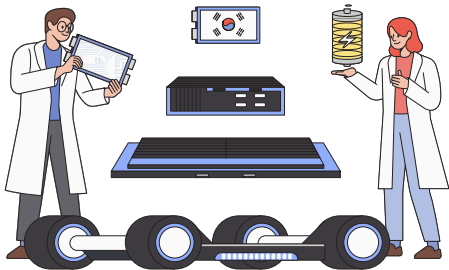


자동차SC

# 국내 부품기업의 미래차 전환 대비 현황 분석 및 시사점



미래차 전환은 이런 것을 의미합니다!

**엔진·배기·연료계 부품이 사라진다.**  
**동력전달부품도 상당수 감소한다.**

미래차는 내연기관차 대비 부품수가  
최대 50%까지 감소할 것으로 예상됩니다.

### **<차종별 부품수>**

내연기관차 2만 5,000~3만 개

하이브리드차 3만 2,000개

전기차 1만 5,000개

수소차 2만 3,000개



반면

미래차, 즉 전기차 및 자율주행차는  
관련 부품의 성장이 예상됩니다.

대거 출현을 예정한 새로운 비즈니스 모델은 이렇습니다!

배터리 비즈니스

자율주행 서비스

가치사슬\* : MaaS\*, 커넥티드 서비스

\* 가치사슬 기업활동에서 부가가치가 생성되는 과정

\* MaaS 다양한 모빌리티 서비스를 하나로 통합하는 것

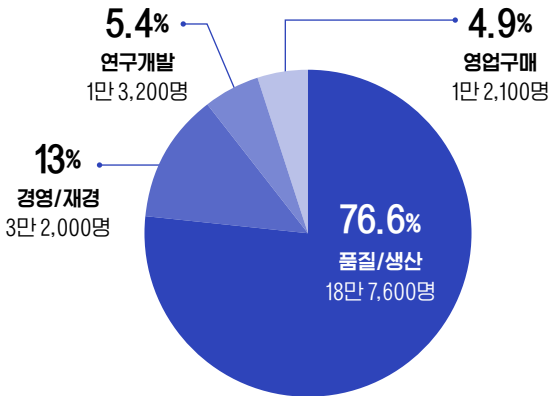


국내 부품업체 전체에서  
 미래차 전환으로 감소되는 부품군의 비중은  
**기업수 기준 43.4%, 고용인력 기준 44.1%**를 차지합니다.

구분	부품	사업체수	고용인력
감소군	엔진, 동력전달, 전기장치	4,429개 (43.4%)	10만 8,000명 (44.1%)
유지군	조향, 현가, 제동, 차체등	5,682개 (55.6%)	13만 4,000명 (54.8%)
확대군	미래차부품	104개 (1.0%)	3,000명 (1.1%)



현재 자동차업계 직무별 종사자수는  
**품질·생산 분야가 76.6%**로 가장 많고,  
**연구개발은 5.4%**에 불과합니다.



## 그렇다면 자동차 부품업계는 미래차 전환을 잘 준비하고 있을까요?

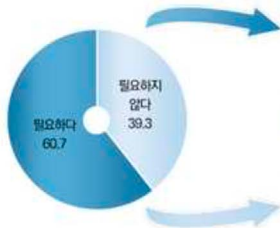
한국자동차연구원 조사 결과,  
전체 부품기업의 72.6%가  
**‘현재 계획이 없다’**고 답했습니다.

반면 미래차 주요 부품 기업은  
81.8%가 **‘관련 제품 생산 중’**이라고 답했고,  
12.7%가 **‘관련 제품 개발 중’**이라고 답했습니다.  
100%가 생산 혹은 개발 중입니다.



# 미래차 전환을 준비하지 않는 부품기업들, 이유는 이렇습니다!

미래차 사업 진출의 필요성



계획이 없는 가장 큰 이유



필요하지 않다고 생각하는 이유



우리나라 부품기업의 41.2%는  
매출액 100억 원 미만의 **영세기업**입니다.

도급 단계로는  
**2차 이상의 하위 협력사 비중이 89%**로 높습니다.

---

**경영** 코로나19, 반도체 수급, 탄소중립 등 이슈에 따른 영업이익률 저하로  
미래차 전환 투자여력 약화

---

**기술** 연구소 운영 중인 기업 비중이 전체의 14%에 불과하고, 이마저도 1차  
협력사에 집중돼 있어 미래차 전환 기술역량 부족

---





미래차 전환 단계 중  
생산단계 17.7%, 개발·계획 단계 9.6%,  
미착수 단계 72.6%로  
**상당수 기업이 대비가 부족합니다.**

---

**양적** 기업규모가 작을수록, 2~3차 협력사일수록 대비 부족하고,  
내연기관엔진업종 기업들은 계획수립 단계 비중이 높음

---

**질적** 전환업종은 미래차 유망부품보다 보유기술로 진입 가능한 업종으로,  
전환방식은 자체 역량보다 고객사 연계 통한 방식이 주류로 추정

---



따라서 자동차HSC는

1차 협력사와 2~3차 협력사 간 공동으로 미래차 전환을 추진하는

**공동재편을 추진하도록 유도**하고 있습니다.

이들 기업의 **성공적인 미래차 전환 여부**가

**국가 자동차부품 산업에 상당한 영향**을 끼치게 됩니다.

아울러 부품기업의 적절한 직무전환 교육이 수행되면

현재의 고용인력 유지도 충분히 가능해집니다.

따라서 **2~3차 협력사를 집중적으로 지원**해야 하고,

이를 위해서는 **정부, 완성차 및 1차 협력사, 유관 기관 등의**

**종합적인 지원**이 이뤄져야 합니다.

