

Chapter 1

# 02 자동차산업 가치사슬의 미래

## 2021 글로벌 부품 공급업체 리스크 모니터

Daniel Montanus/Philipp Obenland | Deloitte Global

COVID-19 팬데믹으로 자동차 산업이 직격탄을 맞은 가운데, 자동차 부품 공급업체들은 팬데믹 위기를 극복하기 위해 힘겨운 싸움을 벌이면서도 자동차 산업 가치사슬의 전환에 발맞춰 전진하려는 노력을 펼치고 있다. 우리는 수년간 플러스 성장을 지속해 온 자동차 부품 산업이 미래에 광범위한 리스크 요인에 직면할 것이라고 COVID-19 팬데믹 이전부터 예상해 왔다.

이러한 리스크 요인으로는 무엇보다도 디지털화 및 전기화 트렌드가 가져온 부품 클러스터별 과제(예: 내연기관[ICE] 관련 부품)를 꼽을 수 있다. 리스크를 파악하고 이에 대응하는 것은 점차 시급한 일이 되고 있다. 시나리오에 입각한 사고와 전략 수립이 가치 창출의 발판 역할을 할 수 있다. 이를 바탕으로 기업과 이들에게 자금을 지원하는 파트너들이 선제적으로 리스크 영역을 파악하고 비즈니스에 대한 잠재적 위협을 완화하기 위한 대응 조치의 우선순위를 정할 수 있을 것이라고 생각한다.

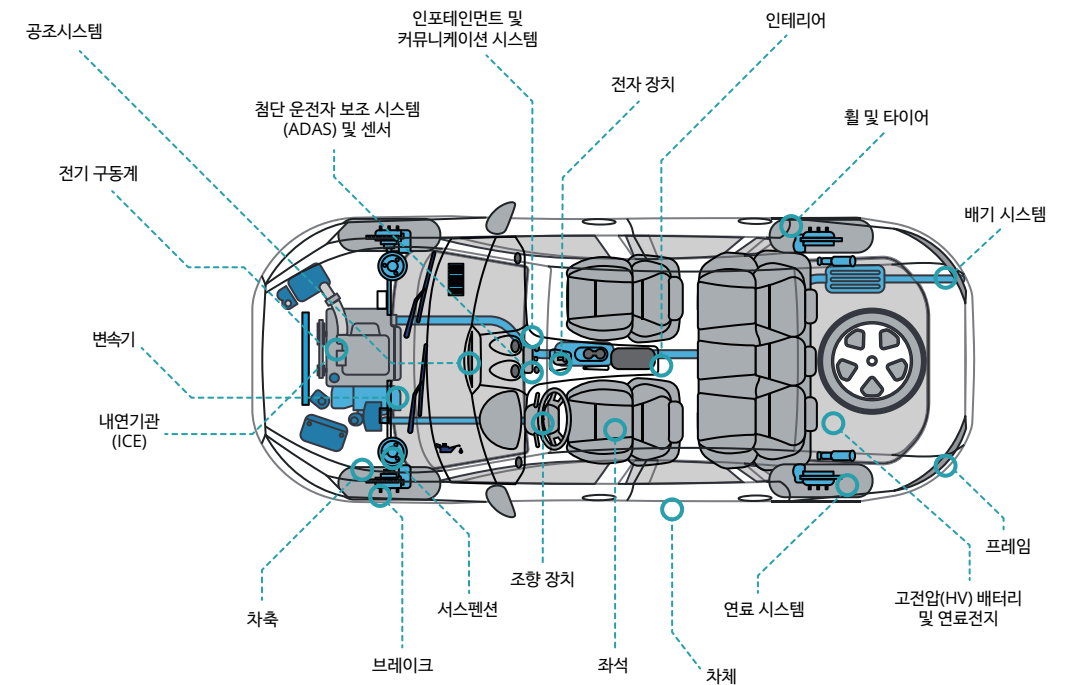


## 자동차 부품 클러스터 분류

현재 상황을 헤쳐 나가기 위해 공급업체들은 자신들이 처한 위험 상황을 체계적으로 파악하고, 리스크 유발 요인들과 더불어 여타 유관 동향을 계속 주시해야 한다. '글로벌 공급업체 리스크 모니터' 보고서는 비즈니스 리더들이 이러한 임무를 완수할 수 있도록 조력자 역할을 할 것이다. 자동차 부품산업을 19개 부품 클러스터로 재분류해 분석한 이 보고서를 수단으로 삼아, 기업들은 각 부품 클러스터 시장마다 편차를 보이는 리스크를 체계적으로 추적할 수 있을 것이다. 19개의 부품 클러스터 분류 체계를 쉽게 파악하기 위해 아래 그림1로 표현했다.

이 보고서를 수단으로 삼아, 기업들은 각 부품 클러스터 시장마다 편차를 보이는 리스크를 체계적으로 추적할 수 있을 것이다. 19개의 부품 클러스터 분류 체계를 쉽게 파악하기 위해 아래 그림1로 표현했다.

그림 1  
자동차 부품 클러스터 분류



출처: 딜로이트

“

이번 보고서는 자동차 부품산업의 전환으로 가장 큰 영향을 받을 것으로 예상되는 부품 클러스터의 전략적 과제를 중점적으로 제시하고 있다. 오늘날 극도로 불확실한 시장 여건 속에서도 현재 자동차 산업이 직면한 근본적 과제를 정면으로 극복하려는 의지가 있는 공급업체는 반드시 분명한 전략 방향을 설정하고 선제적 행동 계획을 수립하며 대대적 변화에 나설 준비가 돼 있음을 보여줘야 한다.

하랄트 프로프(Harald Proff) 박사, 딜로이트 글로벌, 자동차 산업 부문 리더

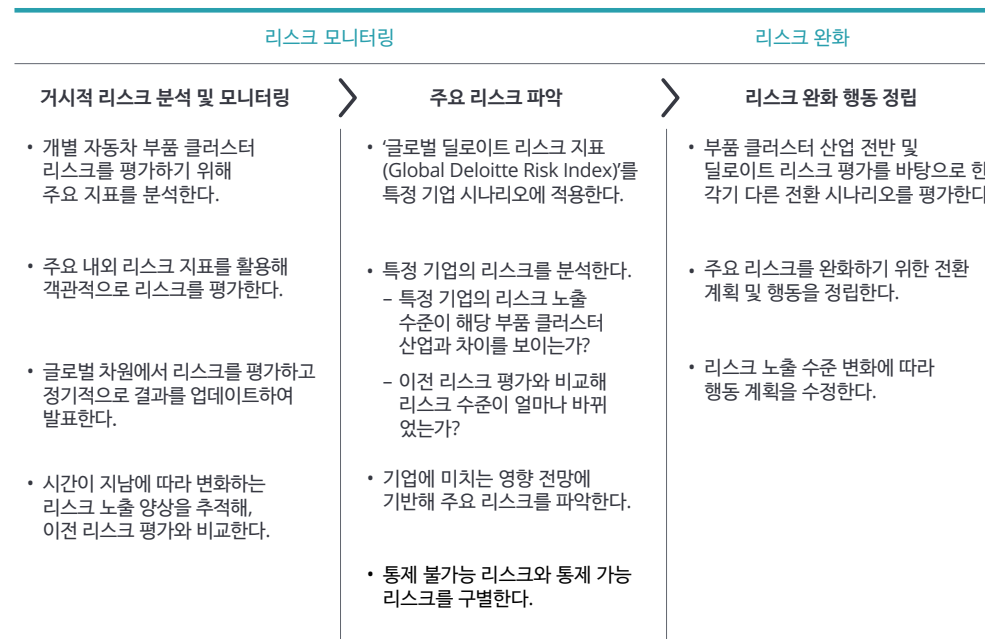


## 자동차 부품 산업 리스크 모니터링 접근법

각 기업은 내외 리스크를 모니터링 및 평가하기 위해 반드시 지속적이고 체계적인 접근법을 구축해야 한다. 장기적 비즈니스 성공을 거두려면, 초기 단계에서 리스크를 파악하고 적절한 대응이 가능하도록 구조적 방법론을 설계해야 한다. 리스크를 모니터링하고 도출된 리스크를 완화하기 위한 프레임워크는 아래 그림2와 같다. 자동차 부품 기업들은 우선적으로 거시적 리스크를 분석, 모니터링해야 한다. 거시적 리스크에는

세계 경제의 주요 이슈, 특정 산업의 구조적 변화 등을 포함한다. 이후 기업들은 각종 리스크가 자사에게 어떤 영향을 미칠지 분석하고 그 리스크에 대한 통제 가능성 여부를 파악해야 한다. 이후 리스크 전환 시나리오를 수립해야 한다. 더 나아가 리스크를 완화시키기 위한 구체적인 행동 계획(action plan)을 세우고 이에 대한 후속 모니터링을 지속해 나가야 한다.

그림 2  
리스크 모니터링 및 완화 접근법 프레임워크

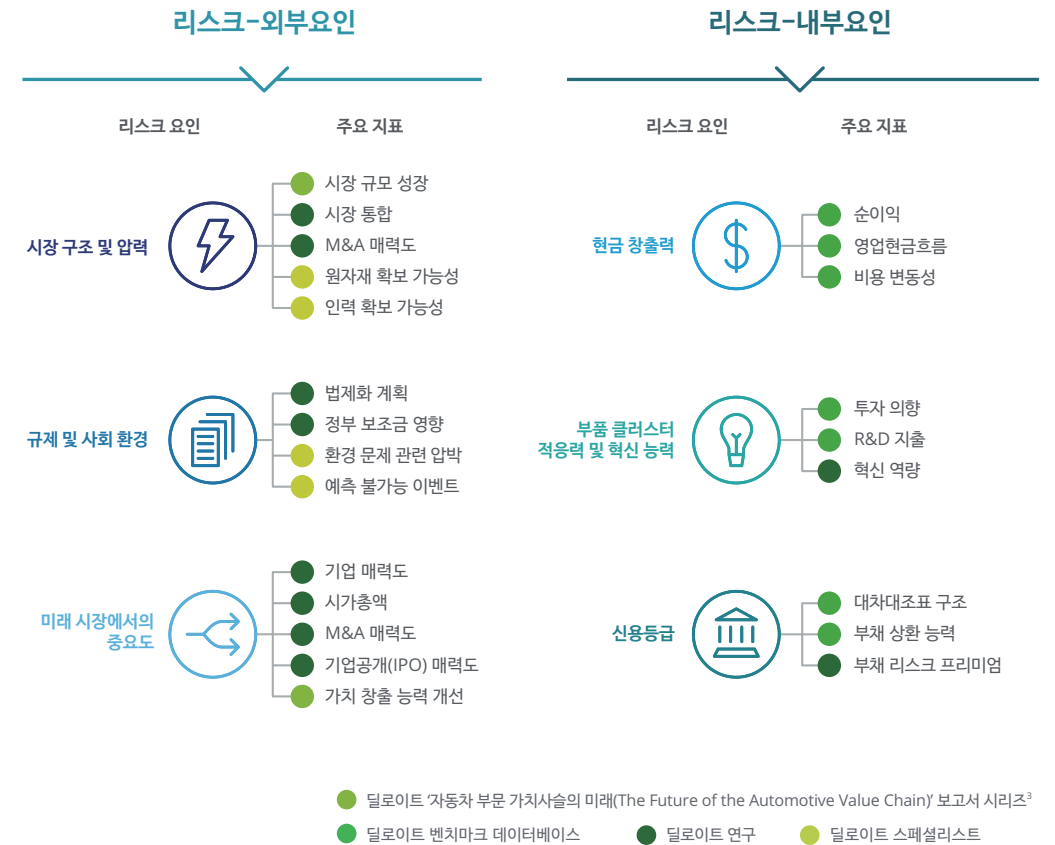


출처: 딜로이트

## 자동차 부품 산업 리스크 요인

자동차 부품 산업 리스크는 외부, 내부 리스크로 나뉜다. 외부 리스크는 기업의 현재 또는 미래 성과에 영향을 미칠 가능성이 있지만 대체로 통제 영역을 벗어난 통제 불가능 요인들로 이뤄져 있다. 반면, 내부 리스크는 통제 가능한 요인들로 이뤄져 있다. 특정 부품 클러스터 산업 내 모든 기업들이 같은 수준으로 외부 요인의 영향을 받는다면, 내부 리스크에 따라 기업들의 미래가 각기 다른 양상을 보일 것이다. 각 리스크를 구성하는 세부 주요지표의 개념에 대해서는 아래(그림3)와 같이 정리할 수 있다.

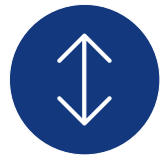
그림 3  
리스크 요인 및 세부 주요 지표



출처: 자동차 부문 가치사슬의 미래(The Future of the Automotive Value Chain, 2018), 딜로이트

## 시장 구조 및 압력

특정 부품 클러스터 산업 내 경쟁 상황에서 발생하는 리스크를 뜻한다. 이 리스크에 대비하려면 현재 시장 규모와 시장 구조(예: 균열 수준)를 파악하는 것이 중요하다. 원자재 및 숙련 인력 확보 등 핵심 투입 자원의 전망도 개별 부품 클러스터의 시장 압력을 측정하는 추가 요인으로 작용한다.



### 시장 규모 성장

각 부품 클러스터 글로벌 시장 규모의 성장에 대한 기대치를 나타낸다. 시장 규모가 강력히 성장할 것으로 전망된다면, 통상 단기적으로는 경쟁이 줄고 결과적으로는 모든 시장 참여자들의 리스크 수준이 줄어들게 된다.



### 시장 통합

특정 부품 클러스터에 속한 기업이 동종 클러스터 내 다른 기업을 인수하는 부품 클러스터 내 M&A를 나타낸다. 클러스터 내 M&A가 활발하면 시장 통합 수준이 높다는 의미로, 결과적으로 소수의 공급업체들을 중심으로 시장이 강력히 집중화되면서 시장 점유율이 떨어지는 소규모 업체들의 리스크는 높아진다.



### M&A 매력도

특정 부품 클러스터에 속한 기업이 다른 부품 클러스터 기업에 투자하는 클러스터 간 M&A를 나타낸다. 이 경우 시장 전망이 긍정적일 때에만 투자자가 시장에 유입될 수 있다. 부품 클러스터 내 M&A와 달리 부품 클러스터 간 M&A는 특정 부품 클러스터의 경쟁 구조를 변화시키지 않는다.



### 원자재 확보 가능성

특정 부품 클러스터에 필요한 원자재의 전 세계적 확보 가능성과 이와 관련한 가격 동향을 분석한다. 특정 부품 클러스터의 원자재가 부족해지면 모든 시장 참여자들의 리스크가 높아진다.



### 인력 확보 가능성

자동차 전기화와 디지털화 등 기술 변화의 속도가 가파른 만큼, 전문적 능력을 갖춘 인력을 확보하는 것이 극도로 중요한 요인이 되고 있다. 일부 부품 클러스터에서 예상되는 시장 트렌드를 활용하기 위해서는 적절한 교육과 경력을 갖춘 인력을 찾는 것이 핵심이다.

## 규제 및 사회 환경

경쟁적 환경 외에도 사회 및 규제의 표준과 트렌드가 기업 전망에 미치는 영향력이 강해지고 있다. 그 예로 전기차 보조금이나 탄소배출 상한제 등을 들 수 있다. 이러한 표준과 트렌드를 형성하는 중대한 테마는 안보와 지속가능성부터 법적 체제의 예측 가능성까지 포함한다.



### 법제화 계획

법은 특정 부품 클러스터의 시장 트렌드를 가속화할 수도, 둔화할 수도 있다. 법적 제한이 가해지는 클러스터에 속한 기업들은 시장의 기술적 잠재력(예: 자율주행차)을 충분히 활용할 수 없는 반면, 개입주의적 법제화 덕분에 활성화되는 시장 트렌드(예: 전기차)도 있다. 한편 관련 법규의 부재로 불확실성이 지속될 경우 해당 부품 클러스터의 리스크는 규제가 엄격한 시장보다 높아진다.



### 보조금 영향

정부 보조금은 경쟁 제품보다 불리한 제품이라도 수요를 지속적으로 창출하거나 일시적으로 증대시킨다. 초기 생산 비용이 지나치게 높은 제품일 경우(가격 때문에 구매자 범위가 제한적일 경우) 보조금이 해당 제품의 상용화를 앞당길 수 있다. 또 해당 부품 클러스터 기업들의 리스크도 줄여줄 수 있지만, 장기적으로 보조금 의존도가 높아지고 경쟁력이 떨어질 수 있다.



### 환경 문제 관련 압박

현재 OEM 부문이 탄소중립 생산으로 전환해야 한다는 사회적 압력이 거세다. 이에 따라 OEM 업체들은 심각한 탄소 발자국(carbon footprints)을 남기는 일부 부품을 탄소중립 균형을 개선하는 대체 부품으로 교체할 것이다. 또 부분적으로 이러한 솔루션에 따른 추가 비용을 공급업체들에 전가할 수 있다. 이로 인해 해당 부품 클러스터 공급업체들의 리스크가 증가할 수 있어, 이들은 추가 비용을 충당하기 위해 더욱 효율적 개선 방안과 혁신을 모색해야 한다.



### 예측 불가능 이벤트

전쟁, 현재 위기와 같은 팬데믹, 생태적 재앙, 정치적 불안정(예: 브렉시트 [영국의 유럽연합(EU) 탈퇴], 사고(예: 배터리 전기차(BEV)의 배터리 폭발이나 자율주행차로 인한 사망 사고) 등 일회성 이벤트는 특정 부품 클러스터 내 수요에 직접적 영향을 미친다.

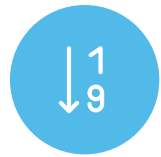
## 미래 시장에서의 중요도

글로벌 메가트렌드가 초래하는 리스크 외에도, 기업으로서 또는 인수합병(M&A) 타깃으로서의 매력도 등 여타 리스크 요인들이 특정 부품 클러스터의 미래 시장 위치에 영향을 줄 수 있다. 자동차 기업뿐 아니라 신생업체들이 주도하는 혁신과 시장 파괴는 현재의 부가가치 프로세스와 더불어 자동차 부품 산업 전체를 재편할 것이다.



### 기업 매력도

특정 부품 클러스터 내 활동 중인 스타트업과 새로 진입한 스타트업의 수는 미래 경쟁 환경을 제시하는 좋은 지표가 된다. 동시에 해당 클러스터가 새로운 사업 기회를 창출할 만큼 매력적인지, 미래 전망이 얼마나 긍정적인지, 신규 진입 경쟁사들이 가할 수 있는 위협은 무엇인지 등에 대해서도 많은 시사점을 제시한다.



### 시가총액

특정 부품 클러스터 기업들의 시가총액은 외부 이해관계자들이 해당 클러스터의 주식을 매수 또는 매각할 경우 얻을 수 있는 잠재적 이익을 어떻게 평가하는지 보여준다. 해당 클러스터 시장의 매력도를 나타내는 것이다. 주가가 하락하면 외부 통로를 통해 자금을 조달할 기회가 점차 줄어들어든다는 의미다.



### M&A 매력도

시가총액 변화와 마찬가지로 EBIT(이자·세금 차감 전 수익) 배수 또한 외부 이해관계자들이 특정 기업의 시장 매력도를 어떻게 평가하는지를 보여준다. EBIT 배수가 높으면 해당 기업의 미래 전망이 강력할 뿐 아니라 미래 전환 노력을 위한 자금을 조달하기 위해 지분 일부를 매각할 수 있는 위치에 있음을 나타낸다.



### IPO 매력도

최근 수 년 간 기업공개(IPO) 규모를 통해 특정 부품 클러스터 시장의 전반적 매력도를 알아볼 수 있다. IPO 건수가 높으면 투자자들에게 매력도가 상당히 높다는 의미인 반면, 낮으면 반대를 뜻한다.

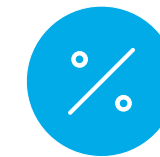


### 가치 창출 능력 개선

평균에 해당하는 중형 자동차의 부품 비용 중 특정 부품 클러스터가 차지하는 비중을 2028년 예상 비중과 비교 분석하면 해당 클러스터의 미래 전망에 대한 인사이트를 얻을 수 있다. 예를 들어, 전기차에 대한 수요와 더불어 생산도 증가하고 있는 만큼 내연기관 자동차에만 주력하는 부품 클러스터의 중요성은 떨어질 것이다. 이 지표를 통해 특정 부품 클러스터의 미래 중요도를 예측할 수 있다.

## 현금 창출력

새로운 트렌드뿐 아니라 OEM과 시장 전반의 높은 압력에 적응하려면 수익성을 유지하는 것이 매우 중요하다. 유연한 비용 구조와 안정적 영업현금흐름을 유지하고 고정 운용자본을 최소화해야 한다.



### 순이익

벤치마크 분석을 위해 EBIT를 각 부품 클러스터의 수익성을 나타내는 대리지표로 삼아 총 519개 공급업체를 분석했다. 우리는 특정 클러스터의 시장에서의 성과와 자체적으로 미래 변화에 대응할 수 있는 능력을 파악하기 위해 해당 클러스터가 창출하는 합계 순이익을 활용했다.



### 영업현금흐름

영업현금흐름은 기업이 통상적 비즈니스 활동을 통해 얻을 수 있는 자체 자금 조달 능력을 측정하는 것이다. 우리는 벤치마크 분석에 활용된 기업들의 영업현금흐름을 더욱 정확하게 분석하기 위해 비(非)현금 항목의 경우 EBIT를 조정하고 운전자본을 추가했다.



### 비용 변동성

비용 변동성은 특정 클러스터 또는 특정 기업의 고정비 대비 변동비 비율을 측정하는 것이다. 변동비 비율이 높으면 경기 하강 시 매출 감소에 운영 적응력이 더욱 뛰어나다는 의미인 만큼 긍정적 지표로 작용한다.

## 부품 클러스터 적응력 및 혁신 역량

우리는 중기적으로 특정 부품 클러스터의 시장 트렌드 동향 파악 및 전망 능력과 특정 기업의 미래 시장 투자 의지를 파악하기 위해 특허와 연구개발(R&D) 투자 수준을 집계했다. 혁신적 부품 클러스터 산업에서는 기업들이 혁신을 통해 경쟁사와 차별화를 모색하고 새로운 수익 창출이 가능한 틈새시장을 만들어 낼 기회를 얻을 수 있다.



### 투자 의향

자본지출 비율은 특정 부품 클러스터에서 이뤄지는 투자를 다른 클러스터와 비교하는 지표다. 비율이 높은 클러스터는 확장을 위한 투자가 이뤄질 가능성이 높아 시장 기회가 많아질 수 있음을 의미한다. 반면 비율이 지속적으로 낮게 유지되는 클러스터는 수확 전략을 추구하고 있을 가능성이 높다.



### R&D 지출

특정 부품 클러스터의 R&D 지출을 통해 장기적 생존 능력을 예측할 수 있다. R&D 지출이 많으면 해당 클러스터의 기업들이 자사 제품이 미래에도 중요성을 잃지 않을 것이라 믿고 있다는 의미이다. 반면 R&D 지출이 적은 클러스터는 미래에 기술이 발전할수록 입지가 위축될 가능성이 높다.



### 혁신 역량

R&D 지출과 마찬가지로 특정 부품 클러스터에서 등록된 특허 건수가 미래 생존 능력의 척도가 될 수 있다. 또한 R&D 지출은 특허 건수와 직접적 연관성을 보인다. 특허 건수가 많을수록 미래 시장에서 중요성이 높아지고, 적을수록 중요성이 떨어질 가능성이 높다.

## 신용등급

우리는 특정 부품 클러스터 산업별로 필요한 변화를 뒷받침할 재무 능력, 주식 및 회사채 발행을 통한 새 프로젝트 자금 조달 능력, 기존 부채 상환 능력 등을 조사했다. 신용등급이 높은 기업들은 채권이나 주식 발행으로 자본을 조달해, 비즈니스 확장을 위한 향후 노력에 자본을 투자하고 틈새시장을 발굴하고 제품 포트폴리오를 확장하거나 통합을 추진하기에 더욱 유리하다.



### 대차대조표 구조

우리는 자기자본 대비 기존 부채 자본 비율을 측정해 특정 부품 클러스터 및 기업이 위기상황에서 부채를 확보할 가능성이 있는지 평가했다. 이 지표에 따르면 부채 비율이 낮은 것이 긍정적이다. 해당 클러스터나 기업이 필요 시 외부 자본을 더욱 쉽고 빠르게 확보할 수 있어, 자체 자본조달 능력을 활용해 위기를 극복할 수 있다는 의미이기 때문이다.



### 부채 상환 능력

이 지표는 EBITDA(상각전영업이익) 대비 순부채 비율에 기반해 특정 부품 클러스터의 부채 상환 기간을 측정한다. 안정적 부채 부담과 안정적 순이익을 지닌 특정 클러스터가 부채를 모두 상환하기까지 몇 년이 걸릴지를 측정하는 것이다.



### 부채 리스크 프리미엄

금리 스프레드는 특정 부품 클러스터 기업들이 기존 부채에 대해 지불해야 하는 평균 금리와 기준 금리(EURIBOR) 간 격차를 뜻한다. 이 스프레드가 확대될수록 리스크가 높아져 미래 채권자들 사이에서 매력도가 떨어진다.

## 자동차 부품 클러스터별 리스크 분석

위에서 기술한 외부/내부 리스크 총 23개의 요인을 기준으로 19개 클러스터에 대해 분석을 한 결과 아래 그림4와 같은 결과가 도출되었다. ICE 관련 부품을 생산하는 클러스터의 리스크가 가장 크고, ADAS 및 센서 관련 부품을 생산하는 클러스터는 리스크 점수가 가장 낮았다. 한편, 리스크를 외부요인과 내부요인으로 나누어 분석한 부품 클러스터별 '리스크맵'을 도식화하면 그림5와 같다.

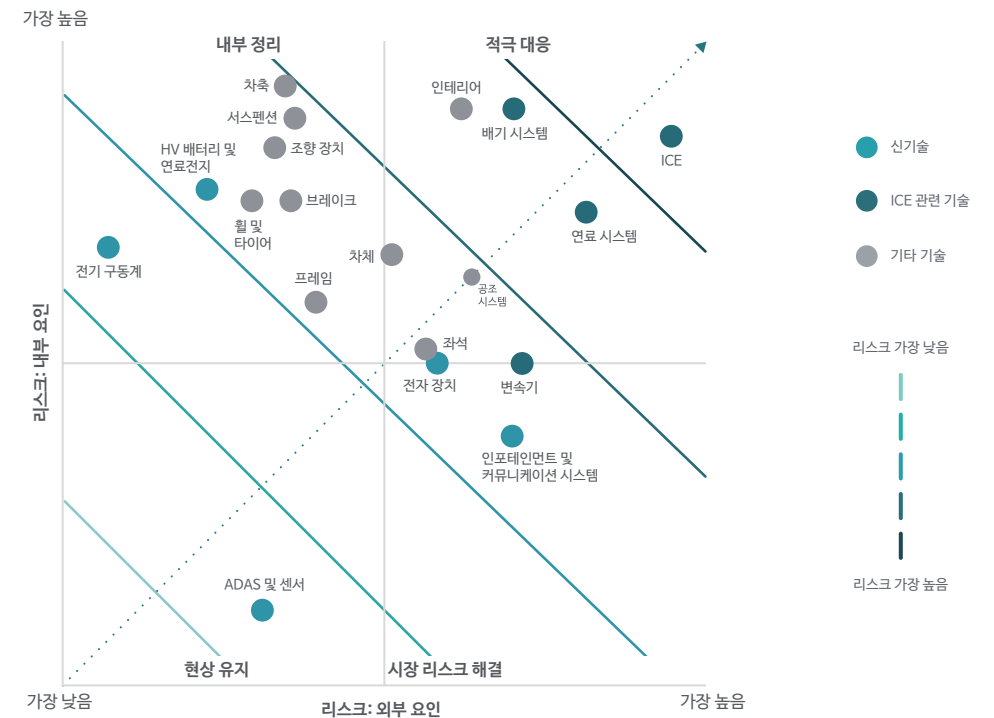
그림 4  
자동차 부품 클러스터별 리스크 순위

순위	변화*	부품 클러스터	리스크 점수
1	→	ICE	4.74
2	→	배기 시스템	4.25
3	→	인테리어	4.09
4	→	연료 시스템	4.01
5	→	공조 시스템	3.55
6	→	차축	3.51
7	→	서스펜션	3.45
8	→	변속기	3.44
9	→	차체	3.37
10	→	조향 장치	3.19
11	→	인포테인먼트 및 커뮤니케이션 시스템	3.04
12	→	브레이크	3.03
13	→	전자 장치	3.02
14	→	좌석	2.98
15	→	휠 및 타이어	2.87
16	→	HV 배터리 및 연료전지	2.68
17	→	프레임	2.62
18	→	전기 구동계	2.26
19	→	ADAS 및 센서	1.36

■ 리스크 가장 높음  
■ 리스크 가장 낮음

출처: 글로벌 공급업체 리스크 모니터, 딜로이트 (\*점수가 높을수록 리스크가 가장 높음)

그림 5  
부품 클러스터별 리스크 맵

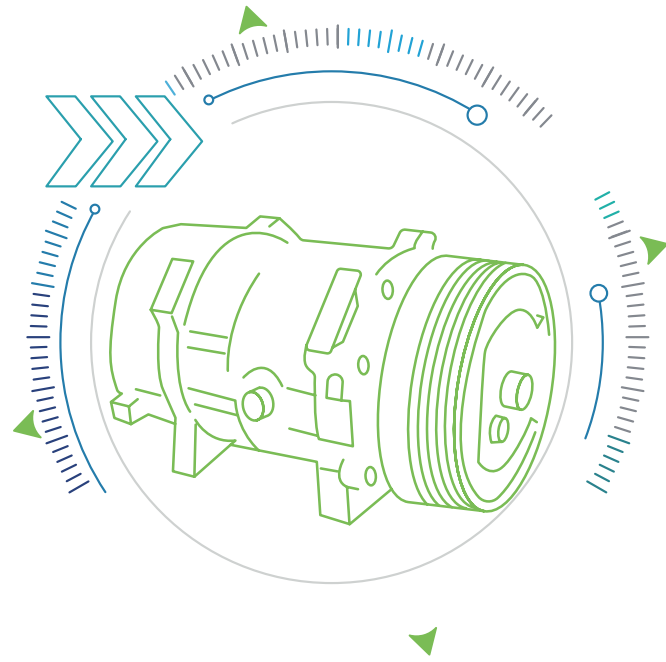


출처: 글로벌 공급업체 리스크 모니터, 딜로이트  
\*내부 및 외부 리스크 요인을 50:50 가중치로 전반적 리스크 점수를 산정함.

각 리스크 요인 별로 부품 클러스터의 현황과 향후 전망을 분석, 요약하면 다음과 같다. 먼저 첫번째 외부 리스크의 '시장구조 및 압력' 측면에서, 종합적 시스템 공급업체로 진화 중인 기존의 부품 공급업체가 자동차 부품산업의 다각화를 이끄는 핵심 동인이 되고 있다. 개별 부품보다는 제품 포트폴리오를 완성해 종합 시스템을 OEM에 제공하려는 공급업체들이 늘고 있다. 디지털화 및 자동화와 더불어 전기차로의 전환을 위해서는 특히 원자재 확보가 매우 중요하다. 코발트와 희토류 금속 등 이에 필요한 원자재를 확보하는 일은 원산지의 정치적 안정을 비롯해 인권 및 환경 문제에도 큰 영향을 받는다. 특히 ADAS 및 센서, 전기 구동계, 전자 장치, 공조 시스템, 인포테인먼트 등 부품 클러스터는 예상보다 오랫동안 관련 산업에 영향을 미친

반도체 공급 위기로 큰 타격을 받았다. 또한, IT 및 전자기술 전문 인력이 부족해 ADAS 및 센서, 인포테인먼트, 전기 모빌리티 클러스터 뿐만 아니라 전기 구동계와 HV 배터리 및 연료전지 클러스터에서도 인력 쟁탈전이 치열해질 전망이다. 반면 전통적 전문 기술 영역은 인력난이 심하지 않을 것으로 예상된다. 두 번째, '규제 및 사회 환경' 측면이다. 배기가스 규제 강화를 중심으로 하는 입법 트렌드가 모빌리티 부문의 전환을 촉진하면서, 전기 모빌리티 부품 클러스터가 긍정적 영향을 받을 것이며 배기 시스템 클러스터도 어느 정도의 긍정적 영향을 받을 전망이다. 입법 계획 외에도 팬데믹으로 타격을 입은 산업에 대한 정부 보조금이 ICE 관련 시스템으로부터 대체 구동계로의 전환에 박차를 가하고 있다. 탄소 발자국과 관련해





자원 집약적 공정으로 이뤄진 배터리 생산이 전기 구동계와 ICE 생산보다 더 많은 이산화탄소를 배출한다. 규제 환경은 특정 부품 클러스터 산업 내 리스크에 막대한 영향을 미칠 수 있다. 이와 함께 규제는 특정 부품을 사장시키거나 적어도 점차 수익성을 악화시킬 수 있다. ICE 및 ICE 관련 부품들이 대표적인 사례다. 반면 정부 보조금이 BEV 트렌드를 확산시키고 이 부문의 변화 속도를 끌어올릴 수 있다. 우리는 독일, 중국, 북미자유무역협정(NAFTA) 시장에서 신 대체 구동계 차량의 연 판매량이 2030년 1,700만 대에 이르고, 2040년이 되면 4,000만 대로 증가할 것으로 전망하고 있다.

세 번째로 '미래 시장에서의 중요도' 측면을 살펴볼 것이다. 신규 스타트업은 ADAS 및 센서와 전기구동계 등 신기술 기업에 집중돼 있다. 이는 이 부문 시장 성장이 전반적으로 정체돼 있거나 적어도 매우 느린 속도를 보이고 있음에도, 장기적 성장 잠재력이 강력함을 시사한다. COVID-19가 전 세계를 휩쓸기 전 14개월 동안 신기술 기업들의 시가총액은 두 자릿수 증가세(30% 이상)를 유지하며 다른 부품 클러스터를 앞

서갔다. 반면 같은 기간 연료 시스템과 프레임 클러스터 시가총액은 두 자릿수의 마이너스 성장률을 보였다. 휠, 프레임, 서스펜션 클러스터는 각각 평균 이상의 IPO 건수를 기록해, 미래 중요성이 지속되고 투자자들이 이 부문을 잠재적 안전 투자처로 인식하고 있음을 반영했다. 시장은 이미 ICE 및 ICE 관련 기술의 미래 중요성이 약화될 것으로 예상하고 있다. ICE 관련 기술에 주력하는 기업들은 EBIT 배수가 낮을 뿐 아니라 COVID-19 팬데믹 이후 시가총액 증가율이 가장 낮았다.

다음으로 내부 리스크를 살펴보면 첫 번째, '현금 창출력' 측면에서, 전자 장치 클러스터는 이미 확보한 경쟁적 매출이익을 한층 확대할 수 있었던 반면, ADAS와 인포테인먼트 클러스터는 평균 이상의 매출이익을 유지하는 데 어려움을 겪고 있다. 좌석 부품 클러스터는 이미 낮은 수익성이 계속 악화되고 있어 시장 파괴적 혁신의 피해자로 분류됐다. HV 배터리 클러스터는 견조한 EBIT 마진을 창출하고 있지만, 생산 규모를 확대하는 과정인 만큼 현금흐름이 부정적 영향을 받고 있다. 이에 따라 추가 성장을 위해서는 외부 자금 조달

(투자 및 운전자본)이 필요하다. 신기술 부문은 고정비 대비 변동비 비율이 가장 높다. 상대적으로 매출이 저조한 데다 생존과 성장에 반드시 필요한 R&D 투자에 비용이 많이 들기 때문이다. 특히 오늘날 시장의 불확실성과 급변하는 기대감으로 인해 신기술 부문 기업들은 매출이 급감할 리스크가 높다.

두 번째 '부품 클러스터 적응력 및 혁신역량' 측면에서 ICE 관련 클러스터는 장기적 전망이 불확실함에도 불구하고 평균 이상의 투자 규모를 보이고 있다. 위축 중인 시장에 대한 지속적 투자는 클러스터의 재정적 부담을 증대할 뿐이다. R&D 지출이 가장 많은 인포테인먼트 클러스터는 자동차의 새로운 가치를 제안하는 방안을 모색하며 이러한 특징을 핵심 차별화 포인트로 내세우고 있다. 전기차와 자율주행 부문의 새로운 가치 네트워크에서 강력하게 부상하는 전자 장치와 ADAS 및 센서 클러스터는 신기술을 적극 개발하고 있다. 이들 두 클러스터의 총합 신규 특허는 부품 산업 전체의 약 30%를 차지한다. 특정 부품 클러스터(예: ADAS 및 센서, 전기 구동계)는 R&D 지출이 매우 활발한 것으로 나타났다. 이는 시장의 미래 성장에 대한 자신감을 드러내는 한편 현재의 재무 상황으로 인해 해당 클러스터의 기업들이 넘어야 할 장애물로 작용할 수 있다.

마지막 '신용등급'의 측면에서, 자동차 산업은 자기 자본 배이스(대차대조표 구조)가 상대적으로 견조하며, 재무 레버리지가 1.7배(프레임)를 넘는 부품 클러스터는 없다. 다시 말해 자동차 산업 내 개별 기업들의 재무 상태와 이에 따른 리스크 프로파일은 천차만별이라는 의미다. 수익성과 관련해 몇몇 부품 클러스터는 상대적으로 부채 부담이 높다. 차축, 배기 시스템, 인테리어 클러스터는 EBITDA 대비 순부채 비율이 세 배를 넘는다. 이에 따라 시장이 하강기에 돌입하면 해당 클러스터의 부채 상환 능력이 최대 리스크 요

### 맺는 말

자동차 부문의 시장 파괴에 대한 다양한 스토리는 매일 같이 언론 보도를 통해 쏟아져 나온다. 특히 COVID-19 팬데믹과 관련해 언론이 자동차 부문의 승자와 패자를 집중 조명하며 이러한 상황이 더욱 부각되고 있다. 대부분 OEM 업체들의 승용차 매출은 급감하고 이와 함께 주가도 추락하고 있는 반면, 전기차 회사 테슬라(Tesla)의 시가총액은 하늘 높은 줄 모르고 치솟고 있다. 이러한 상황에서 자동차 부문 공급업체들은 현재 위기로부터 반드시 올바른 결론을 도출해야 이전보다 높이 도약할 수 있다. 대다수 자동차 부품 기업들은 COVID-19에서 촉발된 위기를 극복하는 것만을 목표로 삼아서는 안된다. 비즈니스 모델을 근본적으로 다시 생각할 필요가 있다. 즉각적이고 선제적인 구조조정을 해야만 더욱 강력하고 지속 가능한 경쟁우위를 점할 수 있을 것이다.

인으로 떠오를 가능성이 높다. 신기술뿐만 아니라 ICE 관련 기술도 여타 부품 클러스터에 비해 리스크 프리미엄이 낮다. 반면 차체와 인테리어 클러스터는 일각에서 원자재로 간주돼 리스크 프리미엄이 높다. 프레임과 배기 시스템 클러스터는 부채 부담이 높고 자기 자본 수준이 낮아 신용등급이 상대적으로 낮은 반면, ADAS 및 센서 클러스터는 양호한 대차대조표 구조와 견조한 부채 상환 능력에 힘입어 신용등급이 상대적으로 높다.