

2022년

# 자동차산업 미래차 전환 실태조사 결과 및 정책건의

한국자동차산업협회 조사연구실 권은경 실장





# 조사개요

- 조사기간: 2022.9월 ~ 2022.11월
- 조사주관: 한국자동차산업협회,  
엠앤엠리서치
- 조사방법: 이메일 및 팩스 조사  
표본조사(신뢰수준  
95%±1.21%p)
- 조사구성: ① 실태조사(65문항) ,  
② 종사자 의견조사(30문항)
- 응답기업: 자동차부품사 350개사,  
종사자 420명

# 응답기업 특징

- 응답기업 350개사 중, **84.6% 중소기업**, **54.6% 2차·3차사**, **68.9% 매출액 500억미만**

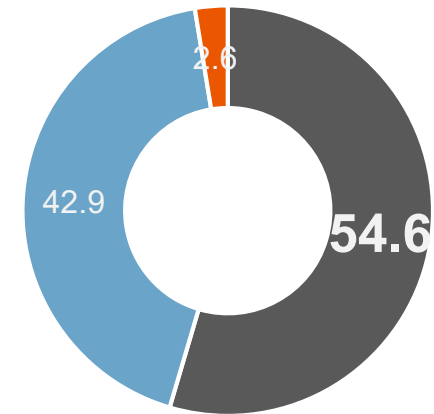
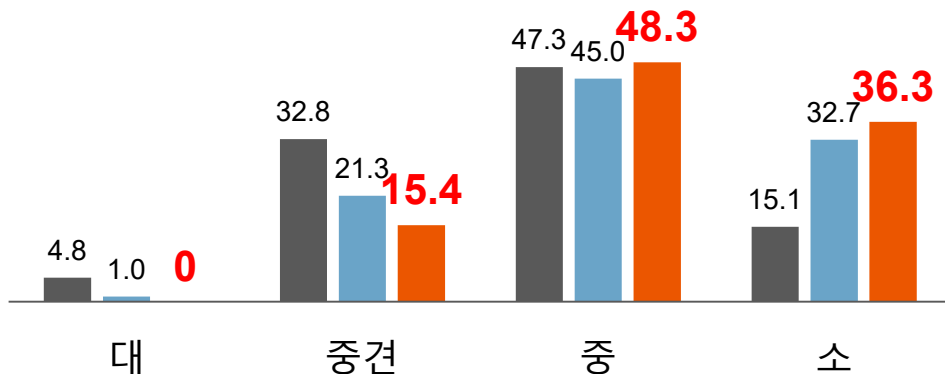
\* 2021년 조사대비 응답기업 중 2차·3차 기업수 증가

- 주력매출제품이 **내연기관 전용품인 경우 54.6%**, 동력계 관련제품 생산기업 35.7%

Q. 매출 주력제품 유형?

Q. 기업 규모별 응답 현황

■ '20년조사(n=186) ■ '21년조사(n=300) ■ '22년조사(n=350)



■ 내연기관전용 ■ 범용 ■ 전기차 수소차 전용

# 응답기업 경영실적

팬데믹 후 회복 중이나, 기업 여건에 따른 회복 속도는 차이 존재

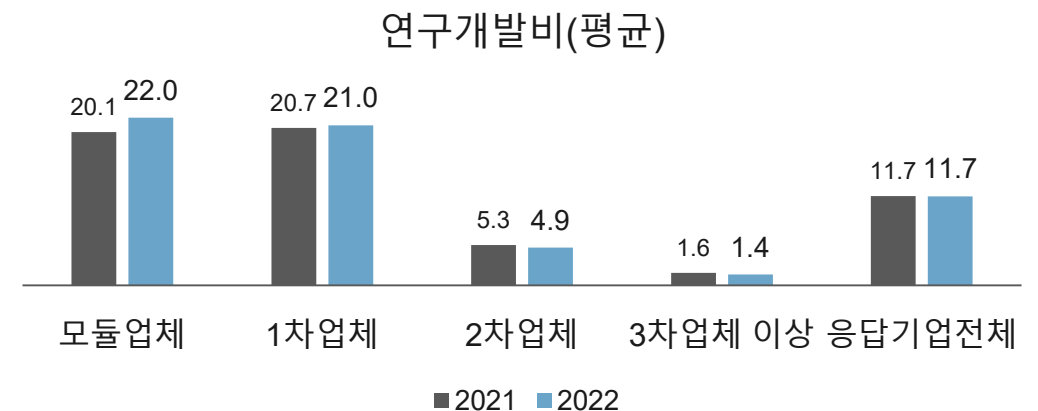
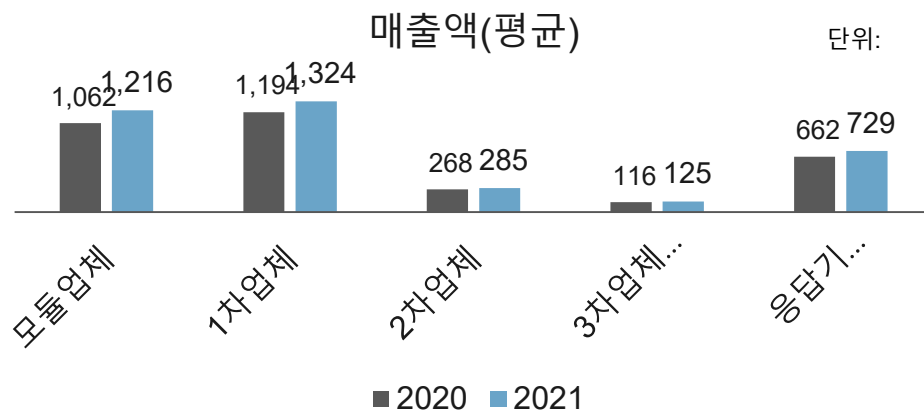
- '21년 매출액(평균) 전년대비 +10.3%, 모듈·1차기업 +10%~14%, 2차·3차기업 +6%~7%

\* 2022년 3분기까지 매출액: 상장사 +16.2%, 소기업의 55.1%는 전년대비 감소 전망

- '22년 연구개발비(평균) 전년 수준(-0.1%), 모듈·1차기업은 전년수준이나 2차·3차기업은 감소

\* 모듈기업 +9.2%, 1차기업 +1.6%, 2차기업 -6.7%, 3차기업 -15.0%

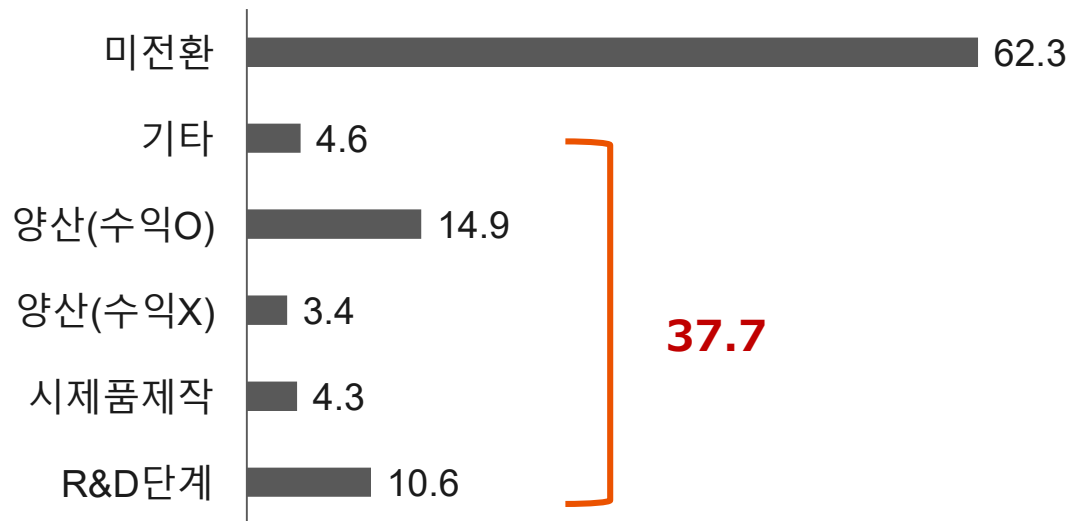
단위: 억원



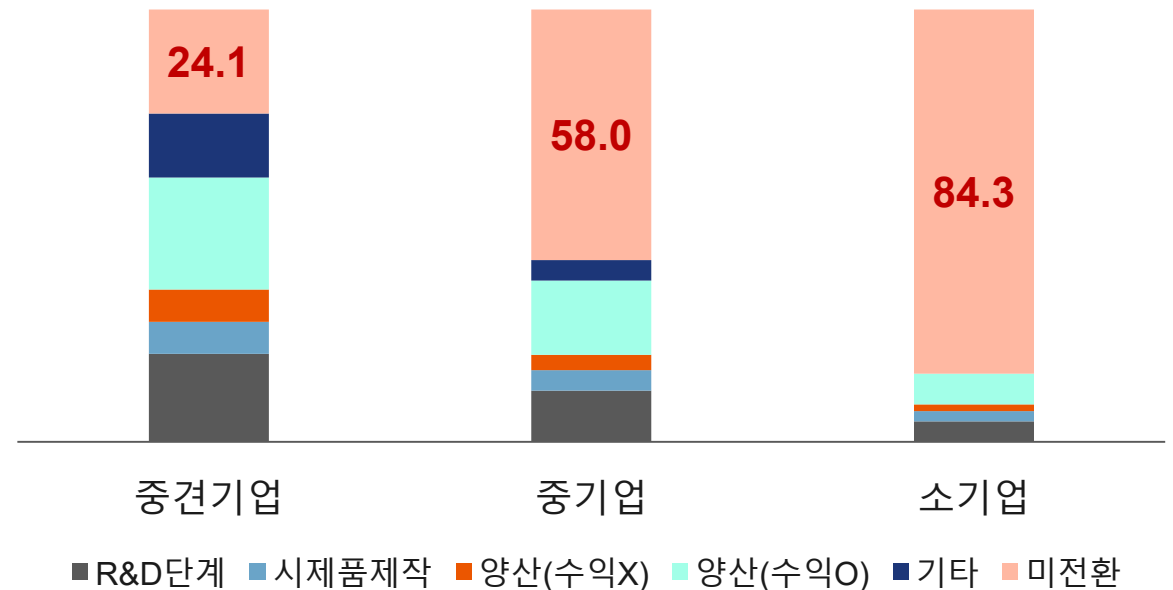
# 미래차 전환 추진현황: 기업간 전환 여력 격차 확대

- 응답기업의 **37.7%(132개사)**는 미래차 전환 추진중(생산중+개발중+계획중)
- 기업 규모별로는 전환 속도의 차이가 컸음 (중견 75.9% > 소 **15.9%**)

Q. 미래차 전환 추진상태?



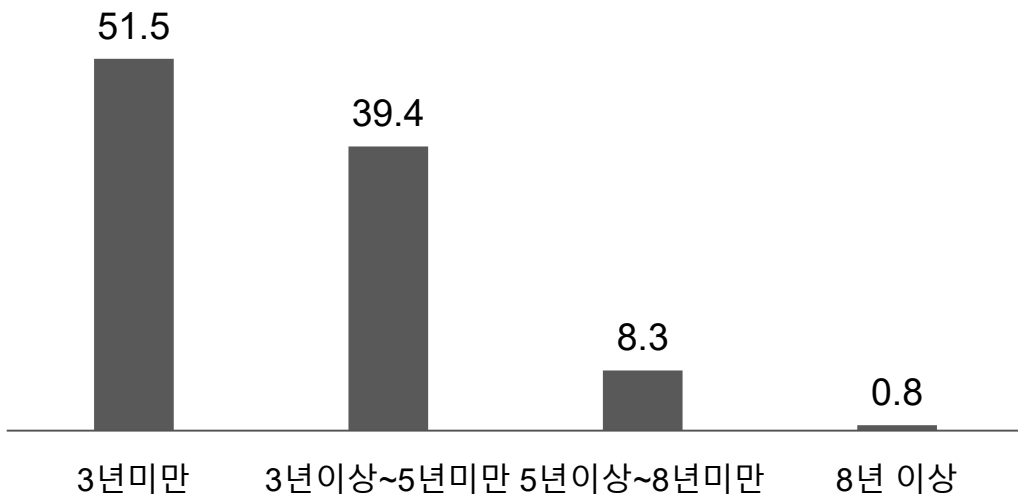
Q. 미래차 전환 추진상태?(기업규모별)



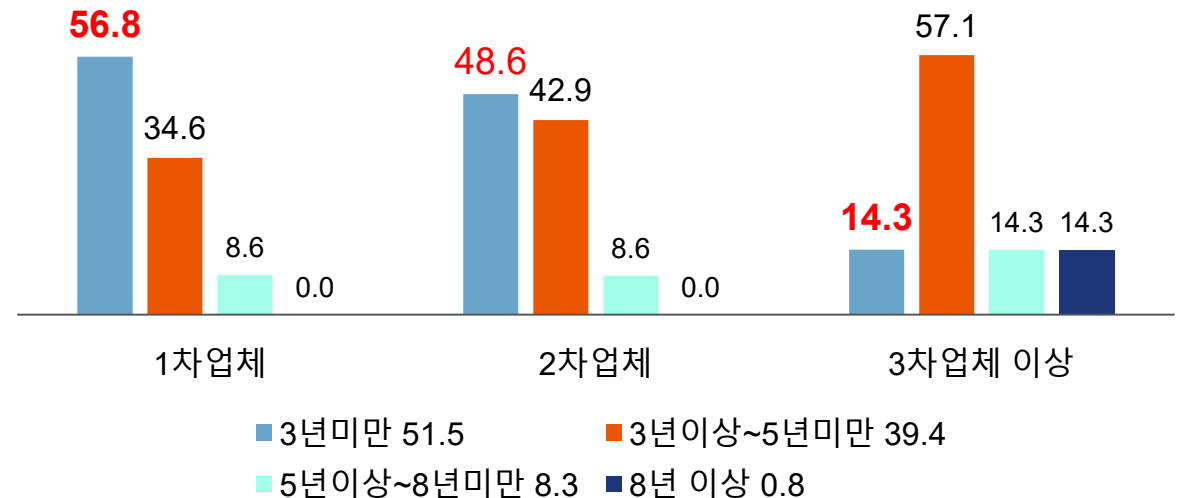
# 미래차 전환 추진현황: 기업간 전환 여력 격차 확대

- 미래차 전환 후 수익발생까지 소요기간 **"3년 이내" 라는 응답 51.5%**
- 기업 규모별로는 수익 전환까지 소요기간 **응답률 차이 존재**
  - \* 1차기업 "3년미만" 응답 '21년 조사대비 증가('21년 48.8% → '22년 56.8%)
  - \* 3차기업 "3년미만" 응답률 14.3%에 불과, 85.7%는 3년이상

Q. 미래차 전환후 수익발생까지 소요예상기간?



Q. 기업규모별 미래차 전환후 수익발생까지 소요예상기간?



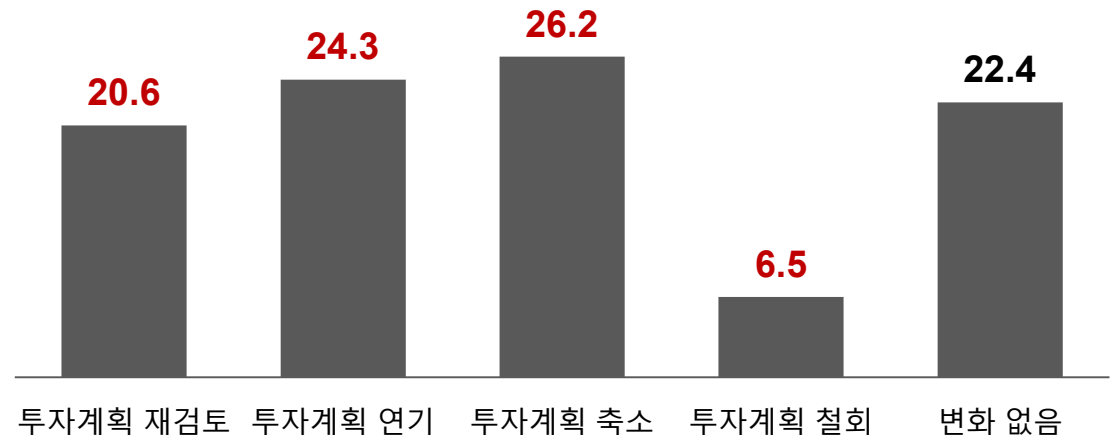
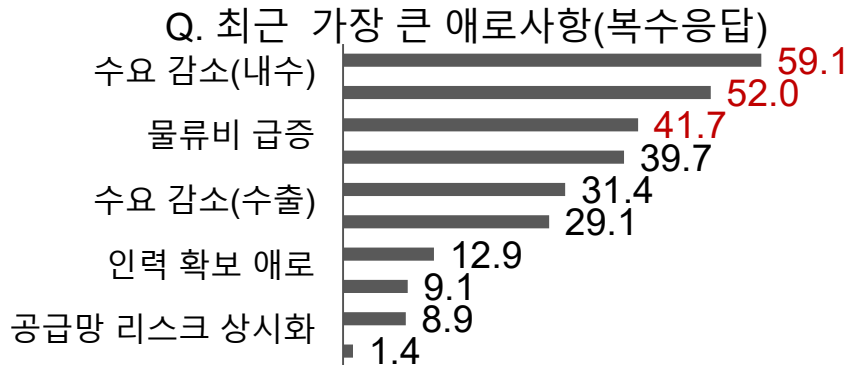
# 열악해진 전환 여건: 단기 경영애로만으로도 벽찬 상황

- 경영환경 애로(% , 복수응답) : 내수 감소 > 원자재·에너지가격 급등 > 물류비 급등
- 물류비 증가에 따른 애로 호소 → 전년 조사 대비 크게 증가: '21년 16.7% → '22년 41.7%
- 자금조달여건 “악화” 응답 30.6%(107사), 이중 77.6%는 기존 투자계획 연기, 철회 등 재

## 검토 중

Q. 자금조달여건 “악화” 응답자(n=107) 중 투자계획 변화?

\* 연기 24.3%, 축소 26.2%, 재검토 20.6%, 철회 6.5%



# 열악해진 전환 여건: 공급망 역량까지 갖춰야하는 상황

- 응답기업의 60%는 원자재가, 물류비 인상 등 **빈번한 공급망 교란**으로 **매출에 악영**

## 향 경험

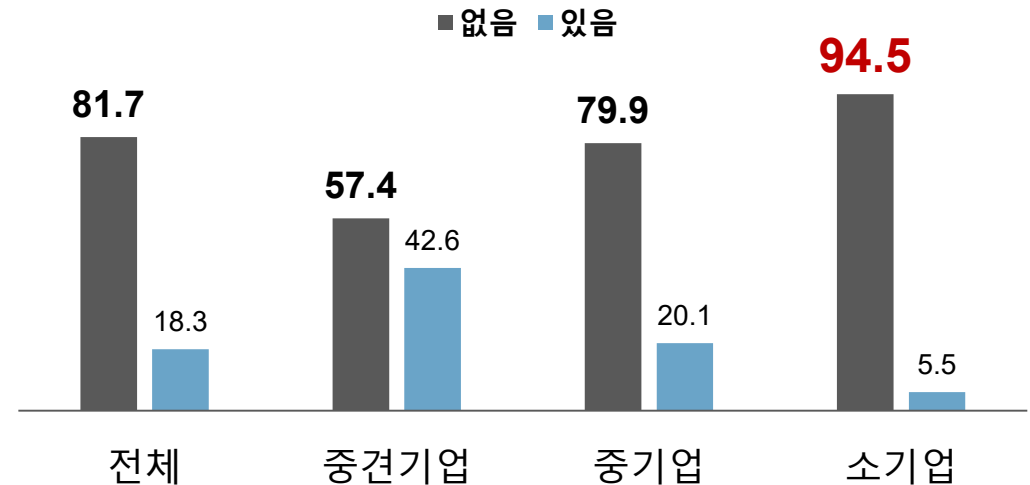
\* 매출 10%이상(10%이상 합산) 감소 경험한 경우 59.4%

\* 주된 애로 요인은 유가 및 원자재가격 인상, 물류비 상승 등 비교적 단기적 요인

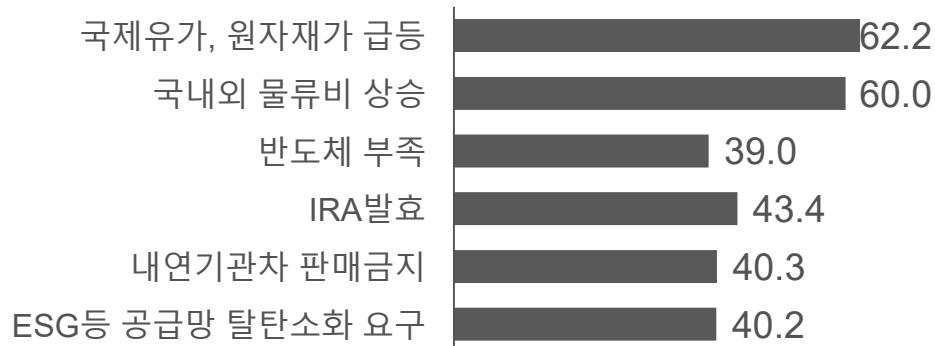
- 18.3%만 공급망 재편 관련 대응계획 수립, **소기업 대부분(94.5%) 리스크에 그대**

## 로 노출

Q. 공급망 재편 관련 대응계획 유무



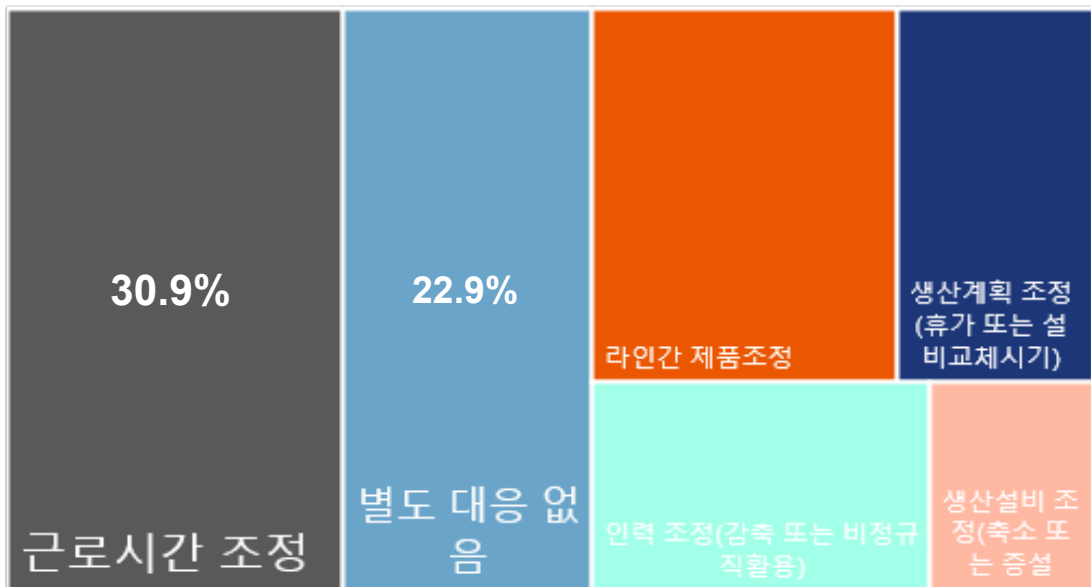
Q. 공급망 교란 요인별 영향도(100점 만점)



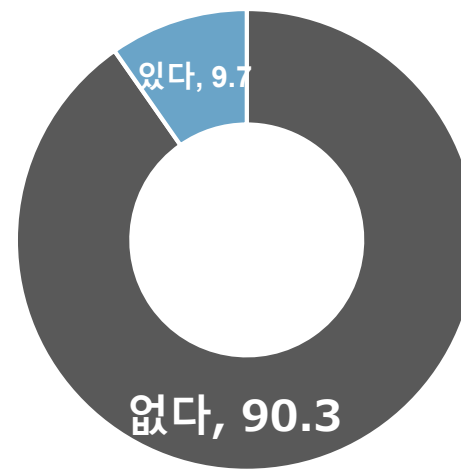
# 열악해진 전환 여건: 유연한 생산체제의 부재

- 팬데믹 이후 경영환경 변동성이 높아졌으나 인력운영 등 생산 체제는 여전히 경직
  - \* 주문량 급변에 따른 대응방안? “근로시간 조정” + “별도 대응 없음” 응답이 절반 이상
  - \* 최근 3년간 인력감축 시행 여부? 시행한 경험 있는 기업 응답기업의 **10%미만**

Q. 주문량 급변에 따른 대응방안?



Q. 최근 3년간 인력감축 시행여부?

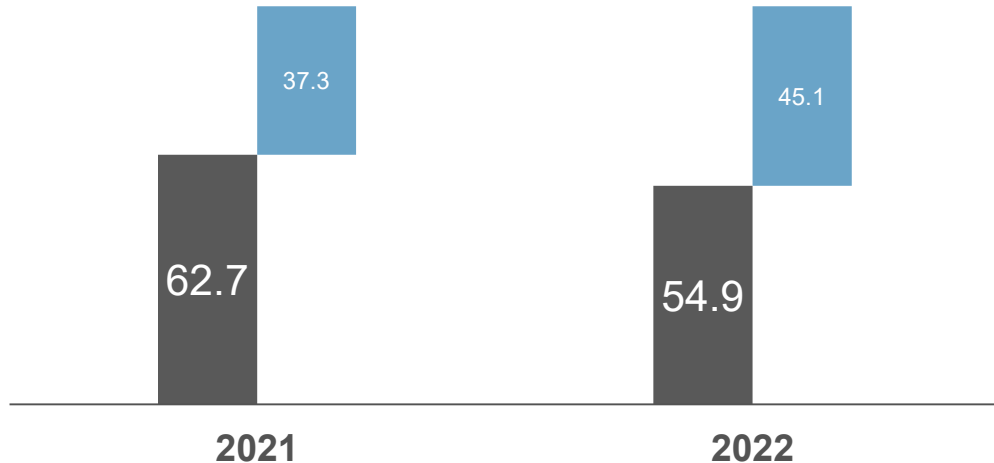


# 열악해진 전환 여건: 유연한 생산체제의 부재

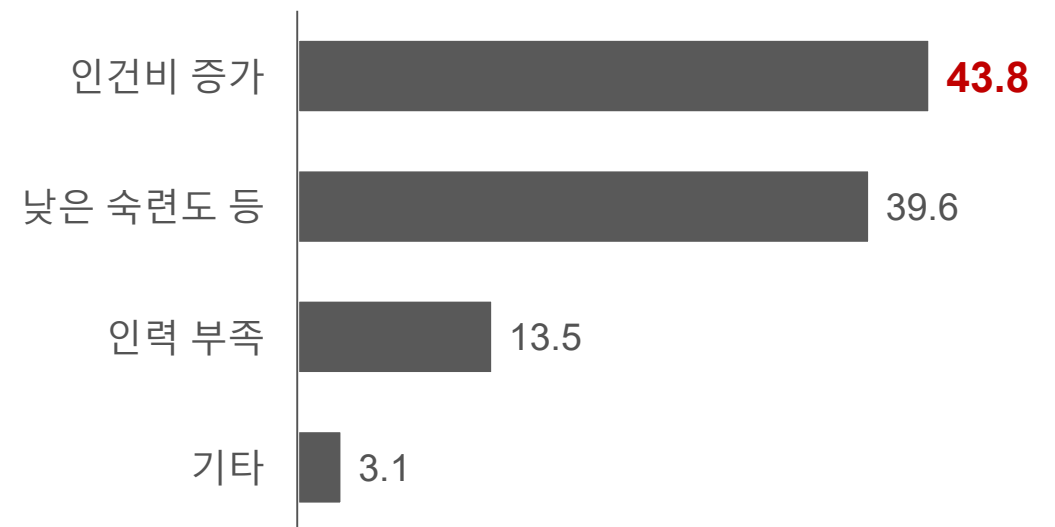
- 코로나 이후 외국인 근로자 부족 및 최저임금 급증으로 외국인 생산인력 활용도 어려워짐\* 외국인 근로자 인건비 급격한 증가로 내국인 대비 인건비 수준 90.1% ('21년 조사 77.8%)

Q. 외국인 생산인력 활용 여부?

■ 예 ■ 아니오



Q. 외국인 생산인력 활용 관련 애로사항



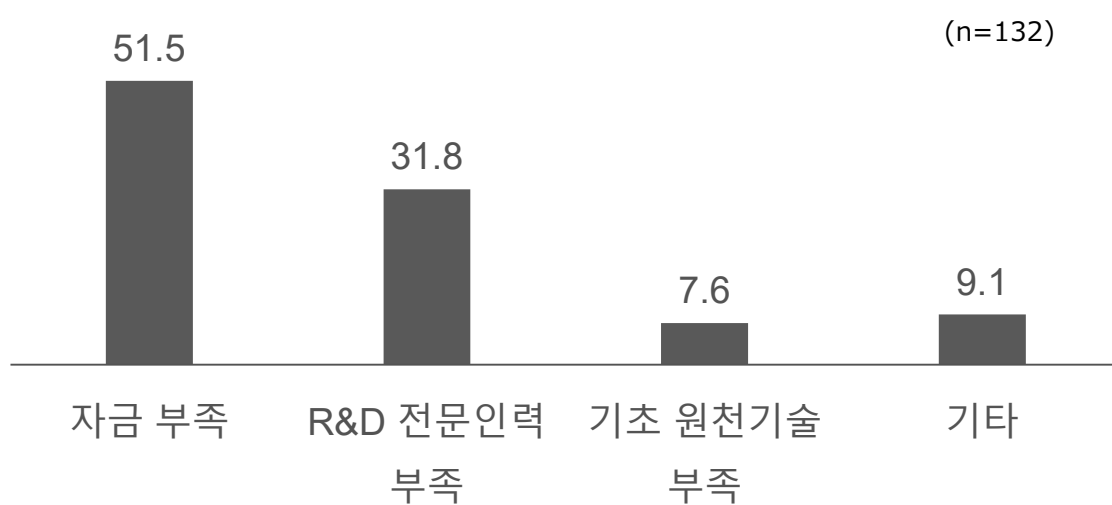
# 미래차 전환 기업의 애로사항

- 미래차 투자 확대의 최대 애로사항? 투자자금 및 전문인력 부족

- R&D 확대 애로: 자금부족 > 전문인력 부족 > 원천기술 부족
- 설비투자 확대 애로: 자금부족 > 입지 등 정부규제 > 시장 불확실성

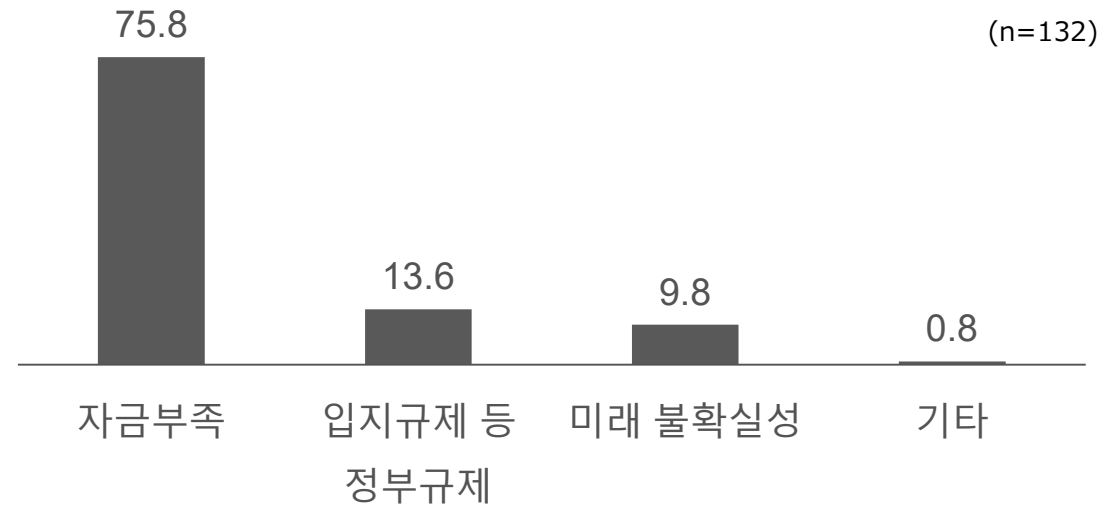
Q. 미래차 R&D확대 관련 애로사항

(n=132)



Q. 미래차 설비투자 관련 애로사항

(n=132)



# 미래차 전환기업의 애로사항

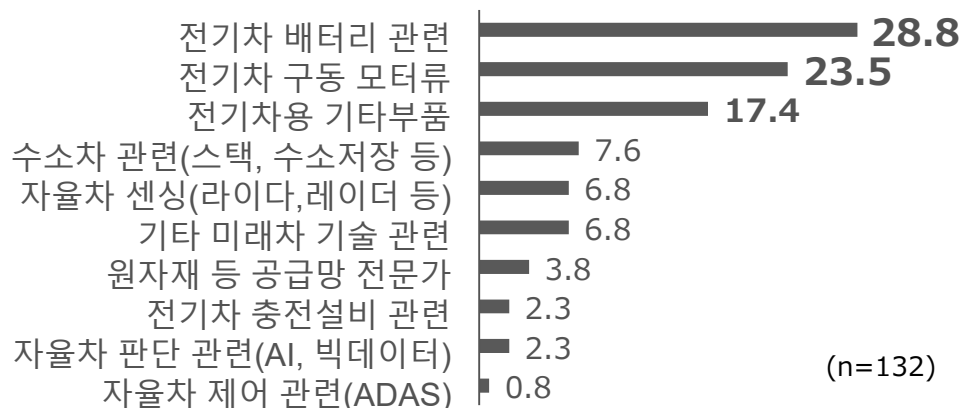
- 미래차 전환 투자 확대 관련, 자금부족 다음으로 전문인력 부족이 애로사항

\* R&D 확대 애로: 자금부족 > 전문인력 부족 > 원천기술 부족

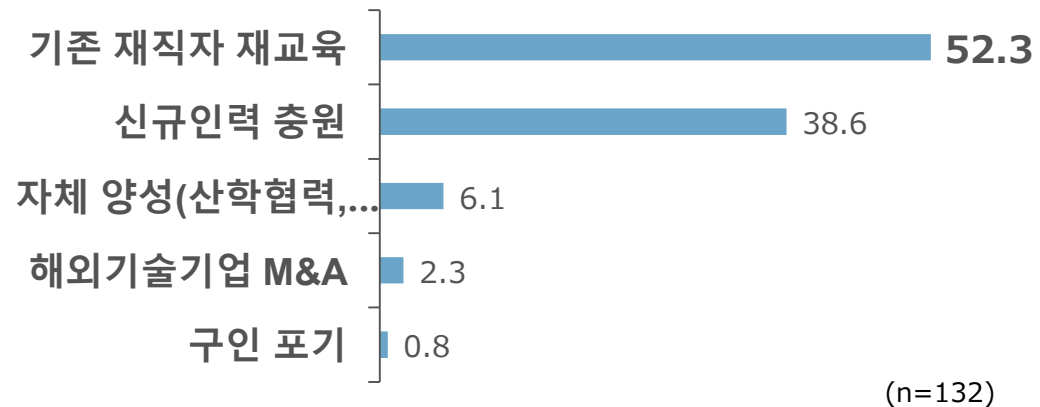
- 필요 분야는 전기차, 확보 방안은 기존 인력 재교육, 업계 종사자들도 직무전환 교육 희망

\* Q. 업계 종사자들이 희망하는 미래차 관련 지원: 직무전환교육 55.2% > 기존업무분야 유지를 통한 고용유지 37.7%

Q. 미래차 전문인력 필요한 분야?



Q. 미래차 전문인력 확보방안?

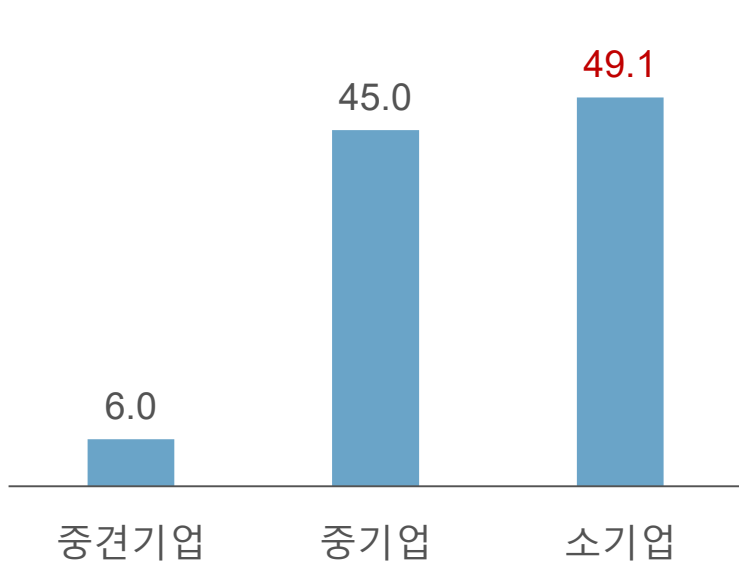


# 미전환 기업 지원방안: 대부분 자체 역량 부족한 소기업

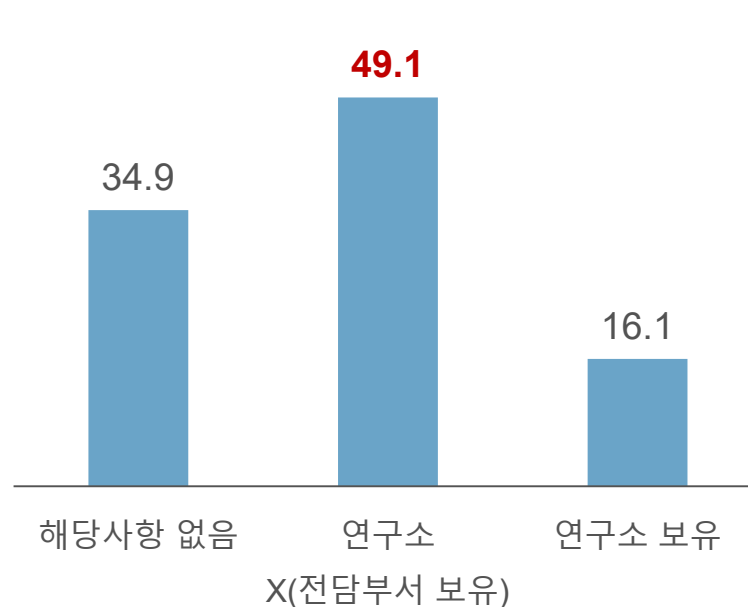
- 응답기업 62.3%(218개사)는 아직 미래차 전환 미추진 상태  
 → 45.4%는 소기업, 83.9%는 자체연구역량 미보유, 34.9%는 동력계통 제품 생산기업

## 업

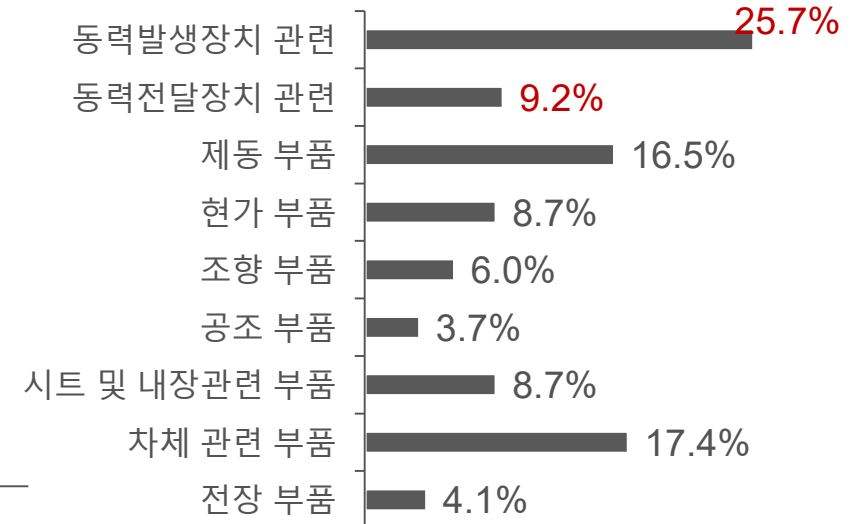
Q.미전환 기업 기업규모별 비중



Q.미전환 기업 연구소 보유여부



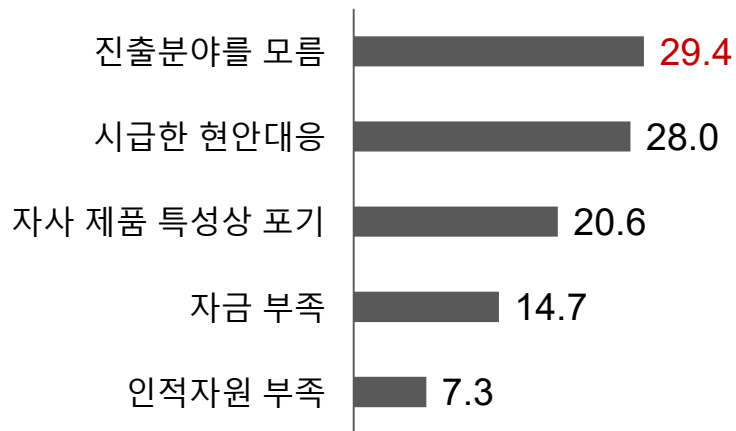
Q.미전환 기업 생산제품별 비중



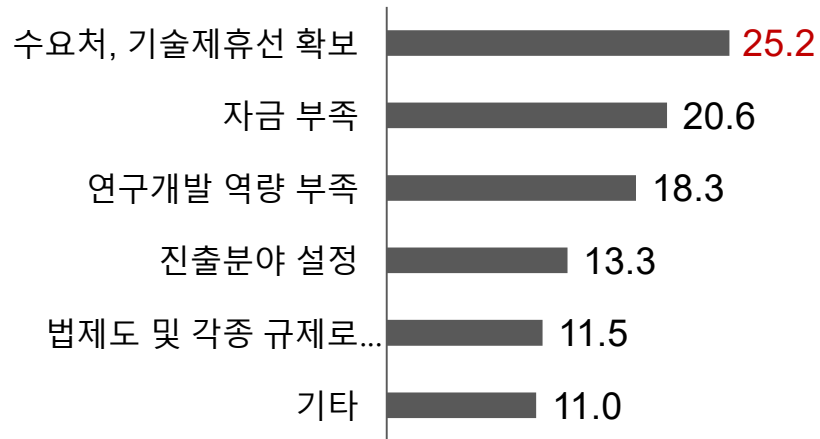
# 미전환 기업 지원방안: 진출 분야 등 방향성 설정부터 지원

- 전환하지 못한 이유? **전환 분야 정보부족(29.4%)** > 대응 여력 부족(28.0%)
- 진출 결정 장애 요인? 수요처 확보 애로(25.2%) > 투자 자금 부족(20.6%)
- 희망하는 지원? 전문 인력 확보(27.1%) > 금융지원(22.9%)

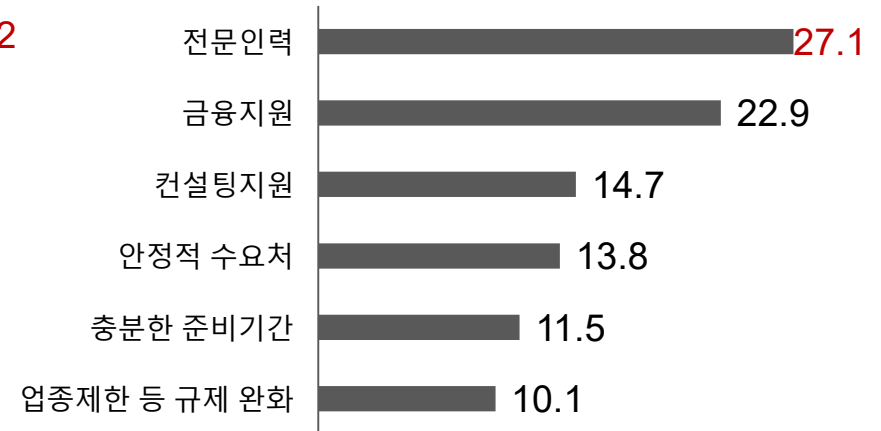
Q.미래차 전환을 아직 못한 이유?



Q. 미래차 진출 결정 장애요인?



Q. 미래차 진출을 위해 필요한 지원



# 미전환기업 지원방안: 완성차 등 수요처 역할 가장 중요

미래차 전환기업 중 수요처 자문없이 독자적으로 전환을 추진한 경우는 줄어

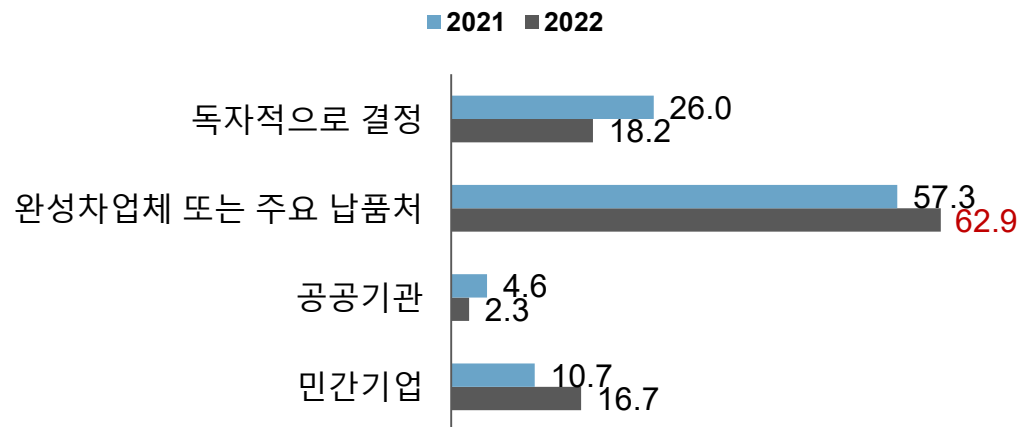
- 미래차 진출 자문처? **완성차 등 수요처(62.3%) > 독자 결정(18.5%)**

\* 독자결정 응답률 전년조사 대비 감소('21 26.3% → '22 18.5%)

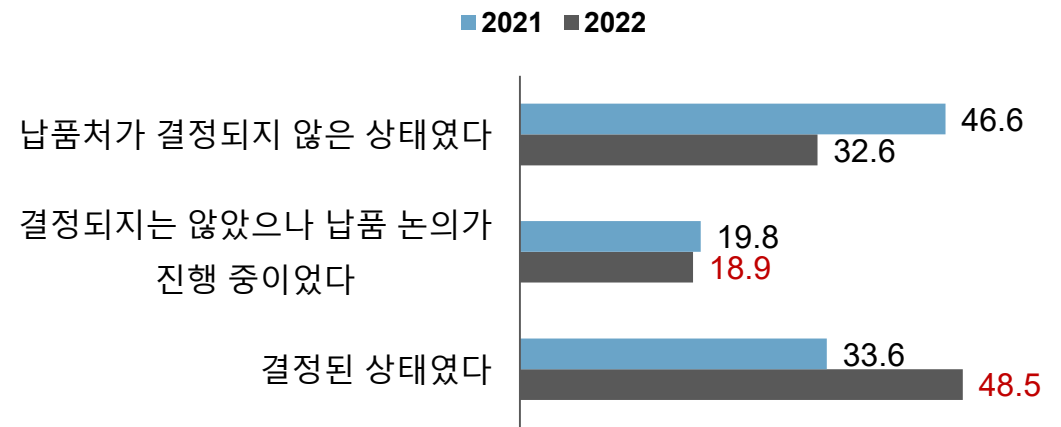
- 수요처 사전확보 여부? **사전확보 또는 협의 단계 67.7%**

\* 수요처 확보없이 전환추진하는 경우 전년조사 대비 감소(46.6% → 32.6%)

Q. 미래차 진출 결정시 자문받은 곳?



Q. 미래차 진출 결정시 수요처 사전확보 여부?



# 시사점

- 미래차 전환 여력이 기업간 양극화 되었고, 미전환 기업의 전환은 더욱 어려워 짐
    - 일부 규모 큰 기업 위주 미래차 전환에 진전을 보였으나, 소기업의 전환은 여전히 부진한 상황
    - 팬데믹 후 일상화된 공급망 리스크 → 소기업은 95%가 대응 계획이 없어 리스크에 무방비
    - 비용상승 등 단기경영애로 해소만으로도 버거워 미래차 전환 등 중장기계획 수립은 어려운 상태
- 자금 및 자체 역량이 부족한 소기업 여건에 맞는 지원분야 방향성 설정을 포함한 종합적 컨설팅 지원 필요

# 시사점

- 미래차 전환 독자 추진 감소 → 완성차 등 **수요처와의 협력 없는 전환은 더욱 어려워짐**
  - 수요처 협력없이 독자 추진하는 경우 감소, 수요처 사전확보되지 않은 상태에서 진출 결정도 감소
- **완성차 등 수요처 역할 가장 중요, 완성차의 미래차 국내생산 확대 통한 낙수 효과 필요**
- **인력운영 등 생산유연성도 여전히 부족**
  - 코로나 및 최저임금의 급격한 인상으로 더 어려워진 외국인 노동자 등 인력수급
  - 생산물량 급변에도 대응방안은 근로시간 조정뿐

# 미래차 전환 촉진을 위한 과제

## 1. 미래차 국내생산 확대를 위한 투자지원 확대

- 전기차 제조시설 투자에 대한 세액 공제율 확대: 현재 1% → 최대 30%

## 2. 미래차 생산시설 등 투자확대를 유인할 유연한 노동환경 등 정비 필요

- 주52시간 근로제 초과근로 한도 및 급격한 최저임금 인상 개선 등
- 제조업 직접 생산공정 파견 허용, 당사자 합의에 따른 기간제/파견 사용기간 확대 허용, 양벌 규제 개선(형사처벌 폐지) 등 고용 경직성 개선

## 3. 소기업 등 전환여력 부족한 부품사 대상 체계적 컨설팅 방식의 전환 지원 필요

- 수요처와의 협력을 통한 진출분야 설정부터 포함한 종합적 컨설팅 필요
- 단기적 경영애로 해소 위한 자금지원 시급, 저리의 정책금융 방식 가장 선호