

- 목 차 -

[기 계]

I. 기계부품 일본시장동향 및 전망	5
1. 한국의 일반기계부품 수출동향	5
2. 금형(Hs code : 8480) 시장동향	6
3. 기어(Hs code : 8483.40) 시장동향	10
4. 밸브(Hs code : 8481) 시장동향	11
5. 베어링 시장동향	15
II. 기계부품 대일경쟁력 분석 및 대책	8
1. 일반기계부품 對日 경쟁력 분석	8
2. 한국 기계부품산업 육성책	12
III. 주요기업 조달현황	32
1. 주요기업별 해외조달 실적(최근 3년간)	32
2. 주요기업별 조달방침 및 계획('06년도)	42
3. 주요기업별 Contact Point 및 아웃소싱분야 리스트	62
4. 최근 부품 해외아웃소싱 동향	92
IV. 일본시장진출을 위한 조언	13
1. 일본 시장특성	13
2. 일본공업규격 표시 제도	23
5. 기계부품관련 정보원, 전시회 관련단체	43

[자동차]

I. 자동차부품 일본시장동향 및 전망	9· 3
1. 분야별 생산동향	9
2. 분야별 수입동향 및 수입실적(한국산 동향)	4· 4
3. 일본국내 자동차부품 분야별 향후 전망	4· 4
II. 자동차부품시장 특성	35
1. 자동차부품 유통경로	35
2. 일본자동차부품 유통시장 특성	4 5
III. 자동차부품 조달현황	16
1. 각 기업별 자동차메이커 부품발주상황	1· 6
2. 주요기업별 조달방침 및 계획	26
3. 주요기업별 Contact point 및 아웃소싱 분야 리스트	4· 6
IV. 일본시장진출을 위한 조언	8 6



I. 기계부품 일본시장동향 및 전망

1. 한국의 일반기계부품 수출동향

- 중국이 일반기계부품의 최대 수출대상국으로 부상되기 이전에는 우리나라의 최대 일반기계부품 수출대상국은 미국, 일본이었음. 그러나 중국의 수출비중은 '01년 14.5%에서 '03년 23.1%, '04년 상반기 27.1%를 기록하여 계속해서 수출비중이 증가하고 있음
- 일본의 수출 비중은 '01년 14.2%, '03년 13.1%, '04년 상반기 14.3% 꾸준한 비중을 보이는 반면, 미국의 경우 2001년 19.0%, 2003년 15.1%, 2004년 상반기 12.5%로 수출비중이 줄어들고 있음
- 한국의 일반기계 수출 증가율은 '01년도 1.9%, '03년 26.2%에 이어 '04년 상반기에 34.3%로 지속적으로 큰 폭의 성장세를 이어가고 있음
- '03년도를 기준으로 할때, 중국의 총 수출규모가 12억 5,200만달러로 단연 1위를 차지하고 있으며 '02년도 대비 52.7%의 증가율을 보이고, 또한 점유율면에 있어서도 23.1%에 이룸
 - 2위는 미국으로 점유율이 15.1%를 차지하고 있으며, 일본은 13.1%로써 3위에 랭크됨.

<일반기계부품의 주요국별 수출 동향>

(단위 : 백만달러, %)

국 가 명	2001			2002			2003		
	금액	증가율	비중	금액	증가율	비중	금액	증가율	비중
일본	574	19.0	14.2	611	6.4	14.2	711	16.4	13.1
미국	770	10.3	19.0	762	-1.0	17.7	820	7.6	15.1
중국	587	9.4	14.5	820	39.7	19.1	1,252	52.7	23.1
영국	83	-11.4	2.1	92	10.8	2.1	94	2.2	1.7
독일	110	7.6	2.7	86	-21.8	2.0	102	18.6	1.9
소 계	2,124		52.5	2,371	11.6	55.2	2,979	25.6	54.9
총 수출	4,044	1.9	100	4,298	6.3	100	5,423	26.2	100

자료 : 산업자원부, 「부품소재통계 DB」 재구성.

2. 금형(Hs code : 8480) 시장동향

가. 생산 및 수급동향

- '98년이후 금형 생산 감소세, 2004년 들어 증가세로 반전
- 경기불황으로 인한 금형제조의 아시아 이전, 자동차업계를 중심으로 비용절감 강화 등의 영향에 따라 금형 생산은 97년 기계통계(종업원 20인 이상) 5,067억엔, 98년 공업통계(전사업소) 1조 8,672엔을 피크로 감소국면을 지속하였으나 2004년도 들어서면서 자동차, 디지털가전 등의 호조에 힘입어 증가세로 돌아섰음
- 한편, 일본 금형업계의 생산물량 가운데 외주물량을 제외한 자가용(자체 수요량)의 비중을 살펴보면, 1999년 25.1%에서 2003년 22.9%로 낮아져 금형의 Outsourcing 비중이 높아지는 추세를 보이고 있음
- 지역별로는 愛知縣(아이치현)이 일본 금형 생산액에서 1위를 차지하고, 그 다음이 大阪府(오사카부), 神奈川縣(카나가와현)임
- 愛知縣(아이치현)은 토요타 자동차 등 자동차부품 금형 생산이 많으며, 大阪府(오사카부)는 마츠시타전기, 샤프전자, 쿠보타 등 가전 및 기계업계가 발주하는 금형 생산 비중이 압도적임

□ 금형업체의 해외이전 증가

- 금형 주수요처인 가전업계, 자동차업계 등의 대중국 생산거점 이전이 속속 추진되고 있는 가운데 금형 발주처와 금형 제작업체간 긴밀한 업무협력이 불가결한 동품의 특성상 현지조달의 필요성이 갈수록 증대하고 있으며 일본 금형업체의 해외이전도 증가 추세임
- 중소기업체는 해외진출 리스크로 해외이전 부담
 - 대기업의 경우 제조업의 해외이전에 발 맞추어 해외진출 움직임이 활발하나, 일본 금형산업의 중추를 형성하고 있는 중소기업체(종업원

9인 이하 사업소수가 79.6%, 일본 금형 총생산액의 48.7%를 종업원 30인 미만 사업소에서 생산, 2002년 기준)의 경우 해외진출도 리스크가 높아 쉽지 않은 가운데 지난 10년 동안 한국 등 아시아 금형업계의 기술력 강화로 어려움을 겪고 있음

- 일본에서 상위분야 개발강화로 저가격화, 납기단축 등의 수요를 충족하고자 하고 있으나, 매년 고성능 공작기계가 개발되어 고도의 숙련기술력을 대체하는 상황이 발생하고 있어, 전통적으로 쌓아온 탁월한 기술력을 살릴 분야가 축소되고 있음. 발주기업은 치열한 경쟁 영향으로 중국생산을 전제로 가격을 제시하는 등 코스트 요인을 금형업계에 전가하는 양상을 보이고 있음

나. 가격동향

- 해외진출 일본기계업(특히, 가전업계와 자동차업계)의 금형 현지 조달 비율이 증가하고 한국 등 아시아산의 수입이 증가함에 따라, 갈수록 경쟁이 치열해지고 있는 일본내 금형단가도 지속적인 하락세를 보임
- 일본 금형업계의 노무비 비중, 여전히 높아
 - 일본 금형업계가 생산 코스트 절감을 위해 고성능 NC 공작기계를 도입하거나 CAD/CAM방식을 일반화하고 있음에도 불구하고 금형의 수작업(노무비) 비중이 여타 기계산업 부문에 비해 여전히 높음

<일본 금형메이커의 제조원가 구성비율>

(단위 : %)

구 분	금형제조업	일반 산업기계제조업
◇ 직접비	83.1	85.1
- 직접재료비	19.3	32.4
- 하청인건비	26.9	24.5
- 직접노무비	28.4	15.7
- 기 타	8.5	12.5
◇ 간접비	16.9	14.9
제조원가 합계	100.0	100.0

주) 1. 상기 조사대상 기간은 2001년 4월-2002년 3월임.

2. 상기 조사는 경영상태가 건실한 기업을 대상으로 조사한 수치임.

* 자료원: 중기업청의 2003 중소기업의 원가지표, 중소기업진단협회

다. 수출입 동향

□ 수출 감소 반면 수입은 증가 추세

- 최근 3년간 일본의 금형 수출입동향을 살펴보면, 수출액과 수입액 모두 증가하여, 동부문의 무역수지 흑자액이 2004년 1,638억엔에 달해, 일본은 전형적인 금형 수출대국임을 알 수 있음

<일본의 연도별 금형 수출입 동향>

	2002	2003	2004
수출액	1923.9	1905.2	2156.8
수입액	384.7	397.9	518.3
무역수지	1539.2	1507.3	1638.5

* 자료원 : 일본세관(단위 : 1억엔)

- 2004년도 일본의 금형 총수입액은 전년대비 30% 증가한 518억엔으로 최근 수년간 수입증가세가 지속되고 있음. 한편 주요 수입품목을 살펴보면, 플라스틱.고무성형용 금형은 2004년도의 경우 전체 수입액의 71%를 차지하는 주도 품목임

<일본의 최근 3년간 금형 주요품목별 수입실적>

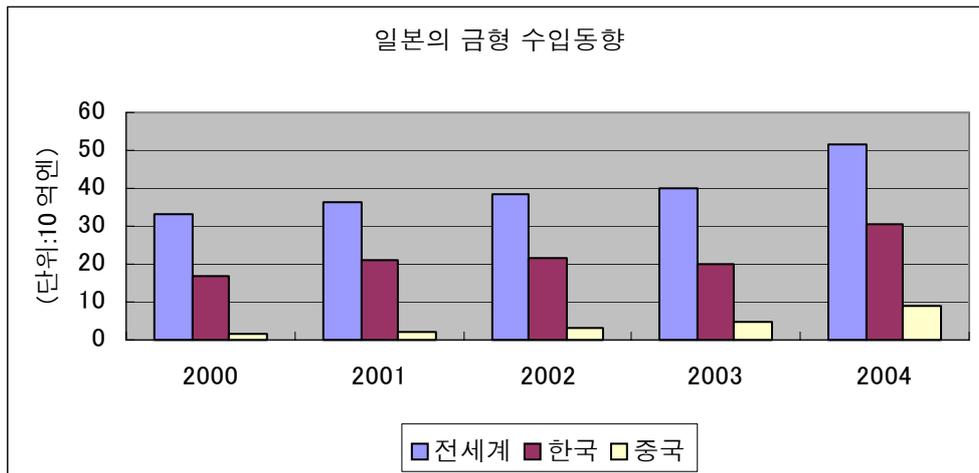
(단위 : 백만엔)

	HS CODE	2002	2003	2004
총수입액	8480	384.7	397.9	518.3
플라스틱.고무성형용 금형	8480.71	274.4	282.6	368.1
금속 카바이드 성형사출금형	8480.41	48.2	38.6	68.5
플라스틱.고무성형용 기타	8480.79	24.8	31.3	33.7
금속 카바이드 성형사출용 기타	8480.49	15.8	20.0	21.4
주형베이스	8480.20	5.2	5.8	8.4

* 자료원 : 일본세관

- 2004년도 한국산 대일수출, 전년대비 51.28% 급증
- 일본의 2004년 금형(HS CODE 8480) 총수입액 518억엔에서 한국은 303억엔으로 58.42%를 차지

- 2004년은 전년대비 51.28% 급증하여 수입시장의 58.42%를 차지하는 최대공급국으로서 2위 공급국인 중국의 시장점유율 16.8%를 크게 앞서고 있음
- 2005년 들어서서도 증가세가 계속되어 2005년 8월까지 누계로 전년동기 대비 25% 증가한 200억엔을 기록하고 있음



자료원 : 일본세관

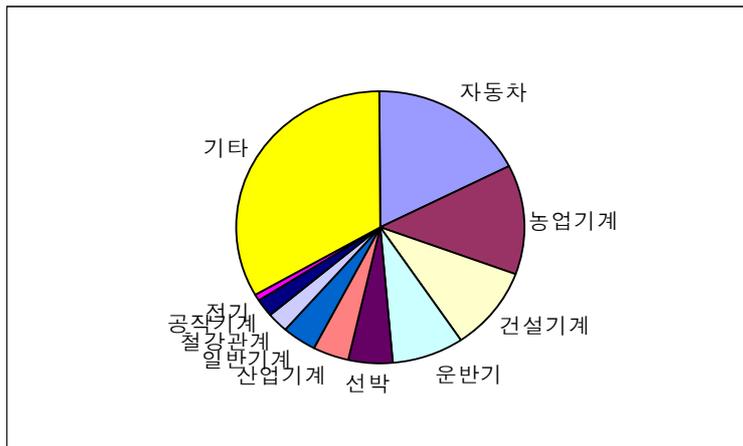
- 한국 금형산업은 공작기계산업과 함께 오랫동안 약체산업으로 한일 무역적자의 한 요인이었으나, 90년대에 들어서 금형산업은 공작기계의 발달과 CAD/CAM 설계에 의해 고도의 숙련기술이 필요한 산업에서 장차산업화 되면서 대일 수출이 증가하기 시작함
- 한국 정부의 산업교육정책, 국산화정책, 한국 전자업체의 하청업체 육성, 설비투자에 의한 기술습득 등의 요인으로 대일본 금형 무역수지는 98년부터 흑자로 전환한 이후 두자리수 이상의 대일 수출증가세를 지속하고 있음
- 특히 한국산 사출성형플라스틱금형은 중국산 등에 비해 앞선 기술력과 철저한 납기준수 등을 앞세워 일본 수입시장의 64%를 장악한 최대 경쟁품목으로 부상함. 또한, 자동차 부문에서 많이 수요되고 있는 금속 카바이드 성형사출금형 부문도 사출성형플라스틱금형 부문에 비해 시장규모는 1/8수준에 그치고 있으나, □□04년도에 전년동기대비 77.3% 증가한 수입 호조세 가운데 우리나라는 91.4% 급증, 동품목의 수입시장을 주도하고 있음

3. 기어(Hs code : 8483.40) 시장동향

가. 생산 및 수급동향

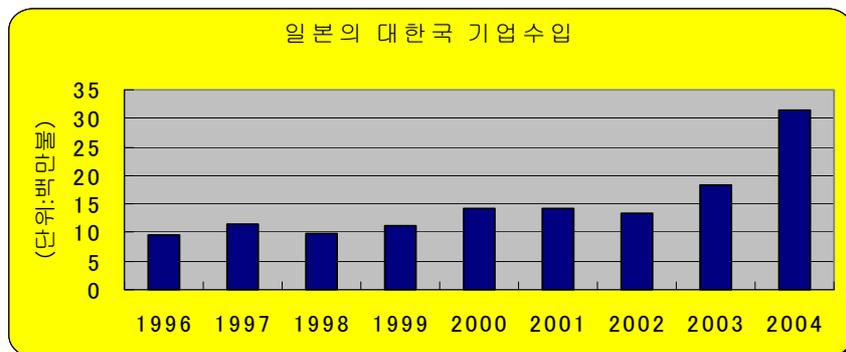
- 기계조립업체의 자체제작 능력의 보유로 통계에 잡히지 않는 수치가 있음
- 나사나 베어링과 달리 기어업체는 자동차를 비롯한 주요 기계 조립공업에서 기어 자체제작 능력을 보유하고 있어, 그 생산액은 최종제품에 포함되므로 통계에 잡히지 않으나, 기어 업체의 수배에 다다를 것으로 추정됨

<기어 및 기어장치의 수요부문별 매출 구성비>



자료원: 일본기어공업회(1997년)

나. 수출입 동향



자료원: 일본세관

- 2004년은 일본의 대한국 수입이 3,141만불로 전년대비 72.4%나 증가

<일본의 국별 기어 수입동향>

(단위 : 백만달러)

	2000	2001	2002	2003	2004
전세계	148.45	139.93	146.67	183.50	223.41
미국	43.40	35.86	51.71	43.54	43.19
중국	15.39	18.19	15.30	29.75	39.62
한국	14.31	14.33	13.53	18.22	31.42
독일	12.39	11.92	14.78	27.28	28.68
대만	13.04	8.29	8.53	11.96	14.96

자료원 : 일본세관

- 2003년 일본의 기어 총수입액은 2억 2,341만달러로 전년대비 21.8%나 증가하여, 매년 증가추세임
 - 일본의 기어 수입시장에서 미국이 점유율 19.34%로 가장 높으며, 중국, 한국(독일을 제치고 3위로 부상), 독일순임

4. 벨브(Hs code : 8481) 시장동향

가. 생산 및 수급동향

- 벨브의 일본내 생산은 97년 이후부터 계속 감소하고 있으며, 경제산업성 기계통계에 의하면 2003년 생산실적은 전년대비 0% 감소한 3,731억 엔, 수량은 1.08억개(3.4%증가), 중량은 18.8만톤(2.7%감소)이었음
- 2002년은 4,000억엔(약 4조원)대가 무너져, 과거 10년에서 최저 수준으로 떨어짐. 4,000억엔을 밑도는 것은 14년만에 처음임. 2003년에도 계속하여 4,000억엔을 밑돌았음
- 이는 LNG관련 플랜트 등의 수요증가는 있었지만, 일본 국내에 있어서의 주택착공건수의 감소, 공공사업관련 수요 저조, 여전히 고전하고 있는 석유관련분야를 중심으로 플랜트 관련수요의 부진 등이 원인이며, 일본기업의 해외이전으로 인한 국내생산량 감소도 하나의 원인임

<일본 10년간 밸브생산, 내수, 수출입액>

(단위 : 억엔)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
생산액	4,919	5,040	5,012	4,324	4,121	4,277	4,016	3,741	3,731
내수액	3,441	3,581	3,580	2,977	2,746	2,982	2,854	2,454	2,427
수출액	2,023	2,174	2,233	2,057	2,041	2,197	2,025	2,279	2,432
수입액	550	715	801	710	666	806	858	992	1,128

자료원 : 밸브공업회 조사

<밸브 품종별 생산액>

(단위 : 백만엔)

밸브종류	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
스텐레스瓣	59,702	46,443	49,590	58,201	42,506	40,712	45,380
鑄鋼瓣	23,955	21,776	15,944	15,808	22,560	20,181	17,265
鍛鋼瓣	7,460	6,063	5,222	5,690			
鑄鐵瓣	90,291	81,836	79,096	75,447	31,251	70,264	64,573
靑銅瓣	44,843	38,221	36,290	34,689	6,694	25,139	26,427
高溫高壓瓣	10,354	11,867	8,416	6,362	103,373	5,704	3,464
自動調節瓣	115,248	105,803	99,784	112,085	111,600	103,695	103,363
給排水栓類	140,820	112,046	109,957	111,165	7,544	101,953	106,373
容器用瓣	8,542	8,297	7,761	8,232	402,079	5,520	6,278
合 計	501,215	432,351	412,061	427,679	427,679	373,168	373,124

자료원 : 밸브공업회 조사

- 품목별로 보면, 스텔레스강(전년대비 11.5% 증가), 容器 밸브(동 13.7% 증가), 電磁밸브(동 12.7% 증가) 등이 전년도를 상회하는 반면, 주철제, 고온고압밸브, 안전밸브, 스팀트랩 기타 他力式조정밸브는 전년도를 하회하는 실적이었음. 특히, 고온고압밸브(전년대비 39.3% 감소), 鑄鍛鋼製(동 11.4% 감소)가 전년도를 크게 하회함
- 수요분야별로 건설설비용이 42.2%로 가장 많은 부분을 차지하고 수도용(15.7%), 전력용(6.7%), 조선용(5.5%), 일반화학용(5.0%), 기계금속용(4.5%), 가스용(4.0%), 석유화학용(3.5%)의 순임
- 플랜트 분야에서는 버블경제 붕괴이후 구조조정으로, 설비투자를 줄이는 경향이 지속됨. 특히, 석유화학, 일반화학, 전력 등에 있어서는 생산조정으로 비용절감을 추진하고 있어 대형 설비투자를 기대하기 어려웠으나, 디지털 가전의 견인으로 설비투자가 회복되고 있음

- 건축설비분야에서는 주택착공 실적이 정부의 종합경제대책과 주택 취득 감세 영향으로 99년에 일시 회복하였으나, 다시 감소하여 부진이 계속되었음. 2003년에는 117만호로 전년대비 2.5% 증가하여 4년만에 증가로 돌아섰다. 또한, 리뉴얼, 리폼시장이 급속도로 확대하고 있어, 향후 이들 수요증가에 기대를 걸 수 있을 것으로 보임
- 조선분야에서는 2003년 일본, 한국, 중국이 83%의 전세계 건조량을 차지하였고, 중국의 급증세(전년대비 70.1% 증가)로 건조량은 증가했지만, 조선 각사의 수주경쟁 영향으로 가격저하가 진행되는 가운데, 밸브도 가격 저조가 계속되고 있음
- 한 편, 滋賀縣(시가현)은 일본에서 유일한 밸브 집약지로 형성됨
 - 일본 최대 호수인 시가현琵琶湖(비와코) 동부에 위치한 彦根(히코네)市를 중심으로 밸브제조업체와 관련업체가 입지하고 있고, 업계 종업원수는 1,5000명 이상에 달함
- 1887년 彦根(히코네)市에서 한 업체가 증기용 꼭지를 만들고, 그 직원들이 밸브업으로 독립하면서 밸브산업 발전의 계기가 된 것으로 110년의 역사를 가지고 있음
 - 히코네시에서 만들고 있는 밸브는 상하수도용, 산업용, 선박용이 주력이고, 유압밸브, 특수밸브도 제작하여 97년에는 313억엔의 생산 기록
- 이 외에 현재, 80%이상의 일본 밸브 제조업체가 내수 및 제3국 수출용 부품·완성품의 해외 생산을 하고 있음
 - 대만, 한국, 중국, 타이, 베트남, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등, 노동임금이 저렴한 아시아 지역에서의 진출이 현저함
- 특히 최근에는, 중국에 진출이 많아, 일본 밸브공업회가 파악하고 있는 회원기업 진출은 2004년 7월 기준 14개사 16개 사업소에 달하고, 계속 늘어나는 추세임

나. 수입 동향

- 밸브수입은 '95년까지 일본생산액의 10%정도에 불과했지만, 96년부터 서서히 비율이 상승하여, 2003년에는 30.2%까지 상승하여, 10년전에 비해 3배 수준으로 증가함
- 2003년도 밸브수입을 국별로 보면, 미국이 28.5%로 가장 높은 점유율을 보이고 있으며 그 뒤를 이어 중국 16.9%, 독일 11.6%, 대만 6.3%, 한국 6.0%의 순이며 상위 5개국이 수입액 전체의 약 70%를 차지
- 최대 공급국인 미국의 점유율이 2001년 37.2%에서 2003년 28.5%로 크게 하락한 반면 중국의 점유율은 2001년 11.2%에서 2003년 16.9%로 급속히 성장중으로 최대공급국 미국을 위협하고 있음.
- 일본 밸브제조업체의 중국 등 해외진출로 인한 역수입도 늘고 있으며, 일본 국내산 가격의 60-70% 수준인 수입품은 일본내 생산 감소에도 영향을 주고 있음
- 품목별로 보면, 철강제 밸브, 부분품, 油空壓 장치용 밸브 등이 수입 상위 3대 품목임.

<국별 밸브 수입실적>

(단위 : 백만엔, %)

순위	국 가	2001	2002	2003	증감(03/02)
0	총계	85,985	94,760	109,521	15.58
1	미국	31,963	32,788	31,169	-4.94
2	중국	9,661	12,163	18,608	52.99
3	독일	8,132	9,505	12,713	33.76
4	대만	6,725	6,142	6,884	12.09
5	한국	4,879	6,093	6,574	7.89
6	베트남	3,253	4,483	6,545	45.99
7	태국	3,472	4,547	5,035	10.73
8	스위스	2,920	3,498	4,192	19.83
9	프랑스	2,421	2,302	2,575	11.86
10	영국	2,395	2,328	2,373	1.94

자료원: 일본 세관

5. 베어링 시장동향

가. 생산 및 수급동향

- 일본의 베어링 생산은 2002년도까지도 IT수요의 감소와 미국 자동차 판매 부진 등의 영향으로 지속적인 감소세를 면치 못했으나, 2003년도 들어서면서 일본내 디지털 가전, 자동차 등 제조업 경기 회복세에 힘입어 다시 증가세로 돌아섰음
- 2004년도 일본의 베어링 생산은 금액기준 전년대비 9.9% 증가한 6,260억엔, 수량기준 전년대비 9.4% 증가한 2,979백만개를 기록하였으며, 2005년에 들어와서도 7월말 현재 금액기준 전년동기비 7.4% 증가한 3,784억엔, 수량기준 4.8% 증가한 1,776백만개로 호조세를 보이고 있음
- 2004년도부터 본격화된 일본 제조업 경기 회복세를 반영, 2004년 총수주액이 전년동기대비 6.8% 증가한 6,426억엔을 기록하였으며 이중 내수는 7.8% 증가한 4,409억엔, 해외수요는 4.5% 증가한 2,016억엔을 기록함
 - 산업부문별로는 특히 일반기계 부문이 전년대비 12.2% 증가한 920억엔으로 호조를 보임
 - 베어링 최대 수요처인 자동차 부문도 전년동기대비 6.4% 증가한 2,620억엔을 기록한 반면 전기기계 부문은 1.1% 감소한 170억엔에 그쳤음
- 2004년도 수출도 주력시장인 미국 자동차시장에서 토요타 등 일본 메이커들의 선전에 힘입어 전년대비 8.3% 증가한 2,873억엔을 기록함
- 2004년 주요 산업부문별 베어링 수주현황을 살펴보면, 자동차를 포함한 수송기계 전체가 전체 수주의 41.4%를 차지하여 전통적인 최대 수요부문으로서 위치를 확인하였으며, 일반기계 14.3%, 전기기계 2.6% 등이 그 뒤를 잇고 있음

나. 수출입 동향

- 일본의 베어링 수출은 주력시장인 미국과 중국, 한국 등 아시아지역에서 자동차 등 제조업 부문의 경기 회복에 힘입어 2002년 이후 호조세를 보이고 있음

- 2003년도 수출액이 전년대비 7.4% 증가한 2,654억엔으로 과거 감소세를 반전하였으며 2004년도 들어와서도 전년대비 8.2% 증가한 2,873억엔의 실적으로 호조를 이어가고 있음
- 품목별로 살펴보면, 주력 불베어링이 2004년도에 전년대비 7.4% 증가한 1,448억엔으로 전체 베어링 수출동향과 보조를 맞추었고, 니들 롤러 베어링의 경우 전년대비 29.0% 급증한 172억엔으로 가장 높은 신장세를 보임
- 2004도 수출실적을 지역별로 살펴보면, 주력시장인 미국의 자동차 판매 호조 등에 힘입어 전년대비 10.6% 증가한 557억엔으로 과거 부진에서 벗어나고 있음
 - IMF 경제위기를 벗어나면서 급증했던 아시아 지역 수출은 2004년도에도 중국 6.5% 증가, 한국 8.1% 증가, 싱가포르 16.4% 증가 등으로 호조를 보였음
- 한 편, 한국의 대일본 베어링 수출이 최근 3년간 호조세를 보이고 있는데, 2003년도에 전년대비 26.1% 증가한 21억엔을 기록하였으며 2004년도에도 전년대비 43.9% 급증한 31억엔의 실적으로 전체 수입시장의 6.2%를 차지한 7대 공급국으로 부상함

<일본의 주요 국별.년도별 베어링 수입 실적>

(단위 : 10억엔)

	2000	2001	2002	2003	2004
전세계	46.61	46.25	44.16	43.48	50.1
미국	10.70	12.73	12.13	11.12	10.64
중국	10.38	8.93	7.77	7.55	9.33
태국	7.40	6.21	4.98	3.56	3.71
독일	2.78	3.20	3.53	4.08	5.33
싱가폴	3.88	3.58	2.88	3.04	3.51
인도네시아	2.36	2.20	2.28	2.04	2.44
영국	1.59	1.73	2.13	2.48	3.32
한국	0.81	1.35	1.70	2.14	3.09

자료원 : 일본세관

다. 시장특성

- 베어링의 수요처는 세탁기 등 가전제품부터 우주 로켓트까지 다양한 분야에 사용되고 있으며 제품의 규격도 밀리 단위의 소형에서 직경 10미터 이상의 대형까지 넓게 걸쳐있는 관계로 약 2만 종류의 베어링이 판매되고 있음
- 또한, 자동차산업 등에 사용되는 대량생산품과 공작기계 등에 사용되는 사용량이 많지 않은 다양한 소로트(small lot) 품목 등으로 대별되는데, 전생산량의 80% 정도가 자동차, 일반기계 등 용도의 표준 대량생산품에 의해 이루어지는 반면 소로트 용도의 다품종소량품목이 전체 품목수의 약 90%를 점하고 있음.

<주요 수요부문별 판매액 구성비>

(단위 : %)

		1999년	2000년	2001년
	자동차	39.3	38.1	39.9
	기타 수송기계	1.5	1.5	1.4
	수송기계	40.8	39.6	41.3
	전기기계	7.5	7.2	5.8
	토목건설기계	1.8	1.7	1.5
	운반용기계	1.8	1.8	1.8
	농업용기계	1.9	1.8	1.6
	금속공작기계	1.6	1.8	1.4
	섬유기계	0.3	0.3	0.3
	기타 일반기계	7.8	6.8	8.3
	일반기계	15.2	15.6	15.2
	정밀기계	2.7	3.1	5.4
	수출	28.6	28.6	29.7
	기 타	5.2	5.9	5.9

자료 : 일본베어링공업회

- 일본 베어링 산업은 생산액 기준 약 2억 4천억엔으로 추산되는 전세계 베어링 시장의 약 1/3을 장악한 선도 부문중 하나로서 미국 베어링공업

회, 유럽베어링산업연맹 등과 매년 3국 대표자 회의나 전문가회의를 개최하는 등 지구환경대책, 부정상품대책, 자동차산업의 글로벌화 전개에 대한 대응 등 국제적인 이슈에도 적극 대처하고 있음

Ⅱ. 기계부품 대일경쟁력 분석 및 대책

1. 일반기계부품 對日 경쟁력 분석

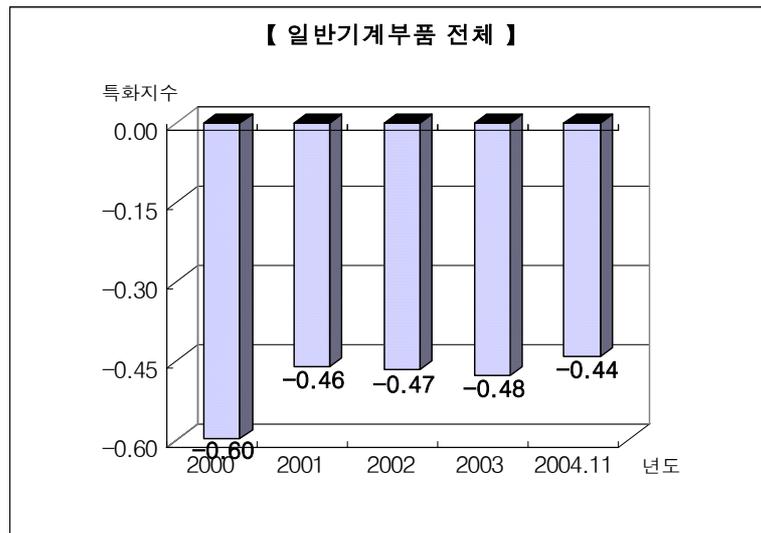
※ 무역특화지수란?

- 품목의 비교우위를 나타내는 지표
 - 무역특화지수 = $(\text{수출액} - \text{수입액}) / (\text{수출액} + \text{수입액})$
 - 무역특화지수는 수입은 하지 않고 수출만 하는 경우 1의 수치를, 수출은 하지 않고 수입만 하는 경우에는 -1의 수치를 나타냄
 - 1에 가까울수록 경쟁력이 있음을, -1에 근접 할수록 경쟁력이 취약함을 의미

- 일반기계부품의 대일 무역특화지수는 낮은 수준임
 - 일반기계부품의 대일 무역특화지수는 '00년 -0.60 이후 '04년 11월 -0.44로 개선되는 추세임
 - 14.6억불의 대일 무역적자에도 불구하고 무역특화지수가 개선된 것은 대일 수출 증가세가 수입 증가세를 상회한데 기인
 - '00~'04년간 대일 수출은 47.7%의 증가를 기록한 반면, 수입은 19.8% 증가
- 높은 대일 의존도에서 탈피하기 위해서는 동분야의 경쟁력 강화가 시급함
 - 국내 기계부품 수입의 30.7%를 일본에 의존하고 있음
 - 일본을 제외한 국내 일반기계부품의 무역특화지수가 '00~'04년간 -0.03~0.01이라는 점을 감안할 경우, 대일 경쟁력 강화가 요청됨

<주요 일반기계부품의 대일 무역특화지수 추이>

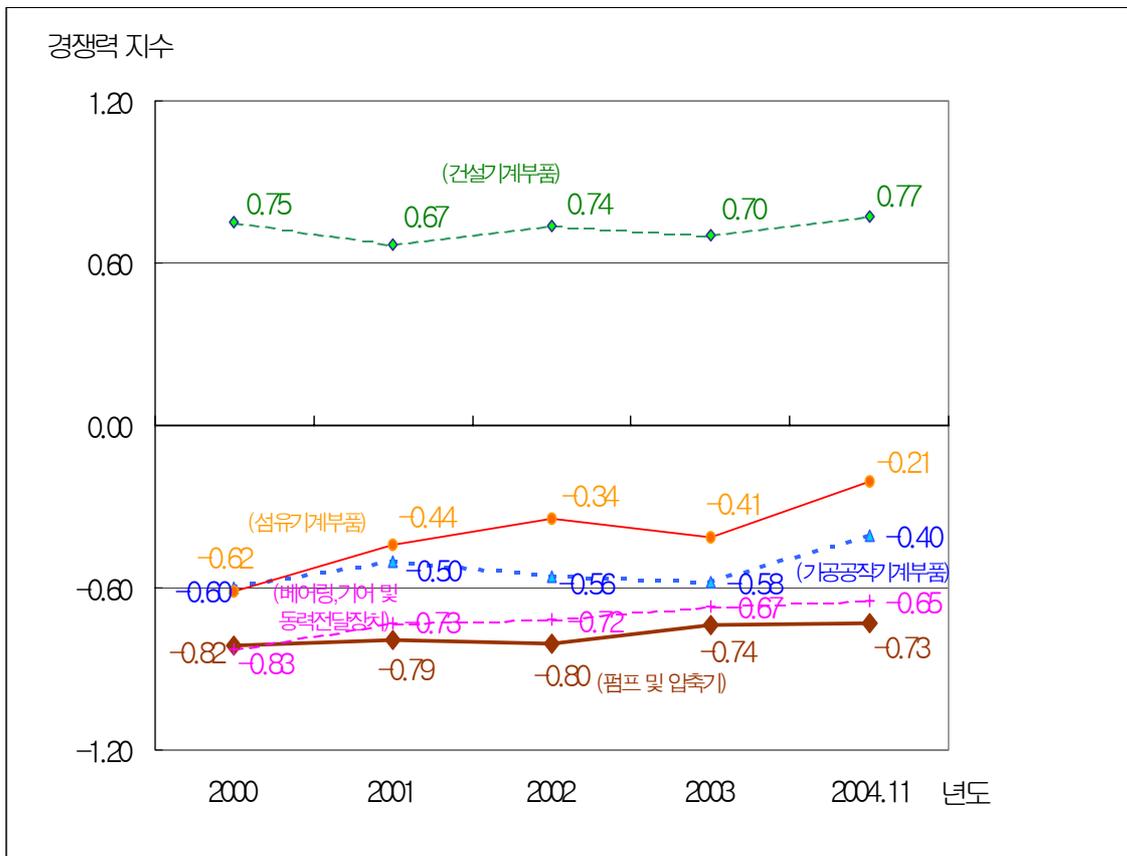
개 선	악 화
내연기관 및 터빈(-0.81→-0.72)	
펌프 및 압축기(-0.82→-0.73)	
베어링, 기어 및 동력전달장치(-0.83→-0.65)	
가공공작기계부품(-0.60→-0.40)	
건설광산기계부품(0.74→0.76)	



- 펌프 및 압축기 부품은 대일 경쟁력이 개선되고 있으나, 미흡한 수준
 - 펌프 및 압축기 부품의 대일 무역특화지수는 '00년 -0.82에서 '04년 11월누계 기준으로 -0.73을 기록하여 경쟁력이 개선됨
 - 하지만, 기체펌프 및 압축기(-0.78), 액체펌프(-0.73), 압축식 엔진 및 모터(-0.56)의 대일 의존도가 높은 실정
- 베어링, 기어 및 동력전달장치 부품의 대일 경쟁력이 개선되고는 있으나, 아직 미흡한 수준
 - 동분야의 대일 무역특화지수는 '00년 -0.83 이후 '04년 11월 -0.65로 개선됨
 - 기어 및 동력전달장치(-0.69→-0.47)의 대일 경쟁력은 점차 개선되고 있으나, 베어링(-0.80→-0.80)의 경쟁력 수준은 답보상태
- 가공공작기계부품의 대일 무역특화지수는 '00년 -0.60 이후 '04년 -0.40을 기록, 점진적인 개선 추세

- 반면, 가공공작기계부품 전체 수입의 42.3%를 일본으로부터 수입하고 있어 대일 경쟁력을 높일 필요성이 있음
- 건설기계부품은 대일 수출 특화품목임
 - 건설기계부품의 대일 무역특화지수는 '00년 0.75 이후 '04년 11월 현재 0.77로 경쟁력을 유지
 - 건설기계부품은 '04년 11월 현재 수출의 13.4%를 일본에 수출하고 있으며, 0.67억불의 대일 무역흑자를 기록
- 섬유기계 부품은 최근 대일 경쟁력이 개선되고 있는 추세임
 - 동분야의 대일 무역특화지수는 '00년 -0.62였으나, '04년 11월 현재 -0.21로 개선되었음
 - 특히, 관련품목중 산업용 섬유기계부품의(-0.53→-0.03) 대일 경쟁력 개선 추세가 두드러짐

<일반기계부품의 세부 품목별 대일 무역특화지수 추이>



* 양국 교역 비중과 대일 무역특화지수 변동을 고려하여 세부 품목을 선정

2. 한국 기계부품산업 육성책

가. 핵심 부품소재에 대한 집중 투자 요청

- 대일 경쟁력 향상을 위해서는 분야별 핵심 부품소재 기술확보가 선행되어야 함
 - 일본에 대한 경쟁력이 점차 개선되고는 있으나, 주요 부품에 대해서는 여전히 높은 대일 의존도를 나타냄
 - 이에 따라, 수출 증가에 따른 수익이 국내로 유입되지 않고 핵심부품 소재를 수출하고 있는 일본 기업으로 누출됨
- 중국, 인도 등의 범용품목에 대한 저가공세로 설 자리를 잃고 있는 국내 부품소재산업으로서는 핵심 부품소재의 경쟁력 강화가 시급함

나. 부품소재 중핵기업 육성 시급

- 경쟁력 있는 부품소재기업에 대한 집중적인 투자와 육성으로 세계적인 부품소재기업의 출현을 촉진할 필요가 있음
 - 국내 부품소재기업의 매출액 규모가 부품소재 선진국에 미치지 못하고 있어, 질적 성장과 함께 규모에 있어서의 성장이 시급
 - 50인 이하 영세기업의 경우 자체 R&D 투자 여력이 거의 없음
 - 글로벌 소싱의 확대로 생산의 국경이 희박해진 상황에서는 부품소재 기업의 기술력이 국가 경제를 좌우

다. R&D 지원자금 규모의 확충

- 부품소재산업 관련 일본과의 격차를 줄이기 위해서는 R&D 분야의 투자 확대가 절실
 - OECD 보고서에 의하면, '01년 우리나라의 GDP 대비 연구개발비 비중은 2.92%로 일본(3.09%)과 비슷한 수준

<한일의 GDP 대비 R&D 비율>

(단위 : %)

	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
한 국	2.69	2.55	2.47	2.68	2.92
일 본	2.83	2.94	2.93	2.98	3.09

자료 : OECD

- 반면, 우리나라 R&D투자의 절대규모는 한일 양국의 경상 GDP 수준을 감안하면 일본의 1/10수준에도 못미침

<한일 R&D 규모 비교 (2001년 기준)>

(단위 : 억불)

구 분	GDP규모 A	R&D GDP 비중 B	R&D규모 (A X B/100)	한일 R&D규모 비교 (한국 R&D액/일본 R&D액 X 100)
한국	4,222	2.92	123.28(C)	9.63
일본	41,414	3.09	1,279.69(D)	-

자료 : 한국은행자료를 이용하여 시산

라. 일본 부품소재기업과의 기술 및 인적 교류 강화

- 기술이전을 위해 선진 외국기업의 국내 직접 및 합작투자 적극 유치
 - 해외의 우수한 부품소재기업을 유인하기 위하여 부지제공, 세제혜택 등 유인을 강화
- 핵심 부품소재 관련 기술을 보유하고 있는 일본 부품소재 기업의 국내 유치 기능을 강화
 - 투자유치는 물론 일본기업 M&A, 기술도입 등을 종합적으로 전담할 상설 전문기구 설립을 검토할 필요
- 일본 주요 부품소재기업 은퇴 전문가 활용을 활성화
 - 주요 부품소재기업에서 은퇴한 전문가를 국내 부품소재기업의 기술 고문으로 위촉, 기술 이전 유도

마. 중국 부품·소재산업의 성장에 대응한 차별화·고급화 필요

- '03년 중국 부품·소재산업의 국제경쟁력은 우리나라와 일본에 비해 경쟁열위에 있으나, '99~'03년중 경쟁력 변화를 보면 우리나라와 일본은 약화된 반면, 중국은 강화됨
 - 즉, 중국은 외국인 직접투자 확대 등에 힘입어 저가 범용 부품·소재의 수출이 급증하는 등 우리나라와 일본을 추격하고 있음
 - 한·중 수출경합지수도 '99년 0.456에서 '03년에는 0.537로 급상승함
- 향후 중국 부품·소재산업은 더욱 빠르게 성장하고 한·중과의 수출경합관계도 심화될 것으로 예상되어 현재의 완제품산업에서의 경쟁관계가 부품·소재산업에서도 형성될 것으로 전망됨
 - 이에 따라 우리나라는 중국제품과의 차별화·고급화 등을 위해 고부가가치 핵심 부품·소재 개발 등을 통한 국내 부품·소재산업의 고도화가 필요함

III. 주요기업 조달현황

1. 주요기업별 해외조달 실적(최근 3년간)

(단위 : 백만엔)

회사명	2002년	2003년	2004년
토리시마펌프	-	1,570	4,190
太陽鐵工	80	150	240
다쿠마	180	320	440
다이하츠工業	190	230	250
산 킨	200	200	210
大日本스크린製造	750	920	2,490
關西電力	3,750	5,500	2,340
山岡製作所	180	300	240
日本製鋼所廣島製作所	230	250	280
昭和電氣	600	600	550

2. 주요기업별 조달방침 및 계획('06년도)

가. 도리시마펌프

- 해외조달시 가격, 품질이 가장중요한 포인트이며 아울러 납기준수, 애프터서비스, 클레임 대응도 중요시하고 있음.
- 신규거래의 경우 가격견적서의 제출, 무료샘플의 제공, 동사 소정의 질문표의 기재 및 제출, 현지공장시찰을 끝내고 동사내에서 인정작업을 실시한 후 지정상사(한국기업)을 경유해서 거래를 추진함.
- 향후 한국을 포함, 해외조달규모를 확대해 나갈 계획임.

나. 太陽鐵工

- 해외조달시 국적, 기업규모, 거래실적 유무에 관계없이 공정하고 공평한 참여기회를 제공하고 있음. 거래시 품질, 기술, 가격, 납기, 안정공급 등의 경제합리성 및 경영기반의 안정성 등을 종합적으로 검토하여 거래선을 결정함.
- 경우에 따라 거래결정 이전에도 회사개요, 회사경력서, 재무제표, 자금흐름 등의 자료제공을 요구할 경우도 있음.
- 내년에도 해외로부터 부품조달규모를 확대할 계획이며 한국으로부터의 거래확대를 적극적으로 검토하고 있음.

다. 大日本스크린製造

- 일본국내외를 불문하고 공평, 공정하고 자유로운 경쟁의 실현을 이념으로 하여 폭넓게 우량한 부품구입선을 희망하고 있으며 품질, 비용, 납기, 기술력, 환경 등의 관점에서 구입선을 평가, 선정함.
- 또한, 기업규모, 거래실적의 유무에 관계없이 신규구입선으로부터의 제안도 적극적으로 검토하고 있음.
- 구매선과의 긴밀한 연대에 의해 신뢰관계의 구축이 불가결함. 상호신뢰를 통해 거래관계를 지속하기를 희망함.
- 지구환경보전에의 적극적인 대응으로서 거래선과도 연대하여 그린부자재 조달을 최근 강화하고 있으며 향후 한국을 포함한 해외조달규모를 확대할 계획으로 있음.

라. 關西電力

- 품질, 성능이 동사에서 요구하는 기준을 만족시키고 이것이 합리적인 기간, 보유되는 것이 필요함. 또한 형상, 구조, 시스템의 조작성이 뛰어난 것은 물론, 주변기기와의 연계도 충분히 고려되어야 함.
- 사용 및 조작시에 안전성이 필수적임. 또한 주변환경에 악영향을 주지 않도록 충분한 대응책이 강구되어 환경과의 조화를 배려해야 함.
- 점검, 보수 및 사고, 고장시의 대응이 신속, 안전해야 하고 정확히 실시되는 것이 중요함.
- 가격은 사양, 품질, 제조.공사기간 및 시장가격동향에 비추어 적정해야 하며 납기는 반드시 준수되어야 함.
- 수선시에 필요한 부품, 기술적 원조를 신속히 제공할 수 있는 체제가 필요함. 특히, 일본지역에 에이전트가 있는 기업을 선호함.

마. 日本製鋼所廣島製作所

- 거래선의 결정은 자재의 사양, 품질, 성능 및 가격, 납기 등의 제안조건은 물론, 거래선의 기술개발력, 경영의 신뢰성 등을 종합적으로 평가하여 적정한 절차에 따라 실시한다.
- 향후 부품의 해외조달 규모를 확대할 계획으로 있으며 최근 한국산 부품의 품질경쟁력이 높아지고 있어 한국으로부터의 조달규모를 확대하려고 함.

바. 山岡製作所

- 부품의 해외조달시 가격, 품질 및 납기준수, 클레임에의 적극적인 대응을 가장 중점을 두고 있음.
- 시장에서의 경쟁력 제고를 위해 일본산 대비 가격 및 품질경쟁력이 있는 부품을 해외로부터 향후에도 지속적으로 확대할 계획으로 있음.
- 부품가격의 경우 일본산 대비 20%이상 경쟁력이 있어야 하며 한국산의 경우 불량률이 높은 것이 가장 문제임. 제품의 불량률을 낮추는 것이 일본시장진출의 가장 빠른 지름길임.

3. 주요기업별 Contact Point 및 아웃소싱분야 리스트

가. (株)토리시마펌프[TORISHIMA PUMP MFG CO]

- 주소 : 1-1-8, Miyata-cho, Takatsuki-Shi, Osaka, Japan
- 전화 : 81-72-690-2305
- 팩스 : 81-72-690-2328
- Contact Point : 岡本 幸男(Okamoto Yukio)/조달부장
- 해외아웃소싱 대상품목
 - 원재료 : 샤프트재료
 - 본체부품 : 메카니컬실, 볼트, 너트, 머신키, 단조품
 - 부속품 : 강제급유장치, FRP파렐, 방음커버, Y형스트레이너, 압력스위치, 온도스위치, 열전대, 축온저항대, 온도트랜스미터, 열교환기
 - 소배관 : 밸브류, 사이트플로, 플로스위치, 除塵機, 후렌지류, 파이프
 - 접촉희망기업 : 주단조메이커, 스텐렌스주조메이커, 대형주조메이커, 제관품메이커

나. 太陽鐵工(株)[TAIYO, LTD]

- 주소 : 1-1-1, Kitaeguchi, Higashiyodogawa-Ku, Osaka, Japan
- 전화 : 81-6-6340-9191
- 팩스 : 81-6-6349-3462
- Contact Point : 衣本 賢二(Kinumoto Kenji)/자재부 주사
- 해외아웃소싱 대상품목 : 유압 및 공기압실린더부품, 반도체조립기기 부품, 자동기기부품

다. (株)다쿠마[TAKUMA CO., LTD]

- 주소 : 2-33, Kinrakuji-Cho, Amagasaki, Hyogo, Japan
- 전화 : 81-6-6483-2660
- 팩스 : 81-6-6483-2770
- Contact Point : 野田 幸宏(Noda Yukihiro)/자재부 자재과
- 해외아웃소싱 대상품목 : 컨베이어, 열교환기, Silencer, 댐퍼(배기가스)

조절장치), 전동호이스트, 파쇄기, 냉각탑, 유압장치, 집중급유장치, 발전기용 크레인

라. 다이하츠工業(株)[DAIHATSU MOTOR CO., LTD]]

- 주소 : 1-1, Daihatsu-Cho, Ikeda-City, Osaka, Japan
- 전화 : 81-72-754-3157
- 팩스 : 81-72-754-3449
- Contact Point : 細川 洋一(Hosokawa Youichi)/구매부 부품자재실 과장
- 해외아웃소싱 대상품목 : 자동차부품 전반

마. 산킨(株)[SANKIN CORPORATION]

- 주소 : 15-27, 2-Chome, Sinmachi, Nishi-Ku, Osaka, Japan
- 전화 : 81-6-6539-3220
- 팩스 : 81-6-6539-3238
- Contact Point : 田 貴晴(Den Takaharu)/원예시설사업부 관리부 무역실
- 해외아웃소싱 대상품목 : 알루미늄샤시, 각종 온실하우스 자재용 알루미늄 압출성형제품

바. 大日本스크린製造(株)

[DAINIPPON SCREEN MFG CO]

- 주소:Teranouchi-agaru 4, Horikawa-dori, Kamigyō-Ku, Kyoto, Japan
- 전화 : 81-75-417-2696
- 팩스 : 81-75-417-2697
- Contact Point : 米澤 光由(Yonezawa Mitsuyoshi)/조달센터 계장
- 해외아웃소싱 대상품목 : 금속(SUS, AL, SS)절삭가공품, 용접가공품, 금속(SUS, AL, SS)판금가공품, 용접가공품, 수지(PVC, PTFE)절삭가공품, 롤러, 샤프트 등 운반용부품

사. 關西電力(株)

[THE KANSAI ELECTRIC POWER CO]

- 주소 : 3-22, Nakanoshima, 3-Chome, Kita-Ku, Osaka, Japan

- 전화 : 81-6-6441-8821
- 팩스 : 81-6-6441-9863
- Contact Point : 仁井 寛喜(Nii Hiroki)/구매실 계획.국제조달그룹 리더
- 해외아웃소싱 대상품목 : 접지봉, 축전지, 급제용프로젝터, LAN기기, 이온교환수지, 수차발전기, 무정전전원장치, LNG펌프용 볼베어링, 착설 방지형 옥외용비닐전선, 시뮬레이터용모니터, 고압CVT케이블

아. (株)山岡製作所

[YAMAOKA SEISAKUSHO CO]

- 주소 : 93, Nakanoshima, 3-Chome, Kita-Ku, Kyoto, Japan
- 전화 : 81-774-55-8511
- 팩스 : 81-774-55-2145
- Contact Point : 杉本 弘延(Sugimoto Hironobu)/제조부 구매과장
- 해외아웃소싱 대상품목 : 반도체제조장치부품[주물소재(AC, FC), 주물 가공(AC, FC), 기계가공품(SS, AL, SUS), 선반), 정밀장치부품(연마, 와이어커파트, 방전 등을 포함한 정밀부품), 금형및 부품

자. (株)日本製鋼所廣島製作所

[THE JAPAN STEEL WORKS, LTD. HIROSHIMA PLANT]

- 주소 : 6-1, Funakoshi-minami, 1-Chome, Aki-Ku, Hiroshima-city, Japan
- 전화 : 81-822-824-3183
- 팩스 : 81-822-824-1507
- Contact Point : 崔 鍾國(Choi Jong-kuk)/구매팀
- 해외아웃소싱 대상품목: 사출기, 압출기부품(유니버설조인트, 유압유니 트, 유압실린더, 진공펌프, 유량계), 용접재료, 수지가공기계부품

차. 昭和電氣(株)

[SHOWA DENKI CO., LTD]

- 주소 : 2-23, Minamimorimachi 2-Chome Kita-Ku, Osaka, Japan
- 전화 : 81-6-6363-1071
- 팩스 : 81-6-6363-5048

- Contact Point : 宮澤 織江(Miyazawa Orie/해외영업부 해외조달팀
- 해외아웃소싱 대상품목 : 케이블제품, 커넥트, 트랜스기기, AC아답터, LED표지기, 노이즈필터, 각종기판

4. 최근 부품 해외아웃소싱 동향

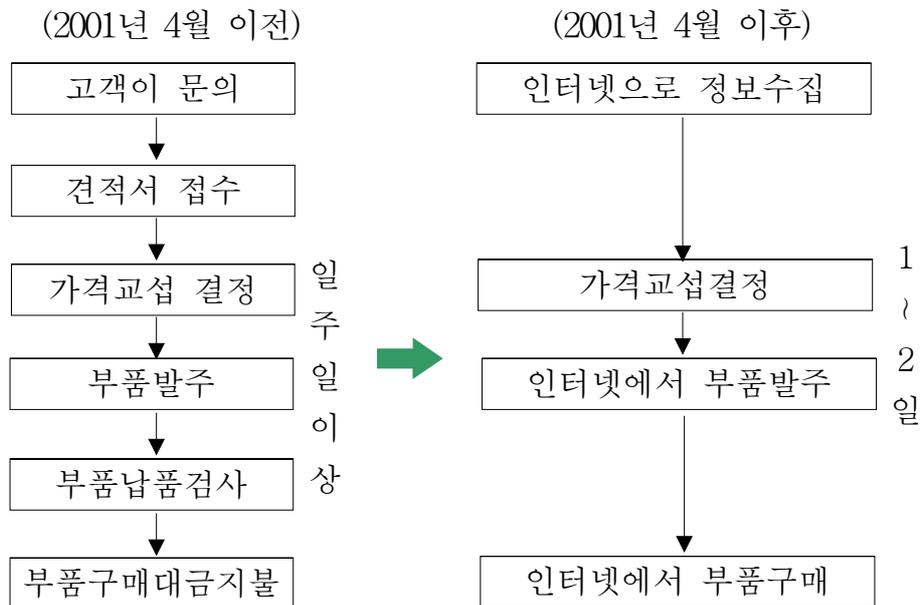
가. 세계 초일류 기업의 Global Sourcing 강화

- 월드와이드웹(WWW: World Wide Web)으로 상징되는 정보통신기술의 급격한 발전은 기업경영을 전 지구적 차원으로 확대시켜 왔음.
- 이에 따라 오랜 기간 독자적인 경영 노하우 및 기술보유, 비교적 강한 오너경영 형태로 인해 산업재편에 대한 유연성이 비교적 덜 한 것으로 여겨지던 일반기계부품업체에서도 기업인수·합병, 생산기지 이전, 생산품목구조 변화 등을 통한 글로벌 소싱 추세가 강해지고 있음.
 - 정보통신기술의 발달은 기존의 부품 구매기간을 대폭 단축시키며, 인터넷을 통해 부품 및 원자재 조달 전과정을 전세계를 대상으로 조속히 완료시키는 것이 가능하게 되었음.
- 최첨단, 고난도 기술을 보유한 선진 기계부품업체들은 글로벌 소싱 전략을 통해 손쉽게 세계시장에 진입하여 수요층을 확보하고 있으며, 미국, 일본 등 세계 초일류기술을 보유한 업체들의 공급 독점력이 강화
 - 보쉬의 ABS 브레이크, 파낙의 CNC 컨트롤러(파낙이 세계 총수요의 55%를 점유하고 있으며, 미쓰비시 20%, 지멘스 15% 등)
- 세계적 기술·품질을 보유한 업체와의 전략적 제휴로 글로벌 소싱을 대비한 교두보 확보
 - 이러한 글로벌 소싱에 대처하지 못한 국가들은 선진 기술국에 산업경쟁의 의존·종속화 심화
- 비용절감을 위한 부품의 외부조달은 자국내 뿐만 아니라 해외에서도 이루어지고 있고, 향후 더욱 확대될 전망

나. 산업의 디지털화 및 정보화

- 일본의 대표적인 공작기계메이커인 오쿠마, 모리세이키, 야마자키마작 등의 업체들은 3차원 CAD 도입에 의해 설계업무의 효율화를 도모함
- 도요타공기의 경우 부품조달에 있어서 전표발행 등의 작업 프로세스를 대폭 축소하여 부품조달 시간의 단축과 구매관련 인원을 줄임
 - 종래에는 부품조달 프로세스(고객 문의 → 견적서 접수 → 가격교섭/결정 → 부품 발주 → 부품납품/검사 → 구매/대금 지불 등)로는 1주일 이상 소요
 - 2001년 4월부터 부품조달 프로세스(인터넷으로 정보 수집 → 가격교섭/결정 → 인터넷으로 부품 발주 → 인터넷으로 부품구매)로는 1~2일 소요

<도요타工機의 공작기계 부품조달 프로세스>



자료원 : 산업연구원 내부자료

- 세계 경제는 B2B 전쟁에 비유될 수 있을 만큼 B2B 시장 선점을 위한 기업간·국가간의 경쟁이 치열해지고 있음
- 이미 전자상거래의 중심이 B2C에서 B2B로 전환되었고, 기업간 제휴, 파트너쉽 형성 및 M&A도 B2B에서 우위를 확보하기 위한 전략으로 확대되고 있음

- 온라인기업과 오프라인기업, IT산업과 기존 제조업, 대기업과 중소기업에 관계없이 B2B 융합을 통해 경쟁력을 극대화하려는 움직임이 활발해지고 있음
- B2B는 기업 프로세스의 혁신과 비즈니스 패턴의 변화, 기업간 관계의 재설정 및 산업구조의 재편을 가져올 디지털 시대의 새로운 패러다임이자 산업경쟁력의 핵심요소로 부각됨

IV. 일본시장진출을 위한 조언

1. 일본 시장특성

① 시장은 거대하나 진입이 힘들다.

선진국의 일반적인 시장 특성처럼 수요자 중심의 시장이며, 특정 산업 및 제품 시장에서 독점지위에 있는 기업을 찾아보기 어려운 완전 경쟁시장의 경쟁 형태를 띠고 있다. 따라서 장기간에 걸친 지속적인 노력 없이는 소기의 성과를 거둘 수 없다.

② 한국업체측 최소 주문량이 많으면 첫거래 성립이 어렵다.

일본의 경우 첫 주문이 작은 것으로 유명하다. 거의 모든 무역거래에서 첫 거래시 대규모 주문을 기대하는 것이 어렵지만 특히 일본의 경우 첫 거래시 품질을 인정받겠다는 각오로 임하는 것이 좋다

③ 품질기준이 엄격하다.

제품자체 뿐만 아니라 포장의 품질에도 철저하여야 한다.

④ 가격경쟁이 심하다.

장기불황과 높은 물가에 오랫동안 시달리고 있는 일본 소비자들의 발걸음을 붙잡아 둘 수 있는 유일한 경쟁력은 바로 가격이다. 미국이나 유럽시장보다 싸고 합리적인 품질의 욕구가 강한 곳이 일본임을 염두에 두어야 할 것이다.

⑤ 규제에 대한 사전지식 필요하다

예를 들어 각종 수입규제, PL법, 부당경쟁방지법, 의장법, 특허법 등

에 대한 사전 숙지를 필요로 한다. 후진국과는 달리 규칙의 적용이 엄격하며 특히 일본에서 한국처럼 밀어붙이기식 접근방법이나 이면계약을 통한 요령 피우기가 통용되기 바라는 것은 기적을 바라는 것과 같다는 점을 명심하여야 한다.

2. 일본공업규격 표시 제도

가. JIS마크 표시 제도

- JIS 마크 표시 제도는 소비자가 안심하고 품질이 좋은 상품을 구입할 수 있도록, 일본 정부가 품질 내용을 일본공업규격(JIS)으로 정해 이것에 적합한 물건에 표시를 붙일 수 있게 한 것임
- 공업표준화법에 의한 JIS(Japanese Industrial Standards) 마크 표시 제도는 품질의 내용을 하기 분야별로 구체적으로 규정하고, 그 JIS에 적합한 상품에는 JIS 적합품인 것을 나타내는 특별한 표시를 붙일 수 있는 제도임
- JIS에 해당하는 상품의 제조업자나 가공업자는 주무장관 혹은, 주무장관 지정 또는 승인을 받은 인증기관의 인증을 얻어, 아래 그림과 같은 마크를 그 상품 등에 표시할 수가 있게 되어 있음. 이 마크가 있는 상품이 이른바 JIS 마크품이라고 하여, JIS에 적합한 상품을 선택하는 기준이 됨
- 1997년 공업표준화법의 개정에 의해, 국가에서만 행해왔던 JIS 마크 표시를 위한 인증업무를 민간기관에도 개방하여, 국제 법규에 적합한 국내외 민간기관을 지정, 승인 인증기관으로서 폭넓게 인정하는 제도로 개정됨
- JIS는 광공업품(의약품, 농약, 화학비료, 명주실, 식료품 등의 농림 물자는 제외)의 품질, 생산방법, 포장, 시험방법, 용어 또는 건축물의 설계 등에 관계하여 제정되고 있음. 제정된 JIS는 이하 19개 부문으로 분류됨. 이중, JIS 마크 표시 제도는 13번과 18번을 제외한 17개 부문이 대상임

1. 토목 및 건축 2. 일반 기계 3. 전자기기 및 전기 기계 4. 자동차 5. 철도 6. 선박 7. 철강 8. 비철금속 9. 섬유 10. 광산	11. 화학 12. 펄프 및 종이 13. 관리 시스템 14. 요업 15. 일용품 16. 의료 안전 용구 17. 항공 18. 정보처리 19. 기타
--	--

나. JIS의 주요규격 내용

- 제품규격 : 제품의 종류, 등급, 품질, 성질, 촌법, 시험, 검사, 표시에 관한 규격
- 방법규격 : 분석방법, 측정방법, 시험방법, 검사방법에 관한 규격
- 기본규격 : 용어, 기호, 단위 등의 규격
- JIS 마크 대상품목 이외의 품목에 대해, JIS규격에 적합한 것을 객관적으로 증명하고 싶을 경우, 적합시험을 실시하는 시험사업자는 국제기준인 ISO/IEC가이드 58에 근거하여 인정되고 있음



<JIS 마크>

[문 의 처]

- 영문판 JIS 웹판매

<<http://www.webstore.jsa.or.jp/webstore/Top/indexEn.jsp>>

- 일본공업규격협회 분야별 문의처

<<http://www.jsa.or.jp/works/query.asp>>

3. 기계부품관련 정보원, 전시회 관련단체

가. 정보원

구 분	전문지 및 산업연감 등	비 고
한국	한국금형공업총람 기계산업편람	한국금형공업협동조합 한국기계산업진흥회
일본	JMIA news 日機連 월보 월간 나사 밸브공업개황조사보고서 일간공업신문	일본기계수입협회 일본기계공업연합회 일본나사공업협회 일본밸브공업회 일간공업신문사

나. 관련 전시회

구 분	전 시 회 명	시 기	장 소
한국	국제자동화 정밀기기전 (http://www.kofas.org/)	06.9.7-11	KINTEX
	한국기계전 (http://www.komaf.org/)	06.6.13-16	전국농업 전람관(중국)
일본	제17회 금형가공기술전 (http://www.itp.gr.jp/im/)	06.4.12-15	인텍스 오사카
	일본 국제 용접전 (http://www.weldingshow.jp/)	06.4.12-15	빅사이트 (도쿄)
	제23회 국제공작기계견본시 (http://www.jimtof.org/)	06.11.1-8	빅사이트 (도쿄)

다. 유관기관

구분	유관기관명	연락처
한국	1. 한국기계산업진흥회 (http://www.koami.or.kr)	T:02-369-8600
	2. 한국밸브협동조합	T:02-782-6511
	3. 한국금형공업협동조합 (http://www.koreamold.com)	T:02-783-1711
	4. 한국베어링공업협회 (http://www.kobema.or.kr/)	T:02-784-1705
	5. 한국부품소재산업진흥원 (http://www.kmac.or.kr/)	T:02-3488-5100

구분	유관기관명	연락처
일본	1. 일본기계공업연합회 (http://www.jmf.or.jp)	T:03-3434-5381(東京)
	2. 일본금형공업회 (http://www.jdma.net)	T:03-3433-6536(東京)
	3. 일본공작기계공업회 (http://www.jmtba.or.jp)	T:03-3434-3961(東京)
	4. 일본기계수입협회	T:03-5777-1261(東京)
	5. 일본산업기계공업회 (http://www.jsim.or.jp)	T:03-3434-6821(東京)
	6. 일본나사공업협회 (www.chuokai.or.jp/kumiai/fij)	T:03-3434-5831(東京) T:06-6974-7471(大阪)
	7. 일본밸브공업회 (http://www.j-valve.or.jp)	T:03-3434-1811(東京) T:06-6531-7126(大阪)
	8. 일본자동차공업회 (http://www.jama.or.jp)	T:03-3211-7012(東京)
	9. 일본베어링공업회 (http://www.jbia.or.jp/)	T:03-3433-0926(東京)
	10. 일본포장기계공업회 (http://www.jpmma.or.jp)	T:03-3865-2815(東京) T:06-6446-1661(大阪)
	11. 일본건설기계공업회 (http://www.cema.or.jp)	T:03-5405-2288(東京)
	12. 일본농업기계공업회	T:03-3433-0415(東京)
	13. 일본규격협회 (http://www.jsa.or.jp/)	FAX : 03-3583-0462

자 동 차

I. 자동차부품 일본시장동향 및 전망

- 2003년 일본자동차부품시장은 국내경제회복 및 경기호조로 전년동기대비 5.1% 증가한 10조 3,223억엔으로서, 국내시장이 4.4% 증가한 9조 5,427억엔, 해외시장이 15% 증가한 7,796억엔임. 최근에는 에어백 및 카내비게이션 등 안전성 및 쾌적성 향상을 도모하는 부품장비가 증가하고 있으며, 자동차 1대당 생산액은 10년전과 비교하여 25만엔 정도 상승
- 자동차부품시장은 부품의 고기능화, 외국부품메이커의 시장진입, 환경 및 안전 등 기술혁신제품이 증가하고 있으며, 복수부품기술을 융합해서 하나의 시스템으로서 기능을 높인 부품모듈화 시장도 유망시장이 될 것으로 보임. 이외에도 일본계 해외자동차생산메이커는 부품현지조달 비율을 높이고 있어 국내부품메이커의 해외움직임이 앞으로 확대할 것으로 전망.

1. 분야별 생산동향

가. 기관부품

- 기관부품의 2003년 8월기(2002년 9월~2003년 8월) 생산금액합계는 927,319백만 엔으로, 1998년 대비 2.4% 증가된 것으로 나타남. 품목별 생산금액은 피스톤(+1.0%), 피스톤링(+11.1%), 오일실(+15.4%), 공기청정기(+10.3%), 라디에이터(+15.8%) 등이 증가했고, 생산수량 증가율은 피스톤(+2.4%), 오일실(+17.2%), 공기청정기(+3.2%), 라디에이터(+20.1%)로 나타났으며, 관련품목의 해외현지조달비율이 증가하고 있는 것으로 보임
- 기타, 흡배기, 가스켓, 비화기 및 연료분사장치, 물펌프 등과 관련해서는 해외현지조달비율 증가는 없는 것으로 사료되나, 일본계 메이커로부터의 역수입이 증가하고 있음

구분	생산금액		생산수량		단가(엔/개)		
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	
1	피스톤	53,784	54,319	81,949	83,885	656	648
2	피스톤링	46,734	51,922	363,837	389,471	128	133
3	실린더라이너	13,330	15,184	15,680	28,396	850	535
4	흡기, 배기	63,716	57,699	301,393	306,526	211	188
5	축페달	17,880	19,644	386,443	439,097	46	45
6	Bush	14,563	17,054	513,568	648,333	28	26
7	가스켓	33,588	24,953	166,464	115,873	202	215
8	오일실	58,153	67,121	1,262,210	1,478,743	46	45
9	기화기, 연료분사장치	352,722	335,564	14,198	12,435	24,843	26,985
10	공기청정기	31,693	34,962	16,465	16,985	1,925	2,058
11	기름청정기	20,167	27,413	40,538	54,188	497	506
12	연료펌프	10,811	19,951	6,032	6,317	1,792	3,158
13	기름펌프	24,449	22,877	23,677	19,892	1,033	1,150
14	물펌프	34,092	28,570	22,711	20,243	1,501	1,411
15	라디에터	129,597	150,086	13,238	15,897	9,790	9,441
7기관부품 계		905,279	927,319				

나. 구동, 전도, 조종장치부품

- 구동, 전도, 조종장치부품의 2003년(2002년 9월~2003년 8월)의 생산금액 합계는 2,048,308만 엔으로 1998년 대비 29.1% 증가. 품목별 생산금액은 자동변속장치(+42.3%), 스티어링휠(+43.9%), 스티어링장치(+29%), 다이로트엔드(+21.1%) 등이 대폭 증가하였으며, 생산수량증가율은 자동변속장치(+64.6%), 스티어링휠(+32.9%), 다이로트엔드(+24.0%)가 대폭 증가
- 클러치장치 프로펠러샤프트, 차륜관련 생산단가는 대폭 감소한 것으로 나타났으며, 생산수량도 50.7%, 11.3% 감소한 것으로 나타나 MT 자동차의 감소 및 일본계 메이커로부터의 역수입 등의 증가로 사료됨

구 분	생산금액		생산수량		단가(엔/개)		
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	
1	클러치장치	97,263	63,743	38,707	19,097	2,513	3,338
2	자동변속장치	983,030	1,398,571	9,059	14,911	108,514	93,795
3	유니버설 조인트	13,720	15,563	15,620	19,435	878	801
4	프로펠러샤프트	45,635	43,309	6,386	5,663	7,146	7,648
5	차륜	150,026	141,713	64,264	74,907	2,335	1,892
6	Steering Wheel	35,184	50,625	10,504	12,576	3,350	4,026
7	스티어링장치	222,629	287,248	26,200	34,810	8,497	8,252
8	다이로트엔드	39,247	47,536	53,153	65,924	738	721
구동, 전도, 조종장치부품 계		1,586,734	2,048,308				

다. 현가 제동장치 부품

- 현가제동장치품목의 2003년 생산금액합계는 535,193백만엔으로 1998년 대비 11.9% 증가. 품목별생산금액은 속업소버(+16.9%), 브레이크슈(+4.6%), 전자식브레이크제어장치(+26.8%) 등. 생산수량 증가비율은 속업소버(+12.5%), 브레이크(+8.1%), 전자식브레이크제어장치(+46.6%) 증가했으며, 관련 품목의 해외현지조달비율이 높아짐
- 생산금액은 브레이크슈를 제외하고는 4륜 국내생산금액의 증가율(+15.7%)를 상회하였으며, 브레이크장치는 현지조달비율이 상승하고 있으며, 브레이크 실린더는 수입증가가 있음.

구 분	생산금액		생산수량		단가(엔/개)		
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	
1	속업소버	118,174	138,170	78,903	88,777	1,498	1,556
2	브레이크장치	78,288	78,265	34,255	39,016	2,285	2,006
3	브레이크실린더	105,093	99,846	64,793	62,687	1,622	1,593
4	브레이크파이프	18,516	25,317	99,201	129,630	187	195
5	브레이크슈	31,434	32,895	103,319	111,652	304	295
6	전자식브레이크 제어장치	126,689	160,700	5,621	8,241	22,539	19,500
현가, 제동장치 부품 계		478,194	535,193				

라. 샤시 및 차체부품

- 샤시 및 차체부품 생산금액 합계는 1,234,556백만엔으로 10.3% 증가. 생산수량 증가율은 배기관 및 소화기(+26.7%), 시트벨트(+20.5%), 도어장치관련(+36.5%), 시트(+3.0%) 등이 증가했다. 시트를 제외하고는 현지조달비율은 변동이 없는 것으로 보임.
- 연료탱크, 창개폐장치, 에어백모듈 관련품목의 현지조달비율 증가는 없는 것으로 사료되나, 에어백은 장비장착 비율증가(+29.9%)로 생산수량이 증가. 그 외 품목도 전체적으로 수입이 증가중.

구분	생산금액		생산수량		단가(엔/개)		
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	
1	배기, 소음	158,878	202,974	27,868	35,321	5,701	5,747
2	시트벨트	63,853	87,356	38,873	46,833	1,643	1,865
3	연료탱크	60,396	59,295	7,408	7,318	8,153	8,103
4	창	26,512	23,980	61,672	63,163	430	380
5	도어장치	98,829	112,258	385,149	525,895	257	213
6	창개폐장치	41,032	30,357	47,576	36,537	862	831
7	시트	541,839	604,627	24,518	25,251	22,100	23,945
8	에어백모듈	128,425	113,709	9,022	11,716	14,234	9,705
샤시 차체부품 계		1,119,764	1,234,556				

마. 내연기관전장품

- 내연기관전장품의 생산금액합계는 380,241백만엔으로 6.7% 증가. 관련품목 생산수량 증가비율은 점화전(+12.0%), 충전발전기(+20.3%), 배전기 및 점화선(+79.2%), 시동발전기(+6.7%)등이 증가했으며, 수입증가는 없음. 그러나 점화전 및 시동발전기의 현지조달비율 상승과 생산단가가 하락.

구분	생산금액		생산수량		단가(엔/개)		
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	
1	충전발전기	117,537	122,728	15,748	18,950	7,464	6,476
2	시동발전기	99,729	98,922	20,525	21,908	4,859	4,515
3	배전기 이그니션코일	82,175	88,465	46,763	83,785	1,757	1,056
4	플러그	56,935	70,126	456,304	511,262	125	137
내연기관 전장품 계		356,286	380,241				

마. 그 외 전장부품

- 그 외 전장부품의 생산금액합계는 1,161,725백만엔으로 13.8% 감소. 품목별 생산금액은 자동차용백열등기기(+6.9%), 와이퍼(+12.9%), 스위치류(+11.9%) 등이 증가함. 관련품목 가운데 스위치류는 현지조달비율이 상승하고 있는 것으로 보임. 생산금액은 에어컨이 17.5% 증가하고 있는 반면 자동차용스테레오, 온방장치는 대폭 감소.
- 자동차용 스테레오 및 온방장치는 수입품의 확대와 더불어 강력한 경비삭감이 요구되고 있으나, 생산단가의 하락은 비교적 소폭에 멈춘 것으로 보임.

구 분		생산금액		생산수량		단가(엔/개)	
		1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년
1	자동차 전용전구	82,718	79,852	1,130,693	907,149	73	88
2	자동차 백열등기구	136,372	145,727	159,565	141,300	855	1,031
3	와이퍼	59,921	67,678	19,801	23,750	3,026	2,850
4	경고등	13,431	13,500	41,385	35,160	325	384
5	자동차용 스테레오	183,421	※84,699	11,270	※5,708	16,275	14,839
6	승용차용 에어컨	455,619	364,570	8,258	9,707	55,173	37,557
7	온방장치	143,931	120,709	11,715	9,975	12,286	12,101
8	스위치류	152,389	170,599	357,813	409,401	426	417
9	계기류	120,145	114,191	21,963	18,613	5,470	6,135
그 외 전장부품 계		1,347,947	※1161725				

출처 : 경제산업성 '기계통계월보(년보)' 2002년도 자동차용 스테레오

2. 분야별 수입동향 및 수입실적(한국산 동향)

<자동차부품의 수출입 및 국내중간소비상황>

(단위 : 백만엔)

구분	매출액 (공업통계표※1)		수출액		수입액		국내중간소비 추정액(※2)	
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년
내연 기관	2,189,119	1,990,223 ▲9.1%	441,688	408,915 ▲7.4%	28,046	45,323 +61.6%	1,775,477	1,626,631 ▲8.4%
기관 부품	2,475,384	2,561,968 +3.5%	451,495	642,956 +42.4%	44,195	58,091 +31.4%	2,068,084	1,977,103 ▲4.4%
구동 전도 조종 장치 부품	3,683,087	4,520,619 +22.7%	707,995	874,442 +23.5%	81,930	120,126 +46.6%	3,057,022	3,766,303 +23.2%
현가 제동 장치 부품	1,212,335	1,179,567 ▲2.7%	130,701	186,249 +42.5%	20,745	31,977 +54.1%	1,102,379	1,025,295 ▲7.0%
샤시 차체 부품	2,275,774	2,429,990 +6.8%	312,649	417,545 +33.6%	50,891	109,443 +115.1%	2,014,016	2,121,888 +5.4%
내연 기관 전장품	588,424	633,438 +7.6%	95,188	111,002 +16.6%	9,126	8,572 ▲6.1%	502,362	531,008 +5.7%
그외 전장품	1,179,614	987,353 ▲16.3	121,015	57,370 ▲52.6%	33,984	51,487 +51.5%	1,092,583	981,470 ▲10.2%

※2 : 국내중간소비추정액 = 매출액-수출액+수입액 (2003년은 2002년 9월~2003년 8월)

가. 기관부품

- 국내중간소비 추정액은 1,977,103백만엔으로 1998년대비 4.4% 감소하였으며, 1대당 국내중간소비 추정액은 1998년 1대당 205.8천엔에서 2003년 1대당 192.1천엔으로 6.7% 감소. 승용차 증가와 더불어 1대당 생산금액이 13% 증가했음에도 불구하고 엔진메이커로부터의 경비삭감요구 등으로 품목에 따라서는 기관부품 전체적으로 납입단가하락이 있는 것으로 보임.

- 수입액은 58,091백만엔으로 31.4% 증가했으며, 품목별로는 흡배기, 가스켓, 기화기 및 연료분사장치, 물펌프 등의 품목을 중심으로 해외일본계 메이커로부터의 역수입 등도 증가하고 있는 것으로 보임.

나. 구동, 전도, 조종장치부품

- 수출은 874,442백만엔으로 23.5% 증가하였으며, 국내중간소비 추정액은 3,766,303백만엔으로 23.2%증가. 1대당 국내중간소비 추정액은 1998년 304.2천엔에서 2003년 366.0천엔으로 증가함. AT자동차 비중증가 및 구동/전도/조종부분의 고성능화와 더불어 수주는 고도화 및 고부가가치화하고 있는 것에 기인하고 있는 것으로 보임.
- 수입액은 120.126백만엔으로 1998년 대비 46.1% 증가했으며, 일본계 메이커로부터의 역수입 등의 공세가 증가중.

다. 현가 제동장치부품

- 2003년의 현가제동장치부품의 수출액은 186,249백만엔으로 1998년대비 42.5% 증가했으며, 관련부품 현지조달비율은 큰 변화는 없음. 국내중간소비 추정액은 1,025,295백만엔으로 1998년과 비교하여 7.0%감소했으며, 1대당 국내중간소비 추정액은 9.2% 감소하고, 납입단가의 하락한 것으로 나타남. 수입액은 31,977백만엔으로 54.1% 증가했고, 브레이크 라이닝 및 브레이크 관련부품의 역수입 공세가 치열.

라. 샤시 및 차체부품

- 샤시 및 차체 부품의 수출액은 417,545백만엔으로 33.6% 증가하고 국내메이커의 해외생산이 확대됨. 국내중간소비 추정액은 승용차부문에 있어 증가했으며, 2003년은 2,121,888백만엔으로 5.4% 상승.
- 수입액은 2003년 109,443백만엔으로 급속하게 확대하고 있으며, 국내중간소비 추정액대비 수입액비율은 5.2%로 증가하여, 수입품의 비중이 확대중.

마. 내연기관 전장품

- 내연기관전장품의 수출액은 111,002백만엔으로 16.6% 증가했으며, 관련 부품의 현지조달 비율이 증가함. 국내중간소비 추정액 역시 531,08백만 엔으로 5.7% 증가.

바. 그 외 전장부품(자동차용전구, 카스테레오, 카에어콘)

- 자동차용전구, 카스테레오 카에어콘은 57,370백만엔으로 대폭(52.6%) 증가했으며, 수입액은 51,487백만엔으로 51.5% 증가. 가격이 저렴한 수입품공세가 치열한 것으로 사료되며, 1대당 국내중간소비 추정액이 12.2% 감소하였고, 채산성이 악화되고 있는 것으로 나타남.

<자동차부품 수출입 및 국내중간소비상황분석표>

구 분	매출액대비 수출액		1대당 국내중간소비 추정단가(천엔)		국내중간소비 추정액대비 수입액비율	
	1998년	2003년	1998년	2003년	1998년	2003년
내연기관	20.10%	20.50%	176.7	(▲5.8%) 166.4	1.60%	2.80%
기관부품	18.20%	25.10%	205.8	(▲6.7%)192.1	2.10%	2.90%
구동전도 조종장치부품	19.20%	19.30%	304.2	(+20.3%)366.0	2.70%	3.20%
현가 제동장치부품	10.80%	15.80%	109.7	(▲9.2%) 99.6	1.90%	3.10%
샤시 및 차체부품	13.70%	17.20%	200.4	(+2.9%)206.2	2.50%	5.20%
내연기관 전장품	16.20%	17.50%	50	(+3.2%) 51.6	1.80%	1.60%
그외 전장품	10.30%	5.80%	108.7	(▲12.2%) 95.4	3.10%	5.20%

<1998년대비 2003년 변동율>

구 분	기관부품	구동 전도 조종장치부품	현가 제동 장치부품	샤시 및 차체 부품	내연기관 전장품	그 외 전장품
매출액	3.50%	22.70%	▲2.7%	6.80%	7.60%	▲16.3%
수입액	31.40%	46.60%	54.10%	115.10%	▲6.1%	51.50%
수출액	42.40%	23.50%	42.50%	33.60%	16.60%	▲52.6%
국내중간 소비추정액	▲4.4%	23.20%	▲7.0%	5.40%	5.70%	▲10.2%

※ 관련부품의 현지조달비율이 감소하고 있는 것으로 추정됨.

아. 품목별수입실적(한국산 동향)

<2004년 1월~7월 자동차부품수입실적 (품목별)>

(단위 : 백만엔)

HS코드	제품분류	2005년7월	전년동기 대비(%)	1월부터 누적	전년동기 대비(%)
40.09	자동차관, 호스류	308	89.3%	2,165	92.0%
40.11-13	고무제 타이야류	5,560	117.5%	41,766	121.6%
40.16 57.02-04	고무제매트, 그외 고무제품, 방직용섬유제매트류	1,976	99.7%	13,962	113.2%
68.13	브레이크라이닝, 패드, 브레이크, 클러치류	193	59.1%	828	50.8%
70.07,09	창관련제품	1,345	86.0%	10,148	96.3%
39.26,73.20	플라스틱제, 철강제바네	186	118.6%	1,342	107.8%
83.01,02	키, 설치류	1,319	101.1%	9,283	111.1%
84.07-09	피스톤식 내연기관, 그외 부품	9,673	108.3%	67,099	111.4%
84.14	터보차저, 동관련부품	769	107.7%	5,365	105.1%
84.15	에어컨관련제품	839	89.6%	6,501	103.5%
84.21	호일, 에어필터류	1,314	112.6%	9,554	121.6%
84.25	잭(소형기중기)류	62	122.2%	569	102.5%
84.83	축관련제품	1,842	92.5%	11,884	93.1%
84.84	가스켓류	1,026	113.4%	6,587	120.3%
85.02-11	기관용전기부품 (시동, 다이나모, 플러그 등)	2,805	97.2%	21,417	117.5%
85.12	조명기구, 와이퍼 등	2,842	100.4%	20,487	108.1%
85.27	라디오	6,456	122.7%	38,301	112.8%
85.39	전구류	850	109.7%	5,435	113.8%
85.44	와이어하네스류	16,054	117.9%	108,744	118.3%
87.06,07	전동샤시, 차체	80	52.0%	907	94.6%
87.08	자동차용부품 부속품(범퍼, 시트벨트, 브레이크, 기어박스, 차륜, 조인트바, 라디에터, 마후라, 클러치, 스티어링)	32,218	107.8%	223,276	109.0%
87.14	2륜차용부품	1,656	124.6%	10,763	125.6%
91.04	시계	6	113.4%	90	221.3%
94.01	시트	469	83.7%	3,424	95.3%
합 계		89,848	109.0%	619,897	111.7%

<지역별수입실적>

(단위 : 백만엔)

지역	2005년 7월	전년동기대비(%)	1개월 누계	전년동기대비(%)
아시아	54,199	119.1%	364,892	122.3%
중동	18	199.4%	87	119.2%
구주	22,360	100.1%	161,648	103.7%
북미	11,087	92.6%	78,074	91.2%
중미	1,545	106.3%	10,690	118.3%
남미	205	136.7%	1,126	114.3%
아프리카	104	36.3%	608	43.9%
오세아니아	332	48.6%	2,774	74.8%
합계	89,850	109.0%	619,899	111.7%

<국가별 수입실적(한국, 중국, 태국, 말레이시아, 인도네시아)>

(단위 : 천엔)

품 목	한국	중국	태국	말레이시아	인도네시아	1월부터 누적	전년동기대비(%)
관, 호스	25,194	72,794	74,046	8,144	6,231	1,426,529	112.1%
고무제 타이어	426,007	698,943	622,215	23,982	1,202,615	26,131,496	142.6%
고무제 매트	75,681	601,262	353,731	42,960	57,934	8,407,141	109.0%
방직용 섬유	12,870	163,355	91,013	24,279	99,711	3,815,745	131.6%
마찰제		24,587	51,468	648		187,459	20.2%
창관련	24,548	146,631	278,288	2,598	29,297	3,930,784	120.8%
강철제 볼트	716	1,087	477	642	88,554	879,187	117.3%
비금속	70,089	576,244	223,519	620	3,643	6,427,065	124.9%
피스톤 관련	361,299	679,728	517,164	24,189	767,192	20,472,443	120.3%
과급기	20,417	166,480	104,040			2,070,441	142.4%
에어컨	32,305	137,824	161,394		24,574	3,121,495	121.1%
여과기	131,631	91,539	218,686	81,480	68,902	5,010,255	145.0%
가중기	6,919	30,701				350,375	89.9%
축관련	302,351	456,570	109,920	474	24,952	5,978,431	171.1%
가스켓 관련	82,171	124,432	42,547	4,728	34,630	2,337,349	105.6%
내연기관용 전기	398,818	556,620	180,995	1,299	94,618	12,180,587	126.7%
조명기기	547,925	375,090	77,550	543,338	16,675	13,198,532	110.5%
라디도	44,186	2,872,318	1,035,911	1,262,739	38,413	36,083,513	111.8%
전구	50,214	50,876	13,883	903		1,160,071	110.5%
배선	3,570	6,421,374	1,331,542	3,625	1,345,163	107,484,796	119.2%
차체		11,012	41,637			394,322	119.2%

품 목	한국	중국	태국	말레이 시아	인도 네시아	1월부터 누적	전년동기 대비(%)
부속품	2,253,884	5,110,106	2,670,023	223,548	1,251,360	96,148,026	125.7%
2륜차부품	9,774	244,988	256,948	7,082	180,056	6,789,514	139.2%
시계				592		5,370	87.2%
시트		100,405	1,488		1,134	901,169	156.8%
합계	4,880,569	19,714,966	8,458,485	2,257,870	5,335,654	364,892,095	122.3%
전년동기 대비(%)	104.9%	133.3%	110.9%	88.0%	121.6%	119.1%	
전년도 합계	4,650,837	14,790,631	7,626,913	2,566,839	4,388,453	45,522,049	
누계	34,911,018	126,123,167	55,553,456	15,775,196	39,199,548	364,892,095	122.3%
전년동기 대비(%)	114.0%	136.9%	109.5%	95.0%	132.7%	122.3%	
전년도 누계	30,618,068	92,098,786	50,749,124	16,612,791	29,534,073	298,243,595	

3. 일본국내 자동차부품 분야별 향후 전망

- 일본수요현황은 승용차 구매인구가 중장기적으로 줄어들 것으로 사료되며, 면허보유자 1인당 보유대수가 상한에 도달했다는 점과 소득 및 소비의욕 침체와 더불어 평균보유기간의 장기화가 현저화되어지고 있기 때문에, 시장규모 확대는 어려울 것으로 보임
- 트럭 및 버스는 2005년까지는 배기가스규제강화에 따른 특수로 시장 확대를 기대할 수 있으나 화물여객수송량감소 등을 감안하면, 결과적으로 차량대수는 한계에 이른 상태로 전망된다. 따라서 자동차 일본내 판매대수는 중장기적으로 완만한 증가세를 보일 것으로 전망.
- 해외수요는 미국 및 아시아를 중심으로 수요증가가 기대되나, 현지생산화의 진행과 자동차 공급에 대한 미국, 유럽, 아시아의 지역간 제휴강화도 진전될 것이므로, 자동차 수출은 중장기적으로 감소할 것.
- 또한, 자동차부품의 현지조달 진전(중국 및 동남아시아를 중심으로 한 소형가공 등 기반기술향상, 어셈블리공장 생산능력증강)으로 수량증가는 어려울 것으로 판단되며, 중장기적으로 현지조달 부품의 다용화가 진전될 것으로 전망.

- 전장부품을 중심으로 부품수입 증가는 예상. 국내 자동차부품 메이커의 구조적인 문제와 노동집약형 전장부품과 해외제품과의 경합이 격화되어 국내생산은 감소할 것임. 또한, 국제경쟁력 상승은 기관부품 및 현가제동장치부품에 대한 경비삭감 요청이 강하게 일고 있어, 단가하락을 피하기 어려울 것으로 전망되므로 채산성확보, 생산효율 및 고부가가치화가 불가결한 상황.
- 일본 자동차부품의 최근 동향은 해외생산거점의 증강, 자동차부품현지 조달화로 일본 국내부품생산은 줄고 해외부품생산이 크게 증가할 것으로 전망. 자동차부품 공급연쇄는 품질향상, 경비(인건비, 물류비등)삭감, 납기최적화를 목표로 완성차 메이커 및 1차부품 메이커 등의 해외진출을 배경으로 최근 급속하게 글로벌화가 진전 중.

<수요전망표>

구 분		중장기 수요동향(00년~04년)		
		국내외 수요감소	해외 수요증가	국내외 수요증가
최근수동향 (‘03~‘04년)	국내외 수요 확대	가스켓 흡기 및 배기 클러치장치 창개폐장치 계기류 전구	피스톤링 오일실 공기청정기 기름펌프 시동전동기 스위치류	실린더라이너 부슈 연료펌프 브레이크장치 창관련제품
	해외 수요 증가	물펌프 백열등기구	축페달 핸들 다이로드엔드 속업소버 브레이크파이프 브레이크슈 전자식 브레이크 제어장치 시트 점화등 충진발전기 배진기, 점화선 와이퍼	자동변속장치
	국내외 수요 감소	피스톤 연료분사장치 기름청정기 차륜 브레이크실린더 연료탱크 배기관 소음기 에어백모듈 카스테레오 스피커 경음기 온방장치	방열기 유니버설 조인트 시트벨트 에리컨	스티어링장치 도어힌지 도어핸들 및 록

출처 : 일본 경제산업성

가. 국내외 수요증가가 전망되는 자동차부품

- 수요증가가 일본자동차 전세계 생산대수 증가율(23.6%)을 상회할 것으로 전망되는 자동차부품은 고정도, 고강도, 고내구성을 요구하는 부품 및 가공난이도가 높은 부품으로, 실린더라이너, 부슈, 연료펌프, 브레이크장치, 스티어링장치 등.
- 기통수의 증가, 직분형엔진의 증가, AT화 진전, 디스크브레이크의 증가, 해치백 2BOX자동차 및 스테이션웨건의 증가 등을 배경으로 수요가 증가될 것으로 전망되는 부품은 실린더라이너, 부슈, 연료펌프, 자동변속장치, 브레이크장치 등.

<생산수량 변동율이 일본자동차 전세계 생산대수 증가율(23.6%)을 상회할 것으로 전망되는 부품 >

구 분			기관부품 (엔진부품)	구동전동 조종장치부품	현가제동 장치부품	내연 기관 전장품	샤시, 차체부품	그외전장품
생산 수량 변동율 '03년 ~ '04년	증가 추세	+7.5% 이상	실린더라이너 부슈 연료펌프		브레이크 장치		창관련 제품	
		+7.5% 미만		자동변속장치 스티어링장치			도어힌지 도리핸들 록	
	감소추세							

나. 해외수요가 증가될 것으로 전망되는 부품

- 일본국내생산대수증가율(+3.7%)은 상회하지만, 전세계생산대수증가율(23.6%)을 하회하는 자동차부품은 아래와 같음.

<해외수요가 증가될 것으로 전망되는 부품>

			기관부품 (엔진부품)	구동전동 조종장치부품	현가제동 장치부품	내연기관 전장품	샤시, 차체부품	그외전장품
생산 수량 변동율 '03년 ~ '04년	증가 추세	+7.5% 이상	피스톤링 오일실 공기청정기 기름펌프			시동전동기		스위치류
		+7.5% 미만	축페달	핸들 유니버설조인트 다이로드엔드	속업소버 브레이크슈 전자식브레이크 브레이크파이프	충전발전기 점화등 배전기 점화선	시트 시트벨트	에어컨
	감소추세	방열기	프로펠러샤프트					

다. 국내외수요가 감소될 것으로 전망되는 부품

- 노동집약적인 어셈블리부품은 해외생산이 확대될 것으로 전망되며, 수입증가추세가 예상되는 제품으로는 기름청정기, 연료분사장치, 차륜, 배기관, 소음기, 에어백모듈, 카스테레오, 스피커, 경음기, 난방장치 등이 있음.
- 해외 현지조달화가 급속하게 진전되고 있는 제품으로는 피스톤, 기름청정기, 물펌프, 연료분사장치 등이며, AT진전과 더불어 수요가 감소되는 제품으로는 클러치장치임. 특히, 샤시 및 차체부품, 그 외전장부품은 해외 현지조달부품으로 대체될 것으로 보이며, 일본국내에서도 수입부품과의 경합이 격화되어 국내생산은 어려울 것으로 보임.

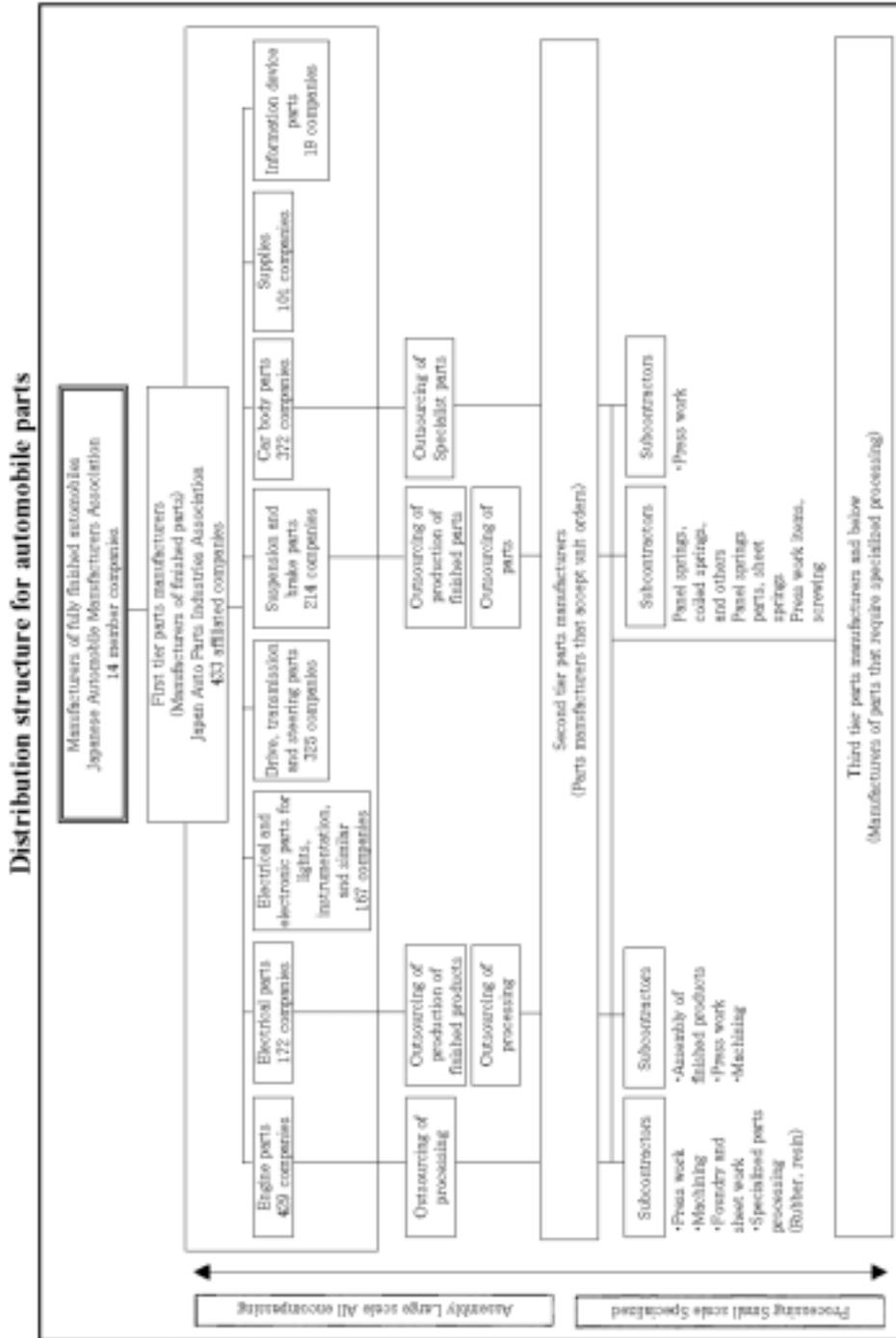
<국내외 수요감소제품>

구 분			기관부품 (엔진부품)	구동전동 조종장치부품	현가제동 장치부품	내연기관 전장품	샤시, 차체부품	전장품외
생산 수량 변동을 '03년 ~ '04년	증가 추세	+7.5% 이상	가스켓 흡배기	클러치장치				계기류 전구
		+7.5% 미만	물펌프 연료 분사장치		브레이크 실린더		창개폐관련	백열등기구
	감소추세	피스톤 기름 청정기	차륜			연료탱크 배기관 소음기 에어백모듈	카스테레오 스피커 경음기 난방장치	

II. 자동차부품시장 특성

1. 자동차부품 유통경로

<자동차부품유통경로>



Source: Compiled from the White Paper on Small- and Medium-Size Companies by the Ministry of Economy, Trade, and Industry and other documents

- 자동차부품 총 갯수는 2~3만개에 이르지만 자동차메이커가 직접 생산하는 부품의 비율은 약 30% 정도에 지나지 않으며 대부분이 자동차부품메이커에 의해서 생산. ① 자동차메이커에 자동차부품을 납품하는 1차부품메이커, ② 1차부품메이커의 완성품에 대한 외주 및 발주 등의 하청업체인 2차부품메이커, ③ 프레스가공 및 절삭가공, 부분품제조 등과 같은 2차부품메이커의 하청업체 또는 제품가공도가 낮은 부품생산을 하는 3차부품메이커로 크게 구분.
- 일본의 자동차부품메이커는 3차부품메이커까지 포함하면 약 1만개사가 존재하며, 종업원 20인 미만의 기업수가 전체의 약 70%를 차지. 1차부품메이커로서 일본자동차부품공업회에 가맹하고 있는 회사수가 433개사에 불과하므로, 부품메이커의 거의 대부분이 2차부품메이커 이하라는 결론. 또한 일본자동차부품공업회 회원 가운데 자동차부품매출액이 1,000억엔을 넘는 기업은 총회원수 408개사 가운데 35개사에 지나지 않고 35개사를 포함한 매출액은 전체의 53.7%를 점유함. 즉 자동차부품제조업은 일부의 대규모메이커와 대다수의 중소부품메이커로 구성됨.

<매출액규모별 자동차부품매출액(2002년도)>

	회사수	매출액(백만엔)	구성비(%)
2,000억엔 이상	13	4,902,847	34.1
1,000~2,000억엔 이하	22	2,821,541	19.6
500~1,000억엔 이하	32	2,312,021	16.1
300~500억엔 이하	49	1,923,911	13.4
100~300억엔 이하	101	1,731,936	12.0
100억엔 이하	191	691,561	4.8
합 계	408	14,383,817	100.0

2. 일본자동차부품 유통시장 특성

가. 일본의 상관습

- 일본의 자동차산업은 자동차메이커를 정점으로 피라미드구조를 형성하고 있으며, 대다수의 자동차부품이 기업간 분업에 의해서 개발 및 제조

됨. 동 분업체제, 즉 계열(케이레츠, 系列)은 1960년에서 1970년에 걸쳐 자동차 산업발전과 함께 구축. 자동차부품개발에 있어서는 일반적으로 자동차메이커가 설계 및 개발한 도면을 부품메이커에 제시하는 방식과, 자동차메이커가 지정한 부품의 사용을 기본으로 부품메이커가 개발하고 자동차메이커에 제안하는 방식으로 크게 대별.

- 일본에서는 후자의 경우가 많으며, 부품메이커는 자동차메이커의 기술적인 지원을 받아 제품설계단계부터 개발에 참가하게 되며, 자동차메이커는 외주비율을 높임으로써 개발기간 단축 및 제조경비삭감에 성공해옴. 일본의 자동차산업기반을 구성하는 계열은 자동차메이커와 부품메이커의 협력으로써 성립하는 관계이며, 자동차메이커는 경쟁력을, 부품메이커는 장기적이고 안정적인 거래라고 하는 메리트가 있으며, 자동차메이커는 부품메이커의 주식을 보유함으로써 자본과 사람을 연결하는 협력체제를 한층 견고히 함.
- 혼다를 제외한 자동차메이커는 부품메이커와의 사이에 경쟁력향상과 인사적인 교류를 목적으로 하는 협력회라는 조직이 있음. 동 협력회는 현재 토요타자동차의 KYOHOKAI(협동회)를 시작으로 11개가 존재하며, 약 1,700개사의 부품메이커가 등록됨.
- 미쓰비시는 다임러크라이슬러와의 제휴를 계기로 2002년 6월에 해산한 栢會를 재결성해, 협력조직을 조기에 구성할 계획. 리콜 문제 발생 등 공급자와의 연계체제 재구축이 불가결하다고 판단되었기 때문.
- 자동차메이커에 의한 부품메이커 계열화는 일본의 자동차산업발전에 있어서 커다란 역할을 해왔으나, 자동차메이커와 특정부품메이커와의 경합 및 거래는 경직적이기 때문에, 책임소재가 불분명하다는 문제가 발생. 이러한 현상은 최종적으로는 부품경비 상승의 형태로 나타남.
- 동시에 일본의 자동차시장은 국내수요 성숙화와 버블경제 붕괴후의 경기침체로인해 판매대수가 감소하고 있는 실정. 세계적으로 경쟁이 격화되고 있는 가운데 경쟁력의 원천이 되는 계열이 산업환경변화에 대한 유연한 대응에 방해가 되는 경우도 있어, 오히려 경쟁력을 약하게 만드는 측면으로 인식됨.

- 이로 인해, 자동차메이커는 기존 계열거래와 상관없이, 최종조달을 목적으로 하는 거래를 확대하기 시작. 동시에 세계적인 자동차업계재편의 흐름을 받아들이며 해외자동차메이커와의 제휴도 확대. 이러한 현상이 계열과 상관없는 거래를 촉진하는 요인이 됨.
- 또한, ITS 및 환경기술을 비롯하여 자동차부품에 요구되는 기술이 고도·다양화되고 있으며, 계열거래만을 통한 부품조달만으로는 기업경쟁력을 잃어버릴 수 있다는 염려도 있어, “계열외 거래”를 확대시키는 요인이 됨.
- 혼다는 협력회 없이 1990년대 중반부터 세계 최적조달을 추진하고 있으며, 조달경비의 삭감에 심사숙고. 또한, 프랑스 르노와 제휴한 닛산자동차는 1999년 10월에 발표한 경쟁플랜을 발표. 이 경쟁플랜이라는 것은 당시 1,400개사에 달하던 출자부품회사의 보유주식을 차례로 매각하는 것(최종적으로 4개사만 남음). 이와 동시에 1999년부터 2002년까지 3년간에 걸쳐 부품 및 소재의 집중구매를 단행하고 1,145개사에 달하던 공급자수를 600개사까지 줄여나가며 구매경비를 20% 삭감.

<자동차메이커 협력회 일람>

토요타	협동회: 205사	1943년 12월 설립
닛산	일상회: 185사	1991년 6월 설립
마즈다	양광회: 177사	1981년 5월 설립
후지중공업	스바루옹비회: 173사	1986년 설립
다이하츠	다이하츠협우회: 199사	1969년 9월 설립
스즈키	스즈키협력협동조합: 82사	
히노	히노협력회: 275사	제 1, 2, 3부회
이스즈	이스즈협화회: 259사	
닛산디젤	닛산디젤신생회: 141사	

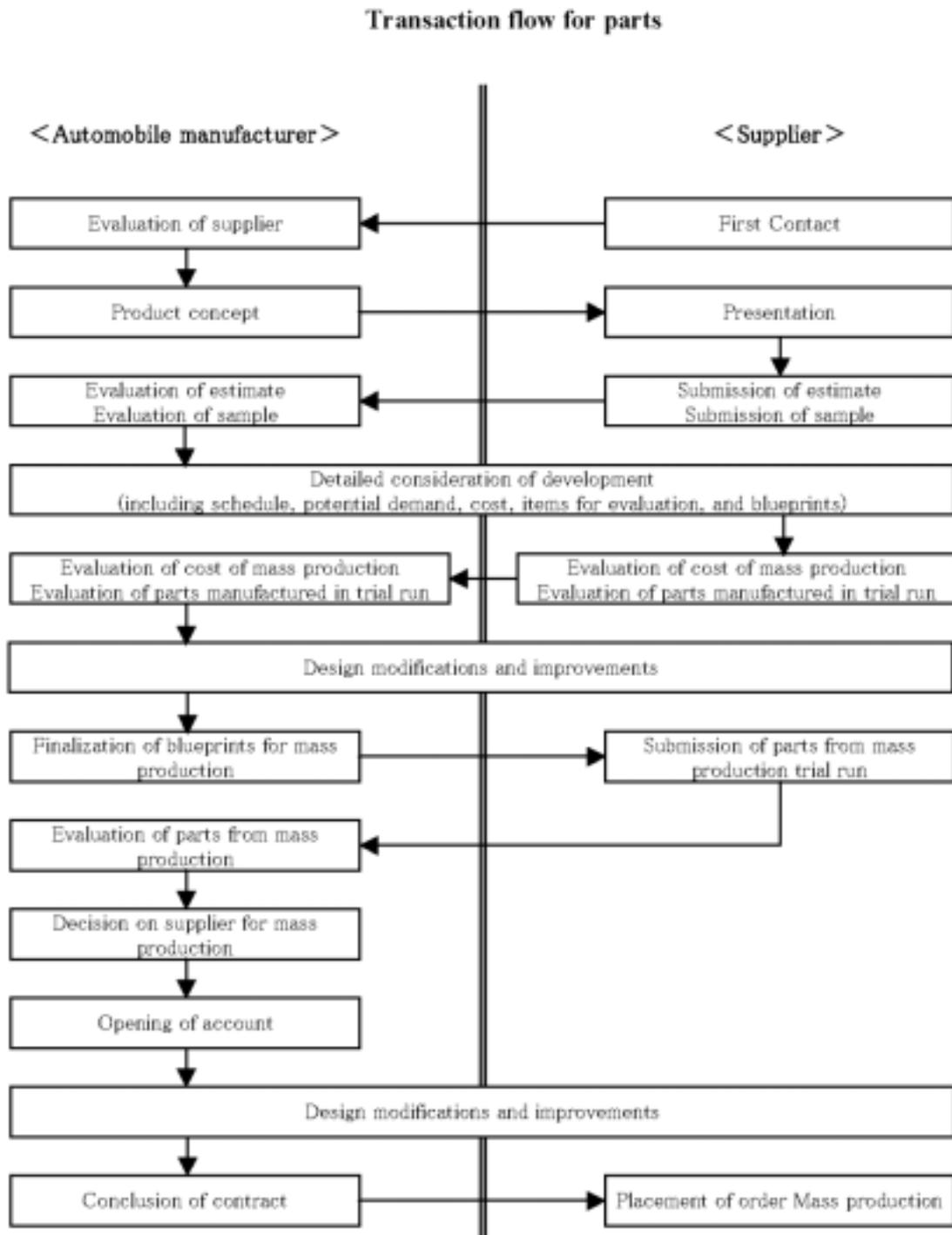
출처: 일본자동차부품공업회

나. 분야별 특성

- 라디에이터 : 생산시장 점유율은 토요타계열인 덴소, 닛산계열인 칼소닉칸사이, 독립계인 동양라디에이터가 90%를 점유하고 있으며, 이 중 덴소가 약 50%를 확보. 외국계 부품메이커로는 델파이, 한국의 Halla Climate Control, 프랑스의 바레오 등임.

- 피스톤링 : 생산시장 점유율은 리켄이 50%, 제국피스톤링이 30%, 일본 피스톤링이 20%를 차지.
- 와이어하네스 : 와이어하네스는 생산과 판매를 서로 다른 회사가 하고 있는 경우가 많으며, 야자키총업, 스미토모전기공업, 후루카와전기공업, 후지쿠라, 미쯔비시전선공업 등 각각의 자회사가 생산. 생산시장 점유율은 야자키가 40%, 스미토모가 35%를 차지.
- 전조등 : 토요타자동차가 20%출자한 코이토제작소, 스탠리전기, 이치코 공업 이 90%를 장악하고 있으며, 코이토는 토요타자동차 판매비율의 50%를 납입중. 그 외, 외국계 기업으로는 비스테온 등.
- 트랜스미션 : MT제조 국내시장점유율은 아이신에이아이, 아이치기계공업이 시장의 40%를 장악. MT는 자동차메이커의 내제비율이 약 40%에 이름. AT제조는 토요타계의 아이신AW, 자토코의 2사가 시장의 50%를 장악하고 있으며, MT와 마찬가지로 자동차메이커에 의한 내제비율이 약 40%. 외국계 부품메이커로는 ZF(독일)의 완전자회사인 ZF드라이브 테크재팬, 아이신GM아리슨 등.

<상품거래의 흐름>



- 휠 : 스틸휠의 국내시장 점유율은 토피공업이 약 35%, 추오정기가 30%, 린텍스가 25%를 차지. 알루미늄휠의 시장점유율은 추오정기가 약 20%, 우베홍산이 약15%, 토피공업이 약 15%임.

- **속업소버** : 국내시장 점유율은 카야바공업, 히타치제작소, 혼다계의 쇼와가 약 80% 장악. 외국계 부품메이커로서는 테네코오토모티브(미국), 빌스타인(독일), 작스(독일) 등.
- **디스크패드** : 아케보노브레이크, 아이신화공, 스미토모전공브레이크시스템의 개발 및 판매회사인 아도박스 및 니신보의 3사가 약 85%를 장악. 외국계 부품메이커로는 콘티넨탈데베스와 TMD 등.
- **연료탱크** : 연료탱크는 많은 기업이 진출해 있으며, 연료탱크의 수지와 더불어 신규 시장참여업체도 속출. 토요타계의 호리에금속공업이 약 20%를 시장을 점유. 외국계 부품메이커로는 이나지가 닛산에 납품하고 있으며, 카우텍스트텍스트론키렉스가 마즈다에 납품.
- **시트벨트** : 시장점유율은 타가타가 약 45%, 토카이리카가 약 25%, NSK오토리브가 약 20%를 점유. 외국계 부품메이커로는 오토리브의 자회사인 NSK오코리브외 존슨컨트롤오토모티브 등.

다. 성공적 비즈니스모델

- 일본 시장진입에는 수량, 납기, 품질 및 보증면에서 높은 기준이 요구됨. 이를 위한 자동차메이커의 부품채용 실적을 중시하는 경향이 강하고, 계열외 거래가 확대하고 있는 실정.

<외자계부품메이커의 일본시장진입성공요인>

보쉬(독)	-일본시장에 영업거점으로서 일본법인설립. -자동차메이커에의 영업, 부품메이커와 기술공여계약을 맺으며 협력관계 구축 -동 제휴를 자본제휴로 발전시켜 합병회사를 설립, 제조거점 및 판로확보 -최종적으로 제휴부품메이커 주식취득 및 자회사화
바레오(불)	-기존 르노 주요공급자 -2000년 4월부터 실시된 닛산의 경쟁플랜을 계기로 닛산계부품메이커(유니시아 제스, 이치코공업)와의 합병 및 자본참가형태로 생산거점 확보 및 납품개시
오토리브(스웨덴)	-독립부품메이커 및 시트벨트, 에어백관련 부품메이커매수 및 제조, 개발거점을 확보함과 동시에 판로확보 -모듈화를 넘어선 적극적인 M&A로 단기간에 시장진입확보
마레(독)	-엔진컨퍼넌트 부문의 피스톤설계 및 제조기술에 대한 기술공여 관련회사인 이즈미공업의 주식을 취득하여 판로확보. -필터부문에서는 닛산의 경쟁플랜에 의한 주식매각을 통해 테넥스에 자본참가하며 판로확보
이나지오토모티브시스템(불)	-닛산의 경쟁플랜의 일환으로 신회사가 닛산으로부터 취득한 연료탱크 생산공장을 인수한 후 시장진입 및 닛산에 납품개시

- 외국계 부품메이커의 일본시장진입 성공요인의 공통사항을 살펴보면, 국내부품메이커의 주식을 취득한 후 기존거래관로를 확보하는 것으로 일본시장진입을 확립했으나, 자본참가는 서로 상이한 점을 보여줌. 보쉬는 기술공여대상 기업을 대상으로, 오토리브는 자사의 모듈화전략에 맞추어 M&A를 실시.
- 외국계 부품메이커가 세계 우수 부품메이커이라 하더라도, 일본시장진입에 성공한 외국계 부품메이커는 극히 일부이며, 채용수령비율도 아직은 낮은 편.

<연도별 일본자동차부품시장 진출업체>

년 도	기업명	국명	진입형태
1912년	보쉬	독일	총대리점
1970년	TRW	미국	일본법인
1972년	GKN	영국	일본법인
1973년	테네코	미국	일본법인
1975년	미슈란	프랑스	일본법인
1978년	이톤	미국	일본법인
1979년	시멘스	독일	일본법인
1981년	비스테온	미국	일본법인
1985년	바레오	프랑스	일본법인
	델파이	미국	일본법인
1993년	브로제	독일	일본법인
1994년	존슨컨트롤	미국	일본법인
1998년	오토리브	스웨덴	M&A
	만운트훈멜	독일	일본법인
	마레	독일	자본제휴
1999년	리아	미국	일본법인
2000년	타워오토모티브	미국	자본제휴
	이나지오토모티브시스템	프랑스	일본법인
	컨티넨탈테베스	독일	합병회사
	다루피메달	스페인	자본제휴
2001년	오토모티브라이팅	독일	일본법인
	카우텍스텍스트론	독일	합병회사
	헤라	독일	업무제휴
	파갓토	이탈리아	업무제휴
	포르시아	프랑스	합병회사

출처 : 자동차부품메이커 홈페이지

III. 자동차부품 조달현황

1. 각 기업별 자동차메이커 부품발주상황

(단위 : 내제/품목, 외주/회사수)

부품 (대상품목수)		토요타 자동차	닛산 자동차	미쯔 비시 자동차	혼다	이스 즈	스 즈 끼	다이 하츠	후지 중공업	이스즈 자동차	히노 자동차	닛산 디젤	미쯔 비시 후소
엔진본체 (19)	내제 외주	9 37	6 29	5 42	6 31	5 31	6 24	6 26	1 30	4 25	5 26	4 28	1 9
엔진동력 변동(14)	내제 외주	4 27	1 21	1 26	2 25	2 28	0 22	3 23	0 18	0 17	1 8	0 14	1 15
엔진연료 (9)	내제 외주	1 13	0 13	0 17	0 14	0 12	0 15	0 6	1 10	0 7	0 6	0 8	0 10
엔진흡 배기(12)	내제 외주	4 26	4 19	0 25	0 26	0 17	3 25	2 22	0 23	0 21	2 19	1 16	0 19
엔진유회 냉각(10)	내제 외주	0 22	0 20	1 20	0 22	0 24	0 19	1 16	0 15	0 14	1 13	0 18	0 15
엔진전장 (8)	내제 외주	0 9	0 10	0 8	0 10	0 10	0 8	0 7	0 9	0 9	0 5	0 9	0 5
파워트레 인(24)	내제 외주	11 30	1 31	1 44	9 29	5 39	5 35	4 34	5 28	3 36	4 27	3 22	2 27
스티어링 (12)	내제 외주	5 21	2 20	1 19	0 21	1 18	1 18	1 17	0 19	2 11	1 13	0 10	0 14
서스펜션 (5)	내제 외주	1 11	0 7	0 8	0 7	0 9	0 7	0 6	0 8	0 7	0 5	0 4	0 4
브레이크 (18)	내제 외주	2 20	3 17	2 18	0 20	1 17	1 18	2 18	0 22	0 15	0 24	1 15	0 20
휠타이어 (4)	내제 외주	1 11	0 7	0 8	0 7	0 9	0 7	0 6	0 8	0 7	0 5	0 4	0 4
외장품 (22)	내제 외주	2 31	1 32	1 30	1 31	1 33	2 34	2 29	1 26	1 18	1 15	0 16	1 19
내장품 (25)	내제 외주	1 42	0 38	0 30	1 34	0 25	0 30	2 31	0 23	2 24	1 16	0 17	0 25
차체전장 (14)	내제 외주	1 12	0 17	0 17	0 20	0 18	0 19	0 13	0 18	0 15	0 9	0 9	0 11
용품 (4)	내제 외주	0 5	0 6	0 7	0 8	0 6	0 8	0 8	0 8	0 5	0 2	0 3	0 4
합계 (200)	내제 외주	42 318	18 292	12 328	19 313	15 300	18 293	24 271	7 268	12 233	16 196	9 194	

2005년 자동차부품 200품목 생산유통조사

2. 주요기업별 조달방침 및 계획

가. 토요타자동차 : 조달의 글로벌화

- 2000년 총원가절감 활동(Construction of Cost Competitiveness 21 실시), 2002년도에는 2,900억엔 상당의 삭감효과 달성
- 2004년 이후의 조달 방침
 - ① 품질 : 공급자의 공정불량을 제로화하는 모델라인을 선정, 품질관리 전문가 파견 및 지도
 - ② 기술 : 환경 및 안전정보통신 등에서 우위성 유지. 신속한 선진기술 제품화, 보급 가능한 저경비화의 업계표준(de facto standard) 획득 목표
 - ③ 원가 : CCC21의 진화, 설계계획 및 생산설비 재검증으로 생산공정의 근본적인 수정, 공급자 경쟁의식 향상
 - ④ 글로벌화 : 해외조달부문에의 품질관리 전문가 배치를 통해 엄격하게 공급자를 평가, 세계최적조달추진을 위한 경쟁력 있는 공급자선정 및 공급자의 경쟁의식향상, 구입부품 가격경쟁력을 비교분석한 “국제가격비교시스템”, 경쟁력있는 신규 공급자 및 신기술을 발굴하기 위한 “신공급자, 신기술개발 프로그램”, 현행공급자의 경쟁력 향상을 위한 “현행공급자의 개선지원프로그램” 추진

나. 닛산 : 글로벌소싱

- ① 1999년 10월 포괄적인 재건계획인 “닛산리바이벌플랜”을 발표
- ② 2002년도까지 공급자수 1,145개사를 600개사로 감축하고 보유계열회사 1,349개사의 주식을 4개사로 축소 목표
- ③ 닛산플랜의 원가절감 시책인 닛산 3.3.3. 플랜
- ④ 닛산 르노 공급자를 3개 파트너로서 유럽, 미국, 일본 3극 글로벌조달을 통해 3년간 (1999~2001년)까지 20% 절감을 목표
- ⑤ 2001년 4월 르노, 닛산의 공동구매회사인 RNPO설립
- ⑥ 2002년 5월 닛산180 플랜을 발표 : 부품구매경비의 15% 삭감을 목표
- ⑦ 2005년도부터 실시되는 벨류업을 발표

다. 혼다 : 그린구매의 추진 (환경부하의 감소)

- ① 1992년 TQM으로서 부품메이커와 연계강화
- ② 2002 12월 혼다 그린구매 가이드라인을 발표, 환경을 배려하는 부품조달을 목표
- ③ 경쟁력향상을 위한 Made by Global Honda 전개

라. 마즈다 : 비용절감

- ① 1999년 12월 포드의 부품조달방식(FSS)을 도입 : 부품기획/설계업무, 품질보증 등을 메이커에 위탁
- ② 2002년 5월 경비삭감활동인 ABC활동 전개 : 설계개선, 물류비삭감, 차종부품공통화, 해외생산공장에서의 납품

마. 미쯔비시 : 품질제일, 비용중시, 내외에 문호개방

- ① 2001년 3월 미쯔비시 자동차 턴어라운드계획 발표
- ② 세계규모의 조달, 물류 간접자재 및 서비스 조달을 일원관리하는 구매부문을 설치
- ③ 월드클래스의 공급자와의 연계강화를 겨냥한 COSMOS이념(Common Supplier and Mitsubishi Motor Corm Operation System) 을 도입, 구매경비 삭감을 도모
- ④ 2003년 공급자와 오픈된 거래관계를 구축하기 위하여 공급자와의 회합, 미쯔비시모터스 글로벌공급자 프레넘을 개최.
- ⑤ 공급자와 공동으로 아이디어를 창출하는 MXP를 실시
- ⑥ 공정하고 긴밀한 협력관계를 구축하고 상호간의 이익확대를 추구
- ⑦ 2004년 5월 사업재생계획을 발표
- ⑧ 2006년까지 자재비의 15%삭감을 목표

바. 기타

- ① 스즈키 : 실적, 품질중시
- ② 다이하츠 : 글로벌조달, 품질, 환경중시
- ③ 후지중공업(스바루) : 글로벌화, 환경보전

- ④ 히노자동차 : 글로벌화, 환경중시
- ⑤ 닛산디젤공업 : 환경보전, 글로벌화

3. 주요기업별 Contact point 및 아웃소싱 분야 리스트

가. 토요타자동차 (TOYOTA MOTOR CORPORATION)

- 주소 : 1,TOYOTA-CHO, TOYOTA, AICHI, 471-8571, JAPAN
- 전화 : 81-565-23-2639
- 팩스 : 81-565-23-5706
- 컨택트포인트 : 조달본부 조달부
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - <http://www.toyota.co.jp/company/purchase>를 통해 응모 가능
 - 카탈로그 송부전 조달본부에 연락하여 정확한 부서 및 담당자 파악후 자료송부요망

나. 닛산자동차 (NISSAN MOTOR CORPORATION)

- 주소 : 17-1, Ginza 6-chome, Chuo-ku, Tokyo 104-8023, Japan
- 전화 : 81-3-3543-5523
- 컨택트포인트 : 조달기획부 한국담당
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

다. 미쯔비시자동차 (MITSUBISHI MOTORS CORPOTARION)

- 주소 : 33-8, SHIBA 5 CHOME, MINATO-KU, TOKYO, 108-8410, JAPAN
- 전화 : 81-3-5232-7570
- 팩스 : 81-3-5232-7765
- 컨택트포인트 : 구매본부 구매부 해외조달담당
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반

- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

라. 혼다자동차 (HONDA MOTOR CO.,LTD)

- 주소 : 2-1-1, AOYAMA, MINATO-KU, TOKYO, 107-8556, JAPAN
- 전화 : 81-28-677-3311
- 팩스 : 81-28-677-3910
- 컨택트포인트 : 도치기연구소 자재부
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 먼저 유선상으로 해당품목의 담당자와 연락. 이때 품목명, 업체명을 전달해 둘 것

마. 마즈다 (MAZDA MOTOR CORPORATION)

- 주소 : 3-1, SHINCHI, FUCHU-CHO, AKI-GUN, HIROSHIMA, 730-8670, JAPAN
- 컨택트포인트 : 구매본부 구매기획부 下村(SHIMOMURA)
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

바. 스즈키자동차 (SUZUKI MOTOR CORPORATION)

- 주소 : 300, TAKATSUKA-CHO, HAMAMATSU-SHI, SHIZUOKA, 432-8611, JAPAN
- 컨택트포인트 : 원가관리그룹 부품원가관리그룹 계장 原内 規夫(NORIO HARAUCHI)
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 담당자 또는 담당부서 앞으로 회사개요, 카탈로그, 납품실적 등을 확인할 수 있는 자료를 송부

사. 다이하츠공업 (DAIHATSU MOTORS CO.,LTD)

- 주소 : 1-1, DAIHATSU-CHO, IKEDA-SHI, OSAKA, 563-8651, JAPAN
- 전화 : 81-72-751-8811
- 컨택트포인트 : 구매부 부품소재실 川島(KAWASHIMA)
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

아. 후지중공업 (FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD.)

- 주소 : 7-2, NISHI-SHINJUKU 1 CHOME, SHINJUKU-KU, TOKYO, JAPAN
- 전화 : 81-3-3347-2111
- 컨택트포인트 : 자동차구매과
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

자. 이스즈자동차 (ISUZU MOTORS LIMITED)

- 주소 : A, OHMORI BELLPORT, 6-26-1, MINAMIOHI, SHINAGAWA-KU, TOKYO, 140-8722, JAPAN
- 전화 : 81-3-5471-1141
- 컨택트포인트 : 구매업무2과 松藤(MATSUFUJI)
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 이스즈자동차는 GM의 일원이므로 한국 GM에 커넥션이 있다면 그쪽을 통해 오피할 것. 단 GM에서도 한국기업은 이미 조사가 끝난 상태이므로 의욕만 있는 기업이 자꾸 연락하는 일은 사절.

차. 히노자동차 (HINO MOTORS,LTD.)

- 주소 : 1-1, HINODAI 3 CHOME, HINO-SHI, TOKYO, 191-8660, JAPAN
- 전화 : 81-42-586-5111
- 컨택트포인트 : 구매기획부 해외기획실 豊島(TOYOSHIMA)
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부

카. 닛산디젤공업 (NISSAN DIESEL MOTOR CO.,LTD)

- 주소 : 1, 1 CHOME, KAMIO-SHI, SAITAMA-PREF, 362-8523 JAPAN
- 전화 : 81-48-781-2301
- 컨택트포인트 : 구매부 또는 설계부
- 해외아웃소싱대상품목 : 자동차부품 전반
- 접촉요령
 - 회사안내, 카탈로그, 회사프로필 등을 담당부서 앞으로 송부(구매부 연락후)

타. 아이신·에이·더블유 (AISIN AW CO.,LTD)

- 주소 : 10 TAKANE, FUJII-CHO, ANJO, AICHI 444-1192, JAPAN
- 전화 : 81-566-73-1843
- 팩스 : 81-566-73-1609
- 컨택트포인트 : 조달본부 부품조달부 글로벌조달기획그룹
中川 恭(TAKASHI NAKAGAWA)
- 해외아웃소싱대상품목 : 오토매틱트랜스미션, 카내비게이션 관련부품
- 비고 : 대기업 아웃소싱 상담회 참가기업

IV. 일본시장진출을 위한 조언

- 자동차에 요구되는 기능은 고도화되고 있으며 부품에 대한 요구도 강해짐. 최근에는 환경 및 안전성을 요구하는 경향이 강하고, 재료변경에도 커다란 영향을 줌. 부품에 따라서는 새로운 부품, 새로운 기술이 요구되고 있어, 부품 유통구조 변화도 예상됨
- 계열거래가 붕괴되고 있는 지금, 외국계 부품메이커로서는 부품채용 기회가 확대됨. 특히 선진기술을 이용한 부품은 부가가치가 높고, 신규거래에 유리할 것으로 전망.

가. 제품면

1) 환경대응부품

- 자동차메이커는 환경문제대응이 불가결한 요소로 여기고 있는 만큼, 환경규제강화에 대응하는 관련기술개발을 가속화.

< 환경문제 대응책 >

환경문제	대 응 책
연비향상	차량경량화(고장력철관채용, 알루미늄화, 자석화, 수지화, 부품소형화, 모듈화로 부품수 삭감 등) 동력기관의 효율향상(가솔린직분엔진, 가변밸브타이밍, 코먼레일식 연료분사장치 등) 동력전달효율의 개선(자동무단변속기채용 등) 저공해차의 개발(하이브리드자동차, 연료전지차 등)
환경부하물질저하	중금속(납, 크롬, 카드뮴, 수은)이용량 삭감 염화비닐수지의 사용량 삭감 특정프론CFC의 폐지, 대체프론 HFC134a의 삭감 엔진냉각액(LLC)의 아민프리화
배출가스정화	연료분사계통개선 화확반응에 의한 정화
리사이클성 향상	고수명화재료의 개발 열가소성수지의 채용 및 재료통합 천연소재의 채용 리사이클재료개발 및 채용 해체하기 쉬운 부품설계

출처 : 자동차메이커 환경보고서 등

2) 안전대응부품

- 안전성향상을 목적으로 ASV의 개발이 진행되고 있으며, 국토교통성에서는 ASV추진검토회를 설치. ASV는 일렉트로닉기술을 활용하여 자동차의 인텔리전트화를 도모하고, 드라이버의 인지, 판단실수 등의 휴먼에러를 보완하여 좀더 안전한 자동차제작을 목표로 함.
- ASV추진계획은 1991년도에 시작되어 제 1기는 승용차에 대한 예방안전, 사고회피, 충돌안전, 화재방지 확대의 4분야 20시스템의 연구개발이 진행. 2000년도에 종료한 제 2기는 안전성향상을 지원하는 정보통신화, 인텔리전트화 기술의 연구개발진행과 더불어, 전자동 운전차량 기반 등 2분야가 추가되었으며, 승용차뿐 아니라 트럭, 버스, 이륜차까지도 그 대상.
- 2001년에 개시된 제 3기는 제 2기에서의 개발성과 등을 바탕으로 자동차메이커에 의한 연구개발을 한층 진전시켜, ASV기술의 실용화와 보급촉진이 검토됨. ASV는 ITS기술 등 첨단기술이 다수 채용 될 예정. ASV추진계획의 연구개발시스템 중에서는 이미 적외선카메라로 야간보행자를 확인하기 쉬운 내비게이션 등이 일부 고급차에 채용 중.

나. 일본시장 진입문제(유통, 판매)

- 국내자동차부품메이커의 최적조달추진으로 계열거래는 축소되고 있으며, 신규진입에 성공한 외국계 부품메이커도 일부에 그침. 그 배경에는 국내자동차메이커와 외국계 부품메이커 사이에 품질에 대한 인식 및 개발수법에 대한 관념의 차이, 대화방법의 차이, 부품설계개발진행, 부품개발관여도 등으로 인해 여러 문제가 발생.
- 또한, 자동차메이커에 따라서는 외국계 부품메이커에서 자동차메이커에 맞추어 대응해야만 한다는 문제도 지적. 이에 따라, 외국계 부품메이커와 자동차메이커간에는 현장교류를 도모하고, 상호인식의 차이를 해소하는 것이 필요.
- 한편, 계열외 거래는 확대. 부품구매에 관해서도 인터넷 등을 통해서

조달처를 모집하는 등 계열외 부품메이커에도 문호를 열고 있음. 토요타자동차는 조달기본방침, 개발조달과정의 이해를 목적으로 1993년에 일문 및 영문으로 공급가이드라고 하는 책자를 발행.

- 토요타자동차는 Open Door Policy를 내세워 기업규모, 거래실적의 유무를 막론하고 그룹 외 공급자로부터의 조달을 촉진. 공급자선정에 있어서는 품질, 원가, 기술, 납기 등의 능력과 더불어 지속적인 개선에 참가하는 경영자세 체제를 종합적으로 감안해서 실시. 또한, 공급자 제품 전시회 및 글로벌 설계모임 등을 개최하며 공급자발굴활동을 적극적으로 실시.
- 그 일환으로서 1998년 3월 본사에 공급자센터를 설치하고, 부품메이커가 토요차자동차에 새로운 부품을 제안할 수 있는 장소를 정비. 이와 더불어 토요타구매중점방침을 전달하기 위해 1999년부터 매년 글로벌 총회를 개최.
- 또한, 신규거래를 후원하는 시책도 강구중. 일본자동차부품공업회는 부품메이커제품전시회를 2004년도부터 개최하며 자동차메이커 구매담당자 등의 독자기술 및 품질을 표현하는 기회를 제공. 제 1회는 2004년 10월, 토요타자동차에서 개최되었으며, 매년 1회 각 자동차메이커에서 제품전시회가 실시될 예정.
- 그 외에도, 미국자동차부품공업회(MEMA)는 미국부품메이커와 일본자동차메이커 사이의 비즈니스 기회를 확대하기 위해, 2005년 디트로이트에서 개발구매담당자 등을 대상으로 공급자 포럼을 개최 예정임.

작성자

- | | |
|--------|----------------|
| ■ 기계편 | 오사카 무역관 김현호 과장 |
| ■ 자동차편 | 나고야 무역관 박영환 과장 |

일본기업의 부품소재아웃소싱 동향과 전망 (기계 & 자동차편)

발행인 : 한준우
발행처 : KOTRA
인쇄처 : 화신문화 02)2277-0624

발행일 : 2005년 11월

주 소 : 서울시 서초구 염곡동 300-9
(우 137-749)
전 화 : 02)3460-7114(대표)
홈페이지 : www.kotra.or.kr

Copyright © 2005 by kotra. All rights reserved.

이 책의 저작권은 kotra에 있습니다.

저작권법에 의하여 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로
무단전제와 무단복제를 금합니다.