



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](#)

2022년 2월

석사학위 논문

한국자동차부품산업의 대 중국시장 수출 경쟁력 분석

조선대학교 대학원

무역학과

여 종 림

한국자동차부품산업의 대 중국시장 수출 경쟁력 분석

Analysis of the Export Competitiveness of the Korean
Auto Parts Industry to China

2022년 2월 25일

조선대학교 대학원

무역학과

여 종 림

한국자동차부품산업의 대 중국시장 수출 경쟁력분석

지도교수 이 제 홍

이 논문을 경영학 석사학위신청 논문으로 제출함

2021년 10월

조선대학교 대학원

무역학과

여종림

여종림의 석사학위논문을 인준함

위원장 조선대학교 교수 이종하 (인)

위원 조선대학교 교수 유광현 (인)

위원 조선대학교 교수 이제홍 (인)

2021년 12월

조선대학교 대학원

<목 차>

ABSTRACT	v
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법	3
제2장 중국과 한국의 자동차 부품 산업 현황	4
제1절 자동차 부품 산업의 정의 및 발전현황	4
1. 자동차 부품의 정의	4
2. 중국 자동차 부품산업의 발전현황	5
3. 한국 자동차부품산업 발전현황	13
제2절 선행연구에 대한 논의	15
1. 경쟁력 관련 이론	15
2. 선행연구	18
제3장 한국과 중국의 자동차 부품 교역 현황	22
제1절 중국 자동차 부품의 수입현황	22
제2절 한국자동차 부품의 대 중국 수출입	24

제4장 경쟁력 분석	30
제1절 무역특화지수 (TSI)	31
제2절 수출편향지수 (EIB)	33
제3절 시장별 비교우위지수 (MCA)	34
제4절 분석결과 및 시사점	35
제5장 결론	41
참고문헌	43

<표 목차>

<표2-1> 중국 자동차 산업의 발전 과정	8
<표3-1> 중국 자동차부품 수입현화	22
<표3-2> 한국자동차 부품의 대 중국 수출입	24
<표3-3> 자동차산업의 품목별 분류	25
<표3-4> 2011-2020한국자동차 부품 대 중국 수출입	29
<표4-1> 분석품목별	30
<표4-2> 10년 내 한국 자동차 부품 수출액	31
<표4-3> 무역특화지수	39
<표4-4> 수출편향지수	37
<표4-5> 한국자동차 부품의 대 중국 시장 비교우위지수	39

<그림 목차>

<그림2-1> 2012-2020년 중국자동차부품 산업 시장규모	9
<그림2-2> 2014-2020년 중국자동차부품 수출입액	11
<그림2-3> 2018년 세계 주요국 100대 자동차 부품업체 수 통계	12
<그림3-1> 2011-2020 중국 자동차부품 수입액	23
<그림3-2> 한국대중국 자동차부품의 수출입	25

ABSTRACT

Analysis of the Export Competitiveness of the Korean Auto Parts Industry to China

LYU ZONGLIN

Department of international Trade

Graduate School of Chosun University

Advisor: Lee Jehong

In modern economic society, the automobile industry is a prop of a country's industrial development, and there are so many related industries that it can promote domestic demand, lead employment, contribute to social development, and is one of the important indicators of a country's level of economic development. In the structure of the global automobile industry in the 21st century, the rise of the Chinese automobile industry has formed automobile markets in Asia along with the United States and Europe.

Adjacent to China, Korea has grown from 28,000 annual automobile production to the world's fifth-largest automobile exporter. According to the Ministry of Commerce in 2011, Korea's automobile exports accounted for 50%, and China exceeded 18 million units a year in 2011, but exports were only 560,000 units and exports accounted for 3%. The Korean automobile industry can be said to be one of the world's richest automobile products. China's automobile industry has undergone difficult developments for decades from the first domestic car production in 1956 to joining the WTO in 2001. And the automobile industry has shown signs of revival over the past decade, and in 2004, China's annual automobile production reached 5 million units. And in 2008, it ranked second in the world in automobile production. In 2009,

annual production reached 13.79 million units, overtaking Japan, and automobile production ranked first in the world.

China's automobile industry is currently growing at high speeds, but there are still so many problems in terms of quality, technology, and brand that it is incomparable to advanced countries in the automobile industry along with increased annual production. Product competitiveness is still lacking compared to automobile industry powerhouses.

On the other hand, the Korean government has come up with active and advantageous policies from the beginning to foster its own automobile industry. With the extensive support of the Korean government, the Korean automobile industry has rapidly developed and emerged as a world-class brand. In addition, Korean automakers have rapidly grown Korea's automobile industry into a world-class automobile production powerhouse through continuous research and development and funding.

The start of the automobile industry in both Korea and China was similar, but the two countries have taken a completely different path in the development of the automobile industry. Both countries initially developed their own automobile industries by introducing overseas automobile technology, but now localization and industrialization have been carried out quickly with strong government support, and restructuring has created the world's leading automobile companies such as Kia and Hyundai. On the other hand, China's automobile industry is the world's No. 1 automobile industry every year, but in terms of quality, it has various problems such as backwardness of technology and structure, such as not meeting the standards of automobile powerhouses at all.

The import and export of the auto parts industry in Korea and China are also increasing rapidly due to the development of the auto industry

in Korea and China and the increase in automobile production. Automobile parts occupy an important position in the automobile industry and contributed greatly to the development of the automobile industry. It can be said that the auto parts industry is the core of the auto industry and determines the competitiveness of the auto industry.

Currently, most auto parts makers with a high market share in China adopt a method of procuring parts in collaboration with one foreign company. Most of China's auto parts production is joint production with foreign companies. Therefore, with the conclusion of the Korea-China FTA, the export competitiveness of the Korean auto parts industry to the Chinese market is analyzed. This study examines the export and sales status of the Korean auto parts industry to the Chinese market and seeks ways to strengthen the competitiveness of the Korean auto parts industry in the Chinese market.

The purpose of this study is to derive the competitiveness of Korean auto parts products against China by utilizing the Korea International Trade Association's auto parts product data and UN data over the past 10 years. The study subjects were HS codes, and the study data period was selected from 2011 to 2020, and data related to China and Korea were obtained from the UN trade website to derive results, and the obtained data were used by MCA, TSI, and IEB to achieve the study purpose.

Key Words: Auto Parts, Competitiveness, Market Compare Advantage, Index of Export Bias, National Advantage Index.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

현대경제사회에서 자동차 산업은 한 국가 공업 발전의 버팀목이며, 이와 관련된 산업은 매우 많아서 내수를 촉진하고 고용을 이끌 수 있고, 사회 발전에 공헌하는 것이 매우 크며, 한 나라의 경제 발전 수준을 가늠하는 중요한 지표 중의 하나이다. 21세기의 전 세계 자동차 산업 구조에서, 중국 자동차 산업의 발흥으로 인해 아시아에서는 미국, 유럽 3개국과 함께 자동차 시장이 형성되고 있다.

중국과 인접한 한국은 연간 자동차 생산량 2만 8000여 건에서 세계 5위 자동차 수출국으로 성장했다. 2011년 상무부에 따르면 한국의 자동차 수출 비중은 50%로 중국은 2011년 연간 1800만 대를 넘었지만 수출은 56만 대, 수출 비중은 3%에 그쳤다. 한국 자동차 산업은 세계에서 가장 돈을 많이 버는 자동차 제품 중 하나라고 할 수 있다. 중국의 자동차 산업은 1956년 첫 국산차 생산부터 2001년 WTO에 가입하기 전까지 수십 년간 난감한 발전을 거듭해 왔다. 그리고 최근 10여 년간 자동차 업계가 부흥할 조짐을 보였고, 2004년 중국의 자동차 연간 생산량은 500만 대에 이르렀다. 그리고 2008년에는 자동차 생산량 세계 2위에 올랐다. 2009년 연간 생산량은 1379만 대에 달해 일본을 추월했고, 자동차 생산량은 세계 1위를 차지했다.

중국의 자동차 산업은 현재 고속 성장을 거듭하고 있지만, 연간 생산량 증가와 함께 품질과 기술 문제, 브랜드 측면에서는 여전히 자동차 산업 선진국과 비교가 안 될 정도로 문제가 많다. 제품 경쟁력은 자동차 산업 강국에 비해 여전히 부족하다.

반면 한국 정부는 자국 자동차 산업을 육성하기 위해 초기부터 적극적이고

유리한 정책을 내놓았다. 한국 정부의 대대적인 지원을 통해 한국 자동차 산업은 빠르게 발전하여 세계적인 브랜드로 급부상하였다. 또한 한국 자동차 기업들은 지속적인 연구개발과 자금 투입을 통해 한국의 자동차 산업을 세계적인 자동차 생산 강국으로 급성장시켰다.

한·중 양국의 자동차 산업의 시작은 비슷했지만, 두 나라는 자동차 산업의 발전에서 전혀 다른 길을 걸어왔다. 두 나라 모두 처음에는 해외 자동차 기술을 도입해 자국 자동차 산업을 발전시켰지만, 지금은 정부의 강력한 지원 아래 국산화 및 산업화가 빠르게 이뤄졌고, 구조조정을 통해 기아, 현대 등 세계 유수의 자동차 기업을 탄생시켰다. 반면 중국의 자동차 산업은 매년 세계 1위 자동차산업이지만 품질 면에서는 자동차 강국의 기준을 전혀 충족하지 못하는 등 기술과 구조의 후진성 등 여러 가지 문제를 안고 있다.

한국과 중국의 자동차 산업 발전과 자동차 생산 증가로 한국과 중국의 자동차 부품 산업 수출입도 빠르게 늘고 있다. 자동차 부품은 자동차 산업에서 중요한 위치를 차지하고 자동차 산업의 발전에 큰 공헌을 했다. 자동차 부품산업은 자동차 산업의 핵심이며, 자동차 업계의 경쟁력을 좌우한다고 할 수 있다.

현재 중국시장 점유율이 높은 자동차부품업체는 대부분 외국 1기업과 합작으로 부품을 조달하는 방식을 채택하고 있다. 중국의 자동차부품생산은 대부분 외국기업과 합작생산이다. 따라서 한중 FTA 체결을 계기로 한국 자동차부품산업의 중국시장 수출경쟁력 분석한다. 본 연구는 한국 자동차부품산업의 중국시장 수출, 판매현황을 살펴보고 한국 자동차부품산업의 중국시장 경쟁력 강화방안을 모색한다.

본 연구의 목적은 최근 10년간 대한무역협회의 자동차 부품 제품 데이터와 UN 데이터를 활용하여 중국에 대한 한국 자동차 부품 제품의 경쟁력을 도출하는 것이다. 연구 대상은 HS 코드이며, 연구 데이터 기간은 2011년부터 2020년까지 선택하였으며, 결과 도출을 위해 UN 무역 웹사이트에서 중국과 한국 관련 데이터를 입수하였으며, 획득 데이터는 MCA, TSI, IEB 등이용하여 연구 목적을 달성하고자 하였다.

제2절 연구방법

이 논문은 한국과 중국의 자동차 부품 경쟁력 차이를 실증적 분석과 이론적 측면에서 자동차 부품에 관한 연구와 문헌을 통해 산출한다. 또 한중 양국의 자동차 부품업체의 생산, 판매 현황을 연구하고 양국 자동차 부품산업의 국제적 위상 변화를 분석해 양국의 경쟁력을 어떻게 높일 것인가를 모색한다. 유엔 상품거래 통계와 한국무역협회 통계, 중국 상무부 자료를 활용해 양국 무역 데이터를 분석한다. 경쟁력지수 산출, 수출편향지수, 무역특화지수 등을 활용해 분석, 연구결과를 정리한다.

제2장 중국과 한국의 자동차 부품 산업 현황

제1절 자동차 부품 산업의 정의 및 발전현황

1. 자동차 부품의 정의

자동차 산업이란 넓은 의미에서 부품 제조, 완성차 조립, 판매 그리고 정비, 이와 연관된 금융 및 보험을 포함하는 광범위한 전후방 연관 산업을 일컫는다. 한국표준산업분류체계에서는 자동차 제조 관련 산업 분류를 4개(엔진 및 완성차 제조, 차체 및 트레일러제조, 자동차 신품제조, 재제조 부품 제조업)로 분류하고 있다.¹⁾

자동차 산업은 국가 기간산업이자 파급효과와 연쇄효과가 매우 크며 자본집약형 산업으로 수직 계열화된 사업구조를 형성하고 있다. 자동차 산업 내 기업 분류를 해 보면 완성차 업계와 모듈 및 시스템 어셈블리, 엔진, 제동, 현가, 조향, 전장 등 부품기업, 그리고 소재, 원자재 기업 등으로 나눌 수 있다. 또한 자동차 관련 전·후방 산업으로 분류하면 전방산업에는 소재(철강, 유리, 금속, 고무, 플라스틱, 피혁, 섬유 도로 등)와 시험연구 및 생산설비(공작기계, 자동화 설비, 금형 및 각종 계측장비)산업으로 나눌 수 있으며, 후방 산업으로는 운송 서비스, 유통정비, 건설, 유류, 금융 산업 등이 존재한다.²⁾

자동차 부품 산업은 섬유로부터 화학, 철강, 비철금속, 기계, 전기전자산업 등과 유기적인 관계를 가져, 자동차 산업의 발전에 중심적인 역할을 한다. 한층 더 단순한 기능 부품으로부터 고도의 정밀 가공 부품에 이르기까지 그 품목도 다종 다양한 산업이다. 자동차산업은 단일품목으로는 무역규모가 가장 큰 산업으로 자본 및 대규모 생산체형을 요하는 규모의 경제효과가 큰 산업으로서 세계적으로 매출 1조 달러를 넘고 천만명 이상을 고용하는 세계 최대 제조업으로 이 산업을 보유한 국가의 경제성장에 주도적인 역할을 하고 있다.³⁾

1) 황재철 "자동차 부품 산업의 경쟁력 확보에 관한 연구- 자동차 부품 기업의 경쟁력 포지셔닝 사례를 중심으로" 2020 한양대학교 석사논문 P5

2) 산업별 기초분석 중 자동차 산업 분류

자동차 부품은 통상적으로 자동차 기구를 제외한 모든 부품과 부품을 말하는데 부품은 분리할 수 없는 단일 부품, 부품은 동작(또는 기능)을 위한 부품 조합을 말한다. 부품은 하나의 부품일 수도 있고 여러 개의 부품을 조합할 수도 있다. 이 조립체에는 하나의 부품이 주요하며, 기존의 동작(또는 : 기능)을 실현하고, 다른 부품들은 연결, 단단함, 가이드 등의 보조적인 역할만 한다.

자동차는 일반적으로 엔진, 샤프트, 차체, 전기 설비의 네 가지 기본 부분으로 이루어져 있기 때문에 자동차 부품의 각종 세분화 제품은 모두 이 네 가지 기본 부분에서 파생된다. 부품의 성격별로는 엔진계통, 파워계통, 전동계통, 서스펜션계통, 제동계통, 전기계통 및 기타(일반용품, 적재공구 등) 등으로 나눌 수 있다.

자동차부품 제조업의 상하위 산업은 주로 관련 공급과 수요산업을 말한다. 자동차부품 제조업 산업사슬 상위권은 철강·비철금속·전자소자·플라스틱·고무·목재·유리·세라믹·가죽 등 원자재 공급 시장이다.

이 중 원자재 수요가 많은 곳은 철강·비철금속·전자소자·플라스틱·고무·유리였다. 하위에는 자동차 완성차 제조업체, 자동차 매장, 자동차 수리 공장, 자동차 부품 업체, 자동차 개조 공장 등이 포함돼 있다.

상위권이 자동차 부품업계에 미치는 영향은 주로 원가 측면에 있으며 소재(강재 알루미늄 플라스틱 고무 등 포함)의 가격 변동은 자동차 부품 제품의 제조 원가와 직결된다. 하위권이 자동차 부품에 미치는 영향은 주로 시장 수요와 시장 경쟁 측면에 있다.

과학기술의 발전으로 자동차 제품의 세대교체가 갈수록 가속화되면 자동차 부품 업체는 기술혁신을 가속화하고 시장 수요에 맞는 제품을 공급해야 하며 그렇지 않으면 공급수요가 끊겨 구조적 불균형과 적체를 초래할 수 있다.

2. 중국 자동차 부품 산업의 발전 현황

중국 자동차 공업의 발전은 창립, 성장, 전면적인 발전과 고속 성장의 네 단계로 나눌 수 있다

3) 韓基早 金玲瑾 "韓國自動車部品産業の質的貿易競争力の研究*- 日本との貿易を中心に -" 韓日經商論集 第80卷 P3

1) 1949년-1965년 창설

1953년 중국 최초의 자동차 제조 공장이 중국 창춘에 건설되었다.

1956년 7월 13일 중국 최초의 해방형 화물자동차가 조립 생산라인에서 내려왔다. 중국 스스로 자동차를 만들 수 없는 역량이 끝났다. 역사. 1966년 이전에 자동차 공업은 모두 11을 투자하였다. 역대 생산능력은 연간 6만 대와 9개 차종의 품종을 형성했다. 1965년 말, 중국 민간 자동차 보유량은 29만 대에 가까웠는데, 그 중 국산 자동차는 17만 대(한 자동차 누계 생산 15만 대)였다.

2) 성장기(1966~1980)

이 역사 단계에서는 중·중재화 자동차와 오프로드 자동차를 위주로 하며, 동시에 광산용 덤프를 발전시킨다. 이 기간에 이치차, 난치, 상하이차와 제치차, 5개의 오래된 공장은 기술개조에 투입되어 생산능력을 확대할 뿐만 아니라 3선 자동차 공장의 건설을 도맡고 지원해야 하는 임무를 담당한다. 지방은 자동차 공업을 발전시켜 거의 모든 국산 차종을 복제한다. 개조차 생산은 다품종, 전문화 생산, 생산 공장은 200개에 육박한다. 1966~1980년 생산된 각종 자동차의 총계는 16만3000대이다. 1980년 생산차는 22만2000대로 중국 전역의 민간용 자동차는 169만 대이며, 그 중 화물차는 148만 대에 달한다.

3) 1981년부터 1998년까지의 종합 개발 단계

오래된 제품이 세대교체를 시작하여 30년 동안 일관된 체제의 역사를 끝내고, 상용차 제품의 구조를 조정하며, 승용차 공업을 건설하고, 자금과 기술을 도입하여, 중국 승용차가 생산 규모를 형성한다. 업계 관리 체제와 기업 경영 메커니즘을 개혁하여 자동차 품종, 품질과 생산력이 대폭 향상되었다.

4) 1999년부터 현재까지의 고속 발전 단계

이 기간에 중국의 자동차 공업, 특히 승용차 공업기술의 진보 속도가 크게 빨라지고 새로운 차종이 속출하고, 과학 기술의 새로운 보폭은 빨라지고, 완성차 기술, 특히 환경 보호 지표는 대폭 향상되며, 전기자동차 개발은 처음으로 진전을 보인다. 외국 자동차 메이저와의 생산 및 마케팅 합작 보폭은 현저히 빨라지고, 외국 기업의 자금 도입, 기술 및 관리 역량은 끊임없이 심화된다:기업 조직구조조정은 안정적으로 전진한다.

십여 년의 발전 변천을 거쳐 현재 초보적으로 "3+X"의 구도가 형성되었다. "3"은 일차, 동풍, 상하이차 3개 기업을 핵심으로 하고 "X"는 광차, 복차, 장안, 남차, 하페이, 체리, 지리, 창허, 화천 등의 기업을 가리킨다. 중국 자동차 공업은 이미 각자 독립적인 산·난·격차에서 큰 그룹 위주의 규모화·집약화된 현재의 산업으로 재편됐다. 이제 중국은 세계 3위의 자동차 생산국이 됐다. 중국 자동차 공업은 이미 세계 자동차 공업의 중요한 구성 부분이 되었다.

중국 자동차 부품 업계는 1950년대에 일어났다. 걸음마 단계에서는 자동차 부품 제조업체의 기술 수준이 약하고 완성차 업체에 대한 의존도가 높다. 중국의 급속한 경제성장과 소득수준 향상으로 자동차 소비시장이 빠르게 확장되면서 중국 자동차 부품업계가 급성장할 수 있는 발판을 마련했다.

산업 정책 지원의 연속적인 공포는 중국 자동차 부품 산업의 발전과 성장을 위한 좋은 외부 환경을 조성했습니다. 동시에 중국 자동차 부품 시장의 거대한 잠재력과 상대적으로 낮은 인건비로 인해 국제 자동차 부품 회사가 중국에 투자하고 공장을 설립하여 중국 자동차 부품 제조 산업의 발전과 성장을 더욱 촉진했다.⁴⁾

자동차 부품 회사는 오랜 축적과 발전을 거쳐 계속해서 생산 공정을 개선하고 생산 원가를 낮추며 제품 품질을 개선하고 기술 및 생산 관리 수준을 크게 향상시키고 강력한 부품 제조 기업 그룹을 형성했습니다. 일부 중국 부품 제조

4) 张天行 (2014) “中韩对中韩汽车产品贸易的影响及对策研究”中国海洋大学 P9

회사는 자동차 회사의 글로벌 조달 시스템에 진입하여 강력한 시장 경쟁력을 가지고 있다.

<표2-1>중국 자동차 산업의 발전 과정

역사적 단계	시간	특징
첫 단계	1950년대부터 1970년대까지	전체 차량이 부품 및 부품 개발을 주도하고 기술 수준이 낮고 트럭에 사용
성장기	1970년대부터 1990년대까지	기술 수준이 높아져 자동차를 지원하기 시작
성장 단계	1990년대부터 금세기 초까지	외국 투자 증가, 현지화 점차 증가
빠른개발 단계	금세기 초부터 현재까지	자동차 부품의 전반적인 수준이 향상되고 수출이 지속적으로 증가하고 글로벌 조달이 개발

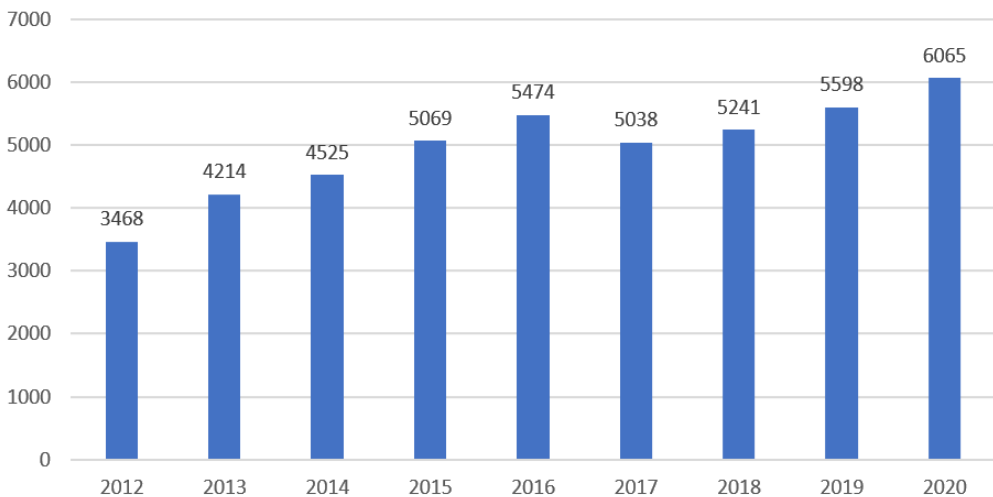
자동차 부품 제조 회사는 일반적으로 자동차 제조업체를 중심으로 구축되어 대규모 산업 클러스터를 형성합니다. 최근 몇 년 동안 중국의 자동차 부품 산업 기반이 급격히 상승하여 상하이, 강소, 저장성을 중심으로 한 장강 삼각주 산업 클러스터와 충칭, 쓰촨성을 중심으로 한 서남 산업 클러스터를 포함하여 6개의 산업 클러스터가 점차 형성되었습니다. 광둥성을 중심으로 한 주강삼각주 산업클러스터, 길림성, 랴오닝성, 헤이룽장성을 중심으로 한 동북산업클러스터, 후베이성, 후난성, 안후이성을 중심으로 하는 중앙산업클러스터, 베이징, 톈진을 중심으로 한 중심산업클러스터 하북성 발해림 산업 클러스터의 핵심 있다.⁵⁾ 표<2-1> 중국자동차 부품산업 발전단계

2019년에는 전체 자동차 시장 침체, 신에너지 자동차 보조금 감소, 배출가스

5) “全球及中国汽车零部件行业市场现状与竞争格局分析” 前瞻经济学人 2020

기준의 점진적인 인상 등의 요인의 영향으로 부품 업체들이 전례 없는 압박에 직면해 있습니다. 그러나 중국의 자동차 부품 제조업은 여전히 꾸준한 성장세를 보이고 있다. 중국자동차공업협회가 지정한 규모 이상의 자동차 부품업체 13,750개에 대한 통계에 따르면, 2019년 전체 주요 사업 수입은 5,598억 달러로 전년 대비 0.35% 증가했다. 2020년에 지정 규모 이상의 자동차 부품 기업의 매출은 약 6065억 달러였다.⁶⁾

<그림2-1> 2012-2020년 중국자동차부품 산업 시장규모 (단위: 억 달러)



출처:商用汽车网

미국·유럽 등 완성차 시장의 경험에 따르면 자동차 업계 완성차 대비 부품 규모 비율은 약 1:1.7이다. 아직 완성차와 부품의 규모에 대한 중국 자동차업계의 격차는 완성차 시장의 잠재적 여력이 크다. 또 중국 자동차부품 제조업체들의 연구개발(r&d) 혁신력, 해외시장 개척력 강화, 제품 국제경쟁력 향상으로 중국 자동차부품산업이 새로운 성장기를 맞게 됐다.

현재 중국 자동차 부품 제조업체들은 시장 집중도가 낮아 경쟁이 치열하다. 앞으로 자동차 부품 업계는 인수합병(M&A) 재편에 박차를 가하고 산업사

6) 商用汽车网 new.qq.com

슬을 통합·확장해 시장 집중도가 한층 높아질 것으로 보인다.

자동차 부품 산업의 점진적인 구조적 최적화와 제품 업그레이드 중국 자동차 부품 업체 수가 많고, 경쟁력이 강한 소수의 대형 부품 업체를 제외하고는 대부분 규모가 작고, 실력이 약하며, 연구개발 능력이 부족하다. 가격은 싸고 마진은 한정된 저가 부품 시장에서 치열하게 경쟁하고 있다. 중국의 인구배당금 소멸로 인건비 메리트가 약화되면서 국내 자동차 부품업체들은 기술개발 강화, 제품구조 보완을 통해 시스템개발, 시스템 패키지, 모듈화 납품 쪽으로 나아가야 치열한 시장환경에서 지속적인 경쟁우위를 유지할 수 있다.

2008년 글로벌 금융위기는 중국 부품업체들에 호기를 줬다. 미국·유럽의 부품업체가 글로벌 금융위기로 큰 타격을 입으면서 대량의 기업들이 생산 중단과 감산, 심지어 도산하는 현상이 나타나고 있다. 반면 중국 부품업체들은 국내 자동차 소비시장의 빠른 회복에 힘입어 단기간에 정상 경영에 나서면서 글로벌 협력 및 인수합병 기회를 모색하는 한편 글로벌 시장에서 우수한 인재를 대거 유치해 연구개발 역량을 확충하고 있다. 글로벌 시장에서 내자부품 업체들의 입지가 넓어지고 기술력이 높아지면서 완성차 세트 수출 시장에서 중국 부품업체들의 성장 전망은 밝다.

1) 자동차 부품 산업이 크고 시장 집중도가 더욱 향상된다.

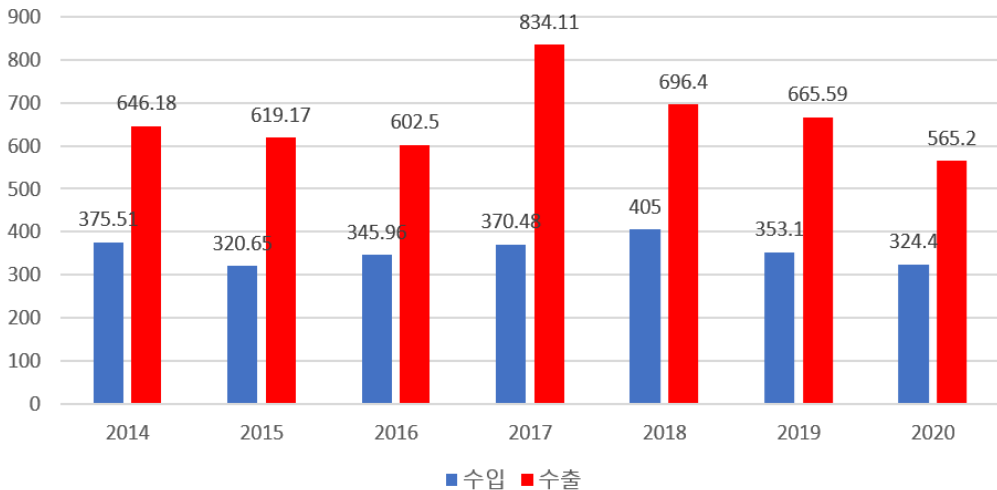
현재 중국 자동차 부품 산업은 제조업체 시장의 설렘이 낮아 경쟁이 치열하다. 앞으로 자동차 부품 업체는 M&A와 재편되는 보폭을 빠르게 할 것이며, 산업 사슬을 통합하고 확장할 것이며, 시장의 집중도는 더욱 높아질 것이다.

2) 자동차 부품 산업 구조화와 제품 업그레이드

중국 인구 배당금의 소멸에 따라 인건비 우위가 날로 약화되어, 중국 자동차 부품 기업은 기술 연구개발을 가속화함으로써 제품 구조를 보완하고, 시스템 개발과 시스템 조립, 모듈화 공급 방향으로 발전해야만 치열한 시장 환경 속에서 경쟁의 우위를 유지할 수 있다.

2014년 이래로 중국 자동차 부품 산업의 꾸준한 발전과 함께 중국 자동차 부품 수출입이 잘 발달하였다. 2015년 자동차 부품 수입액은 337억3000만 달러로 전년 대비 14.3% 감소했다. 2016년 자동차 부품 수입 시장은 연간 수입액이 363.3억 달러로 전년 대비 7.7% 증가하여 플러스 성장을 달성했습니다. 2017년 1월부터 8월까지 자동차 부품 수입액은 248억3000만 달러로 전년 동기 대비 9.3% 증가했다. 2017년부터 2019년까지 중국의 자동차 부품 수출입액은 등락하는 추세를 보였고, 2019년 자동차 부품 수출입액은 US\$353.1억, US\$665.559억으로 전년 대비 각각 12.8%, 4.4% 감소했습니다. 이는 현재 시장에서 부품 회사가 일반적으로 더 큰 압력에 직면하고 있음을 어느 정도 반영합니다. 2020년 중국의 자동차 부품 수입은 324억 달러로 전년 대비 0.1% 증가했고 자동차 부품 수출은 565억2천만 달러로 전년 대비 6.2% 감소했다.

<그림2-2> 2014-2020년 중국자동차부품 수출입액 (단위: 억 달러)



출처: 중국자동차협회

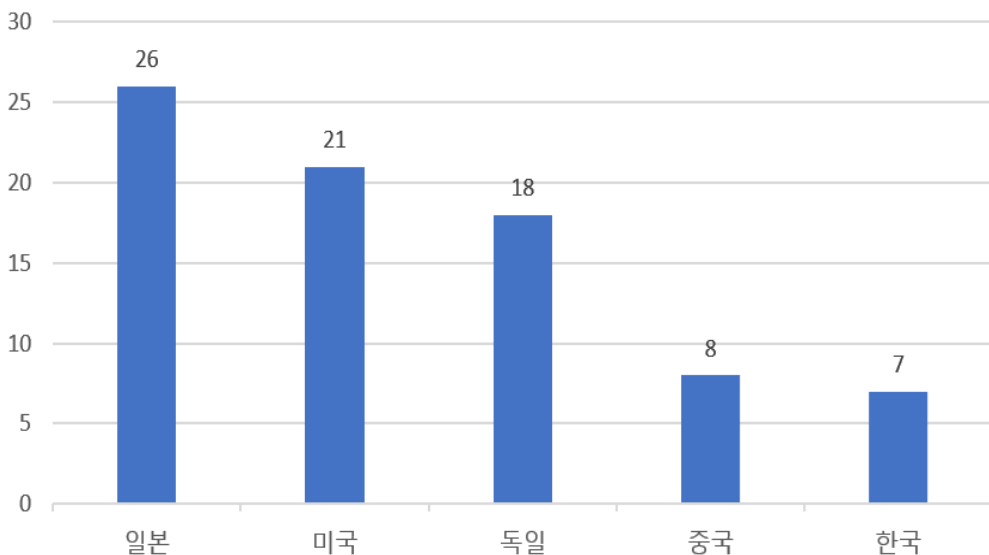
세분된 부품의 관점에서 볼 때 변속기 및 차체 액세서리는 상대적으로 높은 수입량을 차지하는 자동차 부품이며 엔진 부품과 자동차 전자 제품이 그 뒤를 잇고 있다.

2017년 1월부터 8월까지 변속기 시스템, 차체 액세서리, 엔진 부품 및 자동차

전자 제품의 수입액은 부품 및 부품의 총 수입액의 각각 37.2%, 19.0%, 11.9% 및 8.3%를 차지했습니다. 수입 및 수출 구조의 관점에서 볼 때 자동차 부품 제품, 자동차 부품, 액세서리 및 차체의 4 가지 주요 유형의 수출입 구조는 수입 및 수출 시장에서 각각 81.42 % 및 61.78 %를 차지하여 1 위를 차지했습니다. 자동차, 오토바이 타이어가 차지하는 비중은 최대 20.23%, 수입액은 1.83%에 불과하며 자동차 부품 수출입 시장에서 엔진이 차지하는 비중은 10% 미만이다.

2018년 6월 PricewaterhouseCoopers의 지원으로 "Automotive News"는 상위 100대 글로벌 자동차 부품 공급업체 목록을 발표했습니다. 이 목록에는 26개의 일본 자동차 부품 자동차가 포함되어 있습니다. 독일은 18개 기업으로 3위를 기록했습니다. 5위인 한국보다 높은 8개의 중국 기업이 명단에 포함됐다. 그러나 2017년 중국 기업 8개(국내 기업이 인수한 넥스티어·프레 등)의 총 영업이익은 327억3200만 달러로 한국 기업 515억4400만 달러보다 낮은 수준이다. 전체적으로 보면 중국 자동차 부품업체의 수가 세계 1위이지만 평균 매출 규모가 상대적으로 낮고 중국 자동차 부품업체와 선진국 간 격차가 여전히 크다.

<그림2-3> 2018년 세계 주요국 100대 자동차 부품업체 수 통계



3. 한국 자동차 부품 산업 발전 현황

한국 자동차산업의 발전은 자주개발, 자주건설, 자주생산, 자주판매를 지도하는 산업주도형 발전모델이다. 한국 자동차공업은 산업 수립 당시 완성된 자동차 디자인 제조기술이 없어 외국 기업으로부터의 기술 이전이 불가피했지만 민족자동차공업의 독자적 발전을 위해 독자적 혁신을 견지하고 기업의 독립성과 언어권 한계를 견지해 독자적 기술개발 능력을 형성해 2017년 글로벌 브랜드 현대·기아자동차그룹이 700만 대 이상 판매된 세계 5위 자동차그룹이다.

우여곡절 끝에 여러 요인이 한국 자동차산업의 부상을 가져왔다. 한국 자동차공업은 부품을 수입해 자동차를 조립하고 자동차 제조기술을 축적하며 외자 기술을 흡수해 국산화 수준을 높이고, 전문 분업을 통해 생산능력을 높이고, 규제를 풀어 국제시장에 진출하며, 아시아 금융위기 이후 다시 도약해 현대·기아차 글로벌 브랜드를 만드는 4단계를 거쳤다. 전체 발전 과정에서 정부는 정책을 통해 현대모비스와 만도 등 핵심 기술을 가진 부품 기업을 적극 육성 발전 시켰으며 완성차 기업은 외자 기술을 흡수하는 전제 하에 국산화 수준을 끊임 없이 향상시키고 자체 개발을 견지하는 한편, 정부는 단계적으로 외자 접근을 개방함으로써 현지 기업의 연구개발 수준을 충분히 경쟁하여 신모델과 신기술의 출시를 촉진하고 한국 자동차의 국제화에도 박차를 가했다.

1950년대 무소유에서 2014년 정점을 찍은 현대·기아차의 글로벌 판매대수는 796만 대가 넘을 정도로 무섭게 성장했다. 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

첫째, 1955년 대우자동차의 전신인 '신진산업주식회사'가 미군 윌리 지프를 기반으로 한국 자동차 산업의 시초가 된 한국 최초의 자동차 '스타팅카'를 제작했다. 이 단계에서 한국 자동차 회사는 주로 유럽과 미국의 선진 자동차 제조업체와 협력하여 부품 및 부품을 수입하여 자동차를 생산하고 자동차 제조 기술을 축적합니다. 정부의 지원으로 신고쿠, 신진, 아시아, 현대 등 한국 자동차 산업의 기업들은 유럽과 미국의 자동차 기업과 협력하여 부품을 수입하고 자동차를 조립하고 있다.⁷⁾

7) 서봉교 (2015) “중국 및 한국 자동차부품산업의 경쟁력 연구” 동의대학교 석사 논문.P9

둘째, 1971-1980: 외자기술을 흡수, 소화하고 국산화 정도를 높임. 이 단계에서 정부는 자동차와 자동차 부품의 국산화를 주도했고, 한국의 자동차 회사들은 외국 기술을 흡수·동화하여 독자적 자동차 엔진과 완성차를 개발, 제조하여 아시아에서 두 번째로 진정한 자동차를 보유한 나라가 되었습니다. 산업. 한국의 자동차 산업은 현대, 기아, 아시아, 한국GM 등 4대 자동차 메이커의 구조를 형성하고 해외에 자동차를 수출하기 시작했으며 자동차는 한국의 10대 수출 상품 중 하나가 되었다.

셋째, 1980년 이후 한국의 급속한 경제발전과 함께 세계인의 이목을 끈 한강의 기적이 만들어졌다. 강한 경제는 자동차 산업의 활발한 발전을 자극했고 한국 자동차 산업은 급속한 국제화를 시작했다. 이 기간 동안 한국 자동차 산업은 국제경쟁력 제고를 위한 주류로서 독자적 연구개발을 중심으로 1990년대에 이루어졌다. 한국이 세계무역기구(WTO)에 가입하고 한국 시장이 대외적으로 개방됨에 따라 자동차 산업도 크게 발전하는 시기를 거치며 한국 자동차 산업의 경쟁력도 더욱 강화되었다. 1990년대 말까지 한국은 세계 자동차 생산 강국이 되었다. 2020년 기준, 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)이 다양한 국가의 경제에 다양한 정도의 영향을 미치고 있지만, 한국의 자동차 수출은 세계에서 자동차 판매가 가장 높은 국가 중 하나입니다. 2020년, 중국, 미국, 독일, 일본, 이탈리아, 인도, 영국, 러시아, 스페인 등 모든 국가가 각기 다른 수준의 쇠퇴를 경험했습니다. Top 10에서 전년 대비 성장을 달성할 수 있는 유일한 국가는 한국 있다.

국내 자동차 산업사슬의 주요 부품업체 7곳. 부품 공급업체 중 세계 100위 안에 현대모비스, 현대위아, 만도, 한스시스템, 현대패밀리 왓슨, 현대다이모스, 현대케이픽이 포함됐다.

한국무역협회(KITA)에 따르면 2012년 한국의 자동차 부품 수출액은 246억 달러로 가장 많았다. KITA에 따르면 2011년 전 세계 한국 자동차 수요 증가와 한국 자동차 부품 수출도 크게 늘었다. 2000년대 들어 현대·기아차 등 국내 자동차업체들이 해외에 공장을 짓기 시작하면서 자동차 부품 수출이 꾸준히 늘고

있다. 지난해 국내 5대 자동차 업체의 현지 생산 차량은 총 317만 대, 총 436억3000만 달러어치를 수출했다. 그중 북미 지역이 완성차 수출의 가장 큰 점유율을 차지하는데, 전년 동기 대비 17.4~905,000대 증가하였다. KITA에 따르면 2012년 한국의 자동차부품 무역흑자는 197억 달러에 이른다. 지난해 한국은 중국에 44억5000만 달러어치의 자동차 부품을 수출했고, 수입 부품은 12억9000만 달러어치로 31억6000만 달러 흑자를 냈다. 미국으로의 수출은 56억4000만 달러, 수입은 3억6600만 달러에 그쳤다.

산업통상자원부와 한국무역협회에 따르면 한국산 자동차 부품의 2013년 수출액은 260억8500만 달러로 전년 대비 6% 증가하며 사상 최대치를 경신했다. 한국의 자동차 부품 수출은 2009년 이후 매년 사상 최대치를 경신하며 자동차와 함께 한국을 대표하는 수출상품으로 자리 잡았다. 2013년 한국의 자동차 부품 수출액은 석탄·철광석·화학원료 등 원자재 수입 총액과 맞먹는다. 자동차 부품 수입이 0.6% 감소한 48억8800만 달러로, 한국의 자동차 부품 무역흑자 규모 역시 사상 최대인 211억9700만 달러를 기록했다. 자동차 부품은 국내 수출 품목 7위로 10대 수출품목에 올랐다. 수출 대상국별로는 대미국 자동차부품 61억6000만 달러, 대 중국 55억7000만 달러, 대러시아 16억3000만 달러, 브라질 15억달러, 대인도 12억5000만 달러 등이다. 1990년대만 해도 별 볼일 없었던 자동차 부품 산업이 2000년대 들어 급성장한 것은 한국 자동차 산업의 성장과 직결된다는 게 산업통상자원부의 설명이다. 산업통상자원부는 완성차산업이 선도하고, 자동차 부품이 뒤에서 밀어주는 산업의 선순환을 이뤄낼 수 있도록 최대한 정책 지원을 아끼지 않는다.

제2절. 선행 연구에 대한 논의

1. 경쟁력 관련 이론

경쟁력은 경제적, 정치적, 개인적 등을 포함하여 광범위하게 사용될 수 있습니다. 여기서 말하는 경쟁력은 단지 경제적 경쟁력이다.

수출 경쟁력은 국가의 기술 수준, 산업 구조, 생산성 및 기타 종합적인 국가

강점의 표현입니다. 현재 세계에는 정확한 정의가 없습니다. 산업의 국제경쟁력 으로부터 수출경쟁력의 개념은 다음과 같이 유추할 수 있다. 수익성. 수출경쟁력에서 연구되어야 할 주요 쟁점은 한 국가의 수출품이 어떻게 비교우위를 가지고 해외시장에서 발판을 마련하고 해외시장을 점유할 수 있는가 하는 것이다.

경쟁력은 국가 또는 지역이 국제 경쟁자와 경쟁하는 과정에서 비거주자에게 필요한 제품 또는 서비스를 제공하고, 생산 규모를 확장하고, 제품의 수명 주기를 연장하고, 국제 시장 점유율을 획득할 수 있는 능력입니다. 그것의 경쟁 우위는 제품 개발, 생산 조건, 기업 전략 및 마케팅 능력, 그리고 국제 소비자의 요구를 충족시키는 제품이나 서비스를 계속 제공할 수 있는 능력입니다. 경쟁력의 직관적인 성과는 시장 점유율과 수익성이지만 최종 결과는 시장 점유율 증가, 산업 규모 확대, 산업 효율성 향상 및 산업 기술 고도화로 측정되어야 합니다. 따라서 경쟁력의 의미는 1. 수출 경쟁력은 국가 및 지역 간의 동일한 산업 또는 다른 산업의 경제적 관계와 관련되고, 2. 경쟁력은 국제 시장에서 제품 또는 서비스의 성능에 따라 달라집니다. 생산 요소, 국제 수요 조건, 관련 및 지원 산업, 기업 전략, 구조 및 경쟁자, 국제 환경 및 국제 무역 정책, 정부 및 기회와 같은 요인의 포괄적인 영향 3. 경쟁력은 국가의 기술생산구조, 생산성 등 국력 수준이다.

수출경쟁력에 직접적으로 영향을 미치는 요인은 가격요인과 비가격요인으로 나눌 수 있다. 가격요인에 의하여 결정되는 경쟁력을 가격경쟁력이라고하고, 그 외의 요인에 의하여 결정되는 경쟁력을 비가격경쟁력이라고 한다. 즉 가격경쟁력은 특정국가의 특정상품의 가격이 다른 나라에 비하여 싸나비싸냐를 말하는 것으로 환율, 임금, 요소생산성 등에 의해 영향을 받으며, 비가격경쟁력은 지속적으로 측정하기 어려운 것으로 다른 경쟁 상품과 비교한 품질수준, 내구성, 디자인, 포장, 마케팅 능력, 상품의 이미지, 소비자 만족도 등의 가격이외의 요인들을 말한다.⁸⁾

국가 간의 투자와 무역과 같은 경제 활동이 없다면 국제 무역도 없고 국제 경제 경쟁도 없을 것입니다. 한 국가와 다른 국가가 동시에 특정 제품을 판매

8) 서봉교 (2015) "중국 및 한국 자동차부품산업의 경쟁력 연구"동의대학교 석사 논문.P11

하거나 특정 자원을 놓고 경쟁해야 국가, 산업 및 기업 간의 경쟁 및 경쟁력 문제가 발생할 수 있다.

실물 경제에서 한 국가의 산업 경쟁력은 많은 요인에 의해 영향을 받습니다. 경제 이론의 관점에서 이러한 모든 요소는 비교 우위와 경쟁 우위의 두 가지 범주로 나눌 수 있습니다. 비교우위는 국가간 이종산업 또는 제품 간의 관계를 말하며, 경쟁우위는 각 국가의 동종산업 간의 관계 또는 각국의 유사 제품 또는 대체재 간의 관계를 의미한다.

대외 무역 경쟁력은 국제 경쟁력의 중요한 표현 형식과 내용이다. 아르키미는 세계 수출에서 차지하는 수출의 크기와 성장 능력을 국제 경쟁력으로 꼽았다. 국제 경쟁력은 자유무역 환경에서 한 국가가 무역을 통해 실질소득을 상대국보다 빠르게 늘릴 수 있는 능력이라고 그는 지적했다. 마틴 델랜드·크리스토퍼 만데사·프라비트레이가 꼽은 국제 경쟁력은 국내 시장과 국제 시장의 경쟁을 놓고 벌이는 것으로 수입과 수출 경쟁력으로 충분히 표현할 수 있다. 대외무역 경쟁력과 국제 경쟁력의 관계인 대외무역 경쟁력은 국제 경쟁력의 중요한 구성이다. 어원상으로 볼 때, 대외 무역 경쟁력은 국제 경쟁력과 매우 밀접한 관계를 가지고 있다. 넓게 말하면 국제경쟁력은 시장경제가 경쟁하는 환경과 여건 속에서 세계 각국과의 경쟁에서 창출할 수 있는 증가치와 국민의 부의 지속적인 성장과 발전을 위한 시스템 능력 수준을 말한다. 국제 경쟁력은 기존의 부의 기반과 미래의 경쟁 잠재력을 모두 반영하는 종합적인 수준이다. 경제 발전도 반영하고 거시경제의 개선도 반영한다. 국제경쟁력은 좁게는 각국에서 제품과 서비스의 국제시장 내 경쟁위세와 경쟁상태를 보여주는 것이 우선이기 때문에 대외무역경쟁력은 국제경쟁력의 기본이 된다. 일반적으로 국제 경쟁력의 추정은 국내 시장과 국제 시장의 경쟁을 둘러싼 것이다. 이는 수입과 수출 경쟁력으로 충분히 표현할 수 있다.

1817년 David Li Jiayin은 상대적 생산과 혁명의 관점에서 비교우위의 법칙(비교우위의 법칙, 절대우위)을 제시했습니다. 여전히 상호 이익이 되는 무역의 가능성이 있습니다. 한 국가는 상대적으로 절대열위가 적은 상품(비교우위가 있는 상품)을 독점적으로 생산, 수출할 수 있고, 동시에 상대적으로 절대열위가 큰 상품(상대적으로 열등한 상품)을 수입할 수 있으며 무역이득도 얻을 수 있

다. 사회 복지를 향상시킵니다. 비교우위는 노동생산성, 생산비, 가격으로도 측정할 수 있다.

전반적으로 수출경쟁력은 한 나라의 어떤 품목이 국제시장에서 다른 나라를 압도하는 종합적인 힘을 말한다. 국제무역에서 경쟁력이 어느 시장이 차지하는 수출비중에 영향을 미치는 것으로 여겨진다. 어떤 나라의 수출변화에 따라 어느 시장이나 국제시장에 대한 수출비율이 다른 나라에 비해 증가하면 그 나라의 수출경쟁력이 강화된 것으로 볼 수 있다.

2. 선행연구

김지용(2005)은 국제상품공통분류체계인 HS(Harmonized System)을 이용하여 자동차부품 관련 품목 들을 분류하여, 이 품목에 대하여 최근(1998-2004)의 통계자료를 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 국 산 자동차 부품의 대 미국시장 경쟁력 정도를 분석하여 그 시사점을 제공 하였다.⁹⁾

김지용(2006)은 한국 자동차 산업의 성장에는 완성차 업계의 지속적인 기술, 연구개발 등이 원동력이 되어왔던 것은 사실이나, 자동차는 2만개 이상의 부품으로 조립되어지는 상품이며, 그 구성 부품의 품 질에 따라 완성차의 성능과 내구성이 좌우된다는 점을 비추어 볼 때 우리나라 자동차 부품업계의 기술 개발 노력도 자동차 산업의 발전에 커다란 기여를 하여 왔다고 볼 수 있다는 점을 설명하였다. 또한 완 성차 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.¹⁰⁾

먼저 경쟁력 관련 논문으로 신미화·이현훈(2011)은 UN Comtrade 수출입 자료를 기본으로 HS 2002 산업분류를 통한 36개 세부 의료기기산업의 현시비교우위지수(RCA), 무역특화지수(TSI)를 산출하여 비 교우위 및 무역특화정도를

9) 김지용 "국산 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에 관한 연구"2005통상정보연구,7(4) pp351-365

10) 김지용"한.중자동차부품산업의수출경쟁력 비교분석"2006 통상정보연구,8(3)pp271-292

분석하였고, 중력모형(gravity model)의 이론에 근거하여 의료기기제품 수출 규모의 결정요인을 실증적으로 추정하고, 이를 총상품 및 제조제품 수출과 비교하였다. 특히, 이들 3국 의 의료기기 제품의 수출이 동아시아를 비롯한 세계의 주요 경제블럭과 어떤 연관성이 있는지도 분석하였다.¹¹⁾

초서량·황우·박형래(2014)는 중국의 대한민국 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.¹²⁾

라공우, 송진구(2017)는 UN Commodity Trade Database 2006-2015 미국 시장 한국과 중국 자동차 부품 무역 데이터에서 양국이 현재 경쟁력 격차가 크다는 것을 배웠다 한국에 비해 중국이 그 가치를 보여주고 있으면 1보다 큰 항목이다. 현 산업에서 한국은 중국보다 제품이 많지만, 중국의 각종 지표가 빠르게 개선되고 있고, 후발주자나 R&D 투자로 중국의 경쟁력이 가속화되고 있는 것으로 보인다. 양국은 현재 특화 수출을 하고 있으며 최근 몇 년간 중국의 자동차 부품 산업이 미국에 자동차를 수출한 뒤 미국에 가장 많이 수출되는 품목이 되었으며 앞으로 한국 자동차 부품의 중국간 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상된다.¹³⁾

김지용(2017)은 자신의 연구를 통해 현재 한국 자동차 부품 업체의 문제는 한미 FTA 체결로 인해 국내 자동차 부품 업체의 대미 수출 경쟁력이 약화되었다는 점이라고 보고 있다. 전력 분야 및 새시의 경쟁력 부족, 국내 제조업체 의존도가 높으며 연구 개발 비용이 상대적으로 낮습니다. 현상태를 개선하기 위해서는 주요 자동차 제조사 자회사의 기술 개발 역량을 향상시켜야 하며, 상대적으로 소규모 자동차 부품 업체는 전문화를 위해 노력하고 특정 업체에 대

11)신미화·이현훈 "한·중·일의료기기산업의수출경쟁력에관한연구" 2011 무역학회지, 36(2) pp251-269

12) 초서량·황우·박형래 "한·중 자동차 부품교역의 경쟁수조에 관한 실증적 연구" 2012 관세학회지, 33(4) pp342-363

13) 라공우, 송진구 "미국시장에 대한 한 중 자동차부품산업의 국제경쟁력에 관한 연구" 2017 관세학회지, 18(4) pp257-275

한 의존도를 낮추고 합병을 통해 부품 업체의 우수한 기술을 확보해야 합니다. 소규모 부품 및 부품 회사의 통합은 국가 산업의 규모를 최적화한다.¹⁴⁾

김화(2013)는 중국이 경쟁력을 향상시키는 주요 방법은 생산 규모를 확대하는 것이라고 믿습니다. 최근 몇 년 동안 중국의 자동차 부품 수출 점유율이 점차 증가하고 제품은 주로 노동 집약적인 제품입니다. 그러나 기술 요구 사항이 높은 제품은 시장 점유율이 상대적으로 낮다. 중국과 비교할 때 한국의 자동차 부품 무역 경쟁력이 중국보다 훨씬 높다 비교 우위 지수가 최근 몇 년 동안 상승하고 개발 전망이 비교적 좋다 . 중국 자동차 부품 산업이 직면한 현재 문제는 수출 시장 점유율, 낮은 국제 경쟁력이며 제품은 주로 노동 집약적 제품이다.¹⁵⁾

장민수(2008)는 한·중·일 간의 버스 자동차 부품 수출입 측면에서 3국간의 무역 구조가 매우 불균형하며 특히 한중간의 자동차 부품 교역이 매우 불균형하다고 보고 있다. 한국의 대중 무역특화지수는 최근 몇 년간 하락세를 보였지만 수출 물량이 많아 실질적인 영향은 크지 않다.¹⁶⁾

한기조, 서봉교(2013)는 2002년부터 2012년까지 중국과 일본의 무역특성지수, 비교우위지수, 수출증가율 자료를 결합하여 중국 자동차부품의 대일경쟁력 변화를 분석하였다. 이를 통해 지난 10년 동안 중국의 경쟁력 있는 제품이 증가하고 열등한 제품의 유형이 22개에서 20개로 감소했음을 알 수 있습니다. 그러나 대부분의 경쟁우위 품종은 저숙련 품종이다. 대부분의 수출품은 저부가가치 제품이고 대부분의 수입품은 이러한 부가가치 제품입니다. 무역 구조의 고정화가 심각합니다. 그리고 일본과의 부품·부품 무역에서 수입품을 지나치게 강조하는 불공정 무역 현상이 발생했다.¹⁷⁾

서봉교(2014) 중국의 WTO 가입 이후 자동차 산업이 개방되면서 양국의 자동차 산업은 무(無)에서 발전했다. 과정은 거의 같지만 결과는 완전히 다르다. 한국 기업들은 국산화 전략과 독자적 연구를 통해 선진 자동차 메이커를 육성

14) 김지용"한미 FTA로 인한 한국산 주요 자동차 부품의 대 미국시장수출경쟁력 분석"2017 무역학회지,40 (pp.371-384)

15) 김화 "중국 자동차부품산업의 국제경쟁력 재고방안에 관한 연구" 2013창원대학교 박사 학위논문

16) 장민수 "한중일 국가간 완성차 및 자동차부품 무역의경쟁력 분석" 2008질서경제저널제 11권 2호, 2008년 12월, pp101~119

17) 한기조 서봉교"韓国自動車部品産業の質的貿易競争力の研究*- 日本との貿易を中心に" 2013韓日經商論集 第80卷

해 왔지만, 중국 자동차 산업은 기술이 뒤떨어져 제조업은 강하지만 품질은 여전히 선진 자동차에 뒤떨어져 있다. 한국으로 수출되는 부품은 저부가가치 제품인 반면 한국에서 중국으로 수출되는 부품은 대부분 고부가가치 제품이다. 중국의 자동차 부품은 저부가가치 제품의 경쟁력이 강한 반면 고부가가치 제품의 경쟁력은 한국에 훨씬 뒤떨어져 있다.

제3장 한국과 중국의 자동차 부품 교역 현황

제1절 중국 자동차 부품의 수입현황

<표3-1>2011-2020 독일 일본 한국 자동차부품 대중국 수출 단위: (억 달러)

년	독일	일본	한국
2011	62.3	84.8	41.3
2012	75.2	76.7	41.1
2013	85.4	72.5	51.8
2014	100.7	72	56.3
2015	80.8	53.4	54.1
2016	78.3	61.1	47.5
2017	86.6	71.8	27.5
2018	93.7	79.6	22.7
2019	80.8	67.6	16.2
2020	83.9	61.4	12.8

출처: 한국무역협회¹⁸⁾

2011년 이후 중국 자동차 부품의 수출 호조 속에 중국 자동차 부품의 수출이 호조를 보이고 있다. 지난해 자동차 부품 수입액은 211억5000만 달러로 전년 대비 17.9% 증가했다. 2014년까지 자동차 부품 수입 시장은 전년 대비 플러스 성장을 기록했고, 2014년 전체 수입금액은 273억7000만 달러로 13.3% 증가했다. 2015년 한도는 233억5000만 달러로 전년 대비 14.6% 감소했다. 2016~2018년 수입액이 각각 254억7000만 달러, 270억8000만 달러, 293억2000만 달러로 8.9%, 6.4%, 8.3% 증가했던 중국의 자동차 부품 수입액은 2019년 252억2000만 달러로 14% 줄었다. 2020년 수입액은 257억7000만 달러로 전년 대비 2.2% 증가했다.

최근 몇 년간 중국의 자동차 부품 수입의 최대 교역 상대국은 독일, 일본,

18) 한국무역협회 www.kita.net

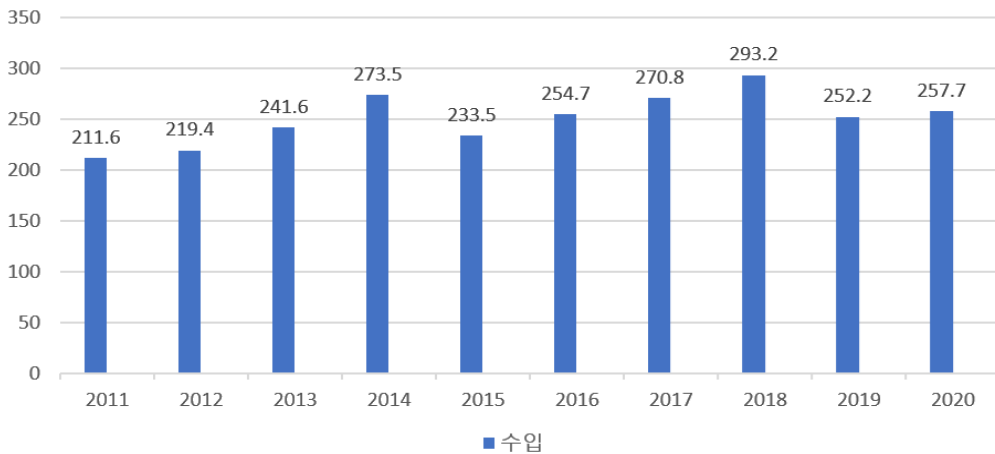
한국이다. 세부적으로 보면 중국의 자동차 부품 수입액이 가장 많은 나라는 독일이다.

2014년 중국의 독일 자동차 부품 수입쿼터는 100억7000만 달러로 연간 수입쿼터의 37%를 차지했으며 2020년 현재 독일 자동차 부품의 중국 수출쿼터는 83억8000만 달러, 연간 수입액의 33%를 차지하며 일반적으로 소유 비율은 크게 변하지 않다.

일본 수입 데이터에 따르면 중국 시장에서 일본 자동차 부품과 독일 자동차 부품은 항상 치열한 경쟁을 펼쳤고, 2011년과 2012년 일본의 중국 자동차 부품 수출액은 84억8000만 달러, 회계연도 767억 달러였다. 중국 연간 자동차 부품 수입 쿼터의 40%, 35%에 해당하지만 이후 독일이 추월했다 일반적으로 일본의 중국 수출 쿼터는 상대적으로 안정적이었다 2020년 기준 일본의 중국 자동차 부품 수출액은 상대적으로 안정적 61억 4천만 달러로 중국 연간 수입의 24%치지한다.

한국의 자료에 따르면 2011년부터 2016년까지 한국의 중국 자동차 부품 수출액이 증가세를 보이며 2016년 최대 47억5000만 달러로 전체 수입액의 18%를 차지했다. 두 나라 관계 악화와 중국 현지 자동차 부품 산업의 부상으로 한국의 자동차 부품 시장 점유율이 급격히 하락했습니다. 약 35%. 그리고 계속 악화되어 2020년 현재 중국의 한국 자동차 부품 수입은 12억 8,000만 달러에 불과하며 중국 수입의 5%를 차지한다.

<그림3-1> 2011-2020 중국 자동차부품 수입액



제2절 한국자동차 부품의 대 중국 수출입

<표3-2> 2010-2020한국자동차부품 대 중국시장에 수출입액 (단위: 달러)

년	수입	수출	수지
2011	1218537121	4125001854	2906464733
2012	1138766136	4112565561	2973799425
2013	1244470827	5177496810	3933025983
2014	1085168134	5632913614	4547745480
2015	1039861415	5409659051	4369797636
2016	1064662677	4745758769	3681096092
2017	1108611770	2750789787	1642178017
2018	1136595987	2270096308	1133500321
2019	1203490982	1617763046	414272064
2020	1397381995	1275784138	-121597857

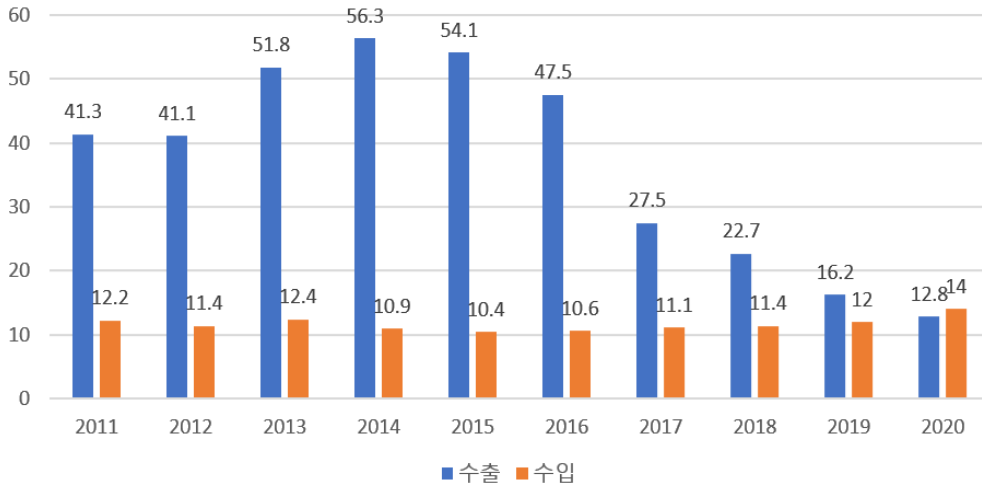
출처: UN Commodity¹⁹⁾

한국의 대중 자동차부품 HS8708(자동차부품부품 품목 총번호) 관련 수출입 통계에 따르면 2011년 HS8708 수출은 41억2500만1854억 달러, 수입한도는 12억1853만7121달러로 무역흑자는 29억646만4733달러였다. 이후 한국과 중국의 무역흑자는 증가세를 보여 2015년 양국 관계는 90억1500만1854억 달러, 수입은 12억1853만7121억 달러, 무역흑자는 29억6460만4733억 달러로 집계됐다. 무역흑자는 43억6979만7636달러였다. 하지만 이후 한중관계 부진과 중국 자동차 제조업의 부상과 글로벌 신종 코로나바이러스 등으로 대중 수출이 매년

19) UN Commodity <https://comtrade.un.org/>

감소하면서 무역흑자가 축소됐다. 2020년까지 대 중국 수출은 12억7578만4138 달러, 수입은 13억9738만1995달러로 무역적자는 1억2159만7857달러다.

<그림3-2> 한국 대 중국 자동차부품의 수출입 (단위: 억 달러)



출처: UN Commodity

<표3-3> 자동차산업의 품목별 분류

4단위	품목명	6단위	품목명
8708	자동차부품 과 부속품	870810	완충기와 그 부분품
		870821	안전벨트
		870829	에어백·기타
		870831	장착된 브레이크 라이닝
		870839	자딩차용 의 기타 제동장치 의 부품
		870840	기어박스
		870850	차동장치를 갖춘 구동차축(변 속장치를 갖추었는지의 여 부 를 불문한다)
		870860	비구동 차축 과 그 부분품
		870870	로우드 휠 및 그 부분품과 부속품
		870880	서스펜션 쇼크 업소오바

		870891	방열기
		870892	소음기와 배기관
		870893	클러치와 그 부분품
		870894	운전대, 조향축과 그 부분품
		870899	자동차용 기타 부품과 부속품

<표3-4> 2011-2020한국자동차산업의 품목별 대 중국 수출입 (단위: 달러)

HS	2011		2012		2013		2014		2015	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
870810	3,754,829	17,212,403	3,330,899	26,165,258	25,394,875	2,145,865	1,024,528	20,037,896	2,278,728	17,641,039
870821	307,372	638,659	1,050,348	217,864	1,225,640	80,077	4,476,262	246,230	16,157,065	335,297
870829	693,015,811	115,377,451	719,529,833	92,752,406	824,028,219	111,550,351	963,894,865	126,361,422	873,076,589	116,797,465
870840	222,013,581	110,682,517	849,264,456	137,920,959	1,064,464,965	180,948,286	1,438,469,568	83,610,651	1,686,592,109	68,585,260
870850	55,069,303	14,189,773	55,839,562	26,543,608	65,190,958	52,531,184	69,372,011	54,446,057	59,965,782	67,893,404
870870	10,772,959	135,862,738	8,894,173	74,404,685	10,426,174	96,677,044	16,519,600	68,342,232	14,427,327	53,418,425
870880	27,343,659	26,103,846	38,243,799	28,592,631	44,524,841	34,338,699	52,406,720	40,220,160	71,826,664	30,912,825
870891	5,062,327	7,352,204	4,704,723	10,118,973	1,663,664	8,371,320	850,015	6,663,595	768,303	3,286,547
870892	30,505,509	12,021,427	28,386,332	10,928,661	29,403,380	13,155,996	32,985,713	14,192,321	48,929,087	8,446,713
870893	53,609,719	48,697,267	48,435,397	32,592,650	85,399,357	47,029,336	105,234,463	51,887,469	112,048,563	52,199,952
870894	35,478,418	81,910,924	37,208,631	86,508,388	45,347,715	116,247,642	55,663,635	105,986,369	75,592,017	111,932,257
870899	2,849,597,652	379,674,802	2,140,741,346	352,557,651	2,794,440,330	281,358,825	2,685,563,531	250,677,381	2,271,952,986	239,568,549

HS	2016		2017		2018		2019		2020	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
870810	5,129,262	16,635,343	10,612,668	15,881,162	8,929,764	13,605,321	6,000,414	13,064,473	3,304,889	12,302,570
870821	24,522,623	245,564	27,945,664	352,300	15,929,086	586,917	11,146,795	1,070,836	5,347,620	3,973,823
870829	877,448,160	119,624,872	447,490,067	127,066,487	371,855,418	151,260,488	249,678,144	131,191,235	168,854,299	161,426,250
870840	1,996,656,555	106,376,888	1,107,683,728	110,017,343	945,847,825	119,079,344	553,571,110	113,192,059	398,647,982	147,722,832
870850	61,529,485	87,133,800	44,560,281	103,014,619	53,934,711	94,087,721	72,134,110	86,113,687	81,763,353	86,490,351
870870	22,343,659	26,103,846	15,091,660	77,369,744	10,596,570	93,806,026	8,039,851	121,980,810	5,820,869	142,958,648
870880	97,373,368	33,742,700	109,615,936	37,854,146	106,832,757	40,785,313	92,267,963	67,596,668	110,527,465	51,565,019
870891	15,361,892	4,426,864	8,132,071	5,633,390	10,729,740	10,475,561	8,465,519	11,665,018	4,675,405	11,203,470
870892	18,899,514	7,295,633	10,284,866	6,730,243	8,577,011	9,691,550	6,781,528	8,036,079	4,108,748	6,767,418
870893	200,079,743	25,264,002	172,444,912	11,451,081	106,176,751	14,026,007	105,140,337	14,474,840	91,546,188	13,324,116
870894	260,358,050	114,490,006	168,411,191	121,765,396	156,106,215	122,359,325	92,885,081	167,471,116	73,418,828	208,850,306
870899	1,007,652,884	215,375,423	494,324,925	205,533,755	359,754,930	193,410,974	321,087,570	174,674,790	254,127,571	215,555,850

출처 : UN Commodity

위 데이터 자료에 따르면 2011년 한국의 중국 자동차 부품 수출은 11억 달러, 수입은 4억 9천만 달러, 무역 흑자는 6억 달러로 한국의 대중국 수출은 대부분 기술 집약적 제품이었습니다. 그리고 중국은 그 반대다. 이 중 수출액 HS870810(차량용 범퍼 및 부품)는 약 375만 달러, 수입액은 1721만 달러이다. 무역적자는 1346만 달러였다. 2013년 수출은 124.59만 달러, 수입액은 2539.49만 달러, 무역적자는 2324.9만 달러로 무역적자가 점차 확대되고 있다. 2020년 현재 자동차 범퍼 부품 수출액은 330.49만 달러, 수입은 1230.26만 달러, 무역적자는 899.77만 달러이다. 2011년 중국에 대한 870821(자동차 차체 부품 및 안전벨트) 수출은 30.74만 달러, 수입은 63.87만 달러, 무역적자는 33.13만 달러였다. 그러나 2012년 한국의 HS870820 중국 수출 총액이 크게 늘었다. 수출은 105.35만 달러, 수입액은 20.79만 달러, 무역흑자는 83.25만 달러였다. 2015년(자동차 차체 및 안전벨트) 수출액은 2794.57만 달러, 수입액은 35.23만 달러에 불과했다. 무역흑자 최대치 2,759.33만 달러 HS870829(배기관 부품 및 밸브)는 2011년 6.93억 달러를 수출했고, 2014년에는 수출액이 9.64달러로 상당한 성장 모멘텀을 보였다. 그러나 2016년 이후 수출액이 급격히 감소해 2020년 기준 수출액은 1.69억 달러에 불과했다. HS870840(차량, 부품, 기어박스)의 2016년 수출액은 US\$119.97억이었고 같은 해 중국으로의 수입액은 1억 달러 불과한 후 급격히 떨어졌다. 2020년 기준 중국 수출액은 3.99억 달러이다. HS870850(차량 부품, 디퍼렌셜이 있는 드라이브 액슬)의 수출액은 큰 변동이 없었고, 2020년 수출액은 3.99억 달러였다. 중국에 대한 수출이 2016년 2.23억 달러에서 2020년 582.87만 달러로 해마다 줄어들고 있는 현상이다. HS870880(자동차 부품, 서스펜션 쇼크 업소버)은 빠른 성장 모멘텀을 갖고 있으며 2020년 대중국 수출은 1억 달러이다.

2016년 HE870891(라디에이터)의 수출액은 1,536.19만 달러였으며, 2020년 새로운 전염병의 영향을 받은 수출액은 468만 달러에 불과하다. 2011년과 비교하여 HS870892(소음 및 배기관)의 수출액은 2011년 3050.55만 달러에서 2020년 410.87만 달러로 크게 하락했습니다. 2018년부터 무역적자 265.87만 달러로 중국이 한국의 수출을 추월했고, HS870893(클러치부품)의 경우 한국의 대중국 수출은 큰 변동이 없었고, 대중국 강한 수출 점유율을 유지하고 있

다. 이에 반해 중국의 수출 금액은 크게 줄어들어 2020년 현재 한국의 대 중국 수출은 9154.65만 달러, 수입 금액은 1332.41만 달러에 불과하다. 2020년 기준 HS870894 및 870895 제품의 수출 금액은 각각 2억 800만 달러와 2억 1500만 달러이며, 수출금액은 각각 7342만 달러와 2억 5400만 달러이다.

제4장 경쟁력 분석

국제경쟁력(International Competitiveness)이라는 용어는 정확하게 정의하기 어렵다. 미국 '산업경쟁력에 대한 대통령위원회'의 1985년 보고서는 국가경쟁력을 "어떤 국가가 자유롭고 공정한 시장조건에서 국제시장의 기준에 합당한 상품과 용역을 생산하고, 동시에 자국민의 실질소득을 유지하고 증대시키는 정도"라고 정의하고 있다.²⁰⁾

수출경쟁력에 대해 연구해야 할 주요 문제는 해외 시장에서 발판을 마련하고 해외 시장을 점유하기 위해 한 국가의 상품 또는 서비스의 이점을 최대한 활용하는 방법이다.

<표4-1> 분석품목별

6단위	품목명
870810	완충기와 그 부분품
870821	안전벨트
870829	에어백·기타
870840	기어박스
870850	차동장치를 갖춘 구동차축(변속장치를 갖추었는지의 여부를 불문한다)
870870	로우드 및 그 부분품과 부속품
870880	서스펜션 쇼크 업소오바
870891	방열기
870892	소음기와 배기관
870893	클러치와 그 부분품
870894	운전대, 조향축과 그 부분품
870899	자동차용 기타 부품과 부속품

20) 서봉교 “중국 및 한국 자동차부품산업의 경쟁력 연구” 2015 동의대학교 석사 논문.P43

HS870831, 870839, 870860 등 3개 카테고리에 데이터가 없어서 나머지 12개 제품을 골라 분석했다. 이 제품은 고부가가치 제품과 저부가가치 제품으로 두 제품을 분석해 중국 시장에서 한국 자동차 부품의 경쟁력 변화를 보다 명확하게 분석할 수 있다.

<표4-2> 10년 내 한국 자동차 부품 수출액

HS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
870810	46,928,956	70,962,957	75,527,395	72,310,886	57,527,525	53,241,079	55,991,643	61,082,446	58,541,375	54,110,146
870821	54,365,044	82,002,449	95,760,948	117,456,237	108,598,862	97,665,864	114,921,393	98,090,638	115,026,513	74,122,975
870829	1,764,164,037	2,385,970,684	2,689,085,270	3,156,625,862	3,089,194,495	3,123,119,291	2,449,716,291	2,534,179,614	2,483,706,598	2,020,393,456
870840	1,423,403,399	2,528,900,980	3,011,928,760	3,395,026,360	3,625,634,329	3,990,742,547	3,425,209,642	3,484,183,876	3,060,426,218	2,524,373,449
870850	325,849,642	485,618,538	597,123,223	675,562,101	685,953,889	770,308,482	753,496,651	832,929,853	869,260,403	810,420,306
870870	385,143,006	459,989,251	452,784,744	532,345,667	572,917,952	553,263,962	546,235,567	510,233,689	502,782,330	338,893,154
870880	221,262,137	354,769,418	467,816,716	483,129,482	432,026,472	470,536,867	484,839,555	495,188,167	459,556,183	421,780,320
870891	42,667,406	75,263,842	88,146,642	93,276,017	76,529,571	84,226,894	85,278,777	90,546,974	66,921,005	50,632,689
870892	242,149,483	270,061,984	264,564,560	266,989,301	243,410,081	238,344,999	154,568,742	151,365,195	147,728,689	95,145,281
870893	273,200,375	252,509,070	329,488,099	370,318,742	374,164,833	539,220,179	513,291,431	433,549,891	445,539,477	410,948,805
870894	35,478,418	37,208,631	45,347,751	55,663,635	75,592,017	260,358,050	168,411,191	156,106,215	92,885,081	73,418,828
870899	2,849,597,652	2,140,741,346	2,794,440,330	2,685,563,531	2,271,952,986	1,007,652,884	494,324,925	359,754,390	321,087,570	254,127,571

제1절 무역특화지수 (TSI)

무역특화지수(TSI)는 무역경쟁지수(TC)라고도 한다. 제품주기 이론을 설명하기 위해 사용되는 방법으로 계수의 변화는 수입단계, 수입대체단계, 수출확대단계, 성숙단계, 역수입단계의 순환과정을 반영한다. 제품의 무역 전문화 계수를 계산하는 공식은 다음과 같다:

$$TSI_{ab} = \frac{(X_{ab}^i - I_{ab}^i)}{(X_{ab}^i + I_{ab}^i)}$$

X_{ab}^i : a국의 b국에 대한 i품목 수출

I_{ab}^i : a국의 b국에 대한 i품목 수입

TSIi는 제품 I의 무역특화지수 를 나타내고 Xi 및 Mi는 각각 제품 i의 수출액 및 수입액을 나타내므로 무역특화지수는 제품 i의 순수 수출 비율을 나타낸다. 무역특화지수는 -1과 1 사이이다. -1에서 1로의 상향 이동은 순수입에서 순수출로의 변화를 반영하고, 1에서 -1로의 하향 이동은 순수출에서 순수입으로의 변화를 반영한다. 일반적으로 상품의 무역전문성 계수가 1에 가까울수록 수출가치가 수입가치를 크게 상회하고 국제시장에서 상품의 경쟁력이 강해지며 반대로 무역전문성계수가 1에 가까울수록 - 1. 수입액이 수출액보다 월등히 높아 국제시장에서 본 제품의 경쟁력이 약해진다는 의미이다.

값은 -1에서 1 사이입니다. 수출입 균형이 0이면 값이 양수이면 수출 전문화를 의미하며 이 유형의 제품의 전문 생산 수준이 더 높고 경쟁력이 있음을 나타낸다. 값이 음수이면 가져오기 전문화이다. TC 지수가 0보다 크면 상품이 국제 경쟁력이 강하다는 것을 나타내고, 1에 가까울수록 경쟁력이 강하고, TC 지수가 0보다 작으면 국제 경쟁력이 없음을 나타낸다. 지수가 0이면 이 유형의 상품이 국제적으로 경쟁력이 없음을 나타낸다. 상품은 산업 내 무역이며 경쟁력이 국제 수준에 필적한다. 구체적인 판단은 다음과 같다 :

TSI≥0.8이면 제품의 경쟁력이 높거나 비교우위가 크다는 것을 나타낸다. 0.5≤TSI<0.8이면 제품의 경쟁력 또는 비교우위가 강함을 나타낸다. 0≤TSI<0.5이면 제품의 경쟁력 또는 비교우위가 낮음을 나타낸다. -0.5≤TSI<0이면 제품에 작은 비교열위가 있음을 나타낸다. -0.8≤TSI<-0.5이면 제품이 비교열위가 더 크다는 것을 나타낸다. TSI<-0.8이면 비교열위가 크다는 것을 의미한다.

제2절 수출편향지수 (IEB)

수출편향지수(Index of Export Bias)는 한 국가의 특정 국가로의 조사 대상 품목의 수출이 동 국가의 관련 품목 세계 전체 수출에서 차지하는 비율과 한 국가의 특정 국가로의 전체 상품 수출이 동 국가의 세계 전체 수출에서 차지하는 비율을 비교한 것이다. 즉 이를 통한 계측치가 1보다 크면 해당 상품의 특정 국가로의 수출은 타 상품에 비하여 상대적으로 편중현상이 크다고 판단하는 것이다. 수출편향 지수는 <식 III-1>로 정의되어 질 수 있으며, 동 계측치가 1 이상이면 특정 국가로의 수출에 있어 관련 품목의 수출집중도는 높다고 할 수 있을 것이다.²¹⁾

$$IEB_{ji} = \frac{X_{ijK}}{X_{ij}} / \frac{X_{iK}}{X_i}$$

X_{ijK} = i 국 j 상품의 K 국에 대한 수출액

X_{ij} = i 국 j 상품 수출액

X_{iK} = i 국의 K 국에 대한 상품수출총액

X_i = i 국의 상품수출총액

측정 값이 유사 제품의 값을 초과하면 관련 제품의 수출 집중도가 매우 높아 집니다. 본 연구의 수출선호지수는 국내 자동차부품의 중국시장 집중수출을 관찰할 수 있는 지표라고 할 수 있으며, 중국시장에서 한국 자동차부품산업의 위상을 관찰하는 가장 기초적인 지표이기도 하다.

21) 김정호,최세균,김수석,안병일."우리 농산물의 국제경쟁력 분석" 한국농촌경제연구원 정책 연구보고 P42

제3절 시장별 비교우위지수 (MCA)

RCA 지수는 전 세계의 모든 관련 통계 값을 수집하는 데 어려움이 있으며, 통계 값의 일관성이 부족한 경우가 많습니다. 이에 보완대책으로 최근에는 비세계시장 전체의 경쟁력을 관찰하기 위해 각 시장의 시장비교우위지수 (Market Compare Advantage)를 더욱 활용하고 있다. 특히, 본 연구는 한국 자동차 부품의 수출경쟁력을 세계시장이 아닌 중국시장으로 한정하고 있기 때문에 이를 조사하기 위해서는 MCA지수를 활용하는 것보다 MCA지수를 활용하는 것이 합리적이라고 판단된다. RCA 인덱스이므로 이 인덱스를 사용하기로 결정했습니다. MCA 지수는 세계 전체가 아니라 목표 시장의 수입량과 특정 제품의 수입량이 가용한 한 측정할 수 있다. 중국 시장은 더 유용한 숫자를 초과합니다. 다음 공식 로 정의됩니다. 즉, MCA 지수는 RCA 지수나 목표시장과 유사한 보다 상세한 개념으로 특정 상품의 경쟁력을 측정하기 위한 것으로, MCA 지수가 1을 초과하면 관련 상품의 경쟁력을 확보한 것으로 볼 수 있다.

$$MCA_{ij} = \frac{X_{ij}}{TX_{ij}} / \frac{X_j}{TX_j}$$

X_{ij} = 수출국의 j 국 대한 i 상품 수출액

TX_{ij} = j 국 시장에 대한 i 품목의 세계수출 총액

X_j =수출국 j 국 시장에 대한 수출 총액

TX_j = j 국 사장에 대한 세계 전체의 수출 총액

본 연구는 특정 시장에 수출할 때 10년 동안 특정 제품의 경쟁력을 테스트 하려고 시도합니다. 따라서 지난 10년간 2011년부터 2020년까지의 관련 데이터를 기반으로 시장비교우위지수(MCA)를 사용하여 중국 시장에서 한국 자동차 부품 제품의 경쟁력을 분석한다.

제4절. 분석결과 및 시사점

1. 무역특화지수(TSI)

HS 870810(완충기와 그 부분품)에 따르면 2011년부터 2020년까지 중국 시장에서 이 제품의 경쟁력은 큰 단점이 있는데, 이 값이 10년 만에 -0.5 미만으로 오랫동안 낮아져 이 제품의 수입이 더 많다는 것을 의미한다. HS코드 870821(안전벨트)은 HS870810(완충기와 그 부분품)과 완전히 반대이며, 2012년부터 2019년까지 프로젝트의 수출 전문화 지수가 상대적으로 안정적이어서 중국 시장에서 절대 우위를 유지했다. HS870829(에어백, 기타), 2011년부터 2020년까지 지수 변동이 거의 없고, 중국 시장에서의 성과도 비교적 안정적이다. 2016년 현재 지수는 0.7 이상을 유지하고 있다. 2020년 전염병이 나타날 것이다. 폭락했지만 전반적으로 여전히 중국에 대한 경쟁 우위를 유지하고 있다. HS 코드 870840(기어박스)은 이전 제품과 동일하며 같은 10년 동안 중국 시장에 대해 강력한 경쟁 우위를 유지했으며, 2015년 0.9로 최고치를 기록했다. HS code 870850 (차동장치를 갖춘 구동차축)의 경쟁력은 하락 조짐을 보이고 있다 2011년 0.74 값은 강한 경쟁력 범위에 속하나 해마다 감소하고 있음 2015년 -0.06 값은 수출이 수입보다 적음을 나타낸다. HS코드 870870 (로우드휠 및 그 부분품과 부속품)은 큰 변동이 없다. 본 제품의 값은 대부분 -0.8이하로 낮습니다. 경쟁력이 약한 제품입니다 .즉, 해당 제품이 중국 시장에서 완전히 경쟁력이 없음을 의미합니다. 중국은 수출이 수입보다 현저히 낮아 절대 불리하다. 2011년부터 2020년까지 10년간의 HS코드 870880 (서스펜션 쇼크 업소오바) 지수는 비교적 안정되어 특별한 변화가 없다. 대부분의 경우 제품이 중국에 비해 우위를 유지하고 있다. HS코드 870891은 2015년 이전에 중국 시장에서 좋은 성과를 내지 못했지만 2016-2017년에 약한 경쟁 우위를 유지했지만 전반적으로 중국 시장에서의 경쟁력 성과는 여전히 좋지 않으며 장기 수출이 수입보다 적다. HS870892(소음기와 배기관)는 최근 몇 년간 수출이 수입보다 적었는데, 이 제품이 2017년까지 경쟁우위를 유지했다는 점은 주목할 만하다. HS코드 870893(클러치와 그 부분품)의 값은 2011년 이후 해마

다 증가하고 있으며, 10년 동안 제품이 수입보다 수출이 많은 추세를 유지하고 있으며, 2016년 시장특화지수는 2015년 0.36에서 2016년 0.78로 상승하여 2020년 경제 환경의 영향을 받더라도 여전히 강력한 우위를 유지할 것이다.

<표4-3> 무역특화지수

HS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
870810	-0.64	-0.77	-0.84	-0.9	-0.77	-0.53	-0.19	-0.21	0.37	-0.57
870821	-0.31	0.66	0.88	0.9	0.96	0.98	0.98	0.93	0.82	0.15
870829	0.71	0.77	0.76	0.77	0.77	0.76	0.56	0.42	0.31	0.02
870840	0.33	0.72	0.71	0.89	0.92	0.9	0.82	0.78	0.66	0.46
870850	0.74	0.36	0.11	0.12	-0.06	-0.17	-0.4	-0.27	-0.09	-0.03
870870	-0.85	-0.79	-0.81	-0.61	-0.57	-0.39	-0.67	-0.8	-0.88	-0.92
870880	0.02	0.14	0.13	0.13	0.4	0.35	0.49	0.45	0.15	0.36
870891	-0.18	-0.37	-0.67	-0.77	-0.62	0.55	0.18	0.01	-0.16	-0.41
870892	0.43	0.44	0.38	0.4	0.71	0.44	0.21	-0.06	-0.08	-0.24
870893	0.05	0.19	0.29	0.34	0.36	0.78	0.88	0.77	0.76	0.75
870894	-0.04	-0.04	-0.44	-0.31	-0.19	0.39	0.16	0.12	-0.29	-0.48
870899	0.76	0.72	0.82	0.83	0.81	0.65	0.41	0.30	0.30	0.08

HS	810	821	829	840	850	870	880	891	892	893	894	899
평균	-0.51	0.7	0.59	0.72	0.03	-0.73	0.26	-0.24	0.21	0.52	-0.11	0.57

2. 수출편향지수(EIB)

분석 결과는 다음과 같다. 최근 10년간의 평균지수를 보면 HS870810은 줄곧 좋지 않았다. 그 수치는 2017년의 0.77에 불과했고 10년간의 평균치는 0.32. 그 다음은 HS870821은 2011년-2014년의 전체적인 변화가 크지 않았고 2016년에 최고 1에 달한 후에 해마다 낮아졌고 10년간의 평균치는 0.41로 전체적인 표현은 810과 큰 차이가 없다. 이 종류의 제품은 기술 요구가 비교적 작고 저부가가치 제품에 속하며 중국 현지 기업의 제품 경쟁력이 비교적 작다. HS870829와 HS870840은 2016년까지 수출편향지수가 비교적 높았고 마지막에 수치 하락이 불가피했다. 829 제품은 2011년 1.62에서 2020년 0.32840 제품은 2016년 최고치인 1.99에서 2020년 0.61로 떨어졌다. 이는 이 제품이 중국 시장에서의 경쟁력 하락이 심각하다는 것을 증명한다. 850류 와 870류 와 891류 와 892류 제품은 10년 동안 수치 변화가 크지 않다. 이 제품은 중국에서 경쟁력이 비교적 작고 10년 동안의 평균치는 각각 0.39, 0.1, 0.33과 0.38이다. 880류 제품은 최근 몇 년 동안 비교적 좋은 반응을 보였는데, 이 제품은 다국적 생산방식(다국적 생산, 다국적 공급망, 다국적 연구개발, 다국적 시장 독점)의 중국 본토 생산품에 대한 도전이 격화되면서 수입차 서스펜션 제품의 수량이 증가 추세를 유지하고 있으며, 중국 내 프리미엄 제품 시장 점유율을 빠르게 선점하고 있다. 프리미엄 시장 경쟁은 갈수록 치열해지고 있으며, 일부 브랜드는 이미 중단 시장으로의 침투 추세가 나타나고 있다. 893류 품목은 2014~2017년 수출 편향이 높아 2016년 1.48로 최고치를 기록한 뒤 2020년 0.86으로 떨어지 전반적인 변화가 2011년과 큰 차이가 없었다. HS870894, 870899의 10년 내 평균치는 각각 0.42와 0.48. 899류 제품이 2011년에서 2020년의 0.13으로 하락했다.

<표4-4> 수출편향지수

HS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
870810	0.33	0.19	0.11	0.06	0.15	0.38	0.77	0.55	0.41	0.24
870821	0.03	0.05	0.05	0.15	0.57	1	0.98	0.60	0.39	0.28
870829	1.62	1.23	1.17	1.2	1.09	1.04	0.74	0.55	0.40	0.32

870840	0.65	1.37	1.35	1.73	1.79	1.99	1.30	1.01	0.72	0.61
870850	0.7	0.47	0.42	0.41	0.34	0.31	0.24	0.24	0.33	0.39
870870	0.12	0.08	0.09	0.12	0.1	0.16	0.11	0.08	0.06	0.07
870880	0.51	0.44	0.36	0.43	0.64	0.83	0.91	0.81	0.80	1.01
870891	0.49	0.26	0.07	0.04	0.04	0.73	0.38	0.44	0.51	0.36
870892	0.52	0.43	0.43	0.49	0.77	0.32	0.27	0.23	0.18	0.17
870893	0.81	0.78	0.99	1.12	1.15	1.48	1.36	0.91	0.94	0.86
870894	0.39	0.27	0.20	0.25	0.36	0.95	0.64	0.52	0.33	0.31
870899	0.77	0.63	0.79	0.82	0.74	0.42	0.23	0.16	0.15	0.13

HS	810	821	829	840	850	870	880	891	892	893	894	899
평균	0.32	0.41	0.94	1.25	0.39	0.1	0.67	0.33	0.38	1.04	0.42	0.48

3. 시장별 비교우위지수 (MCA)

분석 결과는 아래 그림과 같다. 조사 대상 10개 제품 중 최근 10년간 MCA(시장비교우세지수) 기준으로 HS870810과 HS870820 두 제품의 10년간 평균 수치가 각각 0.17, 0.9이다. HS 870829는 2016년 수치가 현저히 떨어져 중국 시장에서 경쟁력이 약화되고 있음을 보여줬다. HS870840 제품은 전반적으로 호조를 보였고 2011년부터 2016년까지는 전반적으로 경쟁력 상승세가 이어져 2018년에는 3.52.10년간 전체 평균이 1.62를 기록했다. HS870850과 HS870870870의 2020년 수치는 10년 전과 큰 변화가 없었고, HS870870은 2016년 1.48부터 낮아져 큰 폭으로 출렁였다. 10년 동안의 평균은 각각 1.05,0.69이다. 많은 제품이 2016년 이후 경쟁력을 떨어뜨리고 있는데, 여기에는 양국 관계와 중국 기업의 경쟁력 강화, 다른 나라의 중국 시장 개척 등의 영향을 배제하지 않고 있다. HS870880,870891,870892의 평균

은 각각 1.14, 0.26, 0.8이었다. 이 중 892의 경쟁력 하락이 심해 2011년 1.81에서 2020년 0.17로 떨어졌다. 반면 HS870893은 2016년 최고 3.21을 기록해 2018년 9년간 중국에 대한 수출경쟁력이 강했던 것을 제외하곤 꾸준히 경쟁력을 유지하고 있다. HS870894의 전반적인 변화는 크지 않지만 주의할 점은 899 제품이 2016년 이후 큰 수치 변동을 보인다는 점이다. 조사 대상 한국 자동차 부품 제품 중 경쟁력이 가장 높은 829, 840, 893, 894개 제품 중 4개 품목에 대한 조사 결과가 나왔다. HS870829와 HS870893, 870899 모두 경쟁력이 약화됐다는 사실이 드러났다. 특히 HS870899의 경우 2015년까지 생산된 제품 대부분이 중국으로 수출됐지만 2016년부터는 수출액이 급락한 것으로 나타났다. 중국 시장에서 한국 자동차 부품의 위상 추락, 중국 토종 업체들의 가격 경쟁력 향상, 일본 업체들의 중국 시장 개척 확대 등이 한국 업체들의 점유율을 끌어내린 요인으로 보인다.

<표4-5> 시장별 비교우위지수

HS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
870810	0.19	0.15	0.08	0.04	0.08	0.18	0.39	0.27	0.18	0.13
870821	0.09	0.19	0.2	0.54	1.84	2.15	1.85	1.03	0.75	0.39
870829	2.33	2.3	2.37	2.49	2.19	2.21	1.27	0.99	0.68	0.5
870840	0.33	1.26	1.36	1.62	2	2.13	1.11	3.52	2.29	0.59
870850	1.23	1.16	1.41	0.86	0.81	0.85	0.66	0.84	1.05	1.58
870870	0.61	0.45	0.31	0.68	0.77	1.48	0.98	0.65	0.53	0.44
870880	0.51	0.72	0.79	0.81	1.05	1.48	0.98	0.65	0.53	0.44
870891	0.3	0.26	0.07	0.03	0.02	0.59	0.33	0.40	0.35	0.28
870892	1.81	1.1	0.91	0.95	1.5	0.63	0.37	0.3	0.24	0.17
870893	2.07	1.8	2.33	2.19	2.11	3.21	2.66	1.48	1.98	2.25
870894	0.29	0.31	0.34	0.37	0.47	1.71	1.20	1.10	0.96	0.81
870899	15.17	12.24	16.09	15.75	13.54	5.70	2.38	1.57	1.72	1.36

HS	810	821	829	840	850	870	880	891	892	893	894	899
평균	0.17	0.9	1.73	1.62	1.05	0.69	1.14	0.26	0.8	2.21	0.76	8.61

한국의 자동차 산업은 한국 경제 전반에 걸쳐 중요한 위치를 차지하고 있지만, 전 세계에 한국의 자동차 부품 산업은 여전히 매우 큰 영향력을 가지고 있다. 중국 시장의 표현은 한국 자동차 부품 산업은 2015년까지 수출의 강점을 가지고 있다. 하지만, 중국 본토 자동차 부품 산업의 확대와 양국 관계의 영향에 따라, 한국 자동차 부품의 기술력 역시 여전히 국제화를 추구하고 있다. 국제 관계에서 볼 때 2016년까지 양국 관계의 밀월 기간을 감안하면 한국 제품의 중국 시장 진출 문턱은 올해에 비해 비교적 낮다. 그러나 현재 양국의 관계와 형식은 이미 매우 큰 변화가 생겼다. 이번 신종 코로나바이러스의 폭발에 따라 이미 역세계화 추세가 높아졌는데 이것은 한국 자동차 부품 제품의 중국 시장 진출에 상당히 불리하다. 하지만, 여전히 양국의 부품 산업 수출입 수지는 낮은 편이다. 자동차 부품 산업의 강점과 함께 저부가가치 제품의 생산·개발에 나서고, 중국 토종 자동차 부품업체와의 협력을 통해 중국 시장에서 자국 제품의 경쟁력을 강화하고, 자동차 부품 산업의 전문 인력 양성에 힘을 쏟고 있다.

제5장 결론

오랫동안 한국의 자동차 산업은 한국 경제에 막대한 기여와 이윤을 가져 주었다. 특히 경제 위기를 극복하는 과정에서 한국이 수출한 획기적인 제품이기도 합니다. 본 연구에서 사용된 데이터는 주로 미국 국가, 상품무역통계 데이터베이스 및 대한무역협회. 지난 10년간 한국 자동차 부품의 중국 수출입 일부를 추출하고, 2011년부터 2020년까지 10년간 중국 시장의 수출 경쟁력을 분석합니다. 중국 시장에서 부품·부품의 시장비교우위지수(MCA), 무역특화지수(TIS), 그리고 중국시장의 부품과 부품에 대한 데이터를 통해 한국차를 계산하면 다음과 같은 결론에 이르렀다.

통계분석 결과 한국 자동차 부품의 중국 수출 특성은 810, 850, 870, 891은 모두 중국 시장에서 상대적으로 열등한 저수익 품종이다. 카테고리 840, 카테고리 880 및 카테고리 893과 같은 기술 집약적인 제품이 상대적으로 뚜렷하며 조사에 따르면 중국의 자동차 부품 수입 시장은 카테고리 840 및 카테고리 850에서 가장 큰 가치를 가지고 있습니다. 880, 890과 같은 부가가치 제품은 상대적으로 크다. 다음은 중국 시장에서 한국 자동차 부품 제품의 경쟁력을 분석한 결과이다.

첫째, 선호도 지수의 통계적 결과는 수출선호지수가 상대적으로 높은 제품이 840, 893, 829로 나타났다. 이에 비해 수출선호지수가 상대적으로 낮은 제품은 870, 810, 891, 850, 821로 분류되며, 중국시장에서 한국 자동차부품의 경쟁력 지수는 긍정적인 측면과 부정적인 측면이 있는 것으로 나타났다. 긍정적인 측면은 829, 840 및 893의 기술 집약적 제품의 높은 수익성으로 인해 이러한 제품은 여전히 중국 시장에서 경쟁 우위를 유지하고 있으며 특히 중국 시장에서 893 제품의 경쟁력이 매우 강력합니다. 893, 840과 같은 기술집약적 제품은 아직까지 경쟁우위가 충분히 보장되지는 않았지만 자동차 부품산업의 수익성을 높일 수 있다. 2020년 810, 891 등 우량제품도 840 등 우량제품도 쇠퇴의 정도가 다양하다.

둘째, MCA의 관점에서 볼 때 대부분의 제품은 1을 초과하는 지수를 가지고 있어 중국 시장에 대해 상대적인 비교우위를 유지하고 있다. 850, 880, 893, 2011년부터 2020년까지 비교우위가 강화된 제품은 850, 880, 893 제품이다. 2011년부터 2020년 중반까지 현재 시장의 비교우위는 810, 829, 870, 892 등의 불리한 제품으로 변모하고 있으며, 이 중 821, 840은 대부분

의 제품가치가 1을 초과하지만 당시 지수는 여전히 매년 하락하는 현상을 보였다. 특히 HS821제품의 경우 2016년 최고치인 2.15에서 2020년에는 0.39로 값이 떨어졌고, 하락폭이 확연하다.

셋째, 한국은 무역특화지수 관점에서 수출특화에 속하며, 구체적으로 2011년 한국 자동차부품특화지수에서 810, 870, 891, 850 등을 제외하고 나머지 품목에 속한다. 10년의 대부분 동안 강력한 경쟁적 위치에 있었기 때문에 중국 시장에 대한 한국의 무역 전문화의 대부분은 수출 전문화의 위치에 차지한다.

자동차 부품 산업은 특히 한국의 경우 전체 자동차 산업에서 매우 중요한 위치를 차지합니다. 자동차 부품의 발전은 항상 한국 경제에 큰 기여를 했습니다. 자금 규모를 감안할 때 양국의 자동차 부품 산업은 앞으로 치열한 경쟁에 직면할 것으로 예상되지만 일반적으로 한국이 중국 시장에서 경쟁 우위를 점하고 있는 제품은 대부분 고부가가치 제품과 기술 집약 제품. 기술 요구 사항이 높은 제품 중 한국 자동차 부품 제품은 중국 시장에서 명백한 우위를 차지하고 있으며 전반적인 발전 전망이 더 좋다. 수출 경쟁력의 주요 장점은 가격 경쟁력이 아니라 품질 차별화, 지속적인 혁신 유지, R&D 및 품질 수준, 현지 개발 회의 및 기타 활동에 참여하여 한국 자동차 부품 제품 및 기술을 널리 알리기 위한 활동을 통해 소통 및 수출 채널을 확대하는 것입니다. 제품 품질 경쟁력을 보장하기 위해 독립적인 연구 개발 및 자본 투자를 지속적으로 늘리고 자동차 부품 산업의 전문가를 양성한다.

참고문헌

许国标 ”中日韩汽车产业贸易竞争与中国汽车产业对策研究 ——基于东北亚经济合作背景” 工程科技Ⅱ辑;

李佳蔚 ”中韩汽车零部件产业内贸易性质研究” 2013

”全球及中国汽车零部件行业市场现状与竞争格局分析”前瞻经济学人 2020

김지용 (2005), "국산 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에 관한 연구".통상정보연구,7(4) pp351-365

신미화·이현훈 (2011), "한·중·일 의료기기산업의 수출경쟁력에 관한연구". 무역학회지,36(2)pp251-269

김정호.최세균.김수석.안병일,"우리 농산물의 국제경쟁력 분석" 한국농촌경제연구원 정책연구보고 P42

초서량·황우·박형래 (2012), "한·중 자동차 부품교역의 경쟁수조에 관한 실증적 연구". 관세학회지,33(4)pp342-363

라공우, 송진구 (2017), "미국시장에 대한 한 중 자동차부품산업의 국제경쟁력에 관한 연구" 관세학회지,18(4) pp257-275

김지용 (2017), "한미 FTA로 인한 한국산 주요 자동차 부품의 대 미국시장수출 경쟁력 분석". 무역학회지,40 (pp.371-384)

서봉교 (2015), "중국 및 한국 자동차부품산업의 경쟁력 연구".동의대학교 석사논문.P11

김화 (2013),"중국 자동차부품산업의 국제경쟁력 재고방안에 관한 연구".창원대학교 박사학위논문 P24

장민수 (2008), "중일 국가간 완성차 및 자동차부품 무역의경쟁력 분석"질서경제저널제11권 2호, 2008년 12월, pp101~119

김지용 (2006) , ”한·중자동차부품산업의수출경쟁력비교분석”통상정보연구,8(3)pp271-292

한기조, 서봉교 (2013), " 国自動車部品産業の質的貿易競争力の研究*- 日本との貿易を中心に".韓日經商論集 第80卷 P3

김태기,손용엽 (2011),“한국 자동차산업의 산업내무역과 산업정책”. 경제학연구, 제41권,pp.197-218

谢志才“韩国汽车产业发展研究深度报告”证券研究报告“ P12

张天行 (2014) “中韩对中韩汽车产品贸易的影响及对策研究”中国海洋大学 P9

웹 페이지

UN Commodity <https://comtrade.un.org/>

商用汽车网 new.qq.com

한국무역협회 www.kita.net