

부품산업의 환경 변화와 대응 방향

KATECH Insight

- ◆ 최근 국내 부품기업은 경영 지표 및 R&D 투자 측면 등에서 개선 흐름을 보이고 있으나, 양적·질적 지표 개선에도 불구하고 여전히 글로벌 경쟁 기업 대비로는 열위에 있는 것으로 분석
- ◆ 산업전환 패러다임 하에서, 최근 판매량 증가 둔화, 글로벌 경쟁 및 보호무역주의 심화 등의 이슈가 부각하고 있어 부품산업의 구조 개편 및 고도화를 위한 민간·정부의 다각적인 대응 전략 수립 필요

» 글로벌 완성차 시장은 COVID-19 이후의 충격에서 벗어나 빠른 회복을 보여왔으나 최근에는 성장이 둔화하는 모습을 보이고 있음

- '24년 글로벌 완성차 판매량은 경자동차(Light Vehicle) 기준으로 8,883만 대로 전년 대비 2.2% 증가하였으나, 성장률은 '23년 10.2%에 비해 크게 둔화
 - * 글로벌 경자동차 판매량(Global Data): '22년 7,878만 대, '23년 8,684만 대, '24년 8,883만 대
 - GlobalData는 올해 경자동차 판매량 전망치를 '25.4월 9,148만 대(전년비 +3.0%)로 제시했으나, 미국의 고관세 정책 및 이에 따른 불확실성 증가 등을 반영해 '25.6월 8,970만 대(전년비 +1.1%)로 수정
 - * 최근 관세 이슈 등으로 인해 '25년 세계 경제성장률이 '08년 금융위기 이후 가장 부진한 2.3%를 기록할 전망이며(세계은행), 이에 따라 글로벌 완성차 판매 증가율 전망치도 2~3% 수준에서 1%대로 하향 조정 중
- 한편, 전반적인 수요 둔화에도 전동화 및 디지털화 등 자동차 산업의 패러다임 변화는 계속되고 있으며, 최근에는 AI 기술 발전에 따른 영향이 차량 수준을 넘어 공급망 전체로 확산 중
 - '24년 글로벌 전기차(BEV+PHEV) 판매량은 26.1% 증가한 1,766만 대를 기록하며 성장률은 '23년 32.7% 대비 다소 하락(SNE Research)하였으나, 중국 중심의 꾸준한 성장이 계속되고 있어 '25년 전기차 판매량은 전년 대비 25% 가량 증가할 것으로 전망(BloombergNEF)
 - * '24년 中 전기차 판매량은 전년 대비 39.7% 증가한 1,162만대로 전기차 보급의 핵심 지역으로서 위상 강화 중

» 우리나라는 '24년 내수 역성장, 수출 둔화 등 어려운 환경을 경험하였고 '25년에도 추세가 이어지고 있으나 일부 지표에서는 반등이 나타나기도 함

- '23년 내수, 수출은 각각 3.3%, 20.3% 증가하고 생산도 13.0%로 크게 늘었으나, '24년에는 내수 6.5% 감소, 수출 0.6% 증가, 생산 2.7% 감소의 부진한 흐름을 보임
 - 수출은 소폭이나마 성장하였는데 이는 미국향 수출이 호조를 보인 영향으로, '24년 미국향 수출은 9.7%로 전년에 이어 크게 증가했으나 유럽향 수출은 14.6%로 크게 감소

- '25.1~5월 내수는 3.0% 증가하여 회복세를 보이고 있으나, 수출·생산은 각각 3.9%, 1.9% 감소. 일각에서는 미국, 유럽 시장으로의 수출 둔화가 수출 실적 악화로 이어질 가능성 우려
 - 내수 회복세와 함께 '23, '24년 성장률 둔화가 두드러지게 나타난 배터리 전기차(BEV)의 수요도 회복해 '25.1~5월 기준 전년비 41.3% 증가(SNE Research)
 - 美 '25.1~5월 판매량은 688만 대로 전년비 5.5% 증가했으나, 관세로 인한 가격 상승 이전에 발생한 선제적 수요 영향으로 해석되며, 유럽 '25.1~5월 판매량은 744만 대로 전년비 3.2% 감소(Wards Auto; 경자동차 기준)

» '24년 내수 역성장, 수출 둔화, 생산 역성장의 녹록치 않은 환경에서도 우리나라의 주요 부품기업(213개)*의 경영 지표 및 R&D 투자 등은 개선 흐름을 보임

- * 재무제표 분석을 통해 연구개발투자를 추정할 수 있는 기업을 대상으로 조사. 완성차그룹 계열 부품사 5개사를 포함해 대·중견기업(매출 1,800억원 이상) 119개사 및 중소기업(매출 1,800억원 미만) 94개사 등으로 구성
- '24년 매출 합계는 124조 6,918억 원으로 전년 대비 0.18% 증가에 그쳤으나, 같은 해 영업이익은 4조 5,118억 원으로 전년 대비 16% 증가하였고 영업이익률도 개선
 - 완성차그룹 계열 5개사는 사업 구조 개편 등으로 인해 매출액이 3.5% 감소를 기록한 것으로 추정되며, 계열기업 외 대·중견기업 및 중소기업의 매출액은 각각 3.48%, 1.49% 증가
 - 성과의 질적 측면인 영업이익률도 '23년 3.13%에서 '24년 3.62%로 증가했으며, 비계열 대·중견기업에서 0.05%p 소폭 감소한 것 외 계열기업, 중소기업은 모두 큰 폭으로 증가
- R&D 투자 합계는 '23년 4조 3,072억 원에서 '24년 4조 8,894억 원으로 13.5%의 큰 증가를 기록했으며, R&D 집약도(매출액 대비 R&D 투자)는 3.46%에서 3.92%로 증가

Ⅰ 주요 자동차 부품기업 경영 현황 Ⅰ

	'24년 매출액 증가율(%)	영업이익률(%)		R&D 집약도(%)	
		'24년	'23년	'24년	'23년
전체	0.18	3.62	3.13	3.92	3.46
계열기업	-3.50	3.49	2.52	4.26	3.74
대·중견기업	3.48	3.81	3.86	3.90	3.44
중소기업	1.49	2.22	1.56	1.41	1.4

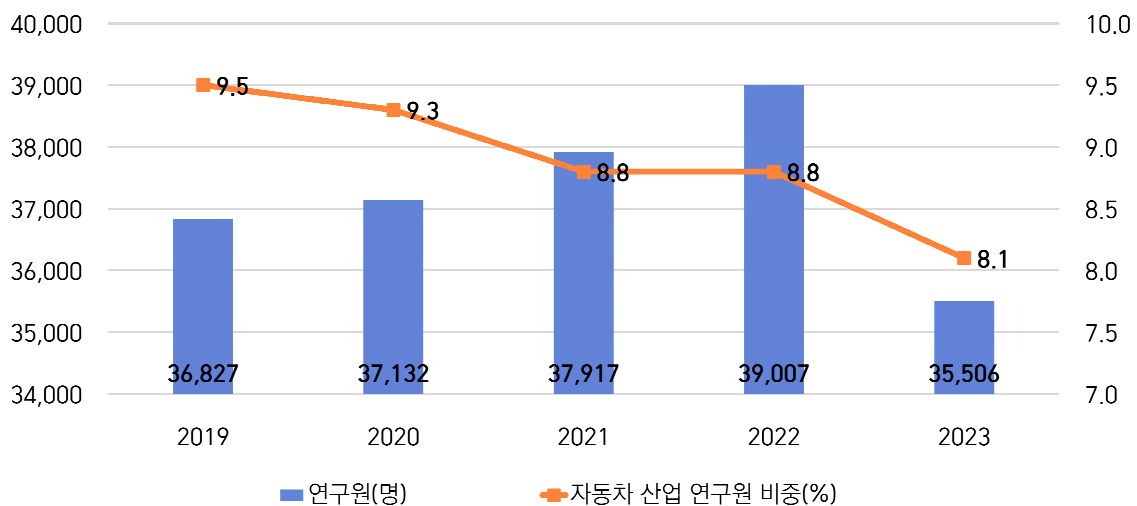
* 자료: 금융감독원 전자공시시스템

» 양적·질적 지표 개선에도 글로벌 경쟁 기업 대비로는 열위에 있는 것으로 분석

- 주요 부품기업의 영업이익률이 '24년 3.62%로 전년 대비 크게 개선되었으나, EU에서 선정한 세계 2,000대 기업* 중 103개 부품기업의 '23년 평균 영업이익률 7.5%와 비교하면 낮은 수준
 - * 유럽연합 집행위원회(European Commission)는 매년 R&D 투자 규모를 기준으로 세계 2,000~2,500대, EU 800대 기업을 선정하여 주요 경영성과 등을 발표(EU Industrial R&D Investment Scoreboard)
- '24년 부품기업의 R&D 투자가 증가하였으며 완성차·부품기업 전체의 R&D 투자가 14~17조 원 규모에 달한 것으로 추정*되고 있으나 글로벌 주요 경쟁 기업에 비해 양적·질적 열위
 - * '24년 R&D 투자 규모는 주요 완성차社(한국GM제외) 8조 958억 원, 213개 주요 부품社 4조 8,894억 원, 타이어 3社 5,052억 원, 배터리 3社 2조 3,885억 원 등 합산 15조 8,789억 원

- 자동차 산업 전체 R&D 투자를 중국과 비교하면, 세계 2,000대 기업 등재 40개 中 완성차·부품기업의 '23년 투자 규모는 40조 9,640억 원, BYD·SAIC·Geely 3社 합산만 14조 7,210억 원으로 격차가 큼
- 주요 완성차그룹 계열 부품사의 R&D 투자를 Toyota와 비교하면, 5개 계열 부품사의 '24년 R&D 투자가 2조 4,405억 원을 기록하며 전년 대비 10% 가까이 증가했으나, 日 Toyota 계열 7개 부품사가 '22~24년간 매년 1조 엔(약 9조 4,882억 원)의 R&D 및 자본투자를 실시한 것에 비교하면 큰 차이
- * 우리나라의 주요 완성차그룹은 국내 자동차 산업의 R&D 투자에서 74% 가량을 차지할 정도로 영향력 大
- 한편, 산업·기업의 혁신성을 측정하는 지표인 R&D 집약도에서도 '24년 우리나라 주요 부품기업이 3.92%를 기록했으나, 세계 2,000대 기업에 등재된 103개 부품기업은 평균은 4.7% 기록
- 한편, 그간 증가세를 유지하였던 자동차 산업*의 연구 인력이 최근 감소로 전환된 것이 특징적
 - * 한국과학기술기획평가원(KISTEP) 조사의 기준에 따라 한국표준산업분류 상 '자동차 및 트레일러 제조업'을 의미
 - '19~'22년간 자동차 산업의 연구원 수는 증가해왔으나 '23년 전년 대비 약 9% 감소로 반전되었으며, 전체 연구원에서 자동차 산업의 비중은 지속적으로 감소하는 추세에 있음
 - 연구 인력 감소의 원인은 산업간 경계 약화로 자동차 산업에서 타산업으로의 이동 증가, 해외로의 유출, 산업 내 양극화에 따른 중소기업의 연구개발 조직 축소 등으로 추정

Ⅰ 자동차 산업의 연구 인력 현황(KISTEP) Ⅰ



» 산업 패러다임 전환 대응을 위한 역량 강화가 요구되고 있는 가운데, 향후 수년간 판매량 증가 둔화 및 경쟁 심화 가능성이 있어 민간·정부의 다각적인 대응 전략 수립 필요

- 자동차 산업의 위협 요인으로는 판매량 증가 둔화(완성차 전체 및 전기차 시장), 미래차 전환 수요·비용 증가(ADAS·연결성 수요 및 SW 등 비용 증가), 글로벌 경쟁 심화(中 내수 시장 및 中 기업의 해외 진출 가속), 지정학적 긴장 및 보호무역주의 강화 등이 있음
 - 이러한 상황을 고려할 때 우리나라 자동차 산업의 주요 과제는 사업 다각화보다 전략적 기술 개발을 통한 핵심역량 집중 및 구조적인 비용 절감, 중국과의 경쟁 대비 등으로 판단됨
- 우리나라 자동차 및 부품기업의 경영 현황 및 글로벌 환경 변화, 자동차 산업의 발전 과정 등을 종합적으로 고려하여 부품산업의 구조 개편 및 고도화 방향 제시

① 통상 환경 악화 대응을 위한 다변화에는 신중한 대응 필요

- 우리나라는 1980년대 대미 수출 증가로 통상 압력이 강화되고 중국 시장 개방이 확대되자, 중국으로의 다변화를 추진하고 현지 자동차 및 부품 생산 능력을 급속히 확대
- 그러나 2010년대 후반 한중 관계 악화와 현지 업체의 경쟁력이 높아짐에 따라, 다시 미국 시장 중심의 전략을 전개하였으며 그 사이 우리나라 자동차 산업의 글로벌 위상은 다소 정체된 바 있음
- * 對美 자동차부품 수출액(비중) : '15년 5,972백만불(26%) → '20년 4,745백만불(30%)→ '24년 7,069백만불(38%)
- 한편, 자동차 산업에서 거래 관계는 기업 내 교역(Intra-firm trade) 비중이 높다는 점과, 국내 부품기업의 혁신역량 수준을 고려하면 국내 부품기업의 글로벌 공급망 참여 확대에는 많은 투자와 시간 요구
- 부품기업 입장에서 급격한 다변화 실현에 어려움이 있고 환경 재변화에 따른 부작용 가능성도 있으므로, 생산 효율화 및 혁신역량 강화 등 기본에 충실하면서 현재 주요 시장의 점유율 유지·확대 도모 필요

② 국내 부품기업의 구조적 전환을 위한 효율적인 정부 지원 체계 구축

- 미국의 통상 압력 및 미래차 관련 중국의 대규모 연구개발 투자 및 빠른 기술 혁신이 국내 부품산업에 위협으로 작용하고 있어 부품기업에 대한 정부 지원 및 효율적인 지원 시스템 구축 필요
- 부품기업의 글로벌 경쟁 기업 대비 열위에 있는 환경을 고려하면 혁신역량 강화 및 사업 전환을 위한 정부 지원이 필요한데, 성장성, 수익성, 혁신성, 재무안정성 등을 기본으로 전문 인력 보유 여부, R&D 투자 이력 등을 종합적으로 고려하여 잠재력을 보유한 기업 중심의 효율적 지원 필요
- * 예를 들어 잠재력을 보유한 소수의 기업(예: 300여 개社)를 집중 육성하면 이들과 장기 협력 관계에 있는 업체에도 정책 효과 확산 가능
- * 「미래차부품산업법」 등을 동력으로 미래차 전환이 가속화될 것으로 예상되는데 이러한 정책 지원 대상 선정에서도 선택과 집중에 근거한 전략이 필요
- 한편, 전문인력·연구기관의 수도권 집중이 심화하고 있는데, 수도권과 주요 거점 연계 체계 구축도 검토 필요
- * 예를 들어 전장 부품 중심지인 수도권, 충남 북부, 대구 등 3대 허브(Hub)를 연결하고, 주요 거점 지역(Spoke)과 네트워크형으로 협력하는 방사형 체계(Hub and Spoke) 등 검토

③ 異 업종 협업 등 기업 간 협력 촉진

- 선진국에서 보편화된 전략적 제휴가 중국 기업 간에도 활발해지면서 첨단기술 개발 및 상용화 속도 가속 중
- 국내 산업 생태계도 전동화·지능화 기술 발전 및 친환경차 시장의 성장* 등에 힘입어 자동차 산업의 범위가 확대되고 있으므로 국내 부품기업의 사업전환 및 異 업종 기업간 협업 촉진 필요
- * '25.1~5월 국내 전기차(BEV+PHEV) 판매량은 전년 동기 대비 48.6% 증가한 7.8만대를 기록한 반면, 내연차는 약 0.9% 감소한 60.2만대의 판매량을 기록(산업통상자원부)
- 현재까지 국내 기업 간 협업은 혁신역량 부족 및 중재자 부족으로 일부 기업 이외 활성화되지 못하고 있는 상태로, 산학연 협력뿐만 아니라 기업 간 협력 시범사업을 통한 성공사례 창출·확산 필요

④ 다학제 전문인력 양성 및 재교육 시스템 강화

- AI·SW 등으로 자동차산업의 생태계 범위가 확대됨에 따라 중장기적으로 전문 연구인력 수요가 증가할 것으로 예상되므로, 다학제 전문인력 양성 및 재교육 시스템 강화 필요
- 전기차·자율주행 등 신기술·신산업 발전 속도에 신속하고 유연하게 대응하기 위해 정책-산업-교육의 유기적 연계를 통한 연구개발 인력 확충, 직업교육 강화, 산학협력 확대 등 다층적 인력 양성 전략 추진이 필요

- * 중국은 '20년부터 배터리 학과를 30여개 대학에 설치하여 국가주도형 중장기 인재 양성을 계획했으며, 최근에는 인공지능(AI) 융합학과 등 첨단기술 학부 정원 증원 계획 발표하며 인재 양성 기반을 강화하고 있음
- * 중국 전기차·배터리 기업은 대학과 공동 연구소를 설립하는 등 R&D 및 인재 양성 부문에서 활발한 교류 체계를 지속하고 있으며, 사내 교육 프로그램 및 박사후 연구제도 등을 통해 내부 연구인력의 전문성을 제고 중
- 이외에도 자동차산업 패러다임 변화에 따라 전환이 필요한 인력이 증가할 예정이므로, 첨단 장비를 보유한 지원 기관과 기업간 연계를 촉진하는 등 재교육 시스템 및 훈련 프로그램 강화 필요