

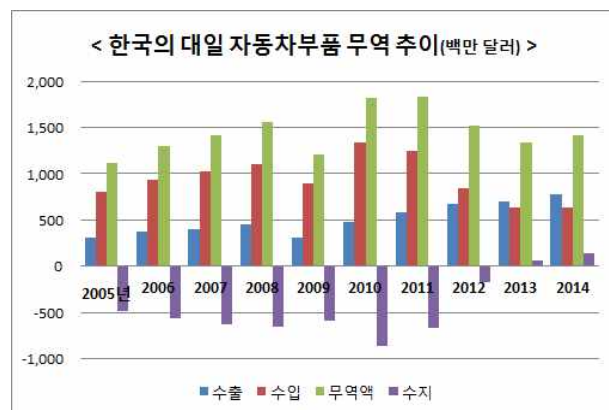
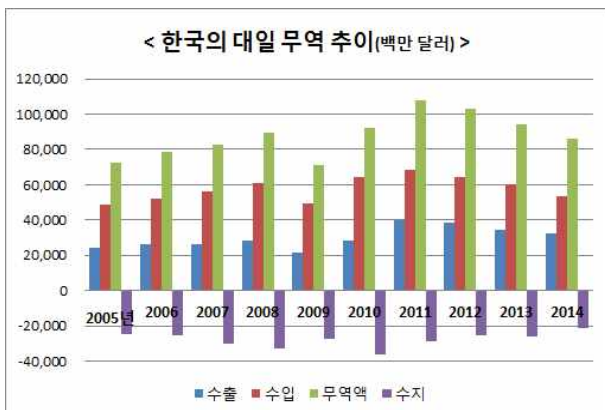
자동차부품, 대일 무역흑자로 전환

* 이 자료는 무코야마 히데히코(向山英彦) 일본총합연구소 상석주임연구원이 「동양경제일보」 전환기의 한국경제(‘15.2.20」에 기고한 내용을 중심으로 정리한 것임

- 한국의 자동차부품은 ‘10년부터 대일 무역적자가 지속적으로 감소하기 시작, ‘13년 흑자로 전환된 이후 ’14년에는 1억 4,600만 달러의 흑자를 실현
- 자동차부품의 대일 무역이 흑자로 전환된 요인은 한국 자동차부품의 기술력 향상, 적극적인 글로벌 전략 추진, 일본 완성차기업의 수요 확대 등임

□ ‘14년 對日 자동차부품 무역흑자 안착

- 한국의 對日 무역수지는 ‘11년 이후 4년 연속으로 적자폭이 축소되고 있으나, 교역량도 따라서 줄고 있음
- 자동차부품의 대일 수출은 ‘10년 이후 5년 연속 증가, 대일 수입은 ‘11년 이후 연속으로 감소, ‘13년에 무역흑자(5,700만 달러)로 전환되었고, ’14년에는 무역흑자(1억 4,600만 달러) 기조 안착



자료 : 한국무역협회

- 기어박스는 ‘14년 388만 달러의 대일 무역적자를 기록, 고급 차종의 자동차부품의 대일 의존도는 여전히 큰 것으로 나타남
- 원동기를 갖춘 샤시의 대일 무역적자는 ‘14년에 다소 증가하였지만, ’11년 36.6만 달러, ‘12년 17.1만 달러에 비해 감소

< 한국 자동차부품의 대일 무역수지 (천 달러) >

품목	2013년			2014년		
	수출	수입	수지	수출	수입	수지
차체의 기타 부품과 부속품	141,237	44,412	98,824	153,566	60,712	92,854
기어박스	17,899	374,755	-356,857	29,508	367,961	-338,453
제동장치와 이들의 부분품	23,164	39,042	-15,879	18,882	19,921	-1,039
차동장치를 갖춘 구동차축	12,249	6,671	5,578	17,182	4,318	12,864
완충기와 그 부분품	2,851	2,538	312	4,183	2,648	1,535
원동기를 갖춘 샤시	84	161	-77	28	118	-90
기타 부분품 및 부속품	499,361	172,547	56,781	555,419	176,983	378,436
기타 관련 부품	292	228	63	70	9	61

주) 품목코드 SITC 5단위, 시작코드 784

자료 : 한국무역협회

- 한국의 수송기계부품이 '13년, '14년 연속 대일 무역흑자를 기록, 엔저 진행에도 불구하고 한국 자동차부품의 대일 수출이 영향을 받지 않고 있는 것으로 나타남
([참고] 자료 참조)

□ 자동차부품의 대일 수출증가 요인

- '14년 한국 자동차부품의 수출 상대국 순위는 ①미국(60.4억 달러), ②중국(56.4억 달러), ③러시아(13.5억 달러), ④브라질(10.5억 달러), ⑤인도(7.8억 달러), ⑥일본(7.7억 달러), ⑦체코(7.7억 달러) 등임
- 현지 생산 거점이나 완성차의 수출이 거의 없는 일본에 자동차부품의 수출이 증가하고 있는 것은 주목할 만한 현상
- 무코야마 상석주임연구원은 자동차부품의 대일 수출증가 요인에 대해 다음 3가지를 지적


① 한국 자동차부품의 기술력 향상

- (1)완성차 기업에 의한 엄격한 품질 관리, (2)통화위기 이후 부품기업의 통합이나 모듈화 추진, (3)높은 기술력을 가진 외국기업의 진출, (4)일본기업을 포함한 해외 기업으로부터 기술 도입 등을 통해 한국부품기업의 기술력이 향상
- 현대자동차는 '00년 부품기업을 통합하여 현대모비스를 설립, 모듈화, 플랫폼의 통합, 부품의 공동화 등을 추진하면서 세계 부품기업과 기술을 제휴하여 독자적인 부품 개발능력을 확보

② 한국 자동차부품기업의 적극적인 대일시장 개척 노력

- 현대모비스는 헤드램프, 리어램프 등을 미쓰비시자동차와 후지중공업에 직접 납품하고 있고, 만도 등 한국의 자동차부품기업들도 공급처를 확대시켜 가고 있음
- '11.3.11 동일본대지진 이후 일본의 완성차 기업들이 리스크 분산 차원에서 서플라이체인을 전환시킨 것과 '10~11년 엔고가 지속된 것도 한국 의 자동차부품의 대일 수출증가 요인으로 작용
- KOTRA, 한일재단 등도 자동차부품 수출상담회 개최하여 한국 중소기업의 판로 개척을 지원
- * '13.5월 나고야에 「자동차부품수출지원센터 KAPP(Korean Auto Parts Park)」 설치

③ 일본 완성차 기업에 의한 조달 확대

- 닛산자동차는 닛산규슈에서 생산하는 상용차에 한국산 부품을 적극적으로 채용하면서 르노삼성의 거래처가 있는 부산 주변의 기업들과 비즈니스 확대
- 닛산자동차가 한국에서 부품을 조달하는 이유는 높은 기술력과 규슈-부산간 거리가 가깝워 물류비용을 절감시킬 수 있기 때문임
- * '11.9월 한일 정부 간 합의에 따라 트레일러의 더블넘버제 등을 도입, 양국 간 심리스(seamless)한 물류 실현
- 한국의 對日 자동차부품 수입이 '10년 이후 감소하고 있는 원인은 동일본대지진을 계기로 한국의 완성차 기업들이 수입처를 다변화시킨 영향이 큼
- 일본 완성차업체들이 일본에서 한국으로 수출했던 자동차를 미국으로 전환시킴에 따라 수리를 위한 부품 수입이 감소한 것도 원인
- 미국지역으로의 수출 전환은 엔고 대응과 한미FTA 발효가 요인
- * 한미FTA가 발효됨에 따라 미국에서 수입되는 완성차의 관세율이 8%에서 4%로 인하, 그리고 미국산 자동차는 운전석이 한국과 같은 왼쪽에 있어 일본기업들은 미국공장에서 생산한 완성차를 한국으로 수출하는 것이 유리
- 이상과 같이 한국의 자동차부품이 대일 무역흑자를 달성하게 된 원인은 자동차산업의 글로벌화가 크게 작용한 것으로 분석됨. 

[참고]

< 일본의 對韓 부품·소재 무역수지 추이 >

(단위 : 100만 엔)

	수송기계부품	정밀기기부품	전자부품	전기기계부품	컴퓨터 및 사무기기부품	일반기계부품
2005년	68,359	182,614	246,538	195,159	-101,952	158,550
2006	78,435	175,080	-130,487	240,040	-24,925	190,078
2007	76,232	165,347	-84,316	173,148	-56,467	233,402
2008	65,465	150,789	8,777	178,771	-25,597	219,272
2009	54,067	120,048	11,209	148,355	-10,532	194,346
2010	81,326	145,130	-7,104	164,165	-14,791	298,546
2011	57,201	162,544	15,703	147,767	-7,579	220,000
2012	12,174	190,124	72,972	113,971	-240	188,064
2013	-13,323	209,008	82,291	147,886	-6,127	247,649
2014	-33,471	200,224	84,919	129,712	-359	170,819
	조립금속제품	제1차금속제품	비금속광물제품	고무 및 플라스틱제품	화합물 및 화학제품	섬유제품
2005년	8,239	46,848	105,411	108,133	341,468	6,743
2006	9,656	92,851	92,735	158,634	369,178	8,929
2007	9,169	431,601	151,078	197,236	399,517	4,290
2008	7,096	517,042	129,838	211,639	259,336	1,532
2009	11,229	395,353	119,722	233,721	255,885	271
2010	15,661	401,225	164,397	296,825	286,345	-1,094
2011	12,082	225,954	156,676	250,711	259,376	-4,326
2012	3,313	196,317	141,737	219,103	261,922	-3,136
2013	17,387	184,514	114,575	204,703	295,582	-4,095
2014	12,072	173,145	73,846	194,172	284,130	-1,769

자료 : 한국무역협회