

산업분석 Vol. 127

수출입 동향으로 본 자동차 산업지형의 변화

산업분석실
임현진 선임연구원

KATECH Insight

- ◆ COVID-19 및 공급망 위기를 지나면서, 최근 완성차 수출은 호황을 맞고 있는 반면 자동차 부품산업 무역규모는 2020년 수출 감소 외에는 비슷한 수준을 유지하고 있음
- ◆ 한편 미래차 관련 품목의 수출입 확대가 예상되므로, 향후 변화하는 산업지형 등을 보다 세밀하게 파악하기 위해서 전기차용 배터리 외에도 미래차 품목 관련 분류체계 개선이 필요함

» COVID-19 및 공급망 위기를 지나면서, 완성차 수출액*은 '23년 3분기까지 '19년 동기 대비 84.2%의 증가율을 기록하는 등 최근 완성차산업은 호황을 맞고 있음

- * 본고는 한국무역협회의 승용완성차(HS 코드 8703) 중 신차 수출액 자료를 사용한 반면, 산업부에서 발표하고 있는 자동차 수출입액(MTI 코드 741)은 승합차, 화물차, 중고차 등을 포함하고 있어 수치간 차이가 존재할 수 있음
- 차종별로 전년 동기 대비 수출액 증가율을 살펴보면, 내연차는 1.5%가 감소한 반면, 하이브리드차(HEV/PHEV)는 4.0%, 전기차(BEV/FCEV)는 40.9%의 증가율을 나타냄('23년 3분기 기준)
 - 최근 전기차 수요 둔화 우려에도 불구하고, 우리나라의 전기차(BEV/FCEV) 수출 증가율은 '21년 44.4% → '22년 44.1% → '23년 40.9%로 큰 하락세를 나타내지는 않고 있음
- 승용완성차 수입액은 '23년 3분기 약 12%가 감소하였으나, 중국으로부터의 수입액 비중 '20년 1.5% → '21년 1.2% → '22년 2.4% → '23년 4.3%로 점차 증가하는 추세를 보이고 있음
 - * 내연차 수입액 비중은 큰 변화가 없는 반면, 하이브리드차 및 전기차 수입액 비중이 빠르게 증가 중 (對 중국 승용전기차 수입액 비중 : '20년 1.9% → '21년 2.3% → '22년 8.5% → '23년 18.8%)
 - 중국 로컬 브랜드 비중은 아직 높지 않은 수준이지만, 중국 내에서 생산된 Tesla Model Y, Polestar 2 등 미국·유럽계 브랜드 제품의 판매 호조가 영향을 준 것으로 판단
 - * '23.Q1~3 주요 중국산 전기차 모델 국내 판매량(SNER): Model Y 3,986대, Polestar 2 1,102대

Ⅰ 승용완성차 수출입액 추세 (자료: 한국무역협회) Ⅰ

(단위: 백만 달러)

| | 내연차 | | HEV/PHEV | | BEV/FCEV | | 총계 | |
|-----------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|--------|--------|
| | 수출 | 수입 | 수출 | 수입 | 수출 | 수입 | 수출 | 수입 |
| '23.Q1-Q3 | 30,904 | 5,175 | 8,156 | 4,588 | 11,418 | 1,944 | 50,478 | 11,708 |
| 2022 | 31,370 | 6,675 | 7,838 | 4,646 | 8,107 | 1,940 | 47,316 | 13,262 |
| 2021 | 29,602 | 6,580 | 6,003 | 4,504 | 5,626 | 1,200 | 41,232 | 12,285 |
| 2020 | 26,684 | 8,250 | 3,232 | 2,330 | 3,896 | 758 | 33,812 | 11,338 |
| 2019 | 31,370 | 8,880 | 3,628 | 924 | 2,352 | 370 | 37,662 | 10,173 |

» 한편 자동차 부품산업 수출액*은 '23년 3분기까지 '19년 동기 대비 4.6% 증가율을 나타내는 등 완성차산업과 같이 큰 폭의 성장세를 보이지는 못하고 있음

* 본고에서는 자동차 부품산업 수출액을 차량용 부분품과 부속품(HS 코드 8708)을 기준으로 산정하였으나, 동 코드에는 엔진 및 배터리 등 일부 품목과 최근 빠르게 성장하고 있는 미래차 부품 등은 포함되어 있지 않다는 한계 존재

** 한편 산업부에서 발표하고 있는 자동차부품 수출입액(MTI 코드 742)는 차량용 부분품과 부속품(HS 코드 8708) 외 29개 HS 코드(10단위 기준)을 포함하고 있어, 본고의 자료와 차이가 발생할 수 있음

• '23년 3분기까지의 수출액은 전년 동기 대비 1.5% 감소하였으며, COVID-19 영향 등으로 인한 '20년 수출 감소 외에는 자동차부품 무역규모는 상대적으로 비슷한 수준을 유지 중

- 승용자동차 수출액이 같은 기간 동안 36.7% 증가한 것 대비, 부품 수출액은 변화가 크지 않았음을 확인
- 한편 완성차 및 부품 수출 증가율의 차이는 실제 무역현황을 반영하는 것일 수도 있지만, 최근 미래차 전환에 따른 자동차 부품산업의 변화 내용이 HS 코드에 충분히 반영되지 못한 데서 기인했을 가능성도 존재

▮ 자동차부품 수출입액 추세 (자료: 한국무역협회) ▮

(단위: 백만 달러)

| | 〈자동차부품 수출입 총계〉 | | | 순위 | 〈국가별 수출입('23.Q1-Q3)〉 | |
|-----------|----------------|-------|--------|----|----------------------|-----------|
| | 수출 | 수입 | 수지 | | 수출 | 수입 |
| '23.Q1-Q3 | 14,864 | 3,905 | 10,960 | 1 | 미국(5,305) | 중국(1,676) |
| 2022 | 19,922 | 4,974 | 14,948 | 2 | 멕시코(1,070) | 독일(464) |
| 2021 | 19,265 | 4,491 | 14,774 | 3 | 체코(819) | 멕시코(375) |
| 2020 | 15,764 | 4,048 | 11,716 | 4 | 슬로바키아(758) | 일본(291) |
| 2019 | 18,981 | 3,867 | 15,114 | 5 | 인도(730) | 미국(189) |

• 우리나라는 '10년 이후 계속해서 미국에 대해 가장 높은 자동차부품 수출액을 기록하고 있음

- 우리나라 자동차 부품 수출액 중 對 미국 비중은 '18년 26.0% → '19년 28.1% → '20년 28.2% → '21년 30.8% → '22년 35% → '23년(3분기까지 기준) 35.7%로 계속해서 증가 추세를 나타냄

▮ 미국의 자동차부품 수입액 및 연평균 성장률 (자료: Department of Commerce) ▮

(단위: 백만 달러, %)

| 국가 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | '18~'22(%) |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|
| 멕시코 | 24,382 | 25,263 | 22,101 | 25,703 | 30,990 | 6.18 |
| 캐나다 | 9,324 | 9,106 | 7,633 | 9,179 | 10,814 | 3.78 |
| 중국 | 10,972 | 8,920 | 7,501 | 9,252 | 10,442 | -1.23 |
| 일본 | 7,931 | 7,110 | 5,667 | 6,752 | 7,382 | -1.78 |
| 한국 | 4,134 | 4,452 | 3,838 | 4,980 | 6,084 | 10.14 |
| 독일 | 4,514 | 4,262 | 3,850 | 5,095 | 5,260 | 3.90 |
| 총 수입액 | 69,250 | 67,466 | 58,004 | 70,930 | 82,649 | 4.52 |

• 미국 또한 우리나라로부터 수입하는 자동차부품의 규모가 '18~'22년 동안 연평균 10.1% 성장률*을 보이고 있어, 국내 자동차 부품기업의 對 미국 수출 확대 기회를 확인할 수 있음

* 연평균 4.5%의 성장률을 보인 미국의 자동차부품 총 수입액과 비교하여 약 2배 이상의 성장률을 나타냄

- 또한 미국 내 현대기아차 생산량 대비 對 미국 자동차부품 수출액(HS 코드 8708)의 비율이 증가하고 있어, 국내 기업 외에 해외 완성차사 등에 납품하기 위한 자동차부품 수출 확대 추세를 엿볼 수 있음

* '13년 0.67 → '15년 0.56 → '17년 0.53 → '19년 2.44 → '21년 2.31 → '22년 4.56 (단위: 대/백만 달러)

- 미·중 무역분쟁 등에 따라 미국의 對 중국 자동차부품 수입 감소가 우리나라 자동차 부품기업의 수출 측면에서 긍정적인 요인으로 작용하고 있는 것으로 판단됨

• 반면 對 중국 수출은 점차 감소 추세를 보이고 있으며, '23년 처음으로 5위권 밖에 존재

- 對 중국 자동차부품(HS 코드 8708) 수출액은 '18년 2,270백만 → '19년 1,618백만 → '20년 1,276백만 → '21년 1,454백만 → '22년 1,111백만 달러를 기록하여, '18~'22년 동안 연평균 -16.4%의 성장률을 나타냄

- 중국 내 현대기아차 생산량 대비 對 중국 자동차부품 수출액의 비율은 하락 추세를 보이고 있으므로, 중국 내 해외 완성차사에 대한 납품액이 감소하고 있다고 볼 수 있음

* '13년 0.67 → '15년 0.70 → '17년 0.34 → '19년 0.21 → '21년 0.19 → '22년 0.12 (대/백만 달러)

- 對 중국 수출액 감소는 중국의 자동차산업 발전 및 자국 공급망 보호를 위한 정책 등에서 기인

» 글로벌 전기차 및 자율주행 시장 확대 등에 따라 전기차 배터리를 비롯한 미래차 관련 품목의 무역규모도 함께 확대되고 있는 것으로 분석됨

• '23년 3분기까지의 전기차 배터리* 수출액은 전년 동기 대비 16.8% 증가하였으며, 이 중 對 미국 수출비중이 64.7%(배터리)를 차지함

* 2022년 HS 코드 개정을 통해 리튬이온 축전지(8507.60)를 전기차용(8507.60.2000), 에너지 저장장치용(8507.60.3000), 기타(8507.60.9000)로 구분하기 시작하여 '22년 자료부터 존재

- 한편 자동차부품(HS 코드 8708) 대비 전기차용 리튬이온 축전지 무역규모가 상당히 큰 것으로 나타나므로, 향후 배터리 외에 미래차와 관련한 주요품목에 대해서도 무역통계 작성을 확대할 필요

▮ 전기차 배터리 수출입액 추이 (자료: 한국무역협회) ▮

(단위: 백만 달러)

| | 〈이차전지 수출입〉 | | | 〈자동차부품+이차전지〉 | | |
|-----------|-------------------|-------------------|--------|--------------|--------|--------|
| | 수출 | 수입 | 수지 | 수출 | 수입 | 수지 |
| '23.Q1-Q3 | 2,135 (12.56%) | 5,151 (56.88%) | -3,017 | 16,999 | 9,056 | 7,943 |
| 2022 | 2,552 (11.36%) | 3,634 (19.56%) | -1,082 | 22,474 | 18,582 | 13,866 |

* 전기차용 리튬이온 축전지(HS 코드 8507.60.2000) 기준

• 한편 전기차 배터리는 '23년 3분기까지 약 30억 달러의 무역적자가 발생하였으며, 수입의 대부분 (96.4%)이 중국으로부터 이루어진 것으로 나타남

- 그러나 이차전지는 배터리 소재 및 셀 제조 등 간접수출*을 통한 국내 경제 기여도가 높은 산업

* 한국무역협회의 간접수출(수출기업에 원·부자재 공급 등을 통해 수출에 기여한 실적) 통계에 따르면, 리튬이온 축전지(HS 코드 8507.60) 및 자동차부품(HS 코드 8708)은 간접수출 규모가 가장 큰 산업 중 하나임

- 또한 국내 배터리기업의 중국 공장에서 배터리를 생산하여 우리나라로 역수입하는 경우도 다수 존재

» 향후 변화하는 산업지형 및 공급망 구조 등을 보다 세밀하게 나타내기 위해서 전기차용 배터리 외에도 미래차 품목 관련 분류체계 개선 필요성 제기

• 개선된 분류체계를 바탕으로 향후 IRA, CRMA 등의 자동차 수출입 영향을 파악할 수 있을 것으로 기대