

Executive Summary

「 Deloitte Supplier Risk Monitor 2025/2026 」



자동차 부품 공급업체 리스크 모니터 2025/2026

- 전 부품군으로 확산된 리스크와 대응 전략



박상준 파트너

자동차 산업 리더 |
한국 딜로이트 그룹

✉ sanpark@deloitte.com

자동차 부품 공급업체들은 자사와 주력 부품군의 위험 수준을 정확히 진단하고, 차별화된 전략을 실행해야 합니다.

자동차 산업은 생산량 정체, 중국 OEM의 부상, 전동화 기술 경쟁에 동시에 직면해 있습니다. 여기에 유럽의 고비용·규제 환경과 공급업체의 재무 회복력 약화까지 더해지면서 자동차 공급망 전반의 부담이 커지고 있습니다.

공급업체의 수익성과 수주 기반이 압박을 받고 있으며, 비용 절감만으로는 해결하기 어려운 전략적 선택이 필요해지고 있습니다.

딜로이트가 세 번째로 발간한 『자동차 공급업체 리스크 모니터 2025/2026』은 19개 부품군을 25개 선행지표로 분석해 제품군별 위험 수준과 대응 방향을 제시합니다.

분석 결과, 모든 부품군의 위험도가 직전 조사보다 상승했으나 위험의 수준과 원인은 제품 특성과 기업의 재무·혁신 역량에 따라 다르게 나타났습니다.

국내 부품사는 전동화·ADAS·소프트웨어 등 성장 분야에 대한 투자를 일률적으로 확대하기보다, 재무 여력과 수주 가능성을 기준으로 사업·기술 포트폴리오를 선별해야 합니다. 동시에 기존 사업의 현금창출력을 확보하고, 글로벌 고객 다변화와 한계사업 구조조정을 병행해야 합니다.

이번 리포트가 국내 부품사들이 자사의 위험 수준을 객관적으로 진단하고, 각 사업에 대한 투자·개선·회수·철수의 우선순위를 설정하는 데 실질적인 지침이 되기를 바랍니다.

Table of Contents

서론: 자동차 산업의 성장 정체, 전 부품 공급업체로 리스크 확산

01. 2026년 글로벌 자동차 산업 환경 분석 - 6대 당면 과제

02. 자동차 산업의 당면 과제와 공급업체 리스크

03. 자동차 부품군별 리스크 분석

- 리스크 분석 절차
- 부품군별 리스크 순위
- 부품군별 내·외부 리스크 포지셔닝

04. 자동차 부품군별 리스크 완화 전략

- 전략 프레임 워크
- 운영·재무 조치
- 전략적 조치

결론: 한국 자동차 부품 공급업체의 전략적 시사점

자동차 산업의 성장 정체, 전 부품 공급업체로 리스크 확산

자동차 산업의 성장 정체로 공급 업체 전반의 리스크가 높아졌습니다. 공급 업체들은 자사와 주력 부품군의 위험 수준을 정확히 진단하고 차별화된 전략을 실행해야 미래 성장 기회를 확보할 수 있을 것입니다.

자동차 산업은 현재 가장 근본적이고 광범위한 전환기를 맞이하고 있다. 딜로이트가 세 번째로 발간한 이번 『자동차 공급업체 리스크 모니터』는 이 산업이 마주하고 있는 변화를 6가지 도전 과제로 정리했다.

상호 연계된 이들 과제는 자동차 부품 공급업체의 수익성과 재무 건전성을 직접 위협하고 있으며, 시급한 전략적 대응이 요구된다.

- 1. 생산량 정체** - 2023년 이후 시장 규모는 연평균 0.2% 성장에 그쳤고, 2025~2026년에도 뚜렷한 반등은 예상되지 않는다.
- 2. 생산 전망의 하향 조정** - 자동차 시장의 불확실성이 확대되면서, 최근 몇 년간 자동차 생산 전망이 반복적으로 하향 조정되고 있다.
- 3. 중국 OEM의 시장 지배력 확대** - 중국 완성차 업체들이 글로벌 영향력을 빠르게 확대하면서, 시장 주도권의 이동이 더욱 분명해지고 있다.
- 4. 전기차 시장의 중국·미국 우위** - 중국과 미국 기업들은 전기차 시장에서 상당한 우위를 확보했으며, 유럽 기업들도 뒤늦게 추격에 나섰다.
- 5. 유럽의 사업 환경 악화** - 유럽은 한때 자동차 기술과 부품 공급에서 세계 최고 수준이었지만, 지금은 공장 운영에 필요한 전력·연료비가 크게 오르고, 복잡한 환경 규제 등으로 인해 부품사들이 미래 경쟁력을 키우기 어려운 환경이 되었다.
- 6. 부품 공급업체의 취약한 재무 회복력** - 영업 이익률이나 부채상환능력 등과 같은 지표를 보면, 여러 공급 업체가 이미 상당 기간 위기상황에서 운영되어 왔으며, 재무적 압박도 계속 심화되고 있음을 알 수 있다.

2023년 이후 모든 부품군에서 리스크 점수가 상승했다. 최고 위험군은 프레임(Frame)과 시트(Seats)이며, 내연기관(ICE)이 그 뒤를 이었다. 다만 모든 공급업체와 부품들이 똑같은 강도로 타격을 받는 것은 아니다.

어떤 리스크가 어느 부품군에서 어떻게 나타나는지를 정확히 짚어내야 실효성 있는 대응책과 전략 조정이 가능하다. 이미 리스크에 노출된 기업일수록, 턴어라운드의 성패가 결국 전략과 실행력에 달려 있다는 사실이 분명해진다.

현재 자동차 산업의 성장은 정체 중이고, 그 리스크는 전 부품군으로 확산되고 있다. 하지만 미래 성장 잠재력은 여전히 크고, 불확실성 속에서도 기회는 존재한다.

이 기회를 포착하기 위해 가장 중요한 것은 자사가 어느 위치에서 있는지를 먼저 정확하게 파악하는 일이다.

딜로이트 『공급업체 리스크 모니터』가 제시하는 진단과 전략 방향을 토대로, 공급업체와 이해관계자들은 시장에서 자사의 리스크를 객관적으로 평가하고 이를 해소할 전략과 실행 방안을 마련할 수 있을 것이다.



Dr. Harald Proff Partner

Global Sector Lead Automotive,
Supply Chain & Network Operations

자동차 산업은 지금 가장 근본적인 전환의 한가운데에 있습니다.

전동화와 소프트웨어 중심 차량, 그리고 중국발(發) 새로운 경쟁자들이 가치사슬 전체를 다시 그리고 있습니다.

전기차와 배터리 기술은 중국과 미국이 앞서가는 가운데, 유럽은 높은 에너지 비용, 복잡한 규제, 그리고 공급업체의 취약해진 재무 회복력이라는 불리함을 안고 있습니다.

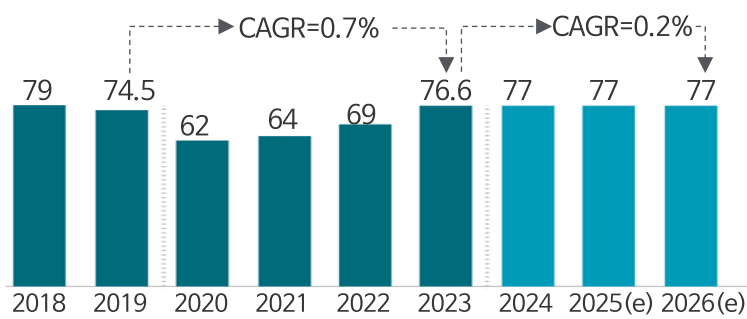
공급 업체들은 지금 신속하게 움직여야 합니다. 배터리 시스템과 ADAS, 커넥티드 기술의 혁신 속도를 끌어올리고, 비용 효율성을 확보하며, 전략적 파트너십을 적극적으로 모색해야 합니다.

결국 관건은 정체된 생산량과 흔들리는 전망치를 관리하는 것이 아닙니다. 속도와 규모, 기술 리더십이 승부를 가르는 시장에서 회복력과 차별화를 만들어내는 일입니다.

2026년 글로벌 자동차 산업 환경 분석 - 6대 당면 과제

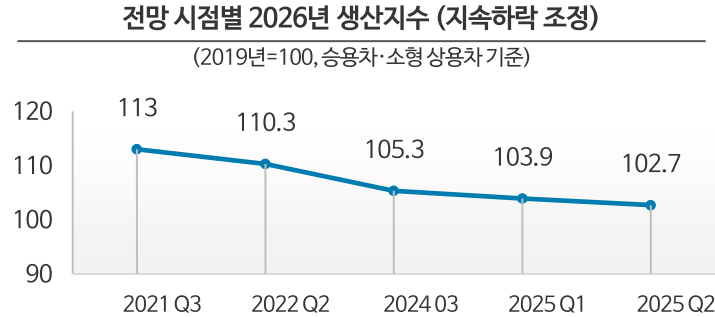
1 글로벌 승용차 생산량 정체

단위: 백만 대



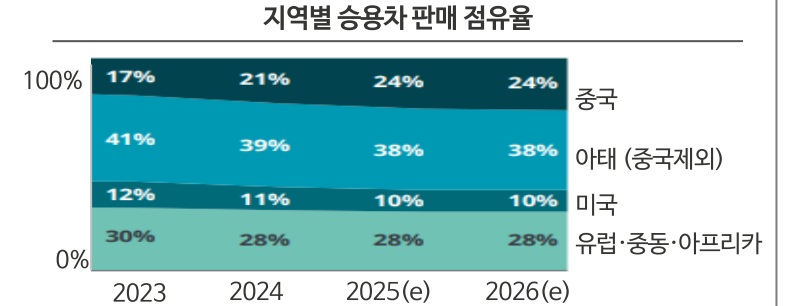
- 글로벌 승용차 생산량은 2019년 약 7,450만 대 → 2023년 약 7,660만 대로 증가(CAGR 0.7%), 2023년 이후 CAGR 0.2%로 사실상 정체

2 글로벌 승용차 생산량 전망치 지속 하향 조정



- 최근 수년간 2026년 차량 생산량 전망이 지속적으로 하향 조정
- 최근 전망일수록 업계의 기대치가 지속적으로 하락하는 추세

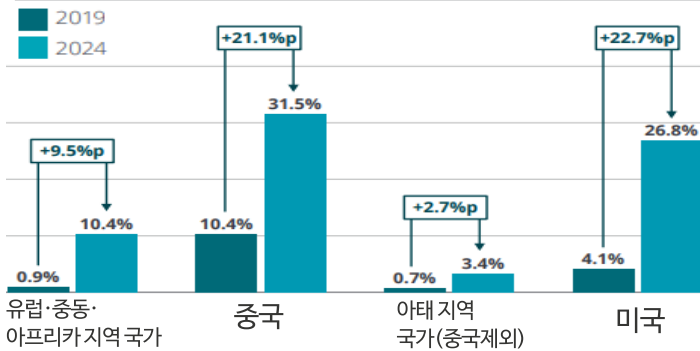
3 중국 OEM의 시장 지배력 확대



- 2021년 이후 중국 OEM의 생산량이 내수를 지속적으로 초과 → EMEA지역 OEM의 점유율 잠식
- 전 세계 자동차 판매량 중 중국 OEM의 점유율이 11% (2019년)에서 → 17% (2023) → 24% (2026년 전망치)로 지속 증가

4 전기차 시장의 중국·미국 우위

지역별 전기차 생산 비중 (%)



- 2019~2024년 중국·미국 OEM은 BEV 생산 비중을 20%p 이상 확대

5 유럽의 사업 환경 악화

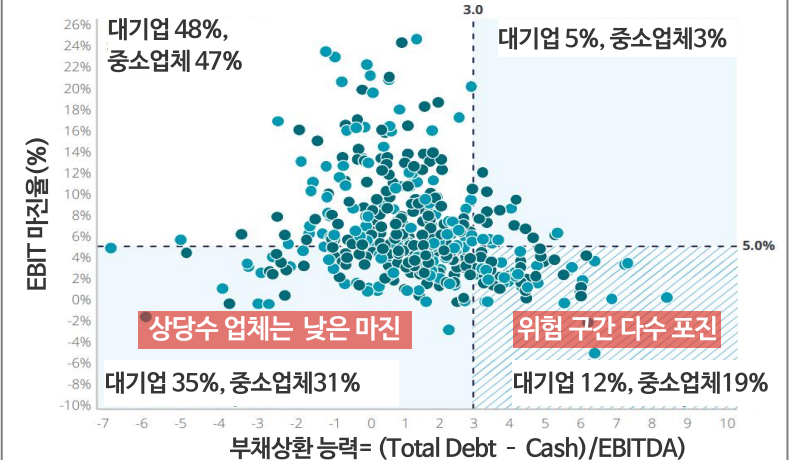
유럽의 사업 환경을 언급한 매체 (헤드라인)

Bloomberg	"Ineos, 독일 생산 축소 - 높은 에너지 가격과 수입 압력"
Die Arbeitgeber	"EU는 방향 전환이 필요하다: 관료주의를 줄이고 경제를 강화하라"
CBT NEWS	"폭스바겐, 관세 및 구조조정 비용 속 29% 이익 감소로 전망 하향 조정"
ECIPE	"유럽의 관료주의가 불러온 잘못된 집착"
Reuters	"Stellantis, CEO가 미국·EU 규제 장애물에 직면함에 따라 전략 계획 연기" "아우디, 미국 관세 및 구조조정 비용으로 전망 하향"

- 유럽은 현재 높은 에너지 가격, 복잡한 규제, 과도한 관료주의라는 '3중고'에 직면

6 부품 공급사의 재무 회복력 취약

EBIT 마진율 / 부채 상환 능력 (최근 3년 평균)



자동차 산업의 당면 과제와 공급업체 리스크 (1/2)

자동차 생산량의 성장 정체와 전망 불확실성이 지속되는 가운데, 중국 OEM의 시장 확대가 기존 부품 공급업체의 물량과 수익성을 압박하고, 고객·생산·공급망 전반의 재편을 요구하고 있습니다.

자동차 산업의 성장 정체와 중국 중심의 경쟁구도 변화

부품 공급 업체 리스크

1

생산량 정체

- 글로벌 승용차 생산량은 2023년 이후 연평균 성장률 0.2%, 2025~2026년에도 유의미한 증가가 예상되지 않음
- 중국은 팬데믹 이전 수준을 넘어 회복되었으나, 유럽과 아메리카는 여전히 이전 전망치 하회

2

생산량 전망치 하향 조정

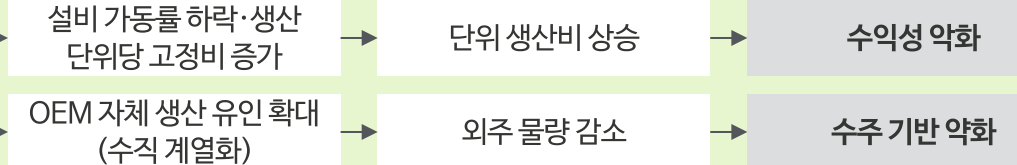
- 2019년 이후 소비자 선호·규제·공급망 이슈로 인해 생산 전망치가 수차례 하향 조정됨
- 전망치 하향은 예산·유동성 관리의 불확실성을 키우고, 투자자 신뢰 약화

3

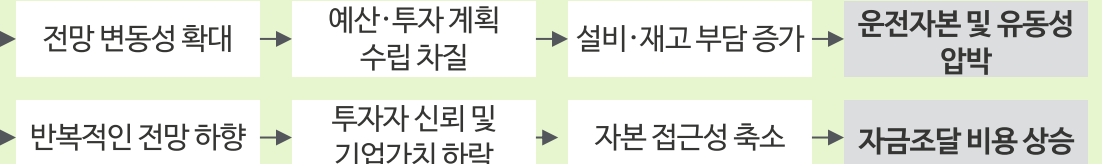
중국 OEM의 시장 지배력 확대

- 중국의 생산과잉: 2021년 이후 생산량이 내수를 지속적으로 초과, 잉여 물량이 수출로 이어짐
- EMEA는 공급 부족: 중국이 반사이익: 판매가 역내 생산을 웃돌며 수입 의존 심화, 그 틈을 중국 업체가 파고들어 미국·EMEA OEM의 생산 점유율을 잠식
- 결론적으로 전 세계 중국 OEM 판매량 비중이 11% (2019년)에서 24% (2026년 전망치)로 증가

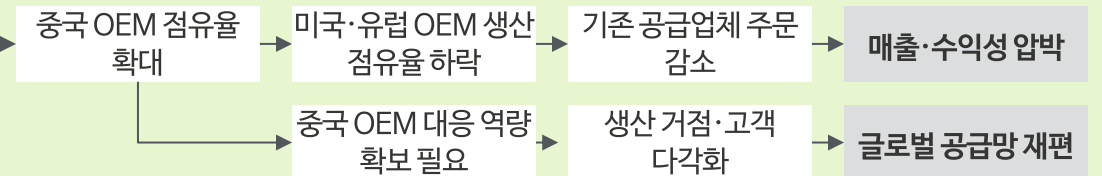
수익성 악화 및 수주 기반 약화



경영 불확실성 및 재무 부담 확대



기존 수주량 감소 및 공급망 재편 압력 증가



자동차 산업의 당면 과제와 공급업체 리스크 (2/2)

전동화 기술 격차와 유럽의 비용·규제 부담은 공급업체의 수익성과 수주 기반을 약화시키고, 낮은 현금 창출력과 높은 부채 부담은 사업 전환을 위한 투자와 생산 거점 이전 및 구조조정을 실행할 여력까지 제한하고 있습니다.

전동화 기술·비용 경쟁력 약화와 공급업체 대응 여력 축소

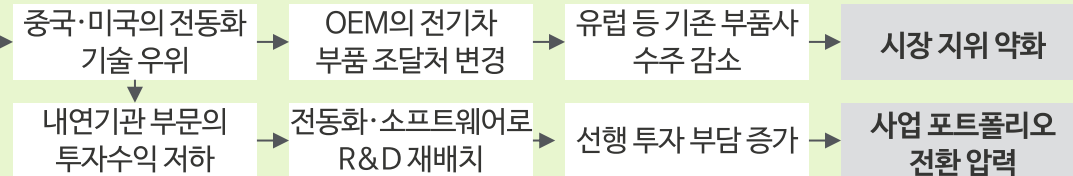
부품 공급 업체 영향

4

전기차 시장의 중국·미국 우위

- 2019~2024년 중국·미국 OEM은 BEV 생산 비중을 20%p 이상 확대한 반면, 유럽은 11.5%로 절반 수준
- 유럽의 BEV 생산 비중은 중국이 2019년에 이미 도달했던 수준에 머물러 있음

전동화 기술 격차에 따른 기존 사업 약화와 전환 투자 부담

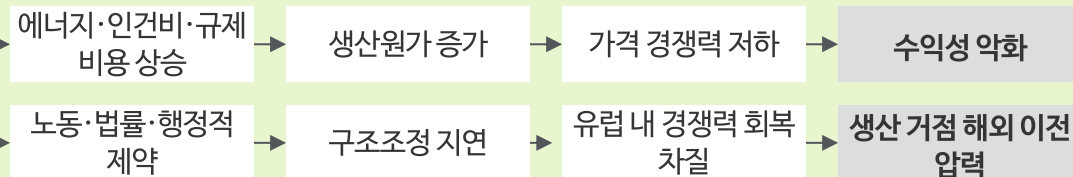


5

유럽의 사업 환경 악화

- 높은 에너지·인건비와 규제 비용으로 유럽 공급업체의 가격 경쟁력이 약화
- 인력 감축·생산 거점 재편 등 구조조정에 유럽의 강력한 노동 규제와 법적 장벽이 걸림돌로 작용
- 복잡한 승인 절차와 보조금·보호 조치에 대한 의존도가 전략적 유연성을 저해하고 비용 증가 초래

유럽의 고비용·고규제 환경에 따른 경쟁력 저하와 생산 거점 재편 압력

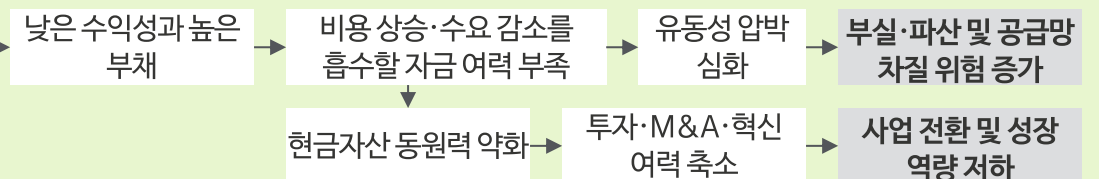


6

부품 공급사의 재무 회복력 취약

- 대형 공급업체 12%·중소 공급업체 19%가 위험 구간 진입 → 비용 상승이나 수요 감소를 견딜 여력이 부족해 유동성 위기와 파산 위험이 높음
※ 위험 구간: EBIT 마진 5% 미만인 채 순부채/EBITDA 비율이 3배 이상인 기업
- 재무적으로 건전한 공급업체 비중 하락(2023년 56% → 대형 48%·중소 47%)

재무 충격 발생 시 대응 여력 약화



2026년 자동차 부품군별 리스크 분석 - 리스크 분석 절차

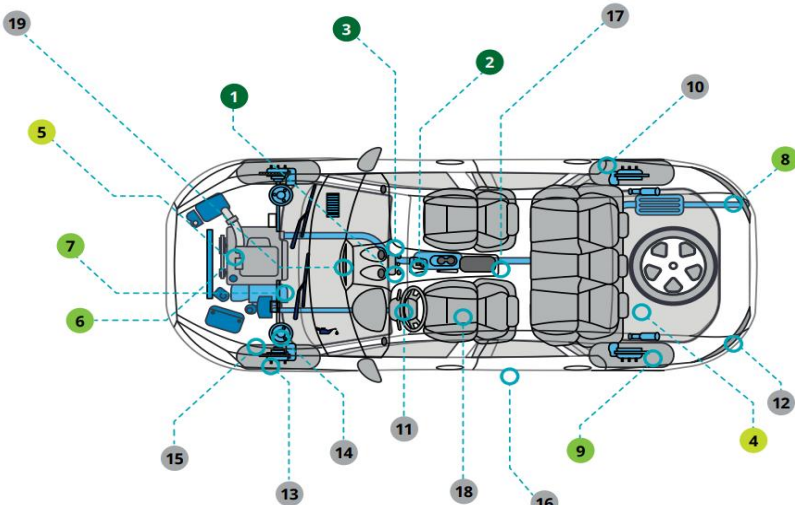
딜로이트의 자동차 부품군별 리스크 평가는 자동차 부품시장을 4개 대분류·19개 세부 부품군으로 구분하고, 내·외부 6개 리스크 요인에 속한 25개 선행지표로 상대 평가한 뒤, 가중치를 적용해 종합 리스크 점수와 순위를 산출하는 방식으로 이루어집니다.

부품 리스크 분석 절차: 진단 대상 & 지표 및 평가 방법

리스크 진단 대상 (평가 영역)

4개 대분류 · 19개 세부 부품군으로 구분

- 커넥티드·전자부문: 소프트웨어·전장화를 주도하는 부품군
- 신규 구동계 부문: 전동화·친환경차의 핵심 동력 부품군
- 내연기관 관련 기술 부문: 차량의 골격·편의·안전·주행 성능을 담당하는 성숙 부품군
- 전통 기술 부문: 기존 내연기관 차량의 핵심 동력 전달·배출 부품군



진단 지표 및 평가 방법

6개 위험 요인 · 25개 세부 진단 지표로 평가

외부 리스크 요인(통제 불가)	세부 진단 지표
시장 구조 및 경쟁 강도	· 시장 성장성·원자재 가용성· 인재 확보 여건·부도 발생률· M&A 매력도
규제·사회적 환경	· 입법 동향· 환경 규제 압력· 보조금 영향· 생산 거점 취약성
미래 시장 가치	· 기업가치·부품 가치 비중 변화·시가총액·IPO 매력도· 신규 진입 매력도
내부 리스크 요인(통제 가능)	세부 진단 지표
현금 창출력	· 수익성· 영업현금흐름· 비용 구조의 유연성· 운전자본
변화 적응력·혁신역량	· 투자 의향· R&D 지출· 특허 기반 혁신 역량
신용도	· 부채 위험 프리미엄· 재무구조· 애널리스트 신용평가· 부채 상환 능력

데이터 출처

- Deloitte 자체 벤치마크 DB: 전 세계 776개 1차 협력사(Tier-1) 재무 데이터
- 딜로이트 자체 시장 모델: 2024~2032년 부품 부문별 시장 규모 전망
- 전문가 리서치: 규제, 기술 트렌드, M&A, IPO 등 정성적 데이터
- 외부 DB: GlobalData, Mergermarket, Refinitiv, ecoinvent 등

리스크 평가 방법

- 딜로이트 전문가 그룹이 평가
- 지표별로 19개 부품군을 비교해 가장 위험이 낮은 부품군에는 1.00, 가장 높은 부품군에는 5.00을 부여
- 지표별 시장 중요도를 반영해 가중치를 적용한 후, 외부 요인과 내부 요인을 동일한 비중으로 합산해 종합 위험점수를 산출

2026년 자동차 부품군별 리스크 분석 - 부품군별 리스크 순위

ICE·전통 부품군은 시장 축소와 낮은 수익성으로 고위험군에 집중된 반면, ADAS·배터리·전기 구동계는 성장성과 혁신 투자를 바탕으로 낮은 리스크 수준을 보이고 있습니다.

부품군별 리스크 순위 변화(2023~2026)

2023년 순위	2026년 순위	부품 클러스터	리스크 점수
2	1	악화 프레임(Frame)	4.63
8	2	악화 시트(Seats)	4.61
1	3	내연기관(ICE)	4.45
6	4	연료 시스템	4.29
7	5	액슬(Axles)	4.29
4	6	배기 시스템	4.18
3	7	변속기	3.95
12	8	악화 인테리어	3.86
11	9	공조 시스템	3.73
13	10	악화 서스펜션	3.58
14	11	조향	3.49
5	12	차체(Body)	3.39
16	13	악화 브레이크	3.38
10	14	휠·타이어	3.36
15	15	인포테인먼트·통신	3.24
9	16	전자장치	3.22
19	17	ADAS·센서	2.59
18	18	고전압배터리/연료전지	2.40
17	19	전기 구동계	2.25

최고 위험군

고위험군

저위험군

핵심 리스크 요인

- 프레임·시트는 '커머디티(commodity) 트랩'에 빠져 차별화 실패 → 가격 경쟁 심화
 - 프레임: 설비 경직성, 철강→알루미늄·복합소재 전환 부담, 낮은 수익성
 - 시트: 고자본집약, 원자재 변동성, 지속가능 규제 압박, 낮은 차별화
- ICE 관련 4개 클러스터(ICE, 연료, 배기, 변속기)는 전동화 전환, 수요감소, 투자축소, 규제 압박
- 액슬은 ICE용과 EV용 설계가 완전히 달라 기술적 대응이 시급

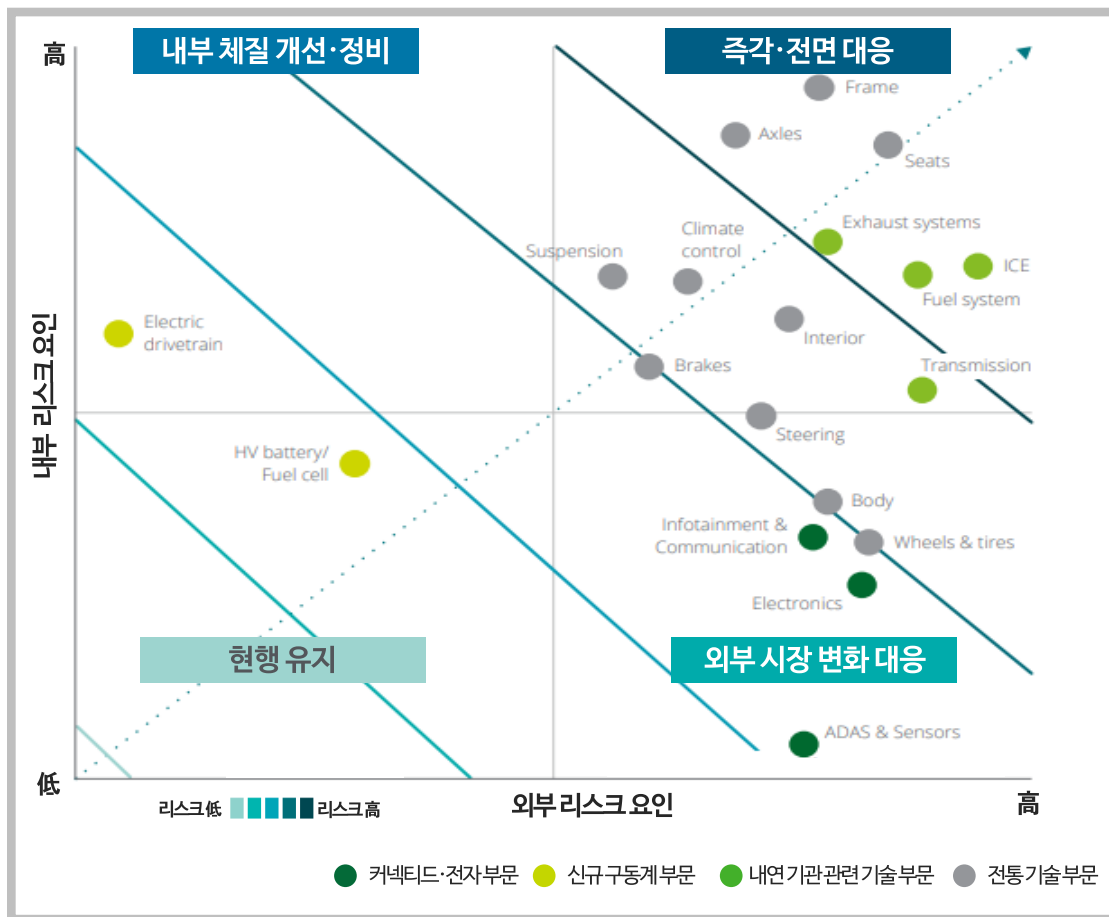
- 전동화 전환의 간접적 영향권 → 변속기·조향·브레이크·공조는 전기차용 신기술로의 전환이 시급
 - 브레이크: 전동화에 따른 전자식 브레이크 전환 필요
 - 서스펜션: R&D 투자 부족, 혁신 부진
 - 차체: 소재 전환(경량화) 압박, 높은 CO₂ 배출 (5위→12위, 위험 완화)
- 인테리어·휠·타이어는 차별화가 어려운 구조로, M&A 통합 또는 규모의 경제 확보가 대안
 - 인테리어: 커머디티화
 - 휠·타이어: 원자재 가격 변동성, 계절 재고 부담

- 인포테인먼트·통신·전자장치는 R&D 투자와 인재 확보가 어려움
- ADAS·센서·배터리는 전동화·자율주행의 핵심 기술로서 성장성과 우호적인 규제 환경이 리스크 완화 요인으로 작용
- 배터리는 원자재(리튬·코발트) 수급 불안과 CO₂ 규제가 리스크
- 전기 구동계는 기술 표준화와 가격 경쟁 심화가 향후 과제

2026년 자동차 부품군별 리스크 분석 - 부품군별 내·외부 리스크 포지셔닝

자동차 부품산업 전반으로 리스크가 확산되고 있으며, 고위험군은 즉각적인 대응이, 나머지 부품군은 위험 원인에 따른 내부 체질 개선 또는 외부 환경 대응을 추진하며 상시 모니터링을 병행해야 합니다.

리스크 유형별 부품군 포지션



리스크 포지셔닝 분석

내부 개선·정비

내부↑·외부↓

- 2023년 대비 위험 순위 상승 (인테리어 +4, 브레이크 +3)
- 외부 환경은 우호적이나 내부 부실로 순위 상승
 - 전동화 전환의 간접적 영향권 (대체 아닌 전환)
 - 신기술(전동화·전자화) 위한 R&D 투자 부족

변속기 (7위), 인테리어 (8위), 공조(9위), 서스펜션 (10위), 조향 (11위), 브레이크(13위)

즉각·전면 대응

내부↑·외부↑

- 2023년 대비 위험 점수 급등 (시트 +6계단, 프레임 1위)
- 생산량 정체 및 수요 감소(ICE 관련)
- 전동화 전환 압력 (규제·소비자)
- EBIT 배수 하락 → 투자자 신뢰 약화
- 차별화 어려운 '커머디티'

프레임 (1위), 시트 (2위), ICE (3위), 연료 시스템 (4위), 액슬 (5위), 배기 시스템 (6위)

현행 유지

내부↓·외부↓

- 2023년 대비 최저 위험 점수가 1.0 → 2.25로 상승 → 완전히 안전한 부품군은 존재하지 않음
- 모든 부품군이 최소한 중간 수준 이상의 위험에 노출 → 산업 전반의 리스크 확산

해당 부품군 없음

외부 시장 변화 대응

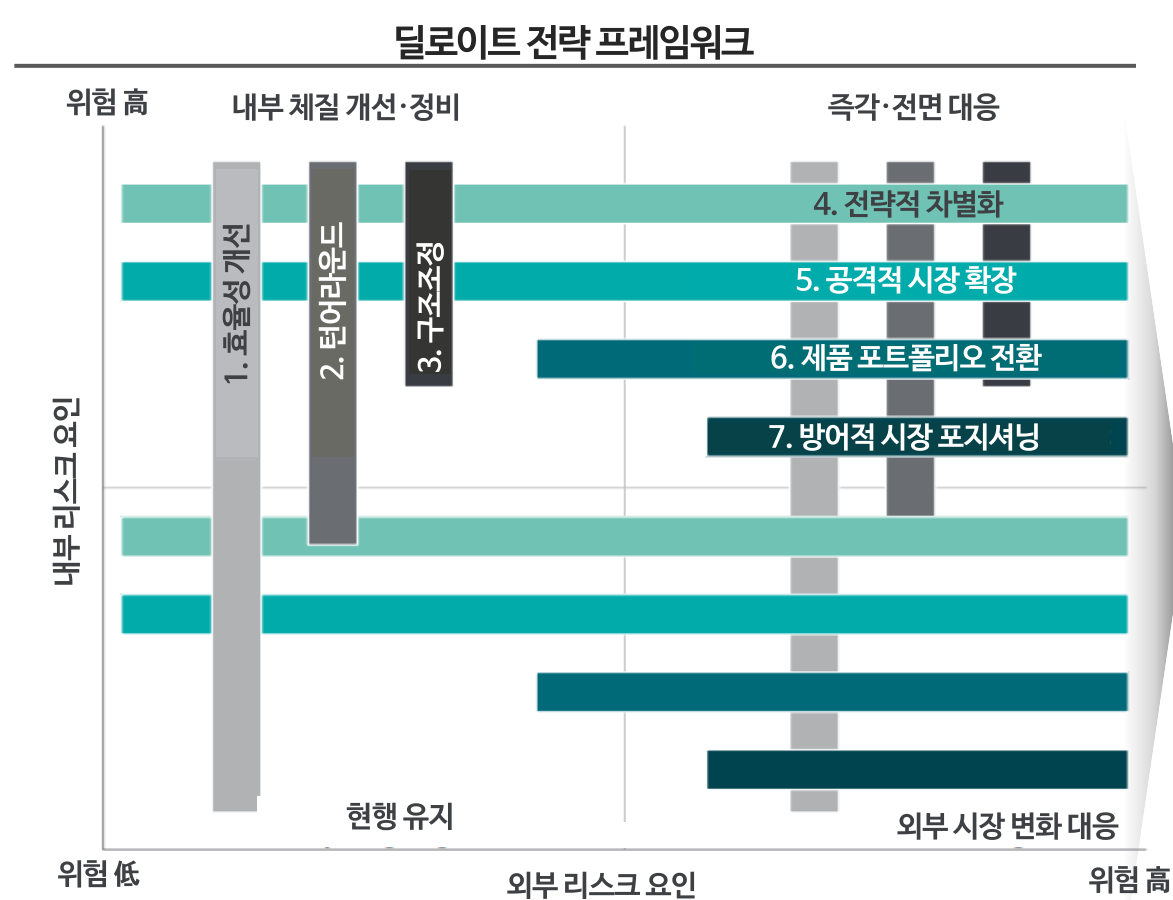
내부↓·외부↑

- 내부 우수: ADAS·센서는 EBIT 8.3%, R&D 9.0%로 업계 최고 수준
- 외부 악화: 인재 부족, M&A·IPO 부진, 원자재 가격 변동성 지속
- 내부는 건전하나 외부 위협에 대응이 필요

ADAS·센서(17위), 전자장치(16위), 인포테인먼트·통신 (15위), 휠·타이어(14위), 차체 (12위)

자동차 부품군별 리스크 완화 전략 - 전략 프레임워크

운영·재무 조치는 수익성과 유동성을 회복을 위한 기본 조건이며, 전략적 조치는 기업이 장기적으로 집중할 시장과 철수할 사업을 결정하는 기준입니다. 따라서 지속가능한 턴어라운드를 위해서는 두 유형의 조치를 기업별 리스크 수준에 맞춰 병행해야 합니다.



- 막대의 길이는 해당 내·외부 리스크 부분에 놓인 부품군 기업이 각 조치를 적용해야 하는 범위
- 막대가 길수록, 그 위험에 놓인 기업일수록 해당 전략을 더 적극적으로 실행해야 함

공급 업체별 리스크 완화 조치

운영·재무 조치	1	효율성 개선	• 리스크 매트릭스상의 위치와 관계없이 모든 공급업체가 상시 추진해야 하는 기본 조치
	2	턴어라운드	• 수익성을 회복하고 변화한 수요·경쟁 환경에 사업 규모를 맞추기 위한 조치
	3	구조조정	• 유동성 위기와 압박한 지급불능·파산을 방지하기 위해 추진하는 긴급 조치
전략적 조치	4	전략 차별화	• 경쟁사와 차별화해 시장 진입장벽을 구축하거나 경쟁이 치열한 시장에서 자사의 경쟁력을 강화
	5	공격적 시장 확장	• 강한 경쟁력과 재무 여력을 갖춘 기업이 시장점유율 확대와 경쟁 우위 강화를 추진
	6	제품 포트폴리오 전환	• 제품 구성을 조정하거나 성장성이 높은 사업으로 이동해 경쟁력을 개선
	7	방어적 시장 포지셔닝	• 시장 수요와 생산량 감소에 대응해 투자를 축소하고 현금 창출을 극대화하거나 단계적으로 철수

자동차 부품군별 리스크 완화 전략 (1/2) - 운영·재무 조치

공급업체의 리스크가 심화될수록 재무·운영진단 → 내부 효율화 → 자금·비용 구조 개선 → 협력·적정화 → 협상·조달 → 비상 위기 조치가 요구됩니다.

전략 방향	전략 목표	실행 과제별 목표 및 우선 추진사항	
운영·재무 조치	1. 효율성 개선	> 재무·운영 진단 및 기본 체질 개선 (선행 조건) ➡ 재무 건전성과 현금 흐름을 먼저 진단하고, 기본적인 비용 구조 개선	1 재무상태표 및 부채구조 점검·재편
			2 운전자본 관리 강화 및 내부 자금조달 능력 개선
			3 엄격한 비용관리와 지속적인 효율성 개선
		> 자금·비용·생산 방식 최적화 (내부 정비) ➡ 내부 운영 효율을 높이고, 외부 충격에 대비한 체계 구축	4 자체 생산·외주화(Make or Buy) 재검토
			5 시장 침체에 대비한 비용구조 유연화
			6 시장 불확실성에 대응하는 시나리오 기반 계획 수립
	2. 턴어라운드	> 외부 협력 및 적정화 (본격 턴어라운드) ➡ 외부와의 협업으로 자원 효율을 높이고, 생산·인력 구조를 수요에 맞게 정비	7 공급업체 간 협력 확대 및 공동 R&D 추진
			8 수요에 맞춘 생산 거점·생산능력 조정
			9 수요에 맞춘 인력 규모 조정
	3. 구조조정	> 유동성 및 재무 구조 개선 (재무 안정화) ➡ 자산 유동화와 자금 조달 다변화로 현금 흐름 개선	10 비핵심 자산 매각 및 세일앤리스백(매각 후 재임차를 통한 유동성 확보)
			11 OEM과 지급조건 재협상
		> OEM 협상 및 위기 대응 ➡ OEM과의 직접 협상을 통해 단기 자금 마련	12 대체 부채자금 조달처 확보
			13 OEM과 납품가격 재협상

자동차 부품군별 리스크 완화 전략 (2/2) - 전략적 조치

공급업체는 경쟁력과 재무 여력에 따라 차별화·시장 통합·포트폴리오 전환·방어적 철수 전략을 선택하고, 필요하다면 단계적으로 결합하여 실행해야 합니다.

전략 방향	전략 목표	전략적 포지셔닝 및 실행 과제		
전략적 조치	4. 전략 차별화	➢ 대량생산 사업자(Mass volume producer)	1	- 대규모 생산으로 규모의 경제 확보 - 표준화된 제품을 경쟁력 있는 가격으로 공급해 원가 우위 구축 - 글로벌 생산·유통망 기반 비용 선도자 지위 확보
		➢ 시스템 통합자 (System integrator)	2	개별 부품 대신 ADAS·인포테인먼트 등 복합 시스템을 통합 솔루션으로 제공
		➢ 수직계열 확장자(Vertical diversification)	3	원자재·부품 제조사 인수 등 가치사슬 전후방으로 사업 확장
		➢ 혁신 선도자 (Innovator)	4	- 대규모 R&D 투자와 신속한 시장 출시 역량 개발 - 첨단 솔루션 개발로 기술 주도권 확보
	5. 공격적 시장 확장	➢ 시장 통합자(Consolidator)	5	시장 내 경쟁사를 인수해 점유율을 높이고, 공급망 통합을 통해 협상력 강화
	6. 제품 포트폴리오 전환	➢ 틈새시장 전문기업 (Niche specialist)	6	생산량보다는 전문성과 품질을 기반으로 차별화하며, 높은 부가가치를 창출
		➢ 제품 포트폴리오 다각화(Portfolio diversification)	7	차종·구동계 기술로 제품군을 확장하거나, 항공우주·방산·에너지 등 타 산업으로 진입
	7. 방어적 시장 포지셔닝	➢ 현금회수형 전략(Harvester)	8	- 기존 사업에서 현금흐름과 운영 효율을 극대화 - 기존 자산과 시장 지위에서 가능한 오래 가치를 회수하는 데 집중
		➢ 계획된 철수(Managed exit)	9	- 특정 시장이나 제품군에서 단계적으로 철수, 사업을 축소·매각하거나, 청산 등 체계적인 철수 계획을 실행 - 회복 가능성이 낮은 사업부는 긴급 매각을 통해 추가 손실을 차단

한국 자동차 부품 공급업체의 전략적 시사점

국내 부품사는 높은 고객 편중과 낮은 수익성에 직면한 만큼, 보유 부품군의 리스크 진단을 토대로 사업·기술 포트폴리오의 선택적 전환, 고객·시장 다각화, 재무 건전성 강화를 함께 추진해야 합니다.

국내 부품사가 집중해야 할 3대 방향

핵심 과제

01

•사업·기술 포트폴리오의 선택적 전환

- 국내 부품사업체 2만1,000개 중 내연기관 전용 4,142개·미래차 전용 578개, 전환·다각화 추진 기업도 6.1%에 불과

- 제품 포트폴리오 제고 - 시장성·수익성·기술 차별성·수주잔고 기준으로 투자·개선·현금회수·철수 대상 구분
- 기존 역량 연계 분야에 선별 투자 - 전력변환·열관리·구동계·센서·차량 소프트웨어 등 자사 기술 자산과 이어지는 영역에 집중
- 수주 가능성·사업성·투자수익률을 기준으로 단계별 투자 집행

02

•고객·시장 다각화 및 글로벌 공급망 진입 확대

- 1차 협력업체 납품액 중 현대차·기아비중은 90.3%로 고객 집중도가 매우 높은 수준

- 고객·차종·지역별 집중도 관리 - 최대 고객 및 단일 차종 의존도에 대한 감축 목표 설정과 정기 모니터링
- 글로벌 RFQ 대응 조직 구축 - 영업·원가·설계·품질·인증을 통합해 해외 OEM 개발 프로그램에 직접 참여
- 시장별 최적 진출방식 선택 - 예상 물량과 계약기간을 기준으로 수출 / 기술지원센터 / 합작 / 직접생산 중 선택

03

•재무 건전성 강화 및 구조조정 추진

- 국내 부품기업 (213개사) 영업이익률은 3.62%로, 글로벌 경쟁사 평균(7.5%)의 절반 수준 → 신규 투자 여력 제한적

- 운전자본·유형자산 정비 - 재고·매출채권·매입채무 개선으로 유동성을 확보하고, 저가동 생산거점 통합
- 재무 상태별 차별화된 실행 - 취약기업은 유동성 확보와 사업 정리를, 안정기업은 M&A와 시장 확대를 추진

딜로이트 인사이트 카카오 채널 & 앱

전 세계 경제·산업·경영 트렌드와 인사이트를
실시간으로 확인하세요!

-  AI 시대의 전략과 리스크, 산업별 핵심 이슈를 다룬 **분석 리포트**
-  소비심리지수·자동차 구매의향 등 실물경제의 향방을 보여주는 **Deloitte Index**
-  딜로이트 전문가의 인사이트와 글로벌 행사의 현장을 담은 **영상 콘텐츠**
-  글로벌 프로젝트에서 검증된 실행 인사이트를 담은 **고객 성공 사례**

카카오 채널

앱

 카카오채널



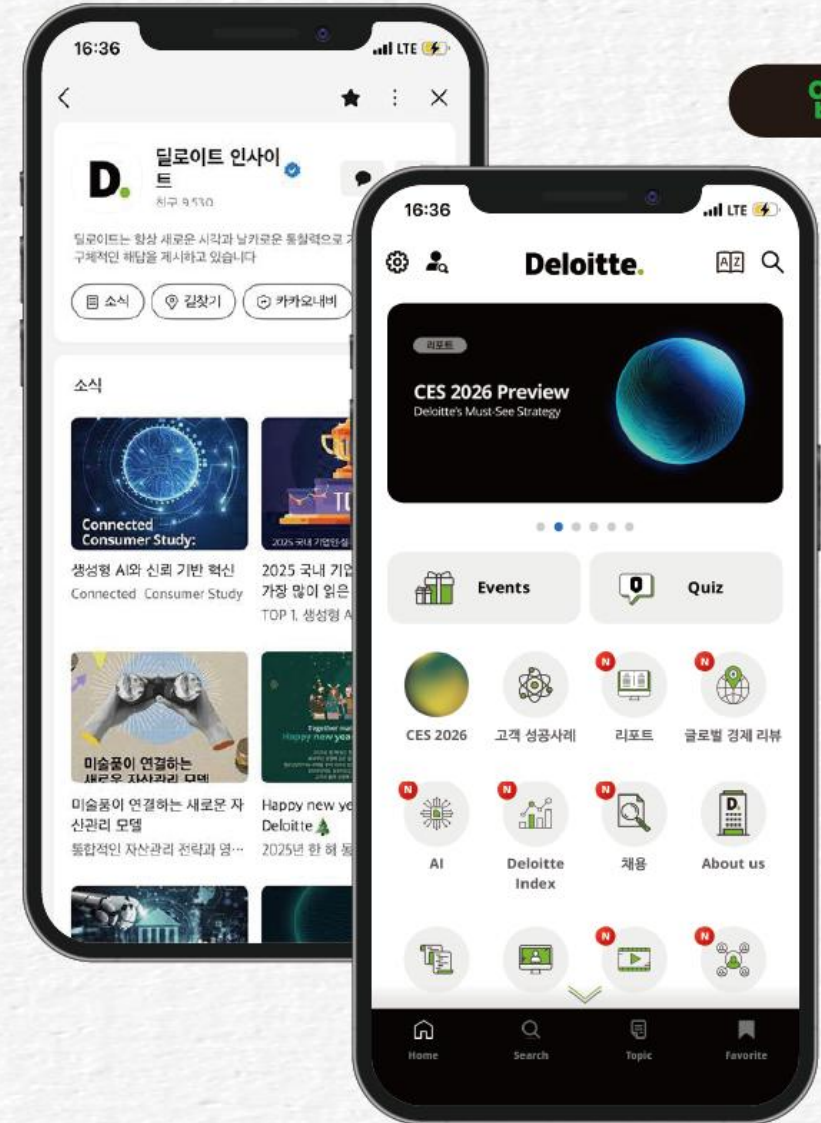
 앱



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play





앱스토어, 구글플레이/카카오톡에서 ‘**딜로이트 인사이드**’를 검색해보세요.
더욱 다양한 소식을 만나보실 수 있습니다.

Deloitte.

Contact us

krinsightsend@deloitte.com

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other.

DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more. Deloitte Asia Pacific Limited is a company limited by guarantee and a member firm of DTTL. Members of Deloitte Asia Pacific Limited and their related entities, each of which are separate and independent legal entities, provide services from more than 100 cities across the region, including Auckland, Bangkok, Beijing, Hanoi, Hong Kong, Jakarta, Kuala Lumpur, Manila, Melbourne, Osaka, Seoul, Shanghai, Singapore, Sydney, Taipei and Tokyo.

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms or their related entities (collectively, the "Deloitte organization") is, by means of this communication, rendering professional advice or services. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser.

No representations, warranties or undertakings (express or implied) are given as to the accuracy or completeness of the information in this communication, and none of DTTL, its member firms, related entities, employees or agents shall be liable or responsible for any loss or damage whatsoever arising directly or indirectly in connection with any person relying on this communication. DTTL and each of its member firms, and their related entities, are legally separate and independent entities.

본 보고서는 저작권법에 따라 보호받는 저작물로서 저작권은 딜로이트 안진회계법인(“저작권자”)에 있습니다. 본 보고서의 내용은 비영리 목적으로만 이용이 가능하고,
내용의 전부 또는 일부에 대한 상업적 활용 기타 영리목적 이용시 저작권자의 사전 허락이 필요합니다. 또한 본 보고서의 이용시, 출처를 저작권자로 명시해야 하고 저작권자의 사전 허락없이 그 내용을 변경할 수 없습니다.