

기획조사 06-022

# 북미 자동차부품시장의 변화와 기회

2006. 4

**kotra**

# 목 차

## I. 북미 자동차·자동차부품 시장 변화 ..... 1

1. 세계 자동차 생산 중심의 이동
2. 북미 판매시장 변혁
3. 자동차부품 시장 재편

## II. 한국 제품 진출 동향 및 기회요인 ..... 7

1. 진출 동향
2. 기회 요인

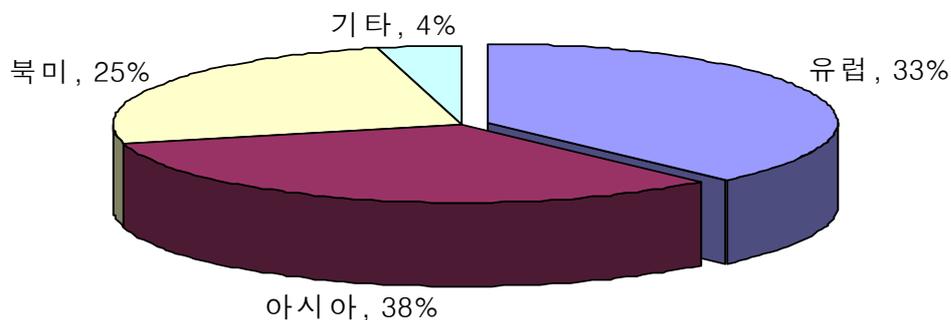
## III. 북미 시장 진출 확대를 위한 과제 ..... 10

- 최근 미국 완성차 빅3의 부진과 이에 따른 대형 부품기업의 잇다른 파산보호신청, 한국, 일본차의 약진과, 중국, 인도 등 후발 자동차 기업의 빠른 성장, 생산, 부품구매의 글로벌화 확산에서 보듯이 세계 자동차 및 부품산업 구도는 급격히 변하고 있으며, 이는 우리 완성차 및 부품기업들에게 새로운 기회와 위기를 동시에 제공
- 효과적인 마케팅 전개, 모듈화 생산능력 제고, 바람직한 노사관계 정립을 통해 신규 및 기존기업의 대체시장 선점 필요

## I. 북미 자동차 · 자동차부품 시장 변화

### 1. 세계 자동차 생산 중심의 이동

- 세계 자동차 생산규모는 6,390만대, 이중 아시아 비중 38% (한중일 3개국이 29.8% 차지)로
- 북미, 유럽의 생산비중이 감소 또는 답보 상태에 있는 반면, 아시아지역 생산규모 지속 증가. 2003년 이후 북미, 유럽을 제치고 최대 자동차 생산지로 도약



- 일본은 최근 10년간 연평균 생산 2.7% 증가, 오래전부터 미국 과 함께 세계 최대 생산국 자리굳힘

- USA Today에 따르면, 2006년 Toyota 생산량이 GM을 제치고 세계 1위에 오를 전망

▪ GM; 885~915만대 생산예정 (2006년)

▪ Toyota; 전년대비 10% 증산, 906만대 생산예정(2006년)  
 수요가 있는 곳에서 생산한다는 정책하의 Toyota  
 현지생산 시설 지속 확충전망  
 Toyota는 일본외 지역에서 생산하는 완성차 대수를  
 현재의 두배인 500만대까지 증가시키고, 일본내 생산은  
 세계 생산 수요 변동에 맞춘 보조생산 역할 수행예정

- 중국은 동기간중 연평균 23.4%의 놀라운 성장을 보였으며, 상용차부문에서는 이미 동북아 최대 생산국 위치 차지
- 인도의 경우도 아직은 유럽과 일본 메이커가 시장을 주도하고 있으나 생산능력은 154만대 수준으로 우리나라 (347만대)의 절반수준에 육박

## 2. 북미 판매시장 변혁

- 특히 북미지역 경우 빅3의 판매부진, Delphi 등 대형부품업체의 잇단 파산보호신청, 한국과 일본 기업의 현지진출 확대에 따라 급격한 구조변화 발생
- 북미(미국, 캐나다, 멕시코) 자동차 판매규모는 1,971만대, 전년대비 0.9% 소폭증가

- 빅3 점유율 지속 하락

구분	2001 점유율	2005 점유율	증 감
빅3	65%	59%	△6%
일본 제품	26%	32%	+6%
한국제품	3.6%	4.2%	+0.6%

자료원) Automotive News

- 2008년경 Toyota가 다임러크라이슬러 제치고 북미지역 판매 3위로 올라설 전망 (자료원; Automotive News)

- 3천달러대에 이르는 빅3의 대폭적 할인정책에도 불구하고, 2005년 일본 완성차 업체 판매량은 전체적으로 6.1% 증가

Toyota 9.6%, Honda 5.6%, Nissan 7.2%, 현대/기아차 6.5% 판매신장

- 올해 1월 개최된 디트로이트 오토쇼에는 Greely 715CK라는 낯선 이름의 중국산 패밀리 세단이 출품 주목받음. 동 차량은 1만달러 이하 가격에 2008년 후반 판매 예정으로 빅3 및 경쟁사를 긴장시키고 있음.

(Greely는 세단과 함께 스포츠카 모델인 'Beauty Leopard' 출시계획으로 동 제품은 내장형 가라오케 장착으로 유명))

○ 빅3 점유율 하락 요인

- 유럽, 아시아제품 대비 품질 열위, 과도한 직원복지비용. GM의 경우 지난해 106억달러 적자 기록한 가운데, 차량 1대당 1,500달러 수준의 직원 의료비 지출

<빅2 자구계획안>

- GM; 생산직 11만3천명 감원, 사무직 2,500명 감원 예정  
- *Generous Motors*라고 불릴 정도로 대우가 좋았던 GM 별명이 *General Misery*로 변했음
- Ford; 2012년까지 14개 공장 폐쇄, 2만5천~3만명의 직원 해고 발표

### 3. 자동차 부품시장 재편

- 미국 자동차부품시장 규모는 3,506억달러이며, 이중 OEM부품 시장규모 1,596억달러로 세계 최대시장 형성  
(미상무부, 2004년 기준)
- 최근 3년간 연평균 수입증가율 10.1%. 미자동차 생산이 담보 상태에 있음에도 불구하고, 부품수입이 빠르게 증가하는 것은 한국, 일본 등 외국기업의 현지진출이 두드러졌기 때문.  
해외부품 업체 점유율 33%로 지속 증가중.
- 미국의 국가별 자동차부품 수입현황
- 전체 수입액 921.5억 달러 중 NAFTA 회원국인 멕시코와 캐나다가 50.4%인 464.9억 달러를 차지하고 있으나, 비중이 점차 낮아지고 있음(2002년 54.0% → 2004년 50.4%).

#### < 미국 자동차부품 수입 현황 >

(단위 : 백만달러)

순위	국가	2003	2004	2005	증감률 ('04-'05)	비중
1	멕시코	21,039	23,104	24,910	7.8%	27.0%
2	캐나다	18,569	20,164	21,581	7.0%	23.4%
3	일본	13,745	15,494	16,448	6.2%	17.8%
4	독일	5,426	6,147	6,709	9.1%	7.3%
5	중국	2,788	3,884	5,408	39.2%	5.9%
6	한국	1,546	1,866	2,709	45.2%	2.9%
7	브라질	1,474	1,711	2,022	18.2%	2.2%
8	대만	1,366	1,604	1,731	7.9%	1.9%
9	프랑스	1,302	1,478	1,449	-2.0%	1.6%
10	영국	1,068	1,045	1,126	7.8%	1.2%
소계		68,323	76,497	84,091	9.9%	91.3%
기타		6,146	6,946	8,063	16.1%	8.7%
총계		74,469	83,444	92,154	10.4%	100.0%

(자료원 : USITC)

- 반면, 중국, 한국, 브라질 등으로부터의 수입 비중은 지속적으로 증가하고 있으며, 3년(2003년~2005년) 평균 수입 증가율은 중국(34.3%), 한국(25.9%), 브라질(16.6%), 독일(15.8%), 대만(10.3%) 순으로 나타남
- 한국 완성차 업계의 선전, 한국 부품의 인지도 제고 등에 힘입어 2005년에는 한국으로부터의 수입이 2004년 대비 45.2% 증가함으로써 39.2%의 중국을 제치고 수입 증가율 1위를 기록
- 빅3 수익성 악화 → 납품가 인하 종용 → 부품업체 잇다른 파산보호신청
- 2005년에만 Collins & Aikman, Tower Automotive가 파산신청한데 이어, 급기야 북미 최대의 부품업체인 Delphi (세계 2위. 2004년 매출 286억달러)와 7위 부품업체인 Dana사마저 파산신청

**<Delphi 파산보호신청 개요 및 경과>**

- Delphi 경우 2005.10월 파산보호신청, 전미자동차노조(UAW)에 임금, 의료보험혜택 감축을 요구하였으나, 노조측 이에 대해 총파업을 경고한 상태임.
- Delphi; 33개 공장중 25개 매각 또는 폐쇄 예정
  - 5.9일 미국 파산법원은 Delphi 구조조정계획 심의 예정
- Delphi 작년 매출 269억달러중 GM이 128억달러로 절반 차지  
Delphi 파업시 GM은 첫두달간 7~80억달러 손실 예상

**<파산보호 신청후 영업활동, 대금지급>**

- 미기업들은 재정난으로 부채상환 능력이 없을 경우, 파산법 11항(Chaper 11)에 의거 파산보호 신청함.
  - 파산보호 신청시, 채무이행을 일시 정지시키고 파산법원 감시하에 영업 지속, 국내 법정관리와 유사.
  - Delphi 파산신청은 미국내 39개 조직에만 해당, 미국외 지역은 해당사항 없음
  - Delphi의 경우, 채권단으로부터 20억달러 자금지원받기로함. 향후 영업활동에 필요한 950백만달러 사용승인 받은 상태로, 구제금융과, 영업활동 수익 통해 공급업체 대금 및 종업원 임금 대부분 정상 지급중이나, 향후 사태 지켜봐야.

- GM은 비용절감 위해 한국, 중국 등 글로벌 구매전략으로 전환, 한국업체로부터의 직거래도 확대 예정
- GM 회생시 글로벌 아웃소싱 추세 더욱 확대될 것이며, GM과 거래시 Ford 및 일본 완성차업체에 납품 기회 확대 가능

**<GM 자동차 부품 구매내역>**

- 연간 부품구매액: 852억달러 (2005년 기준)
- 대한 구매액: 글로벌 구매 26억달러, 북미에서 구매 6억달러
- 국별 구매액(글로벌 구매 기준, 단위: 억달러, 순위별)

미국	멕시코	캐나다	독일	한국(5위)	스페인	호주	브라질	프랑스
446	82	82	60	27	25	20	18	17

\* 중국은 15위권 내에 미포함, 일본은 8억불 납품 12위

\*\* 미국자동차부품 수입통계를 보면, 2005년 기준, 대미 수출 1위는 멕시코 이어서 일본, 독일, 중국, 한국순. 중국의 대미수출은 54억달러, 우리나라 27억 달러이나, GM의 부품수입 국가 10위안에 중국이 포함되지 않은 것은 중국의 대미 수출이 주로 A/S 부품에 집중되기 때문.

\*\*\* GM 현재 중국으로부터 구매 비중 미미하나, 디트로이트 무역관이 GM 인사 통해 파악한바에 따르면, GM은 중국, 인도 등지로부터의 구매 크게 늘릴 예정이라고함.

## II. 한국 제품 진출 동향 및 기회요인

### 1. 진출동향

- 한국의 승용차 생산 증가율 최근 10년간 연평균 6.3%의 빠른 성장, 세계 6대 자동차 생산국 위치 점하고 있으며,
  - 수출면에서도 완성차와 부품 수출액이 380억달러(2005년 기준)로 우리나라 전체수출의 13%(완성차 10.4%, 부품류 3.0%) 차지
- 우리나라 자동차부품의 대미 수출은 27억달러, 전년대비 45% 증가 기록

- 전체 대미 수출 27억 달러중 OEM 수출 16억달러, A/S 부품 수출 10억달러로, OEM 부품 수출비중 높음 (미무역위원회 통계)
  - 단 미국 전체 OEM시장 규모는 1,600억달러, A/S부품시장 규모는 1,900억달러로 추산 (미상무부 2005 보고서)

- 이는 한국완성차업체 선전과 한국부품 인지도 향상에 기인
- 최근 북미 자동차부품시장 환경변화에 적절 대응시, 지속적 수출 증대 가능

### 2. 기회요인

- 빅3, 대형부품기업의 글로벌 아웃소싱 확대
  - 수익성 악화된 빅3의 글로벌 아웃소싱 확대, Delphi 등을 대신할 새로운 Tier 1의 출현은 국내기업에 신규 납품 기회 제공
  - GM의 경우 '경쟁력 확보 위해 한국으로부터 연간 구매비중을 현재 6억 달러에서 20억달러까지 늘릴 계획' 언급
  - Delphi 고위임원도 한국 자동차 부품이 향후 글로벌소싱 대상이 될 가능성이 높다고 밝힘

< 델파이 본사 부사장 Robert J. Remenar 면담 내용 >

Q. 공장 폐쇄 외에 비용 절감을 위한 고려사항은 ?

A. 가장 우선적으로 고려하고 있는 것은 해외에서의 부품 조달. ..  
중략.. 크기가 크거나 무게가 너무 많이 나가서 운송비가 많이 드는  
경우 제외하면 많은 종류의 자동차 부품들이 해외 조달을 통해서  
비용 절감 할 수 있을 것. (.. 후략)

Q. 최근 한국의 대미 부품 수출이 크게 증가하고 있다. 그 이유는?

A. 한국 부품은 품질에 비해 가격 경쟁력이 높은 편. 일본 제품에  
비해 가격은 낮고 품질은 비슷. 과거에는 품질문제가 종종 발생했지  
만 최근에는 품질 신뢰도가 높아졌음. 미국 업체들의 글로벌 소싱  
늘면 한국으로부터의 수입 더 크게 늘 것. 한국 업체들은 제품  
수정 요구에 빠르게 반응하며, 가공 기술이 좋다. 그러나 아직 모듈  
생산 능력 부족이 단점

<특기사항; 중국기업 Delphi 자산매각 발판으로 미국진출 추진>

- 중국 자동차부품 생산기업인 Wanxiang Group은 Delphi 매각  
자산 취득과 관련, Delphi측과 협의중이라고 발표 (2005.12월)
- 미국 직접 진출을 통해 Tier 1이 되겠다는 공격적 경영 전략

○ 한미 FTA체결에 따른 경쟁력 제고

- 여기에 한미 FTA 체결 가능성도 국내 부품 대미 수출에 상  
승작용을 할 것으로 기대. 미국의 자동차부품 관세율은 2-5%  
선으로, 관세가 철폐되면, 중국, 일본기업 대비 가격경쟁력  
확보에 도움

○ 외국기업과 제휴 통한 제품경쟁력 향상

- 국내 완성차 생산 증가에 따른 구미업체 진출, 국내기업과의 제휴 확대는 국내 부품산업 경쟁력 향상 통해 수출에 기여
- Bosch (독일, 세계 1위), Delphi (미국, 세계 2위), Denso (세계 3위) 등 매출규모 세계 30대 기업중 절반이상이 이미 국내에 진출

<디트로이트무역관이 현지 유력 부품기업 98개사 대상 설문조사 결과>

- 응답기업의 50%가 중국, 20%가 한국을 가장 매력적인 투자지로 꼽아, 향후 투자유치 전망을 밝게해 주고 있음.
- 이들 기업이 꼽은 신규투자시 주요 고려사항은 시장규모와 성장성, 주변시장 접근성, 노동생산성 등이었음.

○ 국내 완성차업체의 현지진출 확대

- 북미 시장변화에 더해 현대, 기아차의 미현지 진출 확대도 OEM 및 A/S부품 수출 전망을 밝게 해주고 있음.

### Ⅲ. 북미시장 진출 확대를 위한 과제

그러나 이미 중국, 인도 등이 우리부품산업을 빠르게 추격하는 상황에서 상기와 같은 기회가 저절로 우리 기업의 수익으로 연결되는 것은 아니며, 아래 대응을 통한 신규 시장 선점 필요

#### ○ 모듈생산 능력 배양 시급

- 전문가들은 Delphi 파산보호 신청이 북미지역뿐 아니라 세계 자동차 부품 산업 구조조정과 업체간 이합집산 가속화시킬 것으로 전망
- 이는 자동차 생산방식이 전형적인 단품 조립 구조에서 벗어나 모듈 생산 위주로 변화함에 근거
- 북미시장 환경변화가 국내 부품업체들에게 좋은 기회 제공하고 있지만, 부품 산업의 구조조정도 앞당기고 있다는 점에서, 한국 부품업체들이 향후 세계 자동차 부품 시장에서 경쟁력을 유지하기 위해서는 모듈 생산 능력 시급히 길러야함

#### ○ 발전적 노사 관계 정립 필요

- 빅3, 델파이 등 재정난이 과도한 직원 복지 비용에 크게 기인함에도 불구하고, 미자동차노조(UAW)는 Delphi 회생 위한 3자 협상(GM-UAW-Delphi)에서 복지비용 감축에 지속적으로 부정적 입장 고수

- 이번 델파이, GM 사태는 발전적 노사관계 정립이 기업 경영에 얼마나 큰 영향을 미치는지 다시 한 번 일깨워 준 사례

- KOTRA의 설문조사에 따르면 미국 부품업체의 36.1%가 한국에 대한 투자 장애 요인으로 노조 문제를 제기, 북한과 관련된 정세 불안(33.3%)보다 더 높게 나타남

#### ○ 해외마케팅 능력 제고

- 국내 자동차부품 품질은 우수하면서도 현지 마케팅 능력은 상대적으로 취약한 것으로 평가
- 현지 진출 또는 현지 기업과의 제휴, 전문인력 채용 등 통해 효과적 마케팅 전개 필요