

자동차 부품산업 동향

융복합섬유팀



ECO융합섬유연구원

Korea Institute of Convergence Textile

1. 국내 자동차 부품산업 동향

□ (시장동향) '17년 국내 자동차 부품기업* 매출은 수출 급감(Δ10%) 여파로 전년 대비 4.2% 감소

* 한국자동차산업협동조합이 공식 발표하는 국내 1차 협력사 851개사의 매출합계

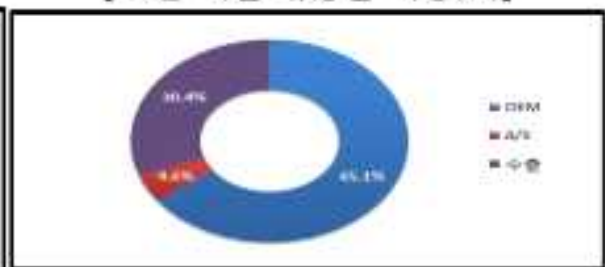
(참고) 자동차 부품사 매출은 ① 국내 완성차 기업 앞 OEM 매출 ② 국내외 운행차량에 대한 A/S 매출 ③ 해외 완성차(해외 진출한 국내 완성차 제조사 포함) 앞 부품수출 등 3개로 분류 ('17년 기준 OEM 65%, A/S 5%, 수출 30% 차지)

- (영업동향) '17년 부품사 매출액은 총 72.7조원(Δ4.2%)을 기록했으며, 부문별로는 OEM매출 47.3조원(1.3%↑), A/S매출 3.3조원(1.3%↑), 수출 22.1조원(Δ14.9%)을 기록함. (참고: '17년 현기차 합산매출액은 약 149.1조원)

【자동차 부품산업 국내 시장규모】



【'17년 매출 유형별 비중(%)】



출처 : 한국자동차산업협동조합(KAICA)

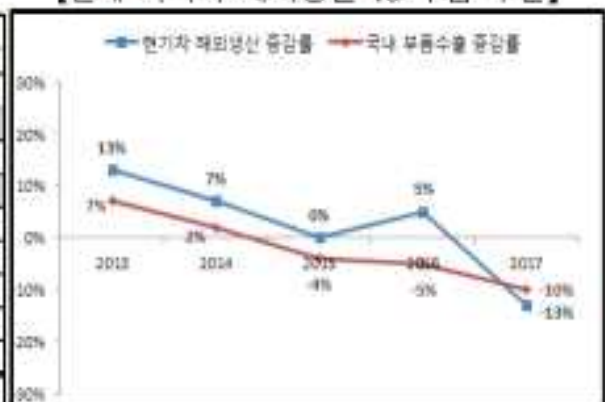
- (수출동향) '17년 부품 수출은 자동차 업계의 최대 시장인 對중국(39%↓) 및 對미국(16%↓) 수출 급감으로 전년대비 10% 감소한 231억불 기록

= 中·美 앞 부품수출 감소는 국내 완성차업체의 현지생산 감소에 따른 것으로, 실제 '17년 현기차 해외생산은 중국 內 사드갈등, 미국 內 신차 수요 감소 등으로 13% 감소 (우측 하단 그래프 참조)

【자동차 부품 지역별·국가별 수출(억불, %)】

구 분		'16		'17		비중
		금액	증감	금액	증감	
1	아시아	89	Δ12	89	Δ22	30
	중국	57	Δ12	35	Δ39	15
2	북미	70	Δ3	59	Δ15	26
	미국	68	Δ3	57	Δ16	25
3	유럽	56	Δ1	57	2	25
4	중남미	26	15	30	14	13
5	중동	12	Δ3	14	17	6
6	대양주	2	Δ13	1	Δ28	0
7	아프리카	1	Δ15	1	Δ17	0
전 세		258	Δ5	231	Δ10	100

【현대·기아차 해외생산 vs 부품 수출】



출처 : 무역협회(부품수출) & 한국자동차산업협회(현기차 해외생산) / 무역협회 수출통계는 해외 완성차 앞 부품수출 뿐 아니라 A/S수출까지 포함, 상기 한국자동차산업협동조합 통계와 다소 차이 발생

[참고] 국내 부품사 OEM 납품 현황

□ 납품현황

- **(부품사 현황)** '17년 1차 협력사 기준 국내 자동차 부품업체수는 **851개사**로, 대기업 25개사(2.9%), 중견기업 220개사(25.9%), 중소기업 606개사(71.2%)
 - 1차 협력사외에 2차 협력사는 5천여개사, 3차 협력사는 3천여개사로 추정
- **(납품실적)** '17년 국내 부품사들의 OEM 납품액은 **47.3조원**(전년대비 1.3%↓)
 - **(기업규모별)** 전체 업체수의 2.9%를 차지하는 대기업이 납품액의 36% 차지

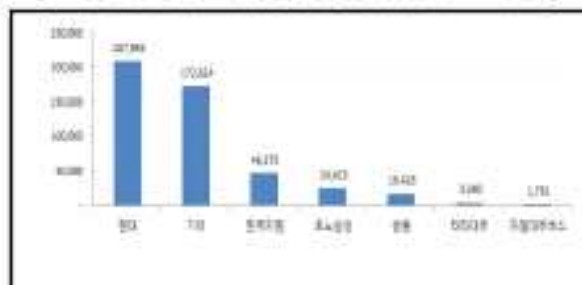
【기업규모별 납품 현황(단위 : 억원, %)】

구분	납품액			업체수		
	'16년	'17년	비중('17년)	'16년	'17년	비중('17년)
대기업	168,674	173,106	36.6%	26	25	2.9%
중견기업	218,214	224,226	47.4%	216	220	25.9%
중소기업	79,896	75,533	16.0%	616	606	71.2%
합계	466,784	472,985	100.0%	858	851	100.0%

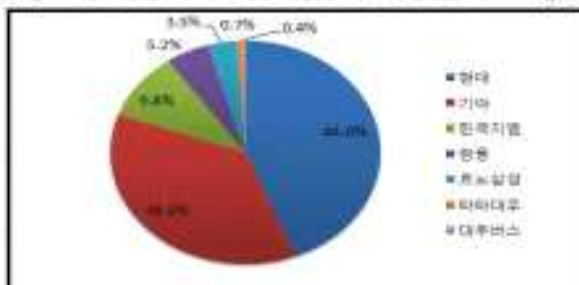
출처 : 한국자동차산업협동조합(이하 동일)

- **(완성차별)** 완성차별 납품실적은 **현대·기아차 앞 납품실적이 38.1조원으로 전체 실적의 81%를 차지**

【'17년 완성차회사별 납품액(단위 : 억원)】



【'17년 완성차회사별 납품액 비중(단위 : %)】



【완성차회사별 1차 협력업체 수 및 납품액(단위 : 억원, %)】

완성차 업체명	16년			17년		
	납품업체 수	납품액	납품액 비중	납품업체 수	납품액	납품액 비중
현대	346	201,310	43.1%	347	207,994	44.0%
기아	334	167,721	35.9%	333	172,624	36.5%
한국지엠	318	52,267	11.2%	317	46,375	9.8%
쌍용	190	16,453	3.5%	237	24,415	5.2%
르노삼성	236	23,380	5.0%	185	16,426	3.5%
티타대우	188	3,390	0.7%	184	3,390	0.7%
대우버스	188	2,263	0.5%	187	1,761	0.4%
합계	1,800	466,784	100.0%	1,790	472,985	100.0%
실기업수	858			851		
한기차 비중	37.8%	79.1%		38.0%	80.5%	

• 복수의 완성차 앞으로 납품하는 경우가 있는 바, 중복을 제거시 실제 기업수는 851개임

[참고] 국내 완성차 업계 부진

- **4대 주요 시장***에서 현대·기아차 점유율은 '12년에 최고치인 **10.3%**를 달성했으나, 이후 지속 감소하여 '18년 상반기에 **7.9%**를 기록함. 특히, 동 기간에 **중국(3.7%p↓)**과 **미국(1.4%p↓)**에서의 하락세가 두드러짐

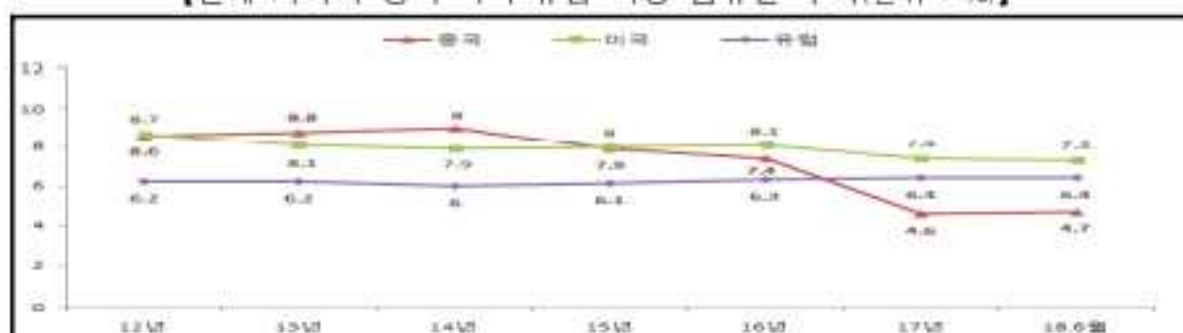
* 국내 완성차 기업의 4대 주요 시장 : 한국, 중국, 미국, 유럽

- **(중국)** 현기차의 최대시장인 중국시장 점유율은 '14년 **9%**까지 상승했으나, 이후 중국 로컬업체들의 성장, 현지 수요를 반영하지 못한 차량 라인업 등으로 상품 경쟁력이 저하되며 하락세로 전환하였으며, '17년에는 중국과 사드 갈등이라는 정치적 이슈까지 겹치면서 점유율이 **4.6%**까지 하락 ('18년 상반기에도 **4.7%**를 기록하며 고전 중)
- **(미국)** 소폭의 등락에도 8%대를 지속하였으나, 최근 현대기아차의 주력 상품인 세단 수요 감소, 할부금융 금리 인상, 신차 대기수요 소진 등으로 '18년 상반기에 **7.3%**까지 감소

【현대·기아차 내수 및 해외 주요시장 판매량 및 점유율(단위 : 천대, %)】

구 분		12년	13년	14년	15년	16년	17년	17.6월	18.6월
국내	현대·기아	1,150	1,097	1,150	1,242	1,194	1,211	601	622
	시장전체	1,411	1,381	1,464	1,589	1,600	1,560	785	761
	점유율	81.5	79.4	78.6	78.1	74.6	77.6	76.6%	81.7%
중국	현대·기아	1,340	1,578	1,766	1,679	1,792	1,145	431	552
	시장전체	15,495	17,929	19,708	21,146	24,282	24,745	11,254	11,778
	점유율	8.8	8.8	9.0	7.9	7.4	4.6	3.8	4.7
미국	현대·기아	1,261	1,258	1,306	1,388	1,423	1,275	642	629
	시장전체	14,442	15,532	16,435	17,386	17,465	17,135	8,402	8,574
	점유율	8.7	8.1	7.9	8.0	8.1	7.4	7.6	7.3
유럽	현대·기아	772	761	754	831	916	970	509	543
	시장전체	12,528	12,308	12,551	13,714	14,641	15,138	8,211	8,449
	점유율	6.2	6.2	6.0	6.1	6.3	6.4	6.2	6.4
합계	현대·기아	4,523	4,691	4,976	5,139	5,324	4,601	2,183	2,346
	시장전체	43,876	47,150	50,158	53,836	57,999	58,578	28,652	29,562
	점유율	10.3	10.0	9.9	9.5	9.2	7.9	7.6%	7.9%

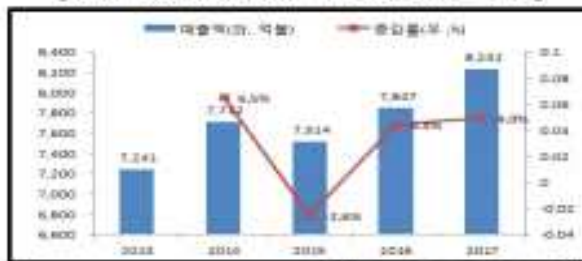
【현대·기아차 중국·미국·유럽 시장 점유율 추이(단위 : %)】



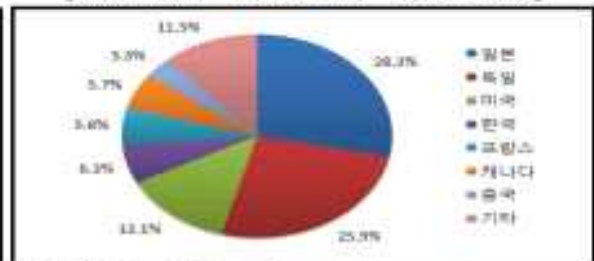
2. 세계 자동차 부품 선도기업 현황

- **(주요업체)** '17년 매출은 Bosch(獨), Denso(日), Magna(加) 順이며, 선도 업체들은 파워트레인 등 내연기관 핵심 부품뿐만 아니라, 인포테인먼트·ADAS 등의 전장부품까지 다각화된 제품 포트폴리오 보유
- **(글로벌 100대 부품사)** 100대 부품사의 매출 합계는 고부가 제품 확대 등에 힘입어 전방 **완성차 업계 부진에도 불구하고 전년대비 4.9% 성장**
- **(국내 부품사)** 100대 부품사 중 한국기업은 현대차 계열 5개社*와 만도(46위), 한온시스템(48위) 등 7개사이며, 7개사 합산매출은 515억불로, 한국은 日, 獨, 美에 이어 4위 (세계 100대 부품사 매출의 6.3%)
- * 현대모비스(7위), 현대위아(38위), 현대파워텍(57위), 현대다이모스(59위), 현대케피코(96위)
- ☞ 완성차 수요 부진에도 불구하고, **선도 부품사들은 제품의 고부가가치를 통해 성장을 지속한 반면, 국내 부품사들은 역성장 기록**

【세계 100대 자동차 부품사 매출 추이】



【세계 100대 부품사 매출 국가별 비중】



【세계 주요 플레이어 현황(단위 : 억불, %)】

업체			매출액		주요품목
			'17년	증감	
1	Robert Bosch GmbH	독일	475	12%	파워트레인 솔루션, Chassis Systems, Car Multimedia, Electronics, 조향장치
2	Denso Corp.	일본	408	13%	파워트레인, Electric & Electronic Systems, 모터, 통신 등
3	Magna International Inc.	캐나다	389	7%	차체, 조향장치, Power & Vision Technologies
4	Continental AG	독일	359	10%	ADAS(Advanced Driver Assistance System), 전장 브레이크, 타이어, Chassis Systems, Telematics
5	ZF Friedrichshafen AG	독일	345	5%	트랜스미션, 조향장치, 제동장치, 클러치, Driver Assist System, Radar & Lidar
6	Aisin Seiki Co.	일본	338	8%	차체, 제동장치, Chassis Systems, Electronics, 엔진부품
7	Hyundai Mobis	한국	250	△8%	Automotive Electronics, 인포테인먼트, ADAS, EV Systems
8	Lear Corp.	미국	205	10%	Seating & Electrical Systems
9	Valeo SA	프랑스	194	27%	Electrical & Electronic Systems, 트랜스미션, 와이퍼, 카메라/센서 기술, 안전 시스템
10	Faurecia	프랑스	192	△7%	Seating, Emissions Control Technologies & Interior Systems
38	Hyundai-WIA Corp.	한국	71	0%	현기장치(halfshaft), 수동변속기, 사시모듈, 액셀, 터보차저
46	Mando Corp.	한국	52	2%	브레이크, 조향장치, 서스펜션, Radar, 카메라
48	Hanon Systems	한국	49	0%	Thermal & Energy Management, 냉난방 공조설비
57	Hyundai Powertech Co.	한국	40	△20%	자동변속기
59	Hyundai Dymos Inc.	한국	39	△2%	수동변속기, 듀얼클러치 변속기, 액셀, Seating Systems
96	Hyundai Kefico Corp.	한국	16	△11%	Automotive Electronics Management Systems & Control Units, 센서, 액츄에이터

출처 : Automotive News

3. 자동차 부품 기술 트렌드

- 자동차산업은 **전기차·자율주행·공유**라는 핵심 변화를 중심으로 **'탈 기계화 및 IT화'**라는 패러다임의 변화 진행 중
- 변화의 핵심은 기존 완성차와 부품사 중심의 **폐쇄적·수직적 산업구조**가 IT기업(반도체, 배터리, SW 등), 각종 플랫폼기업(자율주행) 등 새로운 플레이어의 진입으로 **개방적·수평적 구조로 변화**하는 것
- ☞ 이에 본 보고서에서는 상기 변화가 기존 자동차 업계에 미치는 영향과 향후 주목해야 할 자동차산업 내 새로운 플레이어에 대해서 검토코자 함

패러다임 변화		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 엔진과 파워트레인 중심의 이동수단 → 인공지능 자율주행·배터리 중심의 '움직이는 IT 디바이스' ✓ 완성차와 부품사간 하드웨어 중심의 수직적 구조 → 완성차와 부품사 외에 반도체·배터리·SW 등 IT기업, 자율주행 등 플랫폼기업 등으로 구성된 기능 중심의 수평적 구조 		
전기차(친환경)	자율주행(스마트카)	차량공유
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 차의 심장에 해당하는 구동 방식의 변화 ✓ 엔진 → 모터 & 배터리 ✓ 테슬라, BYD, 엘지화학 등 전기차 및 배터리 업체 진출 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 차의 두뇌에 해당하는 반도체·SW의 진화 ✓ 완성차 중심 → IT (반도체, 센서) 중심 ✓ IT기업(구글, 애플 등)의 자동차산업 진출 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 차의 이용거래 방식의 변화 ✓ '차량의 거래' → '시간과 이동거리'의 거래 ✓ 우버, 집카 등 차량공유 업체 진출

【자동차 산업의 주요 변화】



출처: EV Sales, 하이투자증권 재인용

【자동차 산업의 Value Chain 변화】



출처: 삼성KPMG

□ (전기차) 내연기관의 엔진 및 파워트레인이 수행하던 구동 관련 핵심 기능을 전기모터와 배터리로 대체하는 차세대 친환경차

【전기차(BEV)의 구조 및 핵심부품의 역할】



출처 : US EPA, 산업은행 재인용

○ (동향·전망) 전기차는 주요 국가들의 구매보조금 등의 지원 정책과 테슬라 등 선도업체들의 기술혁신에 힘입어 빠르게 성장 중

- 주행거리와 가격 측면에서 내연기관 대비 경쟁력을 갖추게 될 것으로 예상되는 '20년 중반 이후에 본격 성장이 예상되며, '17년 전기차 판매는 77만대로 세계 자동차 판매의 1.3% 수준이나, '25년 1천만대, 세계 자동차 판매량의 9.5%까지 성장 전망 (EV Sales)

【주요 기관별 전기차 판매전망】

UBS증권	'25년 전기차 판매량 1,650만대, 세계 자동차 판매의 16%
BCG	BEV 25년 6% → 2030년 14%
EV Sales	'25년 전기차 판매량 1천만대, 세계 자동차 판매의 9%
블룸버그	전기차 판매량 '40년 54%
JP Morgan	HEV까지 포함한 친환경차 비중 '25년 35%, 30년 48%

출처: 언론종합, 우리금융경영연구소 재인용

【EV Sales의 세계 전기차 판매 전망】



출처 : EV Sales, 유진투자증권 재인용

○ (주요이슈) 가장 중요한 이슈는 제조 원가절감 관련 이슈로, 현재 전기차는 배터리 등의 높은 원가로 인해 제조사에 적자

- ☞ 현재는 정부 보조금으로 가격경쟁력을 보유하고 있으나, 향후 주요 국가들의 보조금이 축소될 것임을 감안 시 제조 원가절감 필수

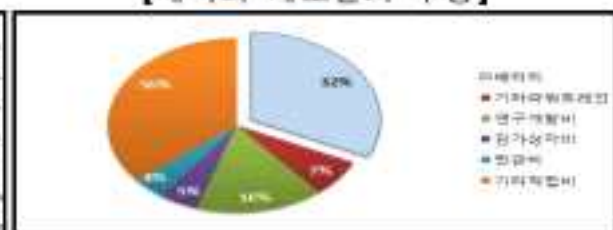
- (배터리) 제조 원가의 30% 이상을 차지함에 따라 향후 기술개발을 통한 배터리 원가 절감 속도가 전기차 제조원가 절감에 중요 변수로 작용

【테슬라 매출액 및 영업이익 추이(억불)】



출처 : Bloomberg

【배터리 제조원가 구성】



출처 : 미래에셋대우증권

- **(자율주행)** 자율주행은 IT, 통신 등 첨단 기술을 바탕으로 운전자에게 **안전과 편의를 제공하는 스마트카의 가장 발전된 형태**로서, NHTSA 기준으로 Level 0부터 Level 4까지 총 5단계로 구분

【자율주행차 발전단계】

수 준	정 의	개 요
Level 0	비자동 (No Automation)	·비자동으로서 운전자가 브레이크, 속도조절, 조향 등 기본적인 기능을 제어하고 관련된 모든 책임을 짐
Level 1	기능 제한 자동 (Function-Specific Automation)	·카메라와 센서 등을 이용해 크루즈 컨트롤, 차선 이탈경보장치 등의 기능이 포함되지만, 최종적으로 자동차를 제어하고 움직이는 것은 운전자의 책임
Level 2	조합 기능 자동 (Combined Function Automation)	·두개 이상의 자동제어 기능이 작동하는 단계로 자동차 스스로 조향, 속도 조절 등이 가능. 단, 운전자가 여전히 모니터링 및 안전에 책임을 지고 제어권을 소유
Level 3	부분 자율주행 (Limited Self-Driving Automation)	·자동차가 교통신호와 도로 흐름을 인식하여 안전 기능을 제어하는 단계로, 자동차 스스로 장애물을 감지하고 피할 수 있음. 단, 운전자 제어가 필요한 경우 간헐적으로 개입
Level 4	완전 자율주행 (Full Self-Driving Automation)	·완전 자율주행단계로서 운전자 개입 없이 자율주행시스템이 모든 안전 기능을 제어하고 상대를 모니터링

출처 : 미국도로교통안전국(NHTSA), 언론종합

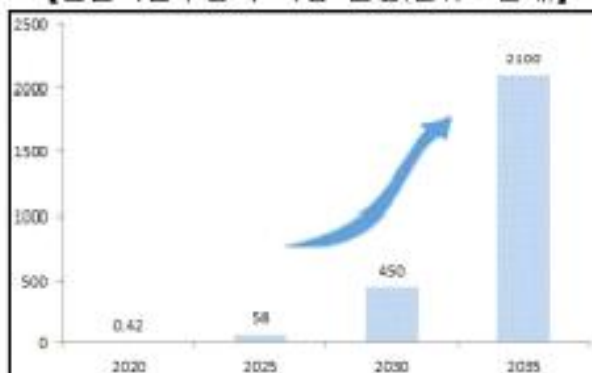
- **(동향·전망)** 현재 양산되는 차에 탑재된 기술은 **레벨2 수준***이며 주요 완성차 및 IT기업들은** **2020년대 중반을 목표로 레벨4 기술 개발** 중이다,

☞ 자율주행차 도입에 대한 사회적 합의 등의 문제 등으로 완전 자율주행차의 **본격적인 양산은 2030년대 이후** 가능할 것으로 전망

- **(ADAS)** 센서로 위험상황을 감지하고 운전자에게 이를 알려 사고를 예방하는 운전보조장치를 총칭. 현재 Level 2에서 수행하는 대부분의 기능이 ADAS에 해당

- ** **(IT기업 진출)** 고도의 IT기술이 요구되는 특성상 반도체, 센서, 통신 등 IT업체들의 참여도가 높으며, 대표적으로 '09년부터 진입하여 자율주행 기술 개발을 선도하는 구글과 인텔, 퀄컴 등 반도체 업체들이 有

【완전자율주행차 시장 전망(단위 : 만대)】



출처 : IHS·PWC, 정보통신기술진흥센터 재인용

【주요 업체의 자율주행차 출시 목표】

기 업	Level 3 출시	Level 4 출시
웨이모(구글)	-	2021년
도요타	2020년	-
폭스바겐	-	2025년
다임러	-	2020년
GM	2020년	2025년
포드	-	2021년
현대	2020년	2030년

출처 : 삼정KPMG