

# 일본의 자동차부품 시장 분석

## 1. 최근 업계 동향

### 1) 일본 국내 자동차 생산 감소 불가피

- 도요타자동차와 닛산자동차 등 일본의 대표적인 자동차업체를 중심으로 국내생산 거점의 재편 파문이 확산되고 있음
- 일부 전문가들 사이에서는 그 동안 자동차부품 산업이 자동차 제조업체를 떠받쳐 온 기존의 ‘피라미드 산업구조’가 붕괴될 수도 있다는 관측도 나오고 있음
- 일본 자동차 제조업체는 생산라인 가동을 중지하거나 이관시키면서 잉여능력을 조정하여 고용에 대한 영향을 줄이기 위해 여념이 없지만, 국내생산 유지가 이미 한계에 도달한 것이 아닌가라는 견해가 지배적인 상황임
- 앞으로도 생존을 위해 자동차 부품업체들이 지금처럼 해외이전을 지속하면 국내생산의 경쟁력 저하는 피하기 어려울 것으로 보임

<표1>주요 자동차 제조업체의 국내생산 재편 내용

업체	재편 내용
도요타자동차	▷ 2013년 생산라인 하나를 중단한 다하라(田原)공장을 포함한 전체 국내생산 조정으로 2014년 생산능력은 현행 대비 40만대 감소한 320만대까지 삭감
닛산자동차	▷ 옷바마(追浜)공장의 두 개 생산라인 중 하나를 2013년 7월에 중지시켜 생산능력을 연간 135만대에서 115만대로 축소
혼다자동차	▷ 새로운 거점인 요리이(寄居)공장을 2013년 중에 가동하여 사야마(狭山)공장으로부터 생산량 일부를 이관 하는 등을 주요 골자로 한 국내 생산재편을 단행
미쓰비시자동차	▷ 이미 미즈시마(水島)제작소의 하나의 생산 라인을 중지함. 2013년 5월부터 경자동차 생산라인도 주야 2교대 근무에서 주간 1근무 체제로 조정하여 500명을 전환 배치함
후지중공업	▷ 군마(群馬)제작소 주력 공장에서의 경자동차 생산을 중단하고 2013년 3월부터 등록차로 전환

자료: SankeiBiz(2012.7.13)에서 인용

- 지난 2012년에는 차세대자동차에 대한 보조금과 자동차 관련 세금 감면과 같은 정책효과에 힘입어 자동차 제조업체가 생산규모를 늘렸기 때문에 자동차부품업체도 그 혜택을 받았음
  - 그러나 이러한 정책효과가 없어진 지금 국내생산을 둘러싼 경영환경 악화는 날로 심해지고 있다고 할 수 있음
- 한편 도호쿠(東北), 추부(中部), 규슈(九州)의 3극 생산체제 구축을 서두르고 있는 도요타자동차의 주된 목적은 추부(中部)를 차량 생산과 함께 신기술·신공법 등의 개발 거점으로서의 역할을 부여하고 개발능력을 강화하여 생산효율화를 실현하기 위함임
  - 한편 노후화된 시설을 정리하면서 전체 생산능력을 축소하는 방향으로도 생산체제를 정비하고 있음
  - 렉서스와 SUV 그리고 「RAV4」을 생산하는 주력공장 중 하나인 다하라(田原)공장(愛知県田原市)은 2010년에 생산라인을 이미 3개에서 2개로 줄인다는 계획을 발표한 상태였으며, 동일본대지진으로 연기되었으나 2013년 중에 실시될 것으로 보임
  - 이렇게 생산라인이 줄어들게 되면 도요타자동차의 국내 연간 생산능력은 3분의 2 수준인 40만대로 감소할 것으로 전망됨
  - 미니밴 ‘Ractis’ 등을 생산하는 히가시후지(東富士)공장(静岡県裾野市)은 2011년 여름에 2개의 중 하나의 생산라인 가동을 중지해, 생산능력이 25만대에서 10만대로 줄어들었음
- 닛산자동차의 옷바마(追浜)공장(神奈川県横須賀市)의 생산라인을 중지한 것은 ‘국내 생산 100만대를 유지’ 하기 위해 규슈(九州)지역에 전체 생산의 절반을 집약시키는 방침의 일환이었음
  - 2012년 가을부터 새롭게 출시되는 소형차 ‘Note’부터 닛산자동차규슈(福岡県苅田町)로 생산이 이관되었음
  - 아시아와 가까운 지리적 이점을 살려 특히 한국산 자동차부품 등 해외부품 조달 비율을 높여 생산효율을 올린다는 계획임
- 미쓰비시자동차의 주력거점인 미즈시마(水島)제작소(岡山県倉敷市)는 해외 판매용 ‘LANCER’ 와 경자동차를 생산하고 있음

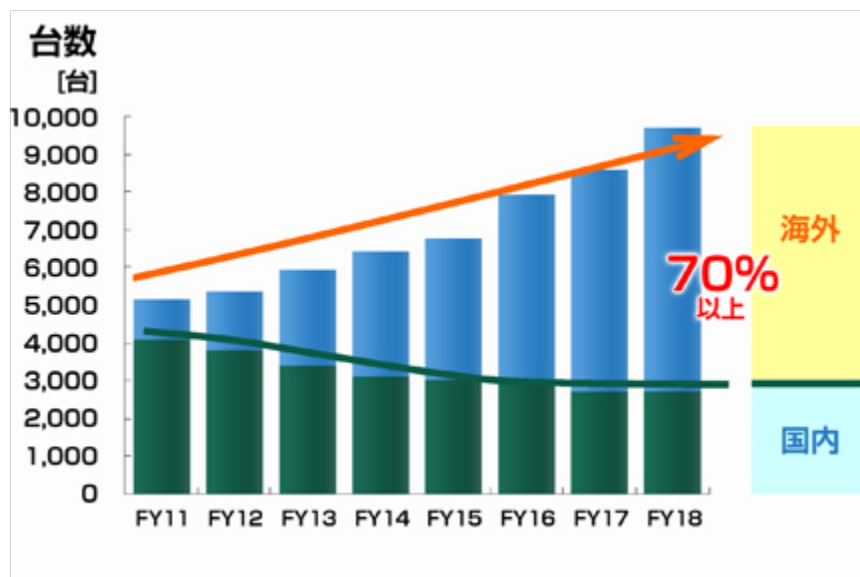
- 2011년에 시작된 엔고 여파로 수출 채산성이 악화되자 일반승용차 생산라인의 가동을 2011년 11월부터 중단했음
  - 뿐만 아니라 차세대자동차 보조금 부활로 경자동차의 대상 차량이 적은 미쓰비시 자동차는 국내 판매에서도 고전하고 있으며 2012년 5월부터 경자동차 생산라인의 조정을 시작했음
- 그러나 아무리 효율화를 추진하더라도 국내 생산 확대로 이어지는 것은 아니라는 점이 더 큰 문제임
- 향후에는 일본의 자동차부품업체도 해외에서 수익을 올리고 일본 국내에는 개발주체의 모기업만이 남는 형태의 역할분담이 명확해질 가능성이 높음
  - 일본의 자동차부품업체는 자동차제조업체와 보조를 맞춰 생산거점의 해외이전을 가속시켜 활로를 모색할 것인지에 대한 중요한 판단을 해야 할 시점이 다가오고 있음

## 2) 자동차부품업체의 해외진출

- نيسان자동차와 스즈키, 미쓰비시자동차가 주주로 참여하고 있는 자동변속기 업체인 Jatco는 이들 업체의 해외진출 확대에 따라 해외생산을 늘려나갈 계획임
- 특히 نيسان자동차가 중장기 경영계획 ‘파워88’에서 적극적인 해외전개 확대를 발표함에 따라, 이에 대한 대응을 착실하게 진행시켜나가고 있음
  - 2013년 이후에 태국에서 CVT(무단변속기)의 새로운 공장을 가동할 계획이며 중국과 멕시코에서도 생산을 증가시킬 계획임
  - Jasco는 CVT(무단변속기)분야에서 세계시장 점유율 55%를 차지하고 있는 세계적인 기업임
  - CVT(무단변속기)는 엔진이 회전하는 수를 가장 효율적으로 운영하여 연비를 향상시키는 트랜스미션임
  - 2011년 매출액은 약6,000억 엔이며 세계 각지에서 생산하고 있는 트랜스미션은 연간 약490만대에 이르고 있음
  - 2018년 매출액 목표는 1조 엔이며, 같은 해 해외생산 비율을 2011년의 20%에서 70%까지 끌어올릴 계획임

- 한편 Jasco는 이러한 순조로운 해외사업과는 대조적으로 국내생산은 점차 어려워질 것으로 전망하고 있음
  - 국내 수요가 감소하고 있는 자동변속기(AT) 생산을 줄이는 등 대책을 마련하고 있지만 앞으로 국내에서 더 이상의 자동차 수요를 기대하기 어렵기 때문에 생산능력 잉여가 한층 심화될 것으로 보고 있음
- 자동차용 스프링 부품을 생산하는 NHK Spring도 국내에서의 생산이 점차 어려워질 것으로 보고 있음
  - 국내 자동차부품업체는 생산을 축소해야 하는 것 뿐 아니라 외국 업체와의 경쟁도 피하기 어려울 것임
  - 이미 닛산자동차는 해외 자동차부품업체가 생산하는 부품의 이용확대를 발표하는 등 일본 국내에서 생산하는 자동차도 일본에서 생산하는 부품이 우선적으로 적용된다고 보장하기 어려운 상황임

〈그림2〉 Jasco의 트랜스미션 국내외 생산비율 전망



자료: Jasco 홈페이지에서 인용

- 이처럼 일본의 자동차산업을 지탱해 온 피라미드의 근간이 크게 흔들리고는 사태가 벌어지고 있는 이유는 자동차 제조업체 자신이 생산체제 재편을 서두르고 있기 때문임

## 3) 계열 붕괴

- 일본에서 자동차부품업체는 자동차부품 생산을 주요 업무로 하고 있는 전업 자동차 부품업체 80개사의 매출규모가 20조 엔에 이를 정도로 영향력이 큰 분야임
- 세계 최대 규모를 자랑하는 독일의 ‘보쉬’와 경쟁할 수 있는 ‘덴소’의 매출액은 몇몇 일본의 자동차 제조업체의 매출액을 능가할 정도임
- 이러한 일본의 자동차부품업체의 대명사로 불리는 것이 ‘계열’이며, 그 동안 자동차 제조업체와 공동으로 보조를 맞추면서 성장을 실현할 수 있었던 것이 사실임
- 도요타자동차 계열의 덴소와 아이싱정기, 닛산자동차 계열의 Calsonic Kansei, 혼다자동차 계열의 TSTech등 자동차 제조업체의 계열기업으로 성장한 기업이 많지만, 앞서 언급한대로 최근 그러한 계열관계가 무너지고 있음
  - 계열관계를 유지하기 어려워진 대표적인 이유는 지난 2011년 동일본대지진과 태국의 홍수로 일본 자동차 제조업체의 글로벌 부품조달이 추진되기 시작했다는 점을 들 수 있음

〈표2〉 일본 자동차부품 업체의 계열 구분

	업체명	매출액(2011년, 엔)	특징 및 주요 생산 품목
도요타자동차	덴소	3조 1546억	일본 국내 최대 자동차부품업체
	豊田自動織機	1조 5434억	차량 조립, Compressor
	AISIN精機	2조 3042억	엔진부품, 변속기
	도요타紡織	9643억	필터, 내장품
	Jtekt	1조 527억	전동Power steering
	AISIN AW	9151억	자동차용 변속기 부품
	豊田合成	5045억	합성수지, 고무제품
	FUTABA産業	3721억	배기 및 연료 관련 부품
	東海理化電気製作所	3195억	스위치, 시트벨트
닛산자동차	Calsonic Kansei	7823억	계기류, 수지부품, Wire Harness
	Jatco	5459억	자동차용 변속기 부품
	Unipres	2391억	프레스부품, 차체골격부품
	愛知機械工業(자회사)	1111억	소형 엔진, 트랜스미션
	河西工業	1225억	인테리어 부품
혼다자동차	TSTech	3055억	시트, 내장부품
	八千代工業	2717억	연료탱크
	Keihin	2600억	연료공급, 전자제어 시스템
독립형	矢崎部品	4334억	Wire Harness, connector
	住友電装	3957억	Wire Harness
	日本精工	7332억	베어링, 액정노광장치
	NTN	5435억	등속Joint
	NOK	4953억	오일시트
	NHK	4408억	시트, 스프링

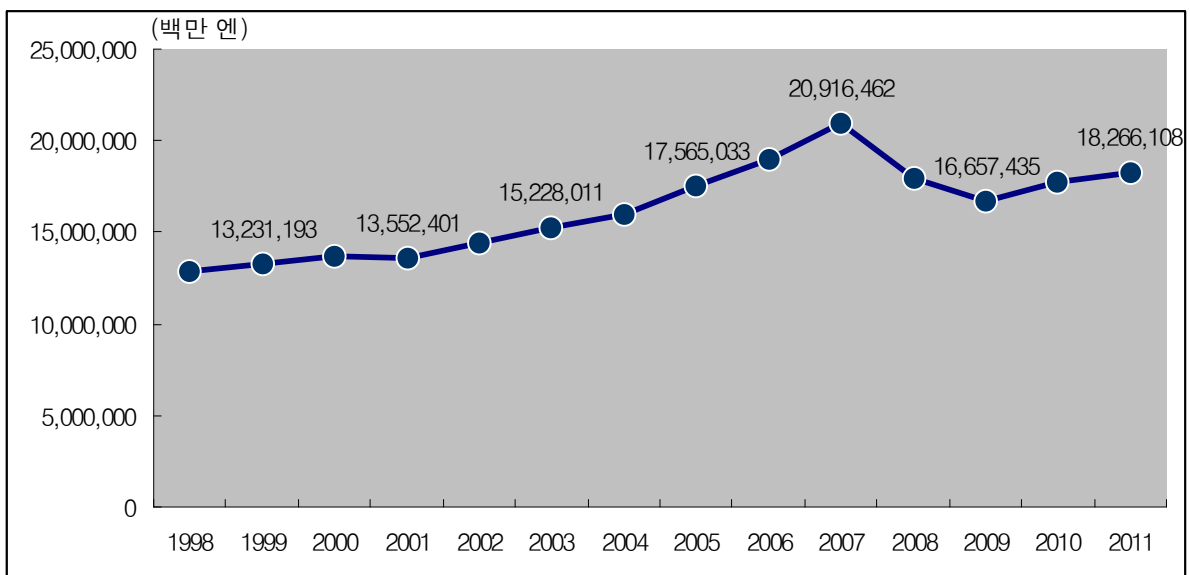
자료: 帝国データバンク(2013), ‘業界地図’ 45쪽에서 인용

- 또한 글로벌 경쟁 심화로 원가절감이 불가피해 졌다는 점과 차세대 자동차 부상으로 이업종으로부터의 시장진입이 예상되기 때문에 앞으로 계열을 뛰어넘는 거래는 더욱 가속화될 것이 틀림없음
- 이미 일본의 최대 자동차부품 업체이면서 도요타자동차 계열사인 텐소의 전체 매출에서 도요타자동차로 납품되는 비중은 50.9%에 불과함

#### 4) 자동차부품 생산 현황

- 일본자동차부품공업회가 회원사 실적을 기준으로 발표한 자료에 따르면 일본 자동차부품 출하는 점차 감소하는 추세에 있음
- 지난 2007년 20조 엔을 넘어섰던 자동차부품 출하액이 점차 줄어들고 있는 상황임
- 2011년은 18조 2,661엔으로 전년대비 다소 증가하기는 했으나 여전히 완전한 회복세를 보이고 있지 못함
- 앞으로도 일본 자동차 제조업체의 해외진출과 맞물려 일본 국내 자동차부품 출하의 대폭적인 증가를 기대하기는 어려울 것으로 보임

〈그림1〉 자동차부품 출하액 추이

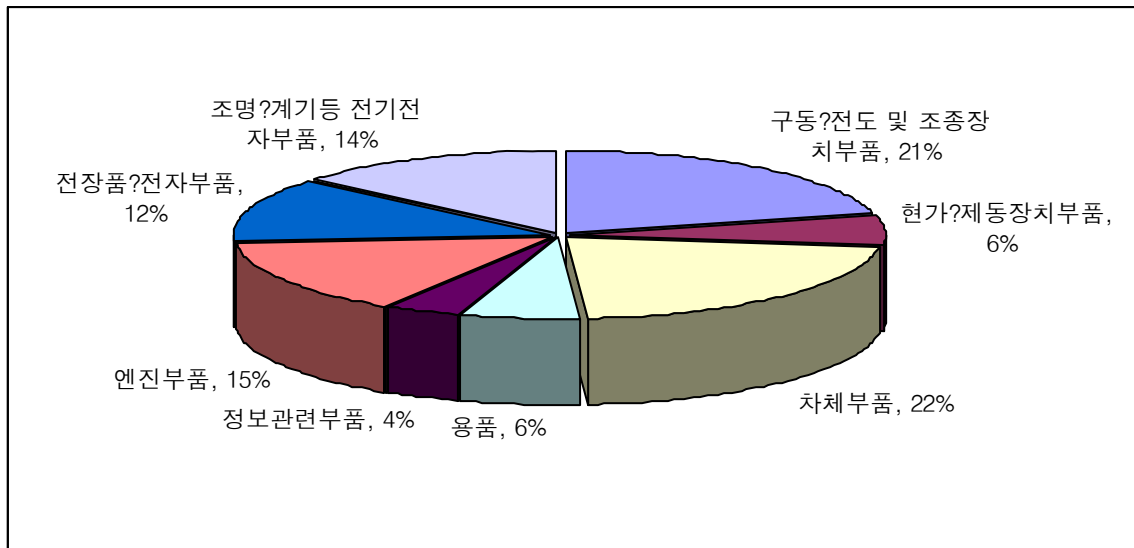


자료) 일본자동차부품공업회(<http://www.japia.or.jp>) 홈페이지 발표 자료를 근거로 작성

- 한편 각각의 자동차부품별 생산 점유율을 살펴보면 차체부품과 구동·전도 및 조종 장치부품이 가장 큰 비중을 차지하고 있음

- 전체 자동차부품 중에서 22%가 차체부품이며, 21%는 구동·전도 및 조종 장치부품임
- 정보관련 부품은 아직 전체의 4%에 불과하지만 차세대 자동차 보급 확산으로 앞으로는 이 비중이 크게 증가할 것으로 보임

〈그림2〉 품목별 자동차부품 출하액(구성비): 2012년



자료) 일본자동차부품공업회(<http://www.japia.or.jp>) 홈페이지 발표 자료를 근거로 작성

## 2. 최근 한·일 자동차부품 교역 동향

### 1) 한국의 대일수출 확대

□ 최근 한국의 대일본 자동차부품 무역에 큰 변화가 나타나고 있음

- 1990년대 전반까지는 한국의 자동차부품 대일무역이 큰 폭의 적자를 기록했으나 2012년은 대일수입이 감소한 반면 수출액이 크게 증가하여 무역균형을 이루는 상황에 도달함
- 한국의 대일수입이 2009년과 2010년에 감소한 것은 글로벌 금융위기 이후의 경기 후퇴와 동일본대지진에 따른 공급 중단 등의 영향이 컸음

□ 한국의 자동차 부품 수출은 현대모비스 등 국내기업 실적도 크지만 사실 상당부분은 외국계 기업이 담당하고 있음

- 이러한 수출증가는 한국산 부품의 가격경쟁력과 품질이 좋아졌기 때문에 가능해졌다고 할 수 있음



- 자동차 제조업체가 철저하게 품질관리를 하고 IMF금융위기 이후 자동차 제조업체 재편에 따른 부품기업 통합이 이루어진 점도 주요했음
  - 또한 모듈화를 추진하는 한편 높은 기술력을 가진 외국 기업을 적극적으로 국내에 유치한 점도 한국산 자동차부품의 품질개선에 영향을 주었을 것으로 보임
  - 현대자동차는 지난 2000년 12월 부품회사를 집약해서 현대모비스를 설립하면서 부품 모듈화와 함께 플랫폼 통합을 추진했고 부품의 공용화도 전사적으로 실시했음
- 외국 자동차부품 기업이 한국에 진출한 것은 생산이 확대되고 있는 현대그룹에 부품을 납품하고 자국과 제3국에 수출을 하기 위함임
- 미국계 자동차부품기업의 경우에는 GM이 한국에 진출한 점이 큰 영향을 주었음
  - 또한 IMF금융위기 이후 경영이 악화된 한국 자동차부품기업을 인수하면서 한국에 진출한 외국기업도 적지 않음

〈표3〉 Robert Bosh의 한국에서의 사업 내용

기업	사업 내용
KEFICO Corporation	▷ 현대자동차와 합작으로 1987년에 설립 ▷ 엔진 컨트롤 유닛, 트랜스미션 컨트롤 유닛 등을 생산
Bosch Electrical Drives Co., Ltd.	▷ 1988년 만도기계와 합작으로 설립하여 1999년 완전 자회사 ▷ 자동차용 모터 생산
Robert Bosch Korea	▷ Bosch의 한국지사. 1994년에 설립 ▷ 디젤연료분사장치, 전자제어장치, 브레이크장치 등을 생산

자료) 日本總研(2012)、変化する韓国の対日自動車部品貿易、Research Focus 12월14일, 자료에서 인용

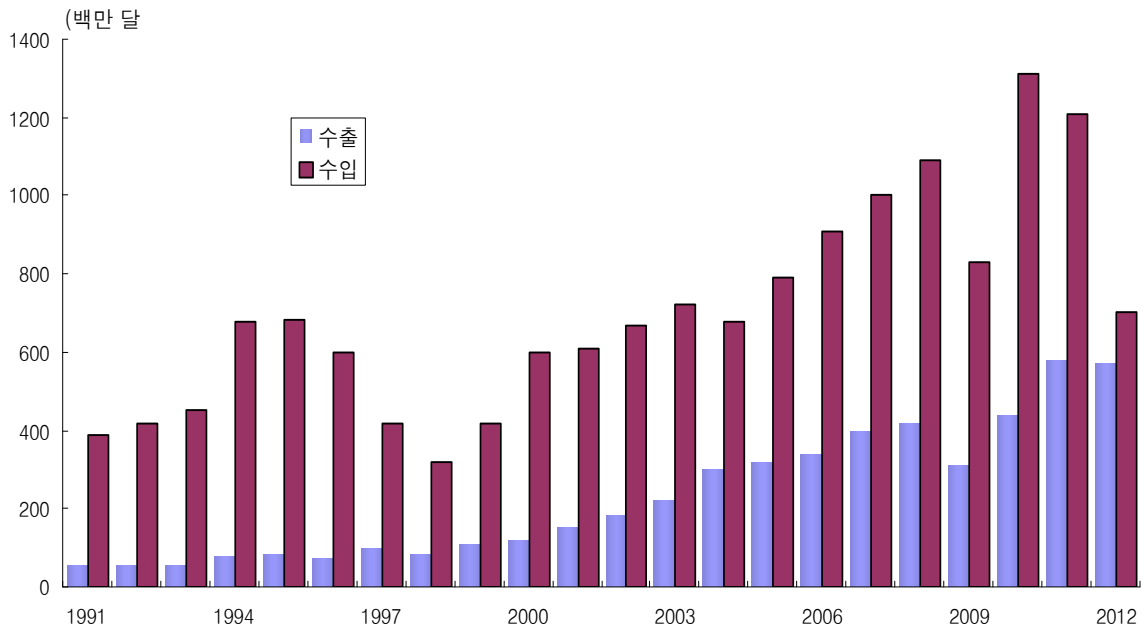
- 한국에 진출한 외국 자동차부품 회사에는 Robert Bosh(독일), Vareo(프랑스), Delphi(미국), 덴소(일본) 등 세계적인 기업이 다수 포함되어 있음
- 특히 Robert Bosh가 한국에서 사업을 확대하고 있는 것이 한국 자동차부품산업 발전에 적지 않은 영향을 주고 있다고 할 수 있음
  - 현대자동차그룹에 납품하는 전장품은 현대자동차와 함께 설립한 KEFICO가 생산하고 있음
- 2012년에는 동일본대지진의 영향은 없어졌으나 한국의 대일본 수입은 1~10월에 전년 동기대비 마이너스 32.3%로 대폭 감소했는데, 그 첫 번째 요인으로 한국 국내 자동차 생산 감소를 들 수 있음
- 유럽금융위기를 계기로 국내외 경기가 악화되면서 자동차생산대수가 2012년 1~11



월에 전년 동기대비 마이너스1.8%를 기록했음

- 따라서 자동차부품 전체 수입액이 감소하여 1~10월에 전년 동기대비 마이너스 19.3%를 기록했고, 일본으로부터의 수입 감소 비율은 그 이상이었음

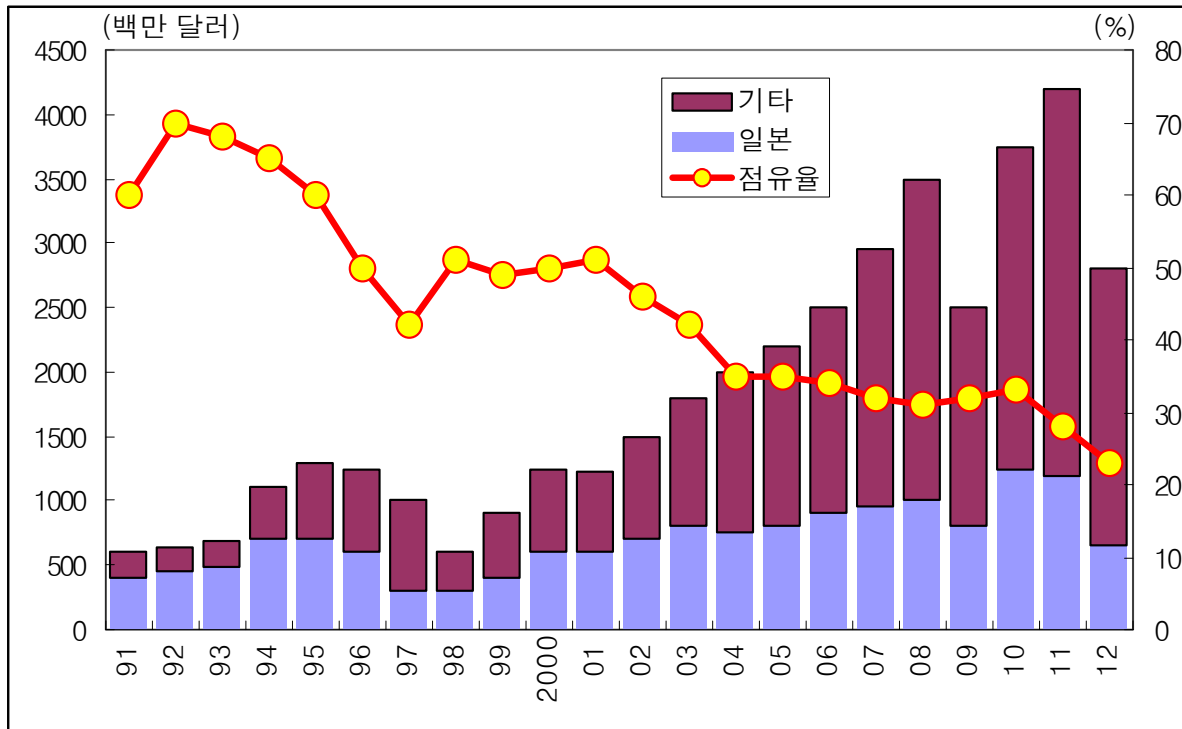
<그림3> 한국의 대일 자동차부품 무역



자료) 한국무역협회 DB에서 작성

- 또 다른 대일수입 감소 이유로는 자동차부품을 수입하는 국가가 다양해졌다는 점을 들 수 있음
  - 자동차부품 수입액 전체에서 차지하는 대일수입액 비율은 1990년 이후 점진적으로 하락하고 있는데, 특히 최근 2년 사이에 급격히 감소했음
  - 동일본대지진에 따른 일본산 자동차부품의 공급 중단을 계기로 수입처를 일본에서 다른 나라로 바꾼 것이 영향을 주었을 가능성이 높음
- 그러나 그 보다 더 중요한 것은 한국이 최근 적극적으로 다른 여러 나라와 FTA를 체결한 점이 주요했을 것으로 판단됨
  - FTA체결로 관세가 내려간 유럽과 미국으로부터의 수입이 증가했음
  - 또한 일본의 자동차 제조업체가 미국에서 생산한 자동차를 한국시장에 연이어 투입하기 시작한 점도 영향을 주었을 것으로 보임

〈그림4〉 한국의 자동차부품 수입액과 대일 비중



자료) 한국무역협회 DB에서 작성

## 2) 한국의 수입선 다변화

- 한국은 최근 유럽과 미국 등 서방 여러 선진국과의 FTA체결을 통해 대폭적인 관세 인하를 단행했음
  - EU와의 FTA가 2011년 7월 1일 잠정 발효되었고 2012년 3월 15일에는 미국과의 FTA가 발효됨
  - EU, 미국과의 FTA에서 자동차분야에 대한 결정을 보면, 자동차 관세율은 EU와는 3~5년, 미국과는 5년째에 폐지하는 한편, 자동차부품 관세율(일반적으로 8%)은 발표 후 즉시 폐지되었음
- 따라서 한국에서 생산 활동을 하고 있는 자동차 제조업체와 부품기업이 관세율은 낮아진 유럽과 미국으로부터의 부품조달을 늘렸을 가능성이 높음
  - 뿐만 아니라 2012년 말까지 지속되었던 엔고도 이러한 움직임을 더욱 부추겼을 것으로 보임

&lt;표4&gt; 자동차분야와 관련된 한EU, 한미 FTA의 주요 내용

	EU와의 FTA	미국과의 FTA
승용차	▷ 한국과 EU는 중·대형(배기량 1,500cc초과)자동차에 대해 협정발효 이후 3년 이내에 관세를 폐지 ▷ 한국과 EU는 소형(배기량1,500cc이하)은 5년 이내에 관세를 폐지	▷ 한국은 발효 이후 즉시 관세(8%)를 4%로 내리고 이를 4년간 유지한 후 폐지 ▷ 미국은 관세(2.5%)를 발효 이후 4년간 유지한 이후 폐지
화물자동차	▷ 한국은 승합차와 5t이하의 화물자동차는 즉시 폐지, 20t초과차량은 5년 이내에 폐지 ▷ EU는 승합차에 대해 즉시 관세폐지, 5t이하의 화물자동차는 5년 이내, 20t 초과는 3년 이내 폐지	▷ 한국은 관세(원칙 10%)를 발효 후 즉시 폐지 ▷ 미국은 발효 후 7년간은 현행 관세(25%)를 유지하고 발효 8년째부터 2년간 균등 폐지 하여 발효 후 10년째 완전 폐지
자동차부품	▷ 양국 모두 발효 이후 즉시 관세 폐지	▷ 양국 모두 발효 이후 즉시 폐지

자료) 日本総研(2012)、変化する韓国の対日自動車部品貿易、Research Focus 12월14일, 자료에서 인용

□ 한국의 최근 2년간 자동차부품 수입동향을 살펴보면 여러 의미 있는 변화가 생겨난 것을 알 수 있음

- 먼저 중국이 2012년에 일본을 누르고 최대 수입국으로 부상했음
- 그리고 2011년에 자동차부품 수입액이 전년대비 12.7% 증가했는데, 특히 미국과 EU로부터의 수입이 크게 늘어났음
- 또한 EU 중에서 오스트리아, 이탈리아, 독일 등으로부터의 수입이 특히 많이 증가했다는 특징이 있음

&lt;표5&gt; 한국의 자동차부품 수입 상대국 순위

순위	국가	2011년		2012년(1~10월)	
		금액	전년대비	금액	전년대비
1	중국	1,219	23.0	825	▲8.7
2	일본	<b>1,252</b>	<b>▲6.5</b>	<b>654</b>	<b>▲32.2</b>
3	독일	710	15.0	419	▲24.3
4	미국	380	34.5	252	▲11.0
5	호주	116	97.3	87	▲2.6
6	오스트리아	60	321.5	63	24.9
7	프랑스	155	9.2	56	▲55.5
8	멕시코	39	26.3	52	80.2
9	이탈리아	38	28.2	27	1.1
10	헝가리	45	10.5	25	▲24.7

자료) 日本総研(2012)、変化する韓国の対日自動車部品貿易、Research Focus 12월14일, 자료에서 인용

- 구체적으로 중국의 어떤 기업이 한국으로부터 자동차부품을 수입하고 있는지 알 수 없지만, 그들 기업 중에는 중국에서 조업하고 있는 한국계 기업이 많이 포함되어 있을 가능성이 매우 높음
- 또한 오스트리아로부터 수입이 증가한 이유는 오스트리아 정부가 산학관 연계와 산업 클러스터 구축을 통해 자동차 산업 육성을 추진한 결과, 독일계 기업을 중심으로 해외기업이 부품제조 거점을 연이어 설치했기 때문임

### 3) 일본의 수출 대체

- 일본의 자동차제조 업체가 이전에 일본에서 한국으로 수출했던 자동차 일부를 미국에서 수출하기 시작한 점도(고급 차량인 렉서스와 인피니티는 여전히 일본에서 수출하고 있음) 한국의 대일 자동차부품 수입 감소로 이어졌을 것으로 보임
- 즉 일본으로부터의 자동차 수입이 줄면 일본에서 수입하는 수리용 부품도 감소하기 때문임
- 한미 FTA 발효로 미국산 자동차 수입 관세가 4%로 낮아졌고(5년째 완전 폐지) 지속적인 엔고로 가격경쟁력이 낮아지면서 2011년 말 이후 미국산 자동차의 한국시장 유입이 활발해졌음
- 도요타자동차는 2011년 11월 미국산 미니밴 ‘시에나’의 한국 수출을 시작으로, 2012년에 신형 ‘캠리’ (구형은 일본에서 수출하고 있음), 11월에 ‘벤저’ (SUV와 세단의 융합)를 연이어 한국시장 출시했음
- 신형 캠리는 한국 자동차시장에서 수입차 판매 순위 상위권에 올라있음
- 한편 혼다는 신형 ‘어코드’를 포함한 2개 기종을 미국으로부터, 유럽 사양의 ‘시빅’을 영국으로부터 한국으로 수출하고 있음
- 닛산자동차도 신형 ‘알티마’를 미국에서 한국으로 수출할 계획인 것으로 알려져 있음

### 4) 한국 자동차부품의 대일수출 증가

- 자동차부품의 대일 수입이 감소 경향을 보이는 것과는 대조적으로 대일 수출은 현저히 증가하고 있음
- 그 가장 큰 이유는 한국의 자동차부품 기업이 일본시장을 적극적으로 개척하고 있고 실제 일본의 자동차 제조업체가 한국산 부품조달을 확대하고 있기 때문임

- 현대모비스가 일본 자동차제조업체에 납품하고 하는 자동차부품이 크게 증가하고 있음
  - 2012년에 미츠비시자동차로부터 2억 달러 상당의 헤드램프, 스바루자동차로부터 3,300만 달러 상당의 리어램프 등 모두 2억 3,300만 달러 규모의 공급계약을 수주한 것으로 보도되었음
  - 더욱이 자동차부품의 대일 수출을 촉진할 목적으로 한일재단과 KOTRA 등이 적극적으로 상담회를 개최하고 있어 대일 수출은 앞으로도 증가할 공산이 큼
- 한편 일본 자동차제조업체의 한국산 자동차부품 조달이 확대되고 있음
  - 특히 최근에 한국으로부터 자동차부품을 적극적으로 늘리고 있는 기업은 르노·닛산그룹임
  - 가장 최근 사례로는 닛산자동차가 닛산차체큐슈(日産車体九州)에서 생산을 시작한 신형 상용차 ‘NV350CARAVAN’에 한국산 자동차부품을 약20%(금액 기준) 채택한 것임
  - 구체적으로는 르노삼성의 거래처에서 부산 주변에 거점을 둔 기업으로 부품을 조달한다는 계획임
- 이처럼 일본 자동차제조업체가 한국으로부터 자동차부품을 조달하는 것은 일정수준 이상의 품질을 확보할 수 있을 뿐 아니라 물류비용을 줄일 수 있기 때문임
  - 후쿠오카(福岡)에 위치한 닛산차체큐슈(日産車体九州)와 부산의 거리(약 200km)는 간토(関東) 혹은 추부(中部)보다도 훨씬 가까움
  - 뿐만 아니라 2011년 9월 한일정부간 합의에 의해 한국과 일본 사이의 물류 절차가 대폭 개선되었음
  - 즉 일본 트레일러가 한국 국내에서 주행할 수 있고 페리로 바다를 건너 일본 국내의 자동차공장에 부품을 공급할 수 있는 ‘밀크 런’ 이 활성화 되고 있음
  - 이러한 물류체제가 새롭게 구축된 것은 한일 연계를 통한 효율성 제고라는 측면에서 주목을 받고 있으며, 일본의 물류비용이 상대적으로 비싸다는 의미도 됨

### 3. 향후 전망

- 한국의 대일 자동차부품 무역수지는 1990년대 전반까지 큰 폭의 적자를 기록했으나

2012년에 대일 수입이 감소하는 한편 수출이 증가하면서 거의 무역균형을 이루는 수준에 도달했음

- 대일 수입액이 감소한 이유는 한국이 적극적으로 추진한 FTA체결이 주요했던 것으로 판단됨
- 관세율이 낮아진 유럽과 미국으로부터의 수입이 증가하였고 일본의 자동차제조업체가 미국산 자동차를 한국 시장에 투입하기 시작했음
- 또한 한미 FTA 발효에 따라 미국으로부터 수입되는 자동차에 대한 관세율이 4%로 낮아졌고 급격한 엔고가 이러한 움직임을 가능하게 하였던 것으로 보임

□ 반면 대일 수출이 급격히 증가한 것은 한국의 자동차부품 기업이 일본시장을 적극적으로 개척하려는 움직임이 활발해지고 있고, 일본의 자동차 제조업체도 한국산 자동차부품 조달을 확대하고 있기 때문임

□ 이렇게 한국의 대일 자동차부품 무역이 변화하는 것은 FTA 발효에 따라 한국은 물론 일본을 포함한 외국기업이 지금까지의 사업활동(조달, 수출 등)을 수정하고 있기 때문임

- 일본 자동차업체가 지금까지 일본에서 한국으로 수출하던 자동차의 일부를 미국에서의 수출로 전환하고 있음
- 이러한 전환은 해당기업에게는 분명 합리적 선택으로 보이지만 이러한 움직임이 활성화되면 일본 국내의 생산, 고용에 마이너스 영향을 줄 것으로 보임
- 일본으로써도 이러한 국내 산업 공동화를 피하기 위해서라도 한국과의 FTA체결이 불가피할 것으로 보임
- 동시에 한일FTA는 무역 및 투자 확대를 통해 양국의 경제관계를 보다 견고하게 만들 것임

#### <참고자료>

1. 帝国データバンク(2013), ‘業界地図’
2. 日経産業新聞社(2013), ‘日経シェア調査’
3. みずほコーポレート銀行産業調査部(2012)
4. 日本総研(2012) ‘変化する韓国の対日自動車部品貿易’ Research Focus 12월14일
5. 한국무역협회 DB
6. SankeiBiz(2012.7.13)
7. 일본자동차부품공업회(<http://www.japia.or.jp>) 홈페이지