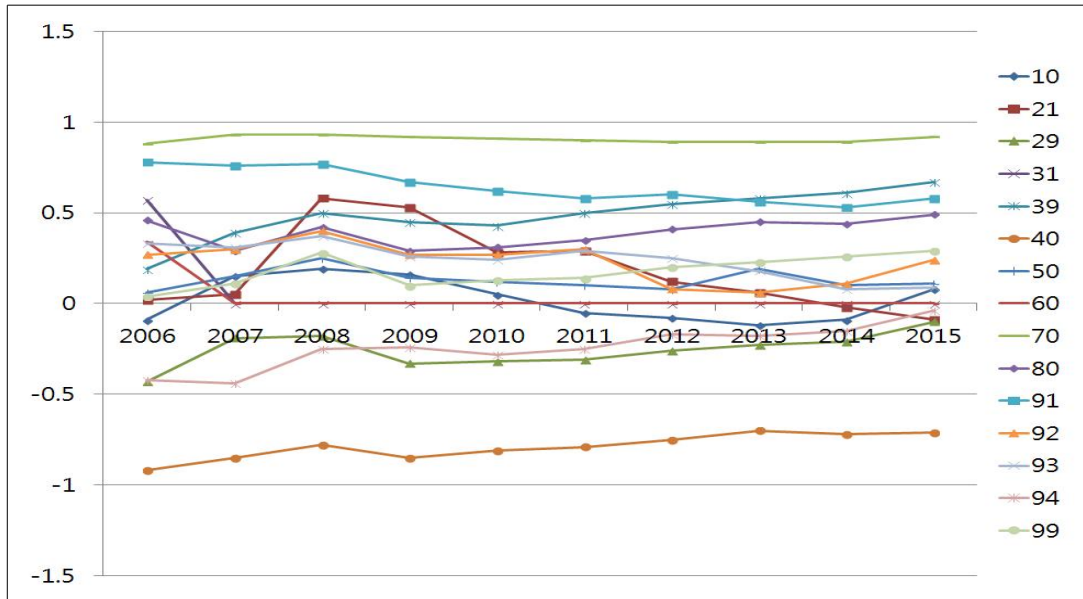
3) 중국의 대 세계 무역특화지수(TSI) 동태적 분석

중국의 대 세계 무역특화지수(TSI)의 동태적 분석을 보면 다음 <그림 IV-7>과 같다. 870810(완충기와 자동차 그 부분품)은 2015년에 양(+)의 값으로 전환 되었 으며, 870821(안전벨트)은 2014년부터 음(-)의 값으로 전환 되었다. 870829(기 타), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스)는 $-0.5 < TSI < 0.0$ 경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

그리고 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부 속품), 870891(라디에이터(방열기)) 등은 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 값으로 경쟁력이 매우 강 한 것으로 볼 수 있다.

또한 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870880(서 스펜션 쇼크업 소바), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등은 $0.0 < TSI < 0.5$ 값으로 경쟁력이 강해 경쟁력 비교우위를 가지고 있다.

그러나 870840(기아박스와 그 부분품)은 측정연도 내내 $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 값으 로 경쟁력이 매우 약해 경쟁력 절대열위에 위치하고 있다.



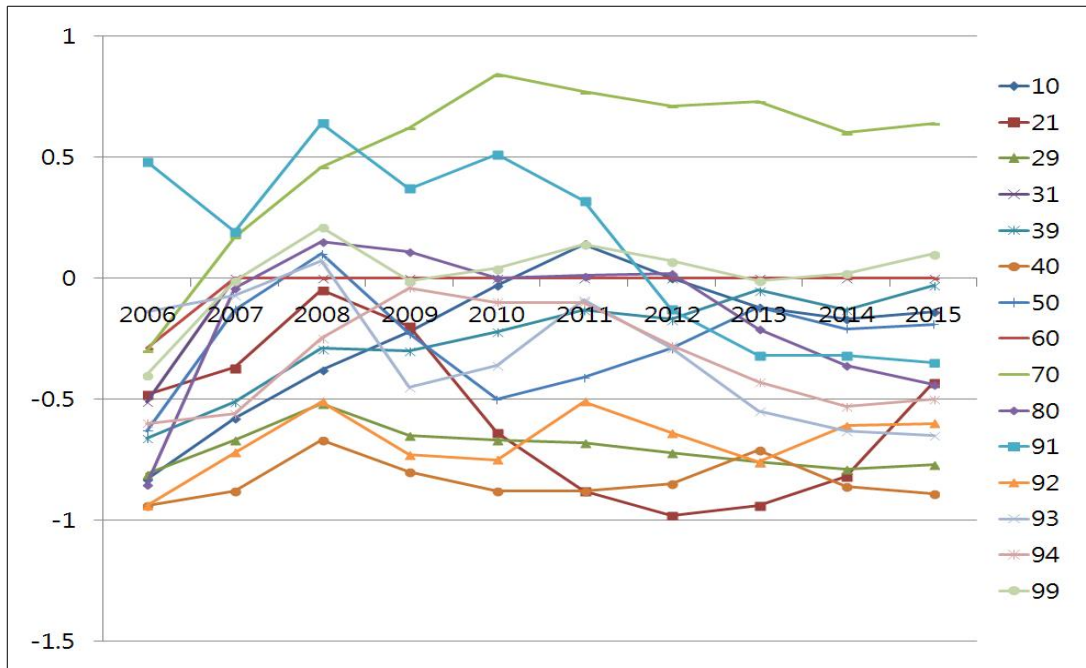
<그림 IV-7> 중국의 대 중국 무역특화지수(TSI)동태적 분석

4) 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI) 동태적 분석

중국의 대 한국 무역특화지수(TSI)의 동태적 분석을 보면 다음 <그림 IV-8>과 같다. 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)만이 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 값으로 경쟁력이 매우 강해 경쟁력 절대우위에 위치하고 있다.

대다수의 품목은 $-0.5 < TSI < 0.0$ 값으로 경쟁력이 약하거나, $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 경쟁력이 매우 약한 경쟁력 절대열위의 값을 가지고 있다.

그러나 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브 축 (차동 장치 포함)), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등의 부품에서는 호전되고 있는 것을 볼 수 있다.



<그림 IV-8> 중국의 대 한국 무역특화지수(TSI)동태적 분석

3. 시사점

위에서 한국과 중국의 현시비교우위 지수(RCA)와 무역특화지수(TSI)를 UNcomtrade 데이터를 추출하여 2006년부터 2015년까지 10년 동안 분석을 해 보았다. 이런 분석을 토대로 다음과 같은 시사점을 얻었다.

1) 현시비교우위 분석의 시사점

한국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)를 보면 2011년 기점으로 870829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870899(자동차의 부분품 및 부속품)등이 1보다 큰 지수로 나타났으며, 2015년에는 870821(안전벨트), 870829(자동차용 차체의 기타 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870840(기아박스과 그부분품), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870892(소음기와 배기기관), 870893(클러치와 그 부분품), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등은 세계시장에서 경쟁력이 있는 것으로 나타났다.

한편 대 중국 현시비교우위 지수(RCA)를 보면 모든 부문에서 경쟁력을 갖든지

개선되는 것으로 나타났다.

그리고 중국의 대 세계 현시비교우위 지수(RCA)분석을 통해 본 결과 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870891(라디에이터(방열기)) 등의 품목에서 경쟁력이 높다고 할 수 있다. 또한 중국의 대 한국 현시비교우위 지수(RCA)분석을 보면 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품)품목만이 경쟁력이 높은 것으로 나타났고 그 외의 품목은 경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

이에 따라 중국의 자동차 부품산업의 경쟁력을 평가하면 기술집약적, 고부가가치 품목이 경쟁력이 없는 것으로 나타났으며, 수익성이 낮게 평가되는 품목에만 수출 우위를 차지한다고 볼 수 있다¹⁸⁾. 중국 부품기업은 기업의 독자 개발능력 강화, 독자 기술개발 인재 양성, 자동차 부품 산업 기술표준 시스템 구축을 통하여 자동차 부품의 경쟁력을 제고할 필요가 있다.

한편, 한국 자동차 부품업체도 방심을 하면 안되는데 이는 중국의 대 세계와 대 한국 지수가 점차적으로 조금씩 개선되고 있다는 점을 명심하고 자구의 노력을 해야 할 것이다.

2) 무역특화지수(TSI)분석의 시사점

한국은 대 세계 무역특화지수는 거의 모든 품목에서 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 경쟁력이 매우 강해 경쟁력 절대우위를 차지하고 있으나 대 중국과의 비교에서는 870810(완충기와 자동차 그 부분품), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기)), 870894(운전대, 스티어링 칼럼 및 운전박스) 등의 부품은 측정시점에서 양(+값)에서 점차 음(-)의 값으로 전환되어 경쟁력이 매우 약한(경쟁력 절대열위)것으로 나타났다. 중국이 점차적으로 개선되고 있는 것을 볼 수 있다.

중국은 대 세계에서 870839(브레이크 및 서보 브레이크), 870870(로드휠 및 그 부분품과 부속품), 870891(라디에이터(방열기)) 등은 $0.5 \leq TSI \leq 1.0$ 값으로 경쟁력이 매우 강한 것으로 볼 수 있다. 또한 870850(차동 장치가 장착 된 드라이브축 (차동 장치 포함)), 870880(서스펜션 쇼크업 소바), 870892(소음기와 배기기

18) 초서량, 황우, 박형래의 연구결과와 비슷하게 나왔다.

관), 870893(클러치와 그 부분품), 870899(자동차의 부분품 및 부속품) 등은 $0.0 < TSI < 0.5$ 값으로 경쟁력이 강해 경쟁력 비교우위를 가지고 있다.

대 한국에서는 대다수의 품목은 $-0.5 < TSI < 0.0$ 값으로 경쟁력이 약하거나, $-1.0 \leq TSI \leq -0.5$ 경쟁력이 매우 약한 경쟁력 절대열위의 값을 가지고 있다.

3) 고부가가치 자동차 부품 개발에 역량 집중

한국은 이미 세계적인 유명한 자동차 생산대국이며, 자동차 및 자동차 부품 분야에서 높은 기술력을 보유하고 있다. 대중국 수출의 주요 요건은 가격경쟁력이 아닌, 차별화를 통한 기술력이라 할 수 있으며, 빠른 시간 내에 중국 자동차 부품 시장에 진출하려면 현지의 서로 다른 품종의 자동차부품 업체와 협작하는 것이 효과적이고 이미 광범위한 유통망을 보유한 부품업체와 협력하면 그들의 유통망을 활용해 상대적으로 쉽게 시장 진출이 가능하다고 볼 수 있다.

자동차 시장이 확대되고 있는 중국 현지에서 전시회 참가해, 한국의 우수한 자동차부품 분야의 제품과 기술을 더욱 널리 알리는 것도 교류 협력과 수출관료 확대에 도움이 될 것으로 보인다. 중국의 13.5 계획에서도 녹색성장, 에너지 절약은 중국에서 중요한 이슈이며 기술력이 부족한 중국 내 독자 브랜드에게 연료 소모가 적은 엔진 등의 부품 시장도 유망할 것으로 전망된다.

4) 글로벌 인재 확보 및 양성

해외 현지생산을 수행하고 있는 국내 자동차부품업체들은 해외진출 전담 인력 부족과 이후 인력관리 등에 어려움을 겪고 있다. 특히, 현지 사정과 자동차 관련 기술을 동시에 잘 파악하고 있는 인력을 확보하기 어려우며, 중소부품업체에 취업하는 전문 인력들은 상대적으로 낮은 임금과 대우 등으로 이직이 많은 편이며 이로 인해 현지 생산공장의 효율적 운영에 부정적 영향을 미치고 있다. 현지에서 직접 고용한 생산직 근로자들은 교육과 훈련 등을 통해 본국과 유사한 생산공정과 품질 수준을 유지하도록 해야 하지만 대부분의 중소 부품업체들은 시설과 전문가가 부족한 상황으로 적절한 개선활동이 이루어지지 못하고 있다. 일부 해외 진출한 국내 자동차부품업체들은 자금 및 인력 부족 등으로 해외현지법인에 생산관리 등에 필요한 최소한의 인력만을 본사에서 파견하고 있어 현지공장에서

발생하는 다양한 상황에 대처하는 능력이 부족한 경우도 있다. 이러한 문제 해결을 위해 해외 현지 인력을 본사 공장에서 교육·훈련시킴으로써 숙련도를 단기간 내에 제고시키고 있으며, 이들 인력이 현지에서 자동차관련 사업을 실시할 수 있도록 부수적인 교육도 병행함으로써 현지에서의 이미지를 제고하여 현지국 정부의 우호적인 지원을 이끌어 내는 것이 필요하다.

5) 정부의 기술개발 역량 강화 지원

우리 정부는 부품소재산업과 관련하여 “소재부품 글로벌 4대 강국”이라는 비전을 제시하고 있으며 이와 같은 비전을 달성하기 위한 발전목표로 세계시장 선점 핵심기술 개발, 소재부품 중심의 선진국형 제조 강국, 글로벌 소재 부품의 공급기지 달성 등 3가지를 세우고 있다. 이러한 발전 목표 달성에 있어서 해외투자수행업체들의 역할이 필요하다.

국내 자동차부품업체들이 과거에 비해 연구개발 투자를 확대하고 있지만 혁신역량은 상대적으로 부족한 실정이다. 자동차산업이 모듈화, 친환경화가 진전되면서 부품업체들의 역할이 확대되면서 완성차업체들이 부품업체들에게 연구개발 투자 확대와 공동 연구개발에 참여 등을 요구하고 있고, 또한 해외투자로 생산요소 이동에 따른 국내생산 부진을 막기 위해 고부가가치 제품의 연구개발이 필요하다. 그러나 상대적으로 열악한 처우 등의 이유로 연구인력들이 중소기업을 회피하면서 혁신주체들이 부족한 상황이며 국내 부품업체들은 완성차업체의 요구대로 부품을 제조하여 공급하는 대역도 방식이 주를 이루어서 독자적인 혁신역량이 부족하다.

따라서 기초 연구개발을 위한 정부의 투자지원과 함께 연구개발 능력을 제고시키기 위한 정책적 지원이 필요하다. 정부는 자동차산업의 변화하고 있는 기술패러다임, 재무건전성, 성장 잠재력과 연구개발 투자 이력 등을 고려하여 부품업체들을 선별하여 지원함으로써 지원 효율성을 제고할 필요가 있다. 특히 정부가 선택과 집중을 강화하여 연구개발 투자를 지원해야 한다. 기업차원에서 담당하기 어려운 기술분야, 시장 및 기술추이, 시장 창출 가능성 등을 고려하여 전략적 기술개발을 선택하고 집중하여 지원하는 것이 요구된다.

제 5 장 결 론

세계의 자동차 산업 및 무역현황을 보면, 자동차는 2013년 수출 8,952억여 달러이고, 수입은 8,780억여 달러로 나타났다. 2015년에는 세계경기의 위축에 따라 수출 8,854억여 달러이고, 수입은 8,655억여 달러로 나타났다. 그리고 자동차 부품은 2013년 수출금액은 3,770억여 달러이며, 수입금액은 3,736억여 달러를 나타냈다. 2015년에는 3,624억여 달러이며, 수입은 3,573억여 달러를 기록하여 완성차 산업에 약 40%를 차지하고 있다.

한편, 한국의 자동차산업은 1960년대 수입한 부품의 조립생산으로 시작한 이래 승용차와 사용차를 포함하여 1990년 1,881,000대, 2016년에는 4,643,000대를 생산하고 있는 세계5대 생산국이다. 또한 수출 금액면에서는 2011년 428.5억 달러에서 세계적인 경기 부진으로 2015년에는 425.2억 달러, 2016년에는 373.9억 달러로 감소하였지만 수출비중이 많은 산업이다. 한편 중국은 2015년 자동차 생산량은 2,107.9 만대이며, 판매량은 2,114.6만대로 나타났다. 한국의 2015년 자동차 부품 수출은 250억 달러, 수입은 34억 9,400만 달러 대중국 수출금액 54억 9천만 달러 수입 10억 3,900만 달러로 자동차 부품산업은 무역흑자를 기록하고 있다. 한편, 중국의 2015년 자동차 부품 수출은 282억 5,700만 달러, 수입은 233억 5,160만 달러로 나타나 중국도 무역흑자를 기록하지만 한국에 대해 무역 적자를 기록하고 있다.

한중 자동차부품의 비교우위 분석을 위해 2006년부터 2015년까지의 한국과 중국의 자동차부품 수출입 통계자료를 대상으로 하였다. 특히 본 연구에서는 분석의 세분화를 위하여 국제상품공통단위 HS의 최종단위인 6단위 품목분류까지로 확대하여 조사대상 품목을 선정하였다. 즉, 제17부, 87류의 8708류의 10단위로부터 99단위까지의 15개 품목이 조사품목으로 선정하였다. 조사대상기간은 2006년부터 2015년까지이며, 통계데이터는 UNcomtrade에서 제공되어지는 무역통계를 이용하여 분석하였다.

분석결과 다음과 같은 시사점을 얻었다. 중국의 자동차 부품산업의 경쟁력을

평가하면 기술집약적, 고부가가치 품목이 경쟁력이 없는 것으로 나타났으며, 수익성이 낮게 평가되는 품목에만 수출 우위를 차지한다고 볼 수 있다. 중국 부품 기업은 기업의 독자 개발능력 강화, 독자 기술개발 인재 양성, 자동차 부품 산업 기술표준 시스템 구축을 통하여 자동차 부품의 경쟁력을 제고할 필요가 있다.

한편, 한국 자동차 부품업체도 방심을 하면 안 되는데 이는 중국의 대 세계와 대 한국 지수가 점차적으로 조금씩 개선되고 있다는 점을 명심하고 자구의 노력을 해야 할 것이다. 이에 따라 한국 자동차 부품업체에서는 고부가가치 자동차 부품 개발에 역량 집중해야 하는데, 대중국 수출의 주요 요건은 가격경쟁력이 아닌, 차별화를 통한 기술력이라 할 수 있으며, 빠른 시간 내에 중국 자동차부품 시장에 진출하려면 현지의 서로 다른 품종의 자동차부품 업체와 합작하는 것이 효과적이라고 할 수 있다. 또한 해외 현지생산을 수행하고 있는 국내 자동차부품 업체들은 해외진출 전담 인력 부족과 이후 인력관리 등에 어려움을 겪고 있는데, 이를 해결할 수 있는 글로벌 인재 확보 및 양성이 필요하다. 그리고 자동차 부품 관련 관련 기초 연구개발을 위한 정부의 투자지원과 함께 연구개발 능력을 제고 시키기 위한 정책적 지원이 필요하다. 정부는 자동차산업의 변화하고 있는 기술 패러다임, 재무건전성, 성장 잠재력과 연구개발 투자 이력 등을 고려하여 부품업체들을 선별하여 지원함으로써 지원 효율성을 제고할 필요가 있다.

참고문헌

<국내문헌>

KB금융지주 경영연구소, “중국 자동차 경쟁력 어디까지 왔을까?” 2017.5.31.

KOTRA, 「후베이성 자동차부품 산업현황 및 진출전략」, 2014. 2.

KOTRA, 「미래형 자동차산업 동향과 투자 유치 방안」, 2016. 6.

곽주연, “부품시장의 전망과 국내자동차부품기업의 중국진출전략”, 국제통상연구 제15권 제1호, 국제통상학회, 2010. 2., pp.103~127.

김경유·조철·이준, 「자동차부품산업의 해외진출에 따른 경쟁력 구조 및 성과변화 분석」, 산업연구원, 2014. 12.

김기찬, 주우진외 2명, 「산업환경변화와 자동차부품산업의 발전전략」, 산업연구원, 2005. 12.

김시연, “국내 자동차부품업계의 완성차별 거래동향 분석과 향후 발전방안”, 산은조사월보, 2016. 8 제729호.

김주영·김유신·이미혜·강수연, 「자동차산업의 중국 동반진출 성과와 정책 시사점 - 국내 승용완성차 및 협력업체를 중심으로-」, 한국수출입은행, 2011. 12.

김지용, “국산 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에 관한 연구- 미국시장 수출 집중도 및 경쟁력을 중심으로-”, 통상정보연구 제7권 4호, 한국통상정보학회, 2005.12, 351-365.

김지용, “한·중 자동차 부품산업의 수출경쟁력 비교 분석 - 미국 자동차 부품 수입시장을 중심으로 -”, 통상정보연구 제8권 제3호, 한국통상정보학회, 2006. 9. 25.

노원중·강태현·고양중, “한·중 경쟁력 분석 및 향후 대응방향”, 한국은행, 2016. 1 .26.

모세준·이은창, 「세계 주요 자동차부품업체 현황 및 국내 자동차부품업체의 경쟁력 비교 분석」, 하나금융연구소, 2009. 4. 6.

문승, “한국자동차산업의 발전과 국제경쟁력에 관한 연구”, 인하대학교 대학원

박사학위 청구논문, 2004. 8.

이철, 이광재, “자동차 부품산업의 국제경쟁력 요인과 수출성과와의 관계”, 무역학회지 33권 4호, 한국무역학회, 2008.8, 47-72.

조철, “중국 자동차 부품산업의 동향과 전망”, 자동차경제, 2010. 6.

주예성·장령, “중국 자동차 시장 동향 및 시사점”, Weekly KDB Report, 2016. 10. 31.

조서량, 황우, 박형래 “한·중 자동차 부품교역의 경쟁구조에 관한 실증적 연구”, 관세학회지 제15권 3호, 한국관세학회, 2014.08, 195-216 .

한국자동차산업협동조합, 「2017 자동차 산업편람」, 2017. 8.

한승훈, “자동차부품 제조업의 동향과 전망”, Korea Credit Guarantee Fund, 2007. 12.

<외국문헌 및 법률>

Cavusgil, S.T. and Zou, S. (1994). Marketing strategy - performance relationship: an investigation of the empirical link in export market ventures. *Journal of Marketing*, 58, 1-21.

Holzmueller, H. H., & Kasper, H. (1991), “On a Theory of Export Performance: Personal and Organizational Determinants of Export Trade Activities Observed in Small and Medium-Sized Firms”, *Management International Review*, vol. 31, no. special issue, pp. 45-70.

Cooper and Kleinschmidt, “The impact of export strategy on export sales performance”, *Thunderbird International Business Review*, Vol.16, No.1, 1985, pp.37-55.

George S. Day and Robin Wensley, “Assessing Advantage: A Framework for Diagnosing Competitive Superiority”, *Journal of Marketing*, Vol. 52, No. 2 (Apr., 1988), pp. 1-20.

Szymanski, Bharadwaj and Varadarajan, “Standardization versus Adaptation of International Marketing Strategy: An Empirical Investigation”, *Journal of Marketing*, Vol. 57, No. 4 (Apr., 1993), pp. 1-17.

Nigel F Piercy, Anna Kaleka and Constantine S Katsikeas, “Sources of

competitive advantage in high performing exporting companies”, Journal of World Business, 1998, vol. 33, issue 4, 378-393.

<웹사이트>

코트라, 자동차 부품, www.investkorea.org

한국교재개발 "자동차편람" http://jeongmoock.wo.to/study/data_product.htm

Abstract

A Study on the Analysis of International Competitiveness of Korean and Chinese Auto Parts Industry

Ho-Lee

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

In this study, Korea and China 's revealed comparative advantage(RCA) and trade specialization index(TSI) were calculated and analyzed from 2006 to 2015. As a result of analysis, the following suggestions were obtained.

China's auto parts industry shows that technology-intensive and high value-added items are not competitive, exports are considered to be less profitable.

Therefore, Chinese parts companies need to enhance the competitiveness of automobile parts by strengthening their own development capability, cultivating their own technology development talents, and establishing a technical standard system for the auto parts industry. On the other hand, the Korean auto parts industry should keep in mind that competitiveness index is gradually improving little by little.

As a result, the Korean auto parts industry needs to concentrate on developing high value-added automotive parts. The main requirement for exports to China is not price competitiveness, but technology through differentiation. In order to enter the Chinese auto parts market in a short

period of time, it is effective to cooperate with local auto parts companies of different kinds. In addition, Korean auto parts makers are experiencing difficulties in overseas car parts makers, such as lack of full-time overseas workforce and manpower management, and it is necessary to acquire and cultivate global talent to solve this problem. Also, it is necessary to support the government to invest in basic research and development related to automobile parts and to provide policy support to enhance R & D capability.