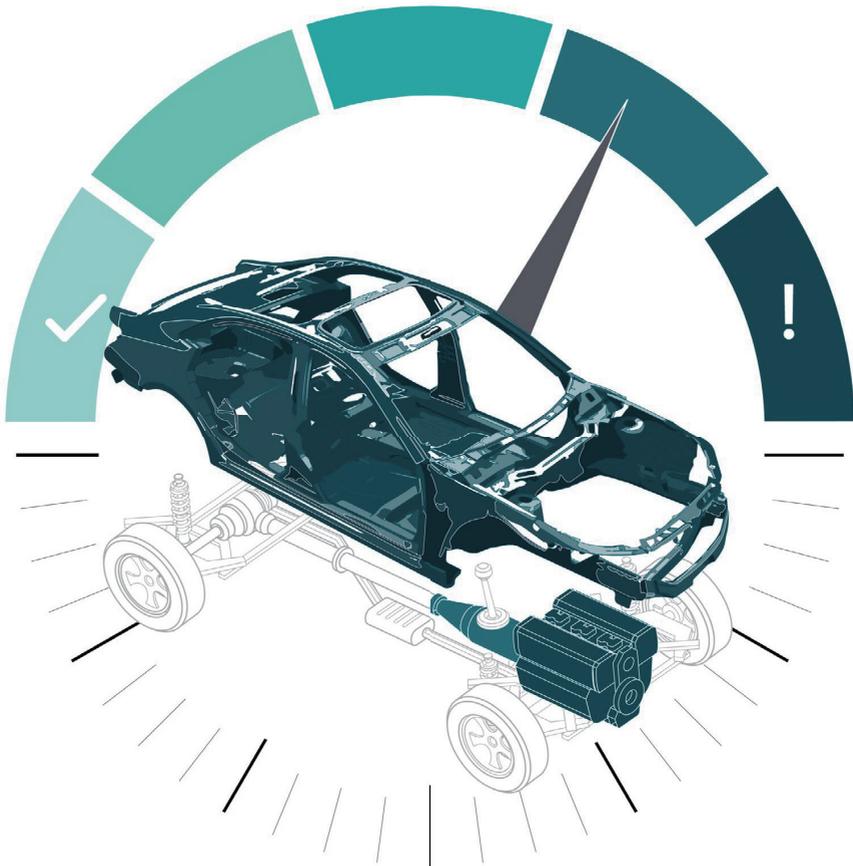


# Deloitte.



## 자동차 가치 사슬의 미래: 2023 자동차 부품 공급업체 리스크 모니터 -기로에 선 전통적 자동차 기술들

Daniel Montanus 외 3인

2023년 08월  
Deloitte Insights

Download on the  
App Store

GET IT ON  
Google Play



'딜로이트 인사이트' 앱에서  
경영·산업 트렌드를 만나보세요!

## Leader's Message

---



**김태환 전무**

자동차 부문 리더

[taehwankim@deloitte.com](mailto:taehwankim@deloitte.com)

자동차 산업은 전례 없는 격변기를 지나고 있다. 전기차 확대 및 대체 동력원 수요 증가에 따른 기존 공급망 변화, 지속가능성 관련 규제, 계속되는 디지털화와 첨단 커넥티드 기술에 대한 고객의 높은 기대수준 등으로 기존 산업 구조 전환에 대한 압력이 끊임없이 높아지고 있다.

자동차 생산 및 판매 수치는 코로나19 팬데믹 이전으로 회복되고 있지만, 우크라이나 전쟁 및 반도체 위기 여파 등으로 공급망 불안은 지속되고 있으며, 치솟는 에너지 가격과 물류비 때문에 비용 압박도 더욱 심해지고 있다. 판매량 전망과 원자재 등 원가 불확실성도 여전히 높아, 기업의 경영 계획 수립을 어렵게 만들고 있다. 대체 동력원을 활용한 차량 비율은 증가 추세이고, 항상 지속가능성을 고려하라는 사회적 변화 압력도 거세지고 있다. 이러한 전환을 위한 비용은 자동차 제조기업 뿐만 아니라, 자동차 산업의 가치 사슬을 구성하는 다양한 부품 공급기업도 상당부분 함께 부담하게 된다. 완성차 제조 기업(OEM) 보다 상대적으로 리스크에 대한 노출이 큰 여건들로 인해 자동차 부품 공급기업의 재무상태가 크게 악화됐으며, 대부분의 기업들은 자동차 가치사슬의 지속적인 혁신 과제를 실현할 만한 재정적인 여유가 거의 없고 충분한 수준의 이윤을 창출하지 못하는 상황이다. 이러한 상황에서 혁신 부담, 내연기관 관련 부품 공급량 변화, 원가 상승, 경기 불확실성 등이 겹치며 많은 부품 공급기업이 고전하고 있는 것이다.

이처럼 어려운 환경에서는 다양한 기업 및 시장 리스크를 이해해야만 조기에 대응 조치를 수립하고 목표하는 방식으로 전환을 이룰 수 있다. 다만 모든 자동차 부품 공급기업이 이러한 상황에 동일한 영향을 받는 것은 아니다. 딜로이트의 '자동차 부품 공급기업 리스크 모니터'보고서는 어떤 부품군이 리스크에 더 많은 영향을 받거나 덜 받는지에 대한 포괄적 분석을 담았다. 본 분석은 자동차 부품 공급기업, 관련 이해관계자, 완성차 기업 및 투자자에게 일련의 정보를 제공하고, 자동차 산업이 당면한 리스크를 보다 면밀히 파악하기 위해 수행되었다. 본 보고서가 기업들의 경영전략수립과 리스크 대응에 도움이 되길 기대한다.

<b>분석 대상 자동차 부품군:</b> 19개	<b>최대 리스크 부품군</b>	<b>1</b> 내연기관	<b>2</b> 프레임	<b>3</b> 변속기
	<b>최소 리스크 부품군</b>	<b>17</b> 전기 구동계	<b>18</b> 고전압 배터리 / 연료전지	<b>19</b> 첨단운전자보조시스템(ADAS) & 센서

**선별적 리스크 지표 분석**



**시장 규모 확대:** 자동차 부품 시장 매출 규모는 2030년까지 40% 이상 성장할 것으로 예상된다. 특히 전기 구동계, 고전압 배터리 및 연료전지, 첨단운전자보조시스템(ADAS) 및 센서 분야의 성장이 클 것으로 예상된다.



**M&A 매력도:** 내연기관 관련 기술의 M&A는 주로 통폐합이 주도하고 있다. 반면 신형 구동계(new drivetrain) 관련 시장에서는 투자자들이 자사 부품군 외부의 회사를 인수하는 비중이 높는데, 이는 사업 다각화를 의미한다.



**시가총액:** 2018년부터 시가총액 변화 측면에서 보자면, 최근의 주식시장 조정기 이후에도 고전압 배터리 및 연료전지, 전기 구동계 부품업체 상장사가 기타 부품업체를 크게 앞섰다.



**환경보호 압력:** 놀랄 것 없이 이산화탄소 배출량이 큰 부품은 원재료 추출 및 생산 때문에 차체와 프레임이 가장 크고 그 다음이 고전압 배터리 및 연료전지 순이다. 브레이크, 서스펜션 및 차축은 이러한 업스트림 이산화탄소 배출량이 가장 낮다고 볼 수 있다.



**수익:** 차축 공급업체의 이익률(이자-세금차감전이익(EBIT) 기준)은 3.0%로 가장 낮았고, 프레임 공급업체의 이익률이 3.9%로 차축보다 약간 높았다. ADAS & 센서의 이익률이 10.1%로 가장 높았다. 거의 모든 부품군에서 약간의 이익률 하락이 있었지만, 내연기관과 공조부품의 이익률이 가장 빠르게 악화되고 있다.



**재무 안정성:** 수익성 및 부채상환능력 측면에서 여기서 검토한 자동차 부품 공급업체의 13%가 한계상황에 처해있다. 23% 이상 기업의 이익률은 심각하게 저하된 상황이고, 3%는 부채를 상환할 역량이 매우 낮았다. 나머지 56%의 공급업체만이 재무적으로 건전한 것으로 평가된다.



**R&D 및 투자:** R&D 비용은 업체마다 다양하다. 프레임 공급업체의 매출액 대비 평균 R&D 비용은 1.7% 수준이고, 인포테인먼트 & 통신 부품의 경우 8.9%, ADAS & 센서는 8.3%였다. 내연기관 등 전통적인 자동차 기술 관련 투자 의향은 업계 평균 이하에 머물렀다.



**부채 위험 프리미엄:** 신규 대출 시 서스펜션 공급업체에 적용되는 금리가 가장 높다(준거금리 대비 +475bp). ADAS 및 센서 공급업체는 가장 적은 위험 프리미엄을 지불하는데, 이는 투자자들이 상환 리스크가 낮다고 평가하기 때문이다.

# 자동차 시장의 당면 과제들

## 전반적인 자동차 시장 여건



### 경제

- ☑ 수요 감소
- ☑ 환율 변동 및 금리 상승 등



### 지정학

- ☑ 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 에너지 가격 상승 및 공급망 혼란
- ☑ 여타 정치적 긴장(예: 대만 상황)으로 인한 불확실성 등



### 환경

- ☑ 기후변화에 따른 기상이변 사태
- ☑ ESG 관련 규제 등



### 자원

- ☑ 반도체 위기
- ☑ 원자재 가격 상승 등

“

승용차와 화물차의 이산화탄소 배출 목표치를 투표하는 다음 주 총회에서 유럽의회 의원들이 일부분이 아닌 큰 그림을 볼 것을 촉구한다.

에릭 마크 휘테마, 유럽자동차공업협회(ACEA) 사무총장

“

일부 공급망 문제는 완화되는 것으로 보이나, 중국의 상황 때문에 이러한 문제가 악화되고 있다.

재닛 옐런, 미국 재무장관(중국의 코로나19에 따른 봉쇄조치 시행 시기에 연설)

“

우리[유럽]은 원자재 파트너십이 필요하다... 우리는 당장 무역협정이 시급하다. 원자재를 확보하여 중국 의존도를 낮추는 것뿐 아니라, 에너지 생산에 필요한 땅을 확보하기 위해 아프리카와 협정이 시급하다.

힐데가르트 뮐러, 독일 자동차산업협회(VDA) 회장

“

자동차용 반도체 공급난보다 미국 경제에 더 크게 영향을 미친 공급망 이슈는 결코 없다.

미국자동차정책협의회(AAPC) 보도자료

“

공급망 문제와 인플레이션에 따른 에너지 가격 급등으로 매우 심각한 경제 위기가 발생할 위험이 있다.

크리스티안 린트너, 독일 재무장관

“

가스 문제는 코로나19 팬데믹보다 더 심각해질 수 있다.

로베르트 하베크, 독일 경제에너지부 장관

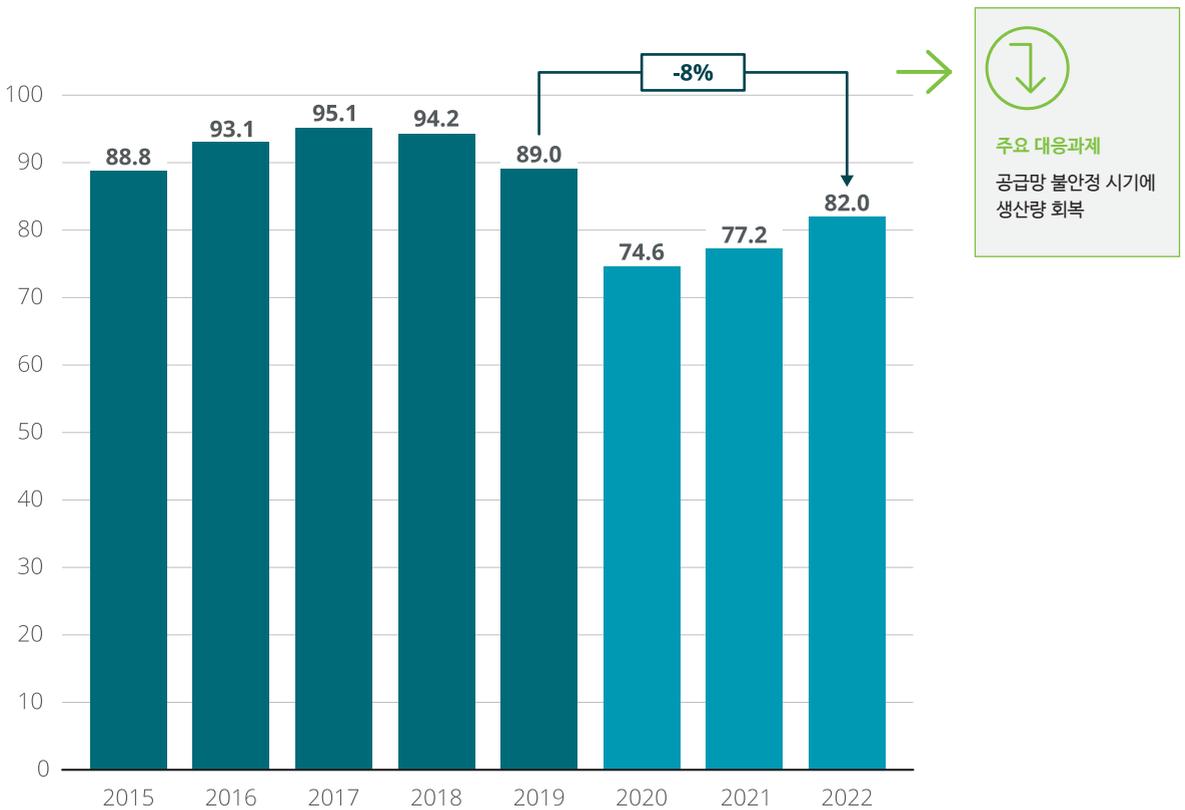


## 자동차 생산량 변화

- ☑ 코로나19, 반도체 위기 및 공급망 문제로 2020년 글로벌 경량차(light vehicle) 생산량이 급감했다.
- ☑ 총 판매량이 감소하면 OEM 간 경쟁이 심화되고, 이에 따라 전체 자동차 시장의 경쟁도 심화된다.
- ☑ 생산량은 2020년에 최저치 기록 후 2021년 및 2022년에 회복세를 보이고 있다.
- ☑ 내연기관 차량에서 배터리 전기차로 전환하는 것과 함께 생산량 회복을 관리하는 것이 자동차 업계의 핵심 과제로 남아 있다.

그림 1. 글로벌 생산량 변화

(백만 대, 경량차 기준)



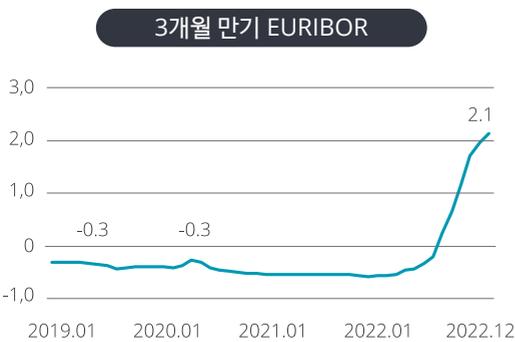
출처: IHS Markit

# 비용의 변화

다음의 원인으로 자동차 산업의 전반적인 원가 상승 압박이 증가하고 있다.

- ✔ 3개월 만기 유리보(EURIBOR) 프라임레이트는 지난해 연간 2.4%p 이상 상승해 리파이낸싱 비용에 직접적인 영향을 미쳤다. (역주 - 유럽중앙은행(ECB)는 2022년 7월부터 연말까지 기준금리를 2.5%p 인상했고, 2023년 들어서 6월까지 반년동안 1.5%p 추가 인상을 단행하였으며 앞으로 최소 0.5%p 정도 더 올릴 것으로 예상됨. 미국 기준금리는 2022년 7월 이후 지난 1년간 2.75%p, 한국 기준금리는 1.25%p 각각 누적 인상되었으며, 역시 추가 금리인상 여지가 열려 있음.)
- ✔ 2020년 및 2021년의 극심한 운송비 증가세는 완화되었으나, 장기적인 변화는 불투명하다.
- ✔ 러시아-우크라이나 전쟁으로 에너지 비용이 상승했다. 석유는 56%, 천연가스는 800% 비싸졌다.
- ✔ 알루미늄(+51.1%), 구리(+46.6%), 철강(+35.6%) 등 핵심 원자재 가격이 최근 3년간 큰 폭으로 올랐다.

그림 2. 비용 변화



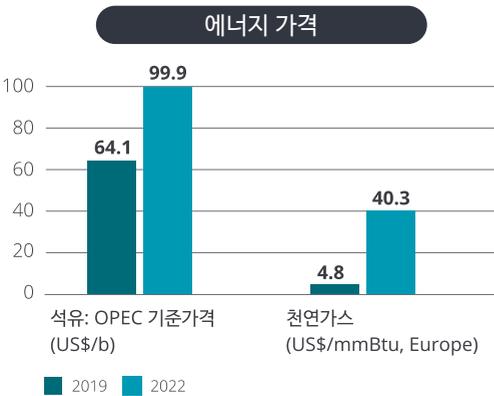
출처:Refinitiv Workspace



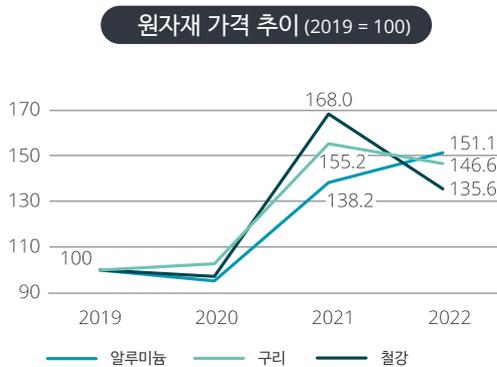
출처:Clarkson



주요 대응과제  
높은 비용 압박



출처:The Economist Intelligence Unit

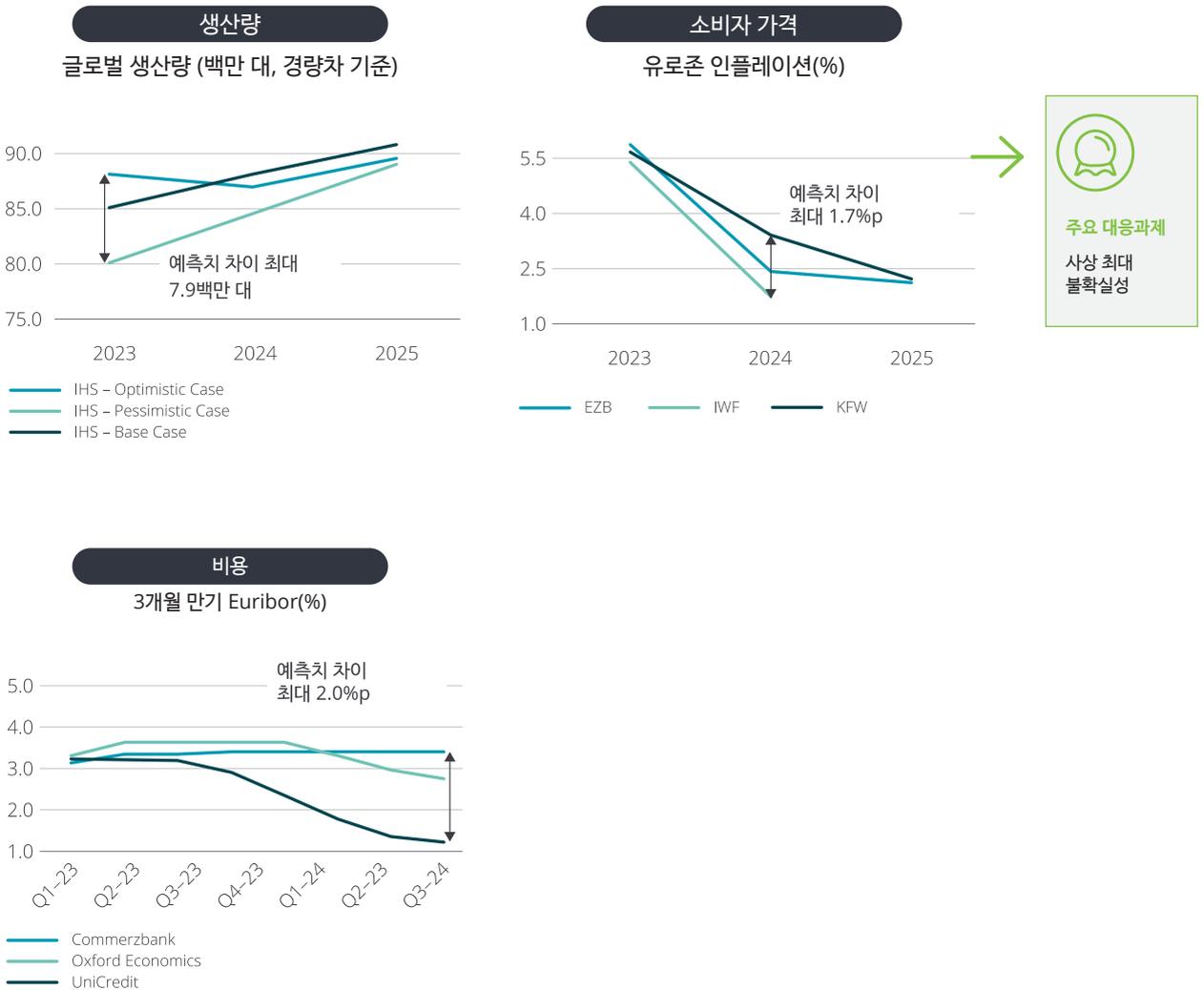


출처:The Economist Intelligence Unit

# 불확실성

- ✔ 시장에서는 2023년 판매량 회복 속도는 불확실하다고 보고 있다. 2023년 자동차 생산량 예측치 간에 최대 800만 대 수준의 차이가 있다.
- ✔ 2024년 4분기 인플레이션 예측치의 경우 전망 기관 간 1.7%p까지 차이가 난다.
- ✔ 2024년 4분기 유리보 예측치는 전망 기관 간 2.0%p까지 차이가 난다.
- ✔ 불확실성과 예측치의 큰 편차는 기업의 자금조달 및 구조조정을 어렵게 만들고 있다.

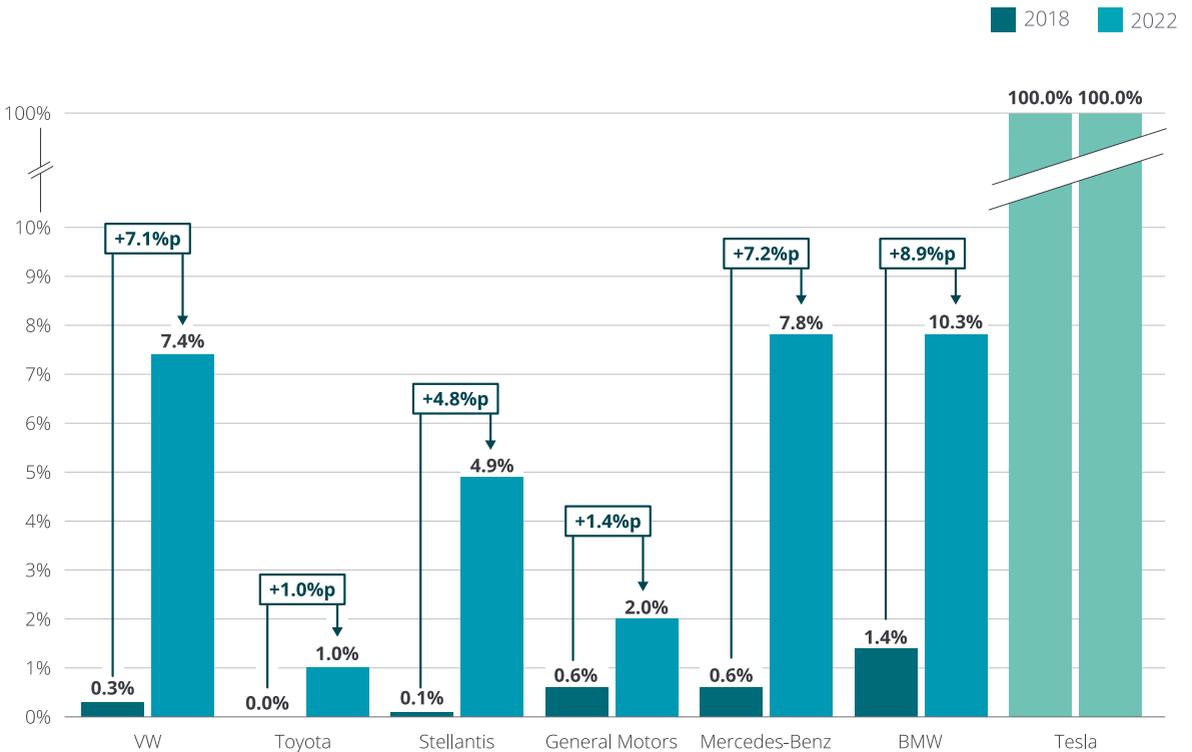
그림 3. 불확실성



## 빨라지는 전동화

- ✔ 대부분의 자동차 대기업 OEM은 테슬라 같은 전기차 중심 OEM을 따라잡고자 2018년부터 2022년까지 배터리 전기차 비중을 높여왔다. 폭스바겐, 메르세데스-벤츠 및 BMW는 2018년에 전체 차량군 대비 전기차 비중이 1% 미만이었으나 이제는 그 비중을 7% 이상으로 크게 높였다. 이는 스텔란티스(+4.8%p), GM(+1.4%p)보다 높은 수치다.
- ✔ 전동화 속도에 맞춰 기존 제조업체들이 모든 차량 종류에 적합하면서도 저렴하고 양산 시장을 공략할 수 있는 전기 구동계를 도입할 수 있도록 플랫폼 전략을 확대할지가 관건이다.

그림 4. 전동화 (전기차 생산 비중(%))



출처: IHS Markit, 엔진 생산량 예측치 기준

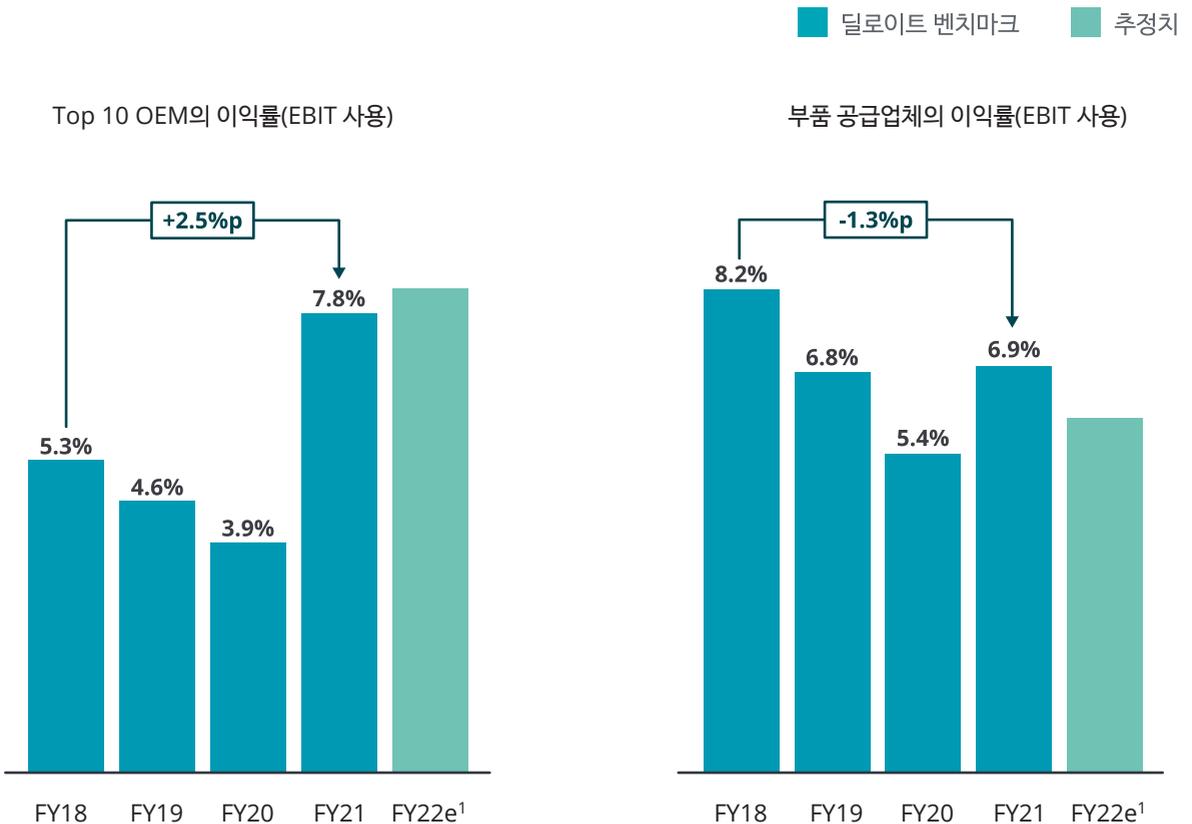
➔

**주요 대응과제**  
변화에 대한 압력

## OEM 및 부품 공급업체 간 힘의 균형

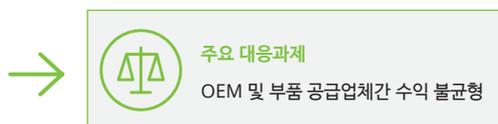
- ✔ 2019회계연도(FY)와 2020회계연도에 수익성 하락을 겪은 OEM은 고마진 차량에 대한 집중, 비용 절감 및 할인혜택 축소 등의 전략을 펼쳤고, 그 결과 2021회계연도 EBIT 이익률이 2018회계연도보다 2.5%p 증가했다. 2022회계연도 추정치에 따르면 OEM의 마진은 계속해서 증가할 전망이나, 2023년에는 비용 압박이 지속될 것으로 예상된다.
- ✔ OEM 마진은 증가했지만, 2021회계연도 부품 공급업체의 수익성은 -1.3%p 악화됐다. 해당 이익률은 2022년부터는 지급되지 않는 단기노동(STW) 보조금 등의 영향을 받은 바, 2022회계연도에는 보조금 효과가 사라지면서 부품 공급업체 이익률이 악화될 전망이다.

그림 5. 이익률 추이



출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 공급업체) 재무보고서

<sup>1</sup> 본 리포트 발표 시점에 딜로이트 벤치마크 데이터베이스에 포함된 약 770개 공급업체의 연례보고서가 발표되지 않음

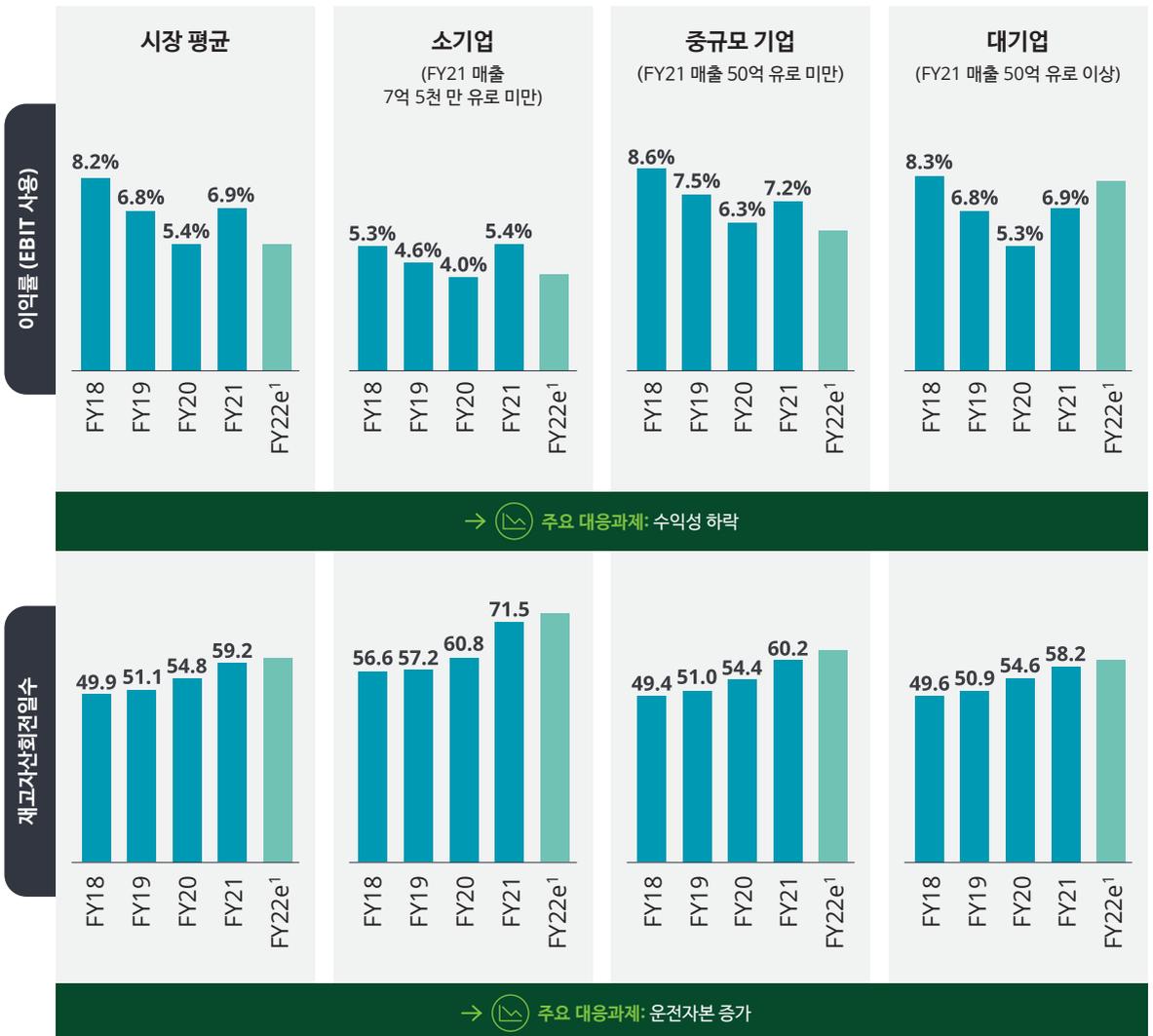


## 중소형 및 대형 공급업체 간 재무 상태 양극화

- 2019회계연도 및 2020회계연도의 '위기' 기간 동안 자동차 부품 공급업체 수익성은 전반적으로 악화됐다.
- 2022회계연도에 대형 부품 공급업체는 수익성 유지에 성공한 것으로 보이나, 중소 부품 공급업체의 이익은 줄어들었다. 특히 영세 공급업체의 경우 평균 EBIT은 중대형 공급업체의 EBIT을 크게 하회해 이러한 추세가 더욱 심각해질 것으로 보인다.
- 업체 규모별 EBIT 차이는 부품 공급업체 규모에 따라 OEM을 상대로 한 교섭력이 달라지면서 발생한다.
- 공급망 상황 악화와 원자재 부족 이슈가 겹치며 모든 부품 공급업체의 재고자산 회전일수는 10%p 늘었다.

그림 6. 부품 공급업체 규모 별 재무상태 차이

■ 딜로이트 벤치마크 ■ 추정치



출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 공급업체) 재무보고서

1 본 리포트 발표 시점에 딜로이트 벤치마크 데이터베이스에 포함된 약 770개 공급업체의 연례보고서가 발표되지 않음

# 방법론 및 분석결과 요약

## 자동차 부품 공급업체 리스크 모니터 요약



### Why?

다양한 부품군의 리스크 영역을 감지 및 예측하는 사전예방 조치는 혁신 전략의 핵심이다. 이는 비즈니스를 장기적으로 보호하는 동시에 자동차 가치사슬에서 발생하는 대대적인 변화를 전체적으로 점검하는 첫 단계라고 할 수 있다.



### What?

글로벌 자동차 부품 산업이 처한 위험을 부품군 별로 파악 및 평가할 수 있는 가이드라인을 제공한다.



### How?

기업의 경쟁 환경, 글로벌 및 사회적 트렌드 내에서 통제 불가 리스크(외부 요인)를 포괄하는 25개 주요 지표에 대한 평가로 시작한다.

이후 자사의 운영, 재무상황 및 전략적 포지셔닝에 따라 달라지는 통제 가능 리스크(내부 요인)를 검토한다.

리스크 분석 대상은 딜로이트의 'The future of the Automotive Value Chain' 연구 시리즈에서 소개한 19개 자동차 부품군이다.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Deloitte, The Future of the Automotive Value Chain – The Supplier Financial Transformation Model, 2018

그림 7. 19개 자동차 부품 분류

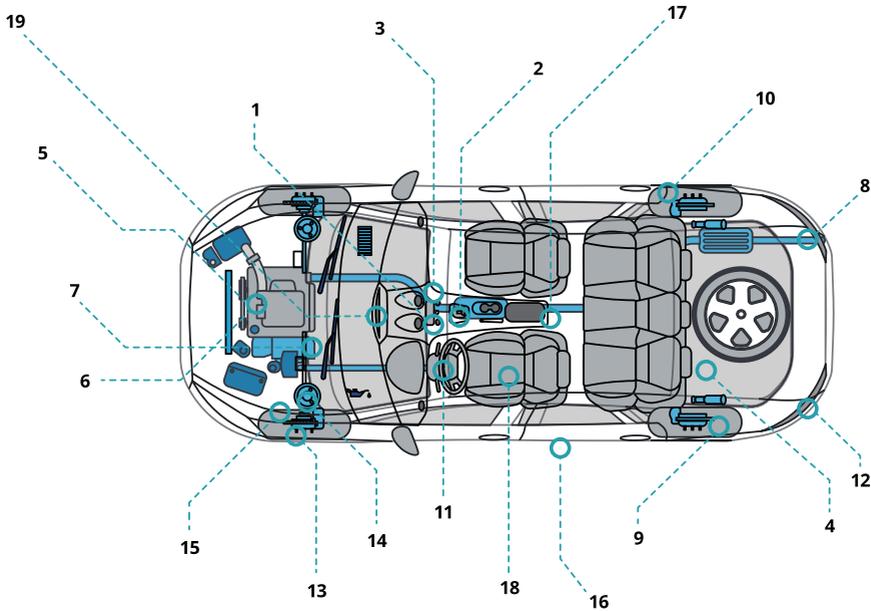


그림 8. 전체 자동차 부품군

첨단운전자보조시스템(ADAS) & 센서	● 커넥티드 주행 및 자동차용 전자기기
자동차용 전자기기	
인포테인먼트 & 통신	
고전압 배터리 / 연료전지	● 신규 구동계
전기 구동계	
내연기관	● 내연기관 관련 기술
변속기	
배기장치	
연료계통장치	
휠 & 타이어	● 전통적 기술
조향장치	
프레임	
브레이크	
서스펜션	
차축(axles)	
차체	
내장(interior)	
좌석	
실내 온도조절 장치	

"기업은 '자동차 부품 공급업체 리스크 모니터'를 참고하여 19개 부품군의 리스크를 지속적, 체계적으로 모니터링할 수 있다. 본 분석에서는 3가지 외부 리스크 항목(시장 구조 및 압력, 규제 및 사회 환경, 미래 시장 관련성)과 3가지 내부 리스크 항목(현금흐름 창출 능력, 부품의 시장 적응력 및 혁신 역량, 신용도)을 기준으로 각 부품군을 평가한다. 각 리스크 항목의 평가 값은 다양한 리스크 지표를 결합하여 도출한 결과다. 평가 값은 광범위한 리서치 및 산업 지식을 바탕으로 매겨진다. 이를 통해 산업의 큰 그림을 조망하고 특정 부품군과 관련된 리스크를 파악할 수 있다."



## 주요 분석 결과

현재의 데이터로 분석한 결과, 가장 리스크가 높은 부품군은 내연기관 및 프레임이며, 변속기와 배기장치가 그 뒤를 이었다. 딜로이트의 1차 리스크 모니터 결과(2021년 발표)와 비교해도 여전히 내연기관 기술 관련 부품군은 자동차 산업 중 가장 높은 리스크 영역에 속해 있다. 외부 리스크가 가장 높은 부품군 역시 내연기관이다. 시장 규모 감소, 법 제정에 따른 부정적 영향, 승용차 중 내연기관 비중 하락 전망 등이 원인이다. 비관적인 시장 성장성, 높아지는 탈탄소화 압력, 저조한 실적이 맞물리면서, 프레임 부품군의 리스크 점수도 15단계나 높아져 2위에 등극했다.

내부 리스크가 가장 높은 부품은 차축이었다. 저수익, 재무상태 악화, 낮은 애널리스트 점수가 원인이다.

가장 리스크가 낮은 부품은 ADAS & 센서와 전기 구동계다. 내부 리스크 항목인 시장 적응력 및 혁신 역량, 신용도, 현금흐름 창출 능력이 이들 부품의 리스크 점수에 특히 긍정적인 영향을 미쳤다.

표 1. 부품군별 리스크 순위

리스크 순위	이전 리스크 순위 <sup>1</sup>	변동 여부 <sup>1</sup>	부품	리스크 점수	
1	1	→	내연기관	4.41	가장 높은 리스크 ↑ 가장 낮은 리스크
2	17	↑	프레임	4.37	
3	8	↑	변속기	3.82	
4	2	↓	배기장치	3.75	
5	9	↑	차체	3.71	
6	4	↓	연료계통장치	3.68	
7	6	↓	차축	3.68	
8	14	↑	좌석	3.30	
9	13	↑	자동차용 전자기기	3.27	
10	15	↑	휠 & 타이어	3.26	
11	5	↓	실내 온도조절 장치	3.22	
12	3	↓	내장(interior)	3.19	
13	7	↓	서스펜션	3.17	
14	10	→	조향장치	3.00	
15	11	↓	인포테인먼트	2.87	
16	12	↓	브레이크	2.71	
17	18	↑	전기 구동계	2.16	
18	16	↓	고전압 배터리/연료전지	2.11	
19	19	→	ADAS & 센서	1.00	

<sup>1</sup> 2021년 딜로이트 자동차 부품 공급업체 모니터와 비교

내외부를 막론하고 순위에 영향을 미치는 다양한 리스크에 대한 이해는 대응책 수립 및 리스크 완화를 시작할 수 있는 기반이 된다. 자사가 속한 부품군의 리스크 매트릭스(그림 9) 상 위치를 파악함으로써, 각 리스크의 원인이나 주요 동인에 대한 초기 가설을 수립하고 리스크를 줄이기 위한 이니셔티브를 개발할 수 있다. 이는 특정 기업의 리스크 구조를 심층적으로 이해한 후에 수행해야 한다.

그림 9. 부품군 리스크 지도 - 리스크 범주 설명

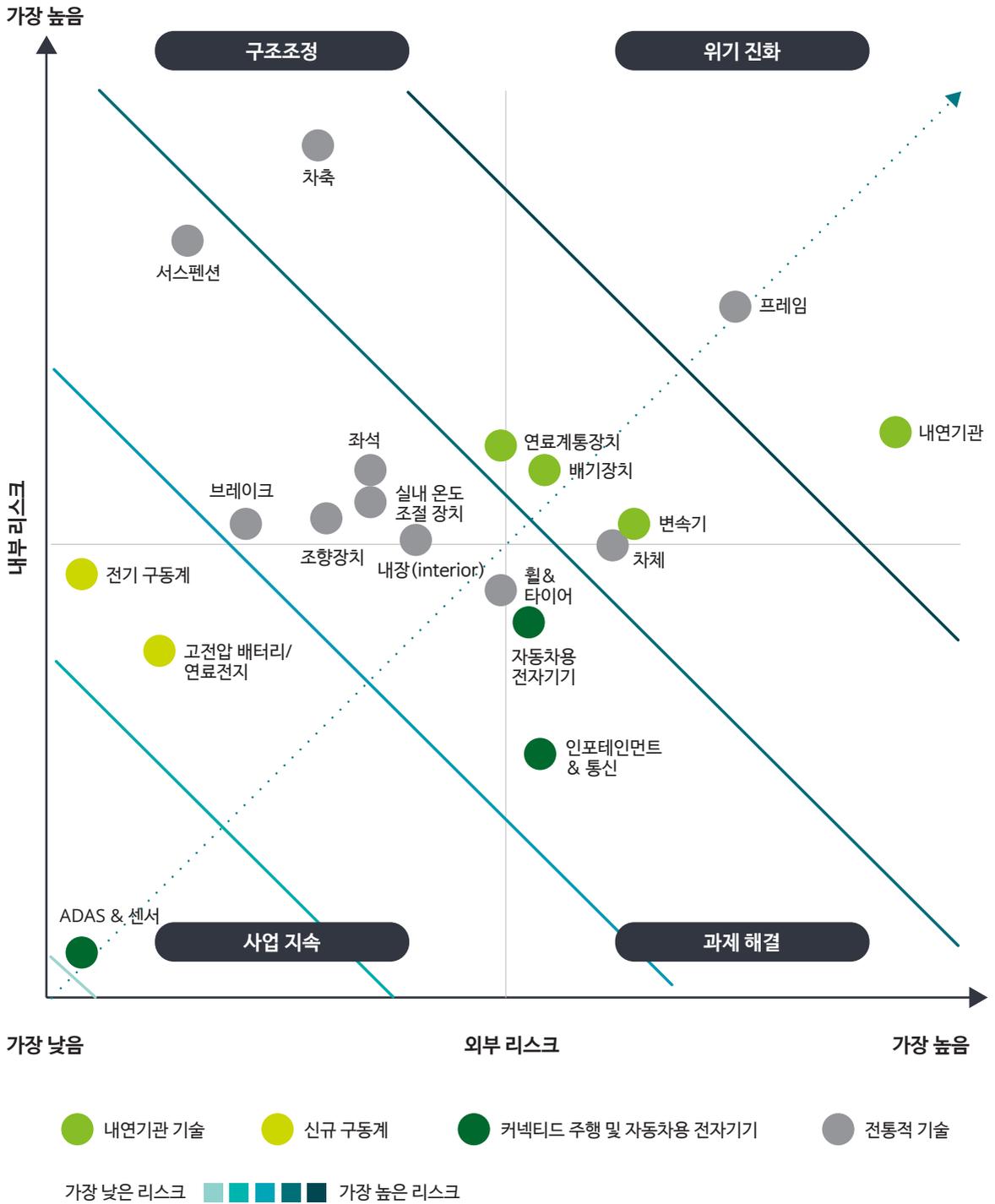


부품군 리스크 지도에서 확인할 수 있는 바와 같이, 내부 및 외부 리스크가 높은 부품군은 내연기관, 프레임, 변속기 및 배기 시스템이다. 이들은 부품군별 리스크 리그 테이블의 최상단에 위치해 있다. 해당 부품군의 순위는 정치인 및 일반대중 모두의 탄소중립 요구, 낮은 수익성과 높은 부채 수준 등 내부(통제 가능) 리스크의 영향으로 결정되었다. 신규 구동계 기술과 커넥티드 주행, 자동차용 전자장비 관련 부품은 전반적으로 리스크가 낮다.

전통적 기술에 속하는 대부분의 부품군은 내부 리스크가 높은 것이 특징이다. 이들 기업은 외부 리스크가 상대적으로 낮아 견고하다. 그럼에도 불구하고 해당 기술 관련 기업은 어려운 시기에 시장 지위를 강화하기 위해 반드시 내부 리스크를 최소화해야 하는 상황으로, 중요한 기로에 서있다고 볼 수 있다.

차축의 내부 리스크가 가장 높은 것으로 나타나는데, 이는 검토 대상 부품군 중에서 가장 수익성이 저조하고 현금흐름 창출과 채무상환 역량이 떨어지기 때문에 발생한다. 차축 공급업체에게는 '구조조정'(Clean the house)이 권장된다. 반대로 인포테인먼트 & 통신 부품 공급업체는 내부 리스크는 낮지만 외부 리스크가 증가해 있다. 인재 확보가 어렵고 IPO(기업공개)가 둔화돼 있으며, M&A 시 시장가치가 낮게 평가되기 때문이다.

그림 10. 부품군 리스크 지도



## 리스크 완화 조치

자동차 부품 공급업체는 리스크 지도에서 자사의 위치가 어디인지 반드시 파악해야 한다. 또한 현재 직면한 시장 과제 해결을 위해 '후회 없는 일반적인 조치'를 실행해야 한다. 마지막으로 개별 기업의 경쟁 압력 및 경쟁적 지위에 따라 조치를 수정해야 한다.

그림 11. 일반적인 리스크 완화 조치



### 리스크 완화 조치(선택 실행)

불확실성 관리를 위한 시나리오 기반 계획 수립

경기침체 대응을 위한 융통성 있는 비용 구조 확보

높아진 원자재 및 에너지 비용에 따른 가격 조정 및 미래 인플레이션 압력 대비

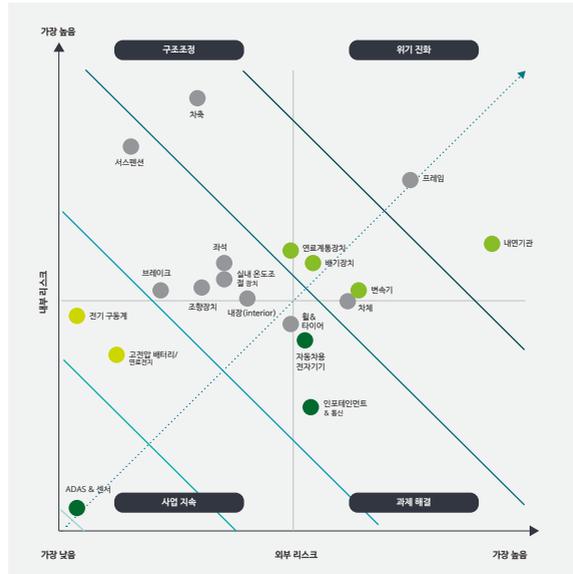
엄격한 비용관리 및 효율성 개선 방안 지속 적용

내부 자금 조달 역량 확보를 위한 운전자본 관리 개선

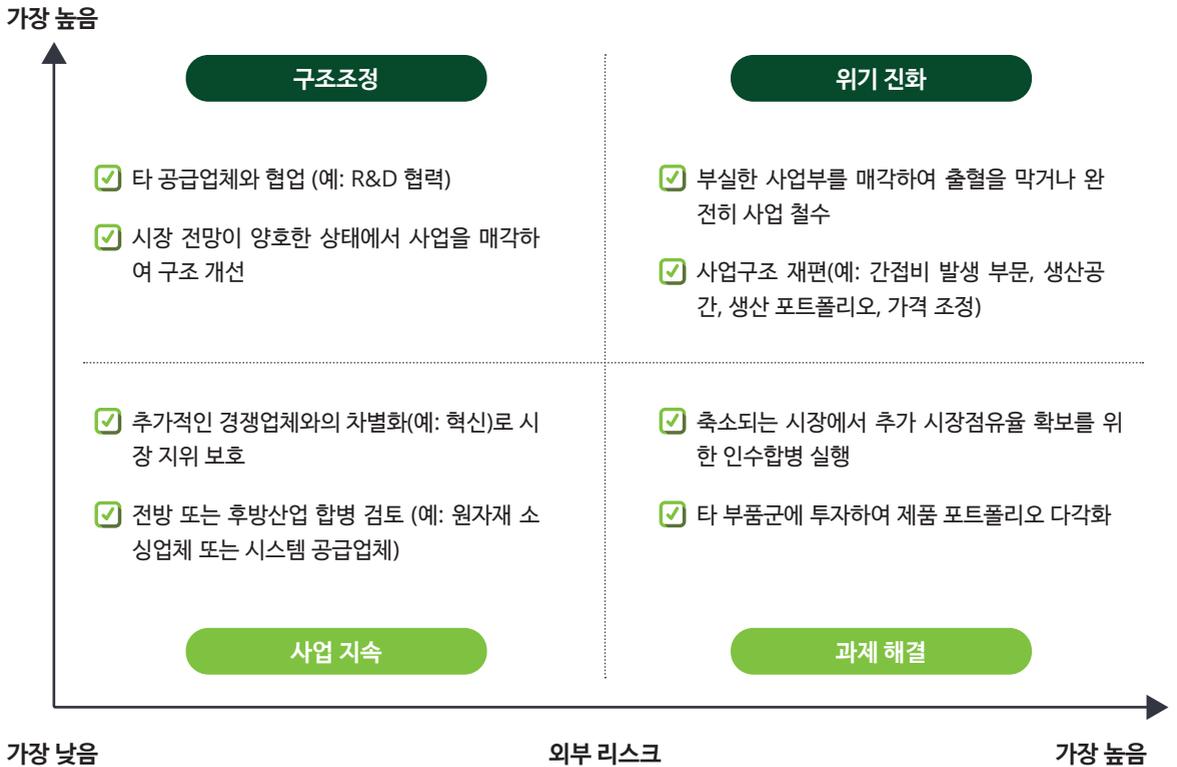
부채 검토

다음 단계에서는 리스크 지도 상 개별 부품군의 위치를 확인한 후, 리스크 범주별 대응조치를 파악한다.

그림 12. 부품 공급업체별 리스크 완화 조치



리스크 완화 조치(선택 실행)



“

본 리스크 분석에 따르면 전통적 기술 관련 부품 공급업체 다수가 '구조조정(Clean your house)' 사분면에 위치해 있어 내부 리스크는 높은 반면 외부 리스크는 그렇게 위협적인 수준이 아니다. 따라서 단기적으로 외부 리스크는 우선순위가 될 수 없다. 하지만 시장 상황이 어렵고 혁신에 대한 요구는 높다. 전통적 기술 부품 공급업체들은 성공적인 미래를 위해 내부적으로 조치를 취해야만 하는 기로에 서있다.

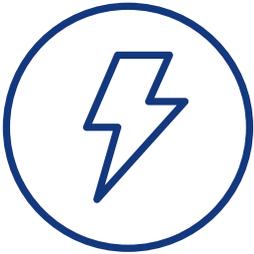
필리프 오벤란트, 딜로이트 Supply Chain & Network Operation 부문 디렉터



## 리스크 요인

### 외부 리스크 요인

현재 또는 미래의 기업 상황에 영향을 미치는 통제 불가 요인으로 정의되며, 대부분 경영 의사결정의 영향력 밖에 있다.



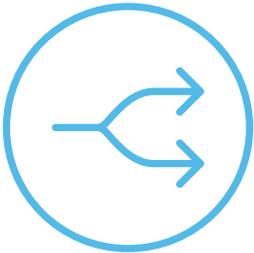
#### 시장 구조 및 압력

특정 부품군 내 경쟁에 의해 발생하는 리스크이다. 리스크 평가 시 시장 규모에 비해 시장 구조(예: 시장 세분화 정도 등)는 어떠한지 고려해야 한다. 원자재 및 숙련 인력 등 핵심 투입 요소에 대한 전망도 평가에서 고려해야 하는 추가적인 요인이다. 또한, 파산으로 이어질 수도 있는 외부의 시장 압력을 점검해야 한다.



#### 규제 및 사회 환경

전기차 보조금, 탄소배출 제한 등 사회적 규범과 인식의 발전이 기업의 전망에도 점점 더 많은 영향을 미치고 있다. 관련하여 주목해야 할 주제는 보안, 지속가능성, 입법 발의의 예측 가능성 및 거시경제, 정치적 위협 등이다.



#### 미래 시장 유망성

글로벌 메가트렌드에 따른 리스크 외에도 신규창업 매력도, M&A 매력도 등의 추가적인 지표가 자동차 부품의 미래 시장 유망성에 영향을 미친다. 자동차 기업 및 신규 진입 기업의 혁신 및 혼란은 현재의 부가가치 창출 프로세스와 자동차 부품 시장 환경을 변화시킬 것으로 예상된다.

## 내부 리스크 요인

외부로부터의 위험을 더욱 강화하거나 약화할 수 있는 통제 가능한 요인으로 정의할 수 있다. 외부 요인에는 특정 부품군에 속한 모든 기업이 동일하게 영향을 받지만, 영향의 정도는 각 기업의 내부 리스크에 따라 달라진다.



### 현금흐름 창출 능력

새로운 트렌드 출현, OEM 및 시장 전체에 미치는 압력이 지속되는 상황에서 기업은 수익성을 유지할 수 있어야 한다. 이를 위해 고정 운전자본을 최소화하고, 유연한 비용구조를 갖추고 안정적인 운영 현금흐름을 유지해야 한다.



### 시장 적응력 및 혁신 역량

특허 및 R&D 투자 수준을 평가함으로써 부품군의 현재 및 미래 시장 트렌드에 대한 준비도와 기업의 미래 시장 투자 의지를 확인할 수 있다. 혁신성 높은 부품군 내의 기업은 혁신이나 틈새시장 공략으로 경쟁을 탈피할 수 있는 기회가 있다.



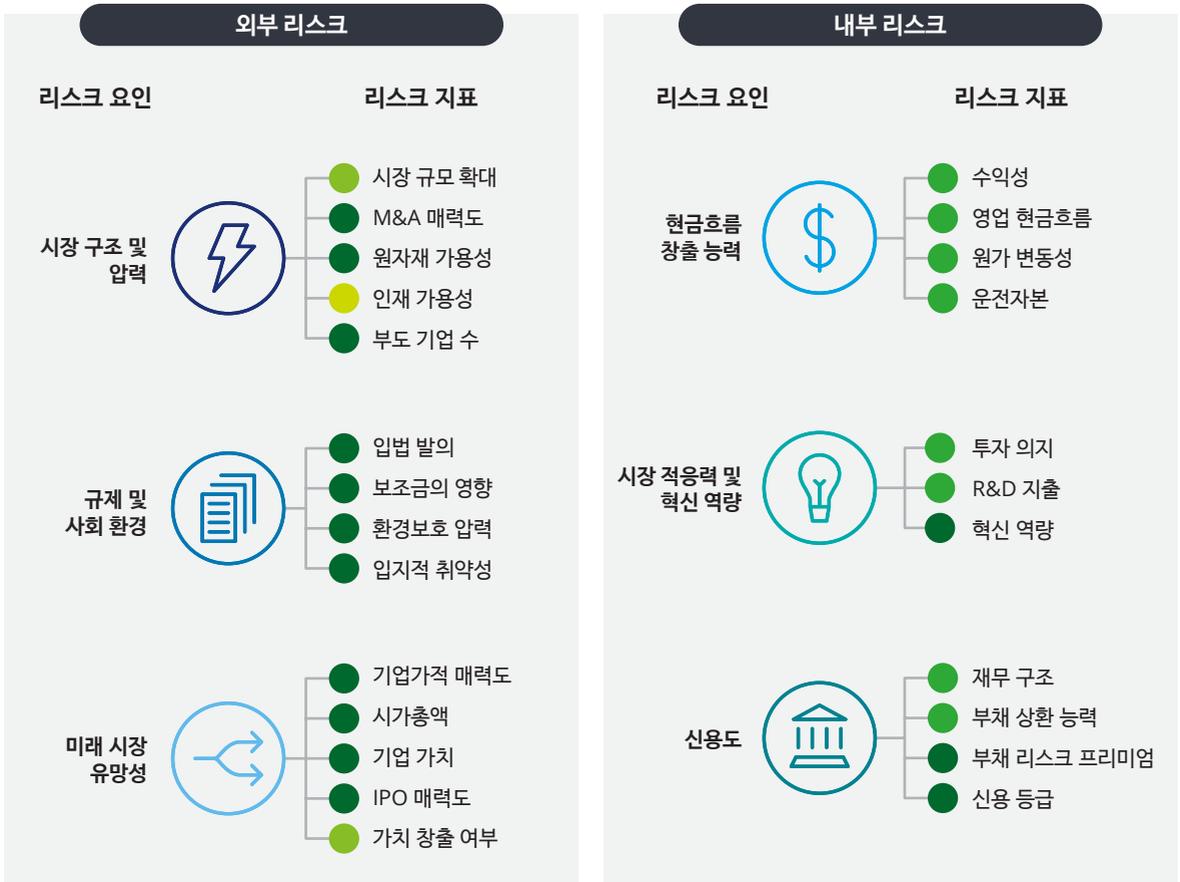
### 신용도

신용도로 변화에 필요한 자금 조달 역량을 평가한다. 신용도가 높을 경우 외부 자본이나 부채를 활용해 신규 프로젝트에 자금을 조달하거나 기존 대출을 원활히 관리할 수 있다. 높은 신용도는 기업이 대출이나 주식발행으로 쉽게 자금을 조달할 수 있게 해주며 이는 다시 사업 확장, 틈새시장 공략, 제품 포트폴리오 확장 및 인수합병 추진으로 이어질 수 있다.

# 리스크 평가 접근방법

리스크 평가를 위해 측정 및 모니터링 가능한 전반적인 내부·외부 주요 리스크 지표 집합을 분석한다. 본 분석에서는 최신 동향이 반영될 수 있도록 가장 최근 업데이트된 데이터를 활용하였다.

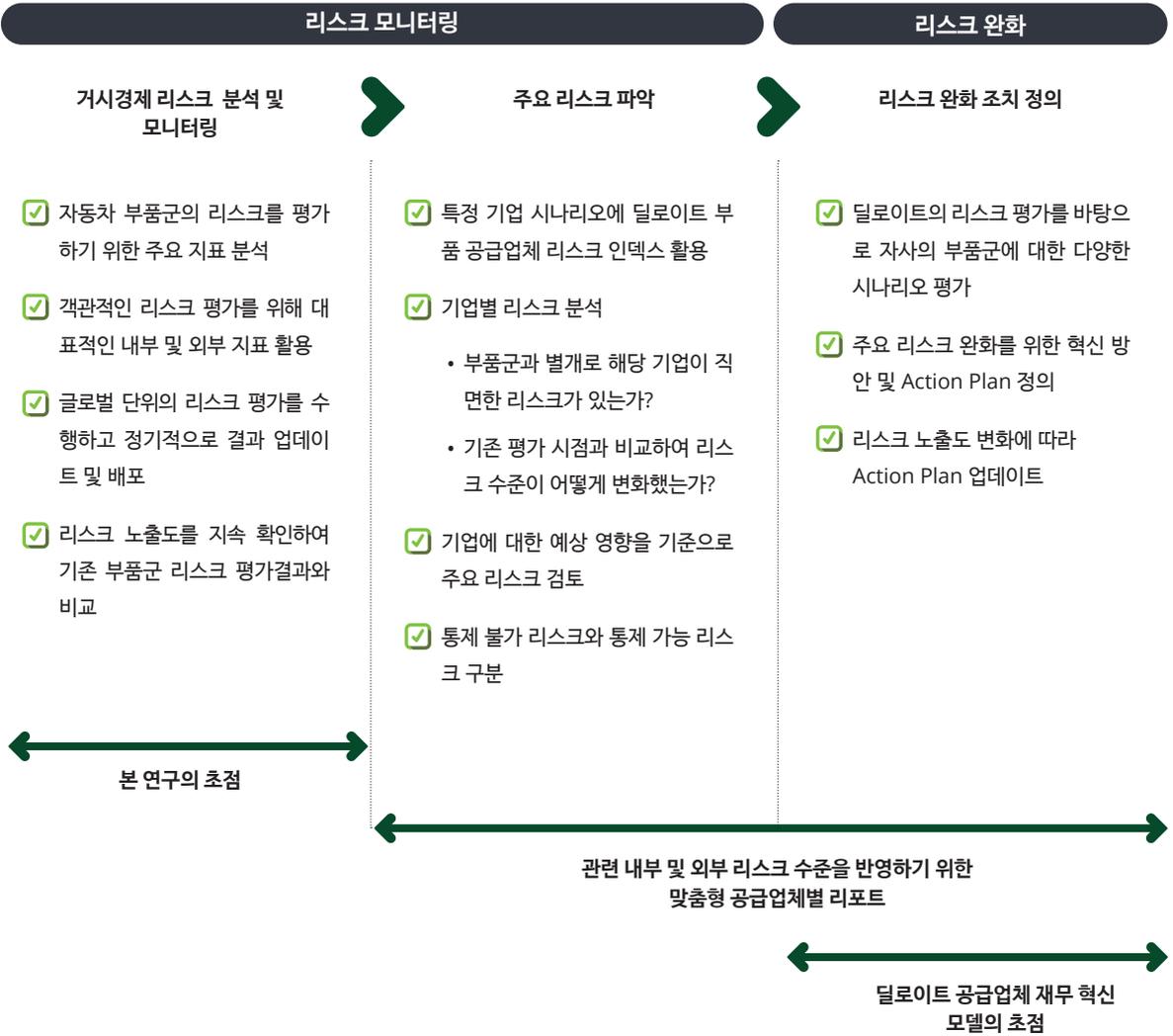
그림 13. 주요 평가지표 및 데이터 출처



- 딜로이트의 자동차 가치 사슬 연구의 미래
- 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 부품업체 포함)
- 딜로이트 리서치
- 딜로이트 전문가 지식

# 리스크 모니터링 및 완화

표 2. 리스크 모니터링 및 완화 방안의 개요



“특히 불확실성이 지배하는 시기에는 자동차 부품 공급업체와 해당 기업 주주 및 채권자는 외부·내부 리스크를 지속적으로 모니터링하기 위한 체계적인 접근법을 갖춰야 한다. 급격한 변화의 시기를 안전하게 헤쳐가기 위해 적절한 리스크 완화 방안을 설정해 실행하는 시나리오 기반 접근방식이 권장된다.

- 다니엘 몬타누스, 딜로이트 Turn around & Restructuring 부문 디렉터

# 자동차 부품 공급업체 리스크 모니터 세부 내용

딜로이트는 부품업체, OEM, 은행 및 투자자가 리스크를 지속적으로 파악할 수 있도록 독자적인 방법론을 개발했다. 본 방법론에는 25개의 객관적인 선행 지표가 활용된다. 해당 지표는 6가지 범주로 분류되며 지속적인 리스크 모니터링을 지원하기 위해 정기적으로 업데이트 된다.

부품업체, OEM, 은행 및 투자자는 딜로이트의 강력한 선행지표 데이터베이스를 활용하여 다른 부품군 및 업체 간 벤치마킹 분석을 수행할 수 있다. 데이터베이스가 정기 업데이트 되기 때문에, 향후 발간될 자동차 부품 공급업체 리스크 모니터 보고서에서는 시간이 지남에 따라 리스크 수준이 어떻게 변화하는지 확인할 수 있다.

이하 보고서 페이지에는 모든 주요 선행지표들과 이들 지표가 개별 부품군의 위험 항목에 미치는 영향이 제시되어 있습니다. 귀사, 귀사의 기업 포트폴리오, 고객 또는 공급업체를 경쟁사와 비교하여 순위를 매길 수 있는 기회를 원한다면, 당사에 연락하여 귀사 비즈니스의 특정 위험을 식별하고 가능한 완화 조치를 개발하는 데 도움을 받으시기 바랍니다.

## 시장 구조 및 압력

- ✔ 시장 압력 요인 분석 결과 내연기관 및 변속기 부품군의 리스크가 가장 높았다. 특히 해당 부품군은 시장의 변화 및 매력도가 매우 취약한 것으로 나타났다.
- ✔ 가장 빠르게 성장하는 부품군인 고전압 배터리 및 연료전지와 ADAS & 센서는 시장 환경도 매력적인데, 해당 부품군 외부 투자자들의 M&A 거래 비중도 높다. 이는 사업부문 다각화를 목표로하는 투자자들에게 특히 매력적인 시장이다.
- ✔ 거의 모든 산업이 인재의 가용성을 우려하고 있지만, ADAS & 센서 및 자동차용 전자장비 등 IT 부문의 인재 가용성은 상대적으로 더 나쁜 것으로 나타났다.
- ✔ 희귀한 원재료를 필요로 하는 전기 구동계 및 고전압 배터리 / 연료전지 부문에서는 원자재 가용성이 여전히 매우 중요한 문제다. 이전 연구와 달리 러시아-우크라이나 전쟁 때문에 알루미늄, 구리 및 강철에 의존하는 부품군(특히 차체, 프레임 및 변속기 등)의 원자재 가용성 위험이 악화되고 있다.

표 3. 리그 테이블: 시장 구조 및 압력

		시장 규모 확대	원자재 가용성	인재 가용성	부도 기업 수	M&A 매력도
리스크 점수		리스크 지표별 점수				
가장 높은 리스크	5					
내연기관	5.00	■	■	■	■	■
변속기	4.47	■	■	■	■	■
프레임	4.37	■	■	■	■	■
배기장치	4.31	■	■	■	■	■
연료계통장치	4.16	■	■	■	■	■
...						
서스펜션	2.57	■	■	■	■	■
브레이크	2.41	■	■	■	■	■
전기 구동계	1.55	■	■	■	■	■
고전압 배터리/연료전지	1.30	■	■	■	■	■
ADAS & 센서	1.00	■	■	■	■	■
가장 낮은 리스크	1	리스크 지표 가중치				

가장 낮은 리스크 ■ ■ ■ ■ ■ 가장 높은 리스크

## 시장 구조 및 압력



### 시장 규모 확대

각 부품군의 글로벌 시장 규모 성장에 대한 예상을 의미한다. 시장 규모가 크게 증가할 것으로 예상되는 경우, 단기적으로 시장 경쟁 강도가 낮으며 모든 기업의 리스크가 낮아진다고 볼 수 있다.



### 원자재 가용성

부품 생산에 필요한 원자재의 전 세계적인 가용성을 분석한다. 원자재가 부족할 경우 모든 시장 참가자에게 위험이 발생할 수 있다.



### 인재 가용성

기술의 변화(전동화, 자율주행 등) 및 자동차의 디지털화 증대 등으로 인해 전문 기술을 보유한 인력의 가용 여부가 중요한 요인으로 부각됐다. 일부 부품군에서 예측되는 희망적인 시장 트렌드에 올라타려면 적절한 배경(교육 및 경험)을 갖춘 인재의 확보가 성공의 핵심 요소다.



### 부도 기업 수

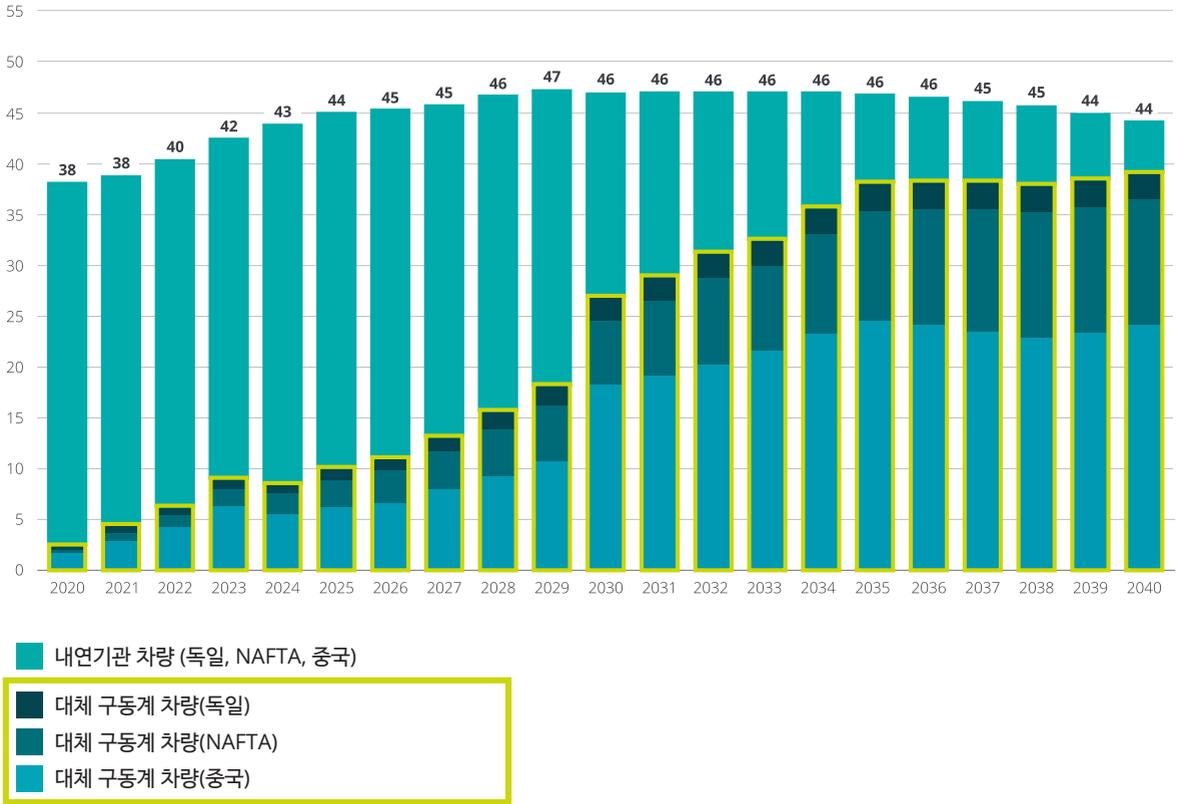
최근 수년간 기업 부도 사례를 분석한 결과, 부도 기업 수가 많은 부품군일수록 근시일 내에 해결하지 못할 문제가 발생할 가능성이 높다.



### M&A 매력도

해당 부품군의 매력도가 높을수록 M&A 거래 횟수는 늘어난다. 이번 장에서는 부품군 내부 인수합병(인수기업과 피인수기업이 같은 부품군, '통합재편' 시사)과 외부합병(서로 다른 부품군 기업 간, '다각화' 시사)으로 분리하여 분석한다. 통합재편용 인수합병 거래가 많으면 시장 집중도가 높아져 소수의 부품 공급업체만 존재하게 된다. 이러한 현상은 시장 지배력이 낮은 경쟁업체에게는 높은 위험으로 다가올 수 있다.

그림 14. 내연기관 vs. 대체 구동계 차량 판매 비교 (단위: 100만 대, 독일, NAFTA 및 중국)

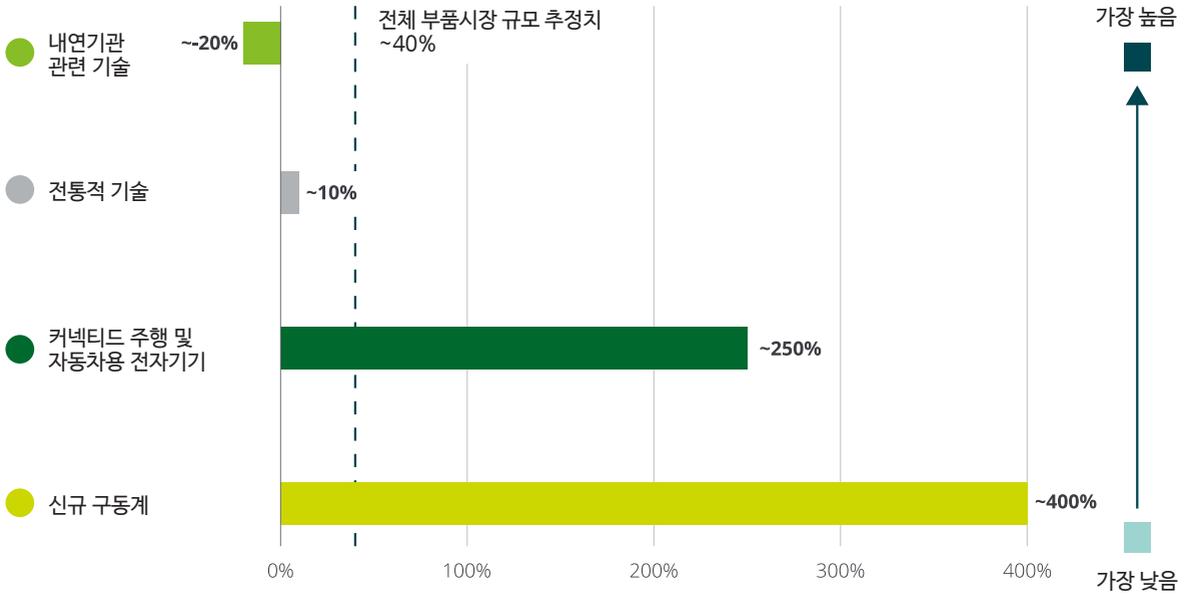


출처: Deloitte Automotive Electric Vehicle Model

### 대체 구동계 시장점유율에 대한 심층 분석

- ✓ 가장 중요한 자동차 시장인 독일, NAFTA 및 중국에서 내연기관 차량 점유율이 향후 몇 년 간 지속해서 완만하게 감소할 것으로 전망된다.
- ✓ 대체 구동계 차량은 2030년에 비중이 50% 이상으로 증가할 전망이며, 중국 시장이 주도적인 역할을 할 것으로 예상된다.
- ✓ 향후 10년 동안 독일의 대체 구동계 차량 연간 판매량은 중국 시장 대비 10% 미만으로 줄어들 전망이다.

그림 15. 주요 시장(독일, NAFTA 및 중국)에서의 시장 규모 변화(2022년 대비 2030년 시장 규모 변화(%))

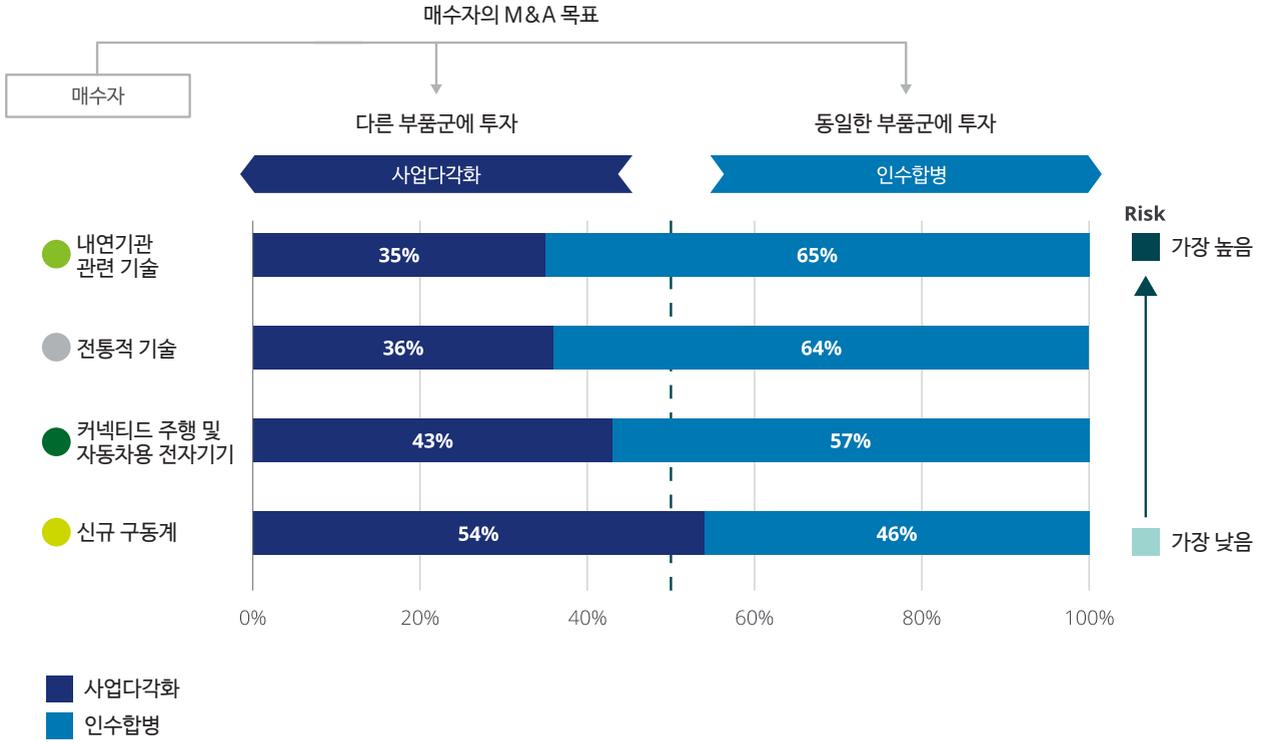


출처: 딜로이트 리서치, Deloitte Automotive Value Chain studies

### 자동차 시장 규모 변화에 대한 심층 분석

- ☑ 독일, NAFTA 및 중국의 자동차 부품공급 시장 규모는 2022년 대비 2030년까지 40% 성장할 것으로 예상된다.
- ☑ 이러한 성장은 주로 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비(약 250% 성장 전망)와 신규 구동계(약 400% 성장 전망) 같은 부품군이 주도할 전망이다.
- ☑ 전통적인 기술 부품 시장 규모는 최대 10% 정도 완만하게 성장하는 데 그칠 것으로 보인다.
- ☑ 내연기관 관련 기술 부품 매출은 2030년까지 평균 20% 감소할 것으로 분석된다.

그림 16. M&A 매력도 (전체 M&A 거래 중 사업다각화 및 인수합병 비중(%))



출처: 딜로이트 리서치, Mergemarket

## 핵심 메시지

코로나19, 반도체 공급난 및 공급망 혼란 등으로 2020년 전체 자동차 부품 시장 규모는 크게 감소했다. 이후 회복이 지속되는 중이며, 장기적인 시장 성장 전망은 여전히 긍정적이다. 전체 자동차 부품 시장은 2030년까지 40% 이상 성장할 것으로 전망된다.

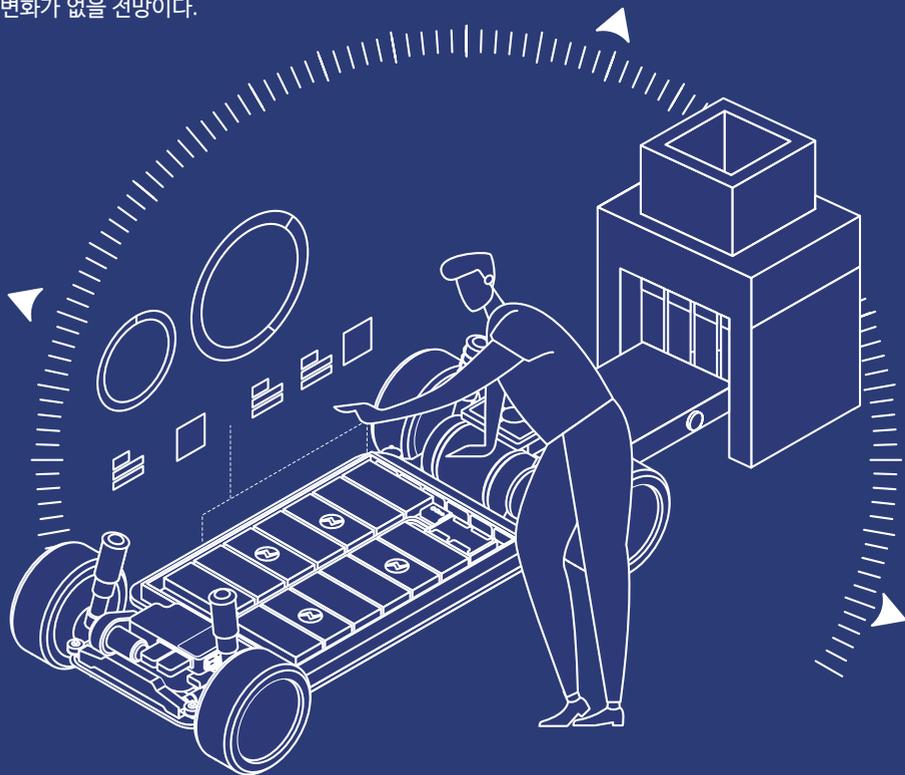
특히 전기차 관련 기술의 경우 상당한 시장의 성장이 가능할 것으로 보인다.

내연기관 관련 기술은 2030년까지 매출이 약 20% 감소할 것으로 예측된다. 다만 가격 인상을 통해 판매량 감소는 일부 상쇄될 수 있다.

OEM은 갈수록 부품 공급업체에게 일부 부품이 아닌 전체 시스템을 공급해줄 것을 요구하고 있다. 따라서 점점 더 많은 부품업체가 자사의 부품군 내에서 제품 포트폴리오를 완성하기 위해 인수합병을 실행하고 있다. 이러한 경향은 내연기관 부품군 관련 기술 및 전통적인 기술 부품군 업체들에게서 확연히 나타난다.

원자재 가용성은 디지털화, 자동화, 그리고 전기 구동계로의 전환에 특히 중요하다. 코발트 및 희토류 같은 원재료 조달은 생산국의 정치적 안정성, 인권 및 환경 문제와 관련이 있다. 게다가 러시아-우크라이나 전쟁으로 알루미늄 같은 원료들의 가용성 또한 악화되었다.

숙련된 IT 및 전기 기술 전문가의 제한된 가용성으로 인해 ADAS & 센서, 인포테인먼트 & 통신 및 전기 구동계, 고전압 배터리/연료전지 분야에서 인재 확보를 위한 치열한 경쟁이 벌어지고 있다. 반면 기존 전문가들의 역할에는 변화가 없을 전망이다.



## 규제 및 사회 환경

- ☑ 내부 규제 및 사회 환경 측면에서는 차체 및 프레임 부품군의 리스크가 가장 높고 내연기관, 고전압 배터리, 연료전지가 뒤를 잇는 것으로 나타났다.
- ☑ 이러한 리스크는 차체, 고전압 배터리 및 연료전지 그리고 차체 부품군의 경우 상대적으로 탄소 배출량이 많기 때문에 높아진다. 내연기관 부품 공급업체에 대한 엄격한 법안과 보조금 등도 리스크 상승의 원인이 된다.
- ☑ 리스크가 가장 낮은 부품군은 전기 구동계이며, 네 가지 리스크 지표 모두에서 가장 리스크 점수가 낮았다.

표 4. 리스크 리그 테이블: 규제 및 사회 환경

리스크 점수		환경 보호 압력	보조금의 영향	입법 발의	입지적 취약성
		리스크 지표별 점수			
가장 높은 리스크	5				
차체	5.00	■	■	■	■
프레임	4.66	■	■	■	■
내연기관	4.58	■	■	■	■
고전압 배터리/연료전지	4.56	■	■	■	■
타이어	3.43	■	■	■	■
...					
브레이크	1.82	■	■	■	■
조향장치	1.66	■	■	■	■
서스펜션	1.42	■	■	■	■
차축	1.27	■	■	■	■
전기 구동계	1.00	■	■	■	■
가장 낮은 리스크	1	리스크 지표 가중치			

가장 낮은 리스크 ■ ■ ■ ■ ■ 가장 높은 리스크

## 리스크 지표에 대한 설명



### 환경 보호 압력

OEM은 현재 탄소중립적 생산으로 전환해야 한다는 사회적 압력을 받고 있다. 이에 따라 OEM은 탄소 배출량이 많은 일부 부품을 보다 탄소중립적인 대체품으로 교체하기 위해 노력할 것이다. 또한 OEM은 이러한 솔루션 적용을 위한 비용 상승 부담을 최소한 부분적이라도 부품 공급업체에 전가하려 할 수 있다. 이 경우 부품업체는 추가 비용을 감당하기 위해 추가적인 효율성 개선과 혁신을 달성해야 하기 때문에 리스크가 증가하게 된다.



### 보조금의 영향

정부 보조금이 지급될 경우, 제품 경쟁력이 떨어지더라도 수요를 더 오래 지속시키거나 일시적으로 수요를 촉진할 수 있다. 특정 제품의 초기 생산 비용이 지나치게 높아 제한된 구매자 그룹만이 구매가 가능할 경우, 보조금으로 해당 제품의 대중화를 앞당길 수 있다. 보조금은 특정 부품군 내 기업의 리스크를 완화시킬 수 있다. 다만 장기적으로 지급될 경우 의존성 증가와 경쟁력 저하 문제가 발생할 수도 있다.



### 입법 발의

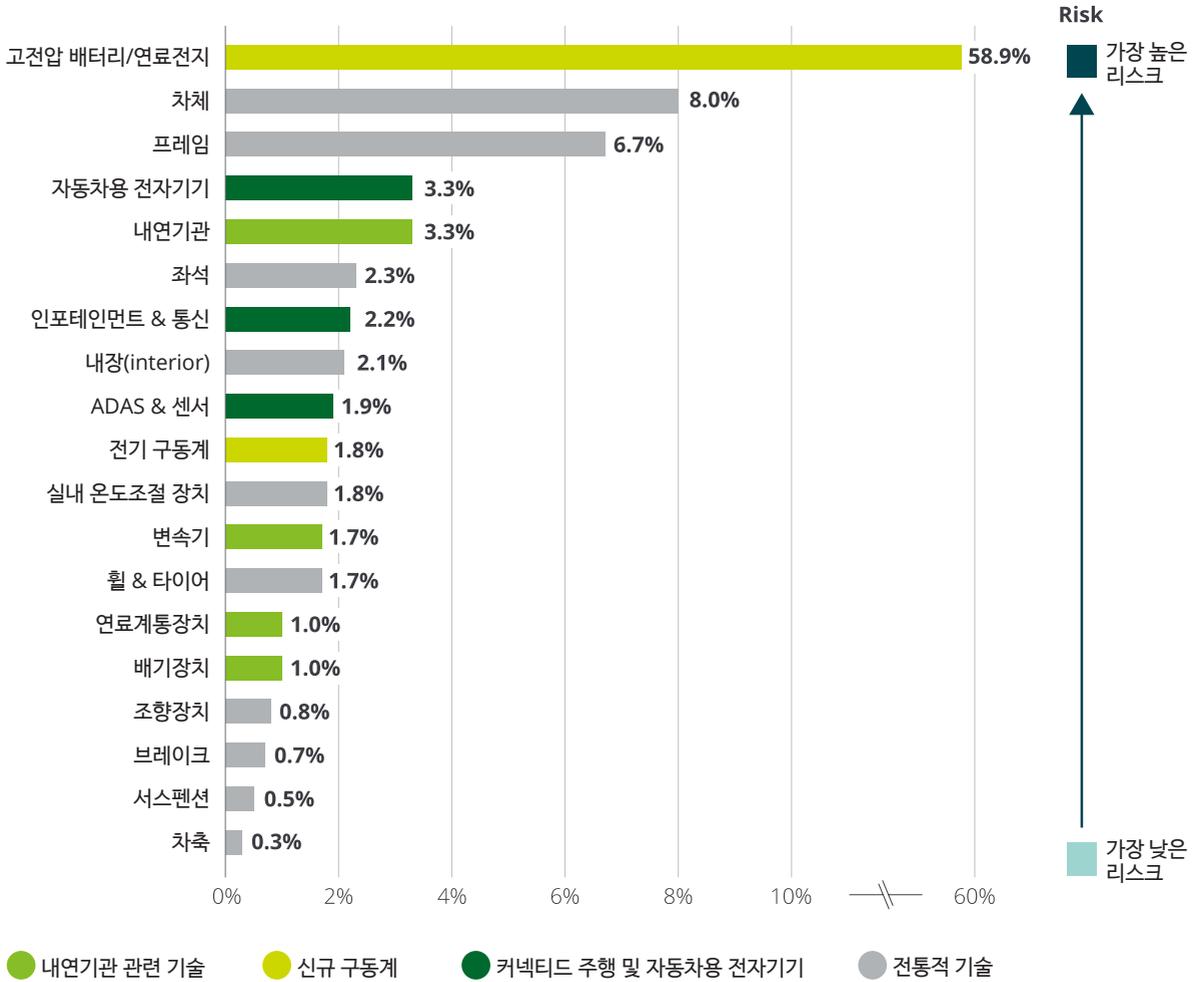
입법 활동은 특정 부품군의 시장 트렌드를 가속화하거나 둔화할 수 있다. 제한성 법안이 발의되면 기업은 시장의 기술적 잠재력을 최대한 발휘할 수 없게 된다(예: 자율주행). 반면 입법 활동이 특정 트렌드를 활성화시킬 수도 있다(예: 전동화). 다른 한편 관련법이 없어서 불확실성 문제가 발생하기도 한다. 이 경우 규제가 잘 갖춰진 시장보다 리스크가 높을 수 있다.



### 입지적 취약성

2022년 2월 발발한 러시아-우크라이나 전쟁은 세계의 경제적 정치적 안정성이 매일매일 달라질 수 있음을 보여주었다. 기업의 입지에 따른 위협을 평가하기 위해 179개국의 리스크 및 취약성을 평가하는 지수를 검토하였다. 취약성이 높은 국가에 소재한 기업은 안정적인 국가에 소재한 기업보다 리스크가 높다.

그림 17. 환경 보호 압력(원재료 추출 시 이산화탄소 발생 비중(%))



출처: 딜로이트 리서치, Ecoinvent

### 환경보호 압력에 대한 심층 분석

- ☑ 자동차가 도로에 투입되기 전에도, 이미 원재료 채굴 단계에서 엄청난 양의 이산화탄소가 배출된다.
- ☑ 주 재료가 희토류인 고전압 배터리 / 연료전지는 원재료 채굴 시 가장 많은 이산화탄소를 배출하는 부품군이다. 배터리, 연료전지에 알루미늄 비중이 높은 차체와 프레임까지 합치면 전체 자동차 부품 이산화탄소 배출량의 75%가 이들 부품군에서 배출된다.
- ☑ 정부의 다양한 이니셔티브는 자동차 자체의 탄소중립적 사용뿐 아니라 생산단계의 탄소중립까지 고려하고 있다 (예: 탄소배출권 거래제 및 EU 택소노미 강화).
- ☑ 이러한 정책은 이산화탄소 배출량 감소를 촉진한다는 장점이 있지만, 규정을 준수하기 위한 기업의 더 많은 노력을 요구한다. 따라서 업스트림에서 이산화탄소 배출량이 많은 기업의 리스크는 더 커질 수 있다.

## 핵심 메시지

엄격한 탄소배출 규제 등의 입법 동향은 모빌리티 환경 변화를 촉진하며, 신규 구동계 및 배기장치 부품군 관련 기업에 어느정도 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망된다.

업계가 직면한 팬데믹 관련 문제를 해결하기 위한 정부 보조금도 내연기관보다는 신규 구동계를 중점적으로 지원하고 있다.

자동차 산업에서 탄소발자국 문제는 점점 더 중요해질 전망이다. 하지만 신규 구동계에 들어가는 배터리 생산과정에서 이산화탄소가 많이 발생하고, 차체 및 프레임도 자원 및 에너지 집약적인 프로세스 때문에 탄소배출량이 높다. 이 세 가지 부품군은 해당 리스크 카테고리에서 가장 리스크가 높은 것으로 분석된다.

고전압 배터리/연료전지와 휠&타이어 산업의 기업들은 정치적으로 불안정한 국가에 소재해 있는 경우가 많아 리스크가 높다.



## 미래 시장 유망성

- ✔ 인포테인먼트 및 통신 관련 부품은 갈수록 상품화되고 있어 해당 공급업체의 미래 전망은 밝지 않다. 따라서 기업가, 투자자 모두에게 매력적이지 않은 분야이다. 이 분야 기업들의 가치 창출 및 시가총액은 성장하지 않고 있고 EBIT 배수 (multiple)<sup>2</sup>도 낮은 수준이다.
- ✔ 내연기관 관련 기업들의 지속가능성도 의문이 제기되고 있다. 이는 다음과 같은 객관적 지표로 증명되고 있다.
  - 자금조달 활동 저조
  - 시가총액 급감
  - EBIT 배수가 낮고 기업공개(IPO)를 통한 자금 조달 기회 감소
- ✔ 고전압배터리/연료전지 관련 부품군 기업들은 시장 진입장벽이 높아 기업가적 활동이 저조하고 IPO 매력도가 낮음에도 불구하고 리스크 점수가 가장 낮음.

표 5. 리스크 리그 테이블: 미래 시장 유망성

		기업가치	가치 창출 여부	시가총액	IPO 매력도	기업가적 매력도
리스크 점수		리스크 지표별 점수				
가장 높은 리스크	5					
인포테인먼트 & 통신	5.00	■	■	■	■	■
자동차용 전자기기	4.47	■	■	■	■	■
ADAS & 센서	3.20	■	■	■	■	■
내연기관	2.90	■	■	■	■	■
전기 구동계	2.75	■	■	■	■	■
...						
조향장치	2.05	■	■	■	■	■
서스펜션	2.03	■	■	■	■	■
실내 온도조절 장치	2.00	■	■	■	■	■
연료계통장치	1.93	■	■	■	■	■
고전압 배터리/연료전지	1.00	■	■	■	■	■
가장 낮은 리스크	1	리스크 지표 가중치				

가장 낮은 리스크 ■■■■ 가장 높은 리스크

<sup>2</sup>EBIT 대비 평가되는 기업의 가치를 평가하는 배수

## 리스크 지표에 대한 설명



### 기업가치

시가 총액 변화와 유사하게, EBIT 배수는 외부 이해 관계자가 기업이 속한 시장의 매력도를 어떻게 판단하는지 보여준다. EBIT 배수가 높은 기업은 미래 전망이 좋고, 회사 일부를 매각하여 혁신을 추진할 역량도 보유하고 있다고 할 수 있다.



### 가치 창출 여부

일반적인 중형 자동차에서 특정 부품군이 차지하는 원가 비중을 2030년의 원가 비중 전망과 비교해 측정한다. 예를 들어, 전기차 수요와 생산이 증가함에 따라 내연기관 차량에만 집중하는 부품군의 미래 시장 유망성은 떨어질 것이다. 즉 이는 부품군의 미래 매력도를 평가하는 지표이다.



### 시가총액

자동차 부품군의 시가총액은 외부 이해관계자가 특정 부품군에 속한 기업의 주식을 보유하거나 매각했을 때 기대하는 수익을 확인할 수 있는 기준이 된다. 즉 시장의 매력도를 평가하는 지표라고 할 수 있다. 시가총액이 감소하면, 향후 외부 자금 조달이 더 어려워질 것임을 시사한다.



### IPO 매력도

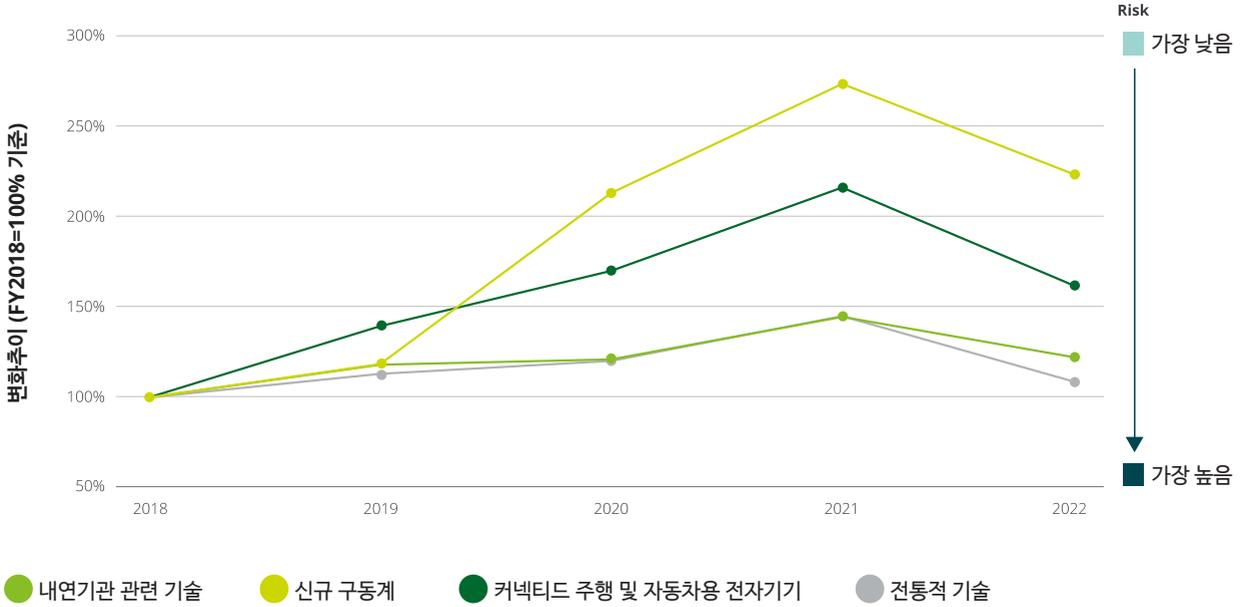
최근 몇 년간의 기업공개(IPO) 건수는 특정 부품군 시장의 매력도 추정치를 제공한다. IPO 건수가 많을수록 특정 부품군의 시장매력도가 높다는 것을 의미한다. 반대로, IPO 건수가 적다면 해당 클러스터 시장의 매력도가 낮다는 것을 의미한다.



### 기업가적 매력도

특정 부품군 내 기업들의 활동과 신규창업 건수는 미래 경쟁 환경을 나타내는 적합한 지표다. 동시에 얼마나 시장이 매력적인지 판단할 수 있는 기준이 된다. 이는 특정 부품군이 새로운 비즈니스 기회가 있는지 또한 미래 전망은 어떠한지 그리고 기존 기업들의 경쟁자가 생기는 것이기 때문에 잠재적 위협요인은 어떠한지 등에 대해 많은 것을 알려준다.

그림 18. 부품군별 시가총액 변화 추이

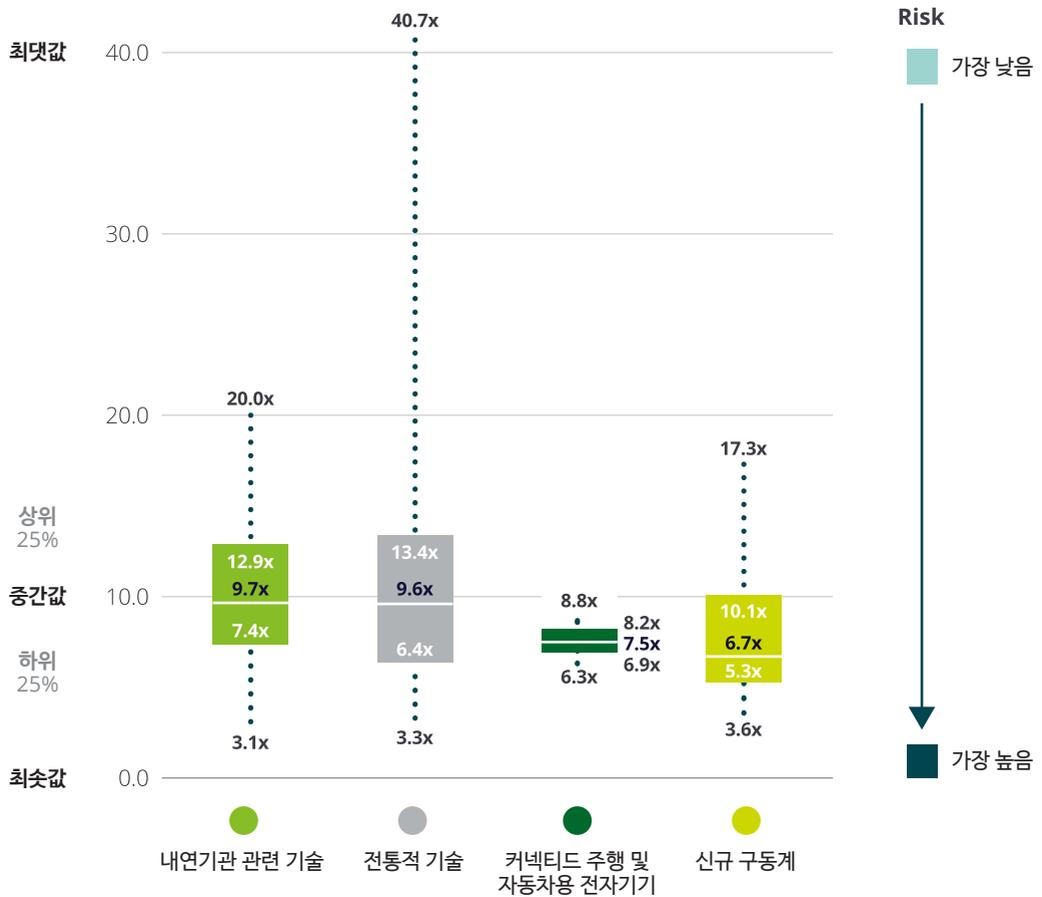


출처: 딜로이트 리서치, Refinitiv workspace

### 시가총액 변화 심층 분석

- 시가총액 변화를 살펴보면, 신규 구동계와 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 부품군에서 각각 175%, 116%로 큰 폭의 증가를 보였다.
- 반면 전통적인 기술 및 내연기관 관련 부품군의 시가총액은 소폭의 증가세만 나타났다.
- 2022회계연도에 신기술 관련 부품군의 시가총액이 강한 조정을 받았지만, 전통적인 기술 및 내연기관 부품군 보다는 뛰어난 성과를 보였다.

그림 19. 부품군 별 기업가치(EBIT 배수, 2019년~2023년 2월)



출처: 딜로이트 리서치, Mergermarket

### 기업가치 심층 분석

- ✔ 내연기관 부품군에서는 통합재편이 M&A 활동의 주를 이뤘다(그림 16 참조). 또한 내연기관 부품군이 받은 EBIT 배수가 가장 높았다. 그러나 최근 몇 년간은 해당 부품군에서 전반적인 M&A 건수가 크게 감소했다.
- ✔ 특히 신규 구동계 부문에서는 M&A 거래가 매우 적어, 평가된 EBIT 배수의 정보적 가치가 제한적이었다.
- ✔ 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 관련 부품업체들은 평가 기간 중 기업 가치가 가장 낮았다. 이는 자동차용 전자장비 부품군에서 다수의 M&A 거래가 이루어진 영향을 받은 것으로 분석된다. ADAS & 센서, 인포테인먼트 & 통신 부품군 기업 M&A 거래의 표본 수는 충분하지 않으나, EBIT 배수는 상당히 높았다.

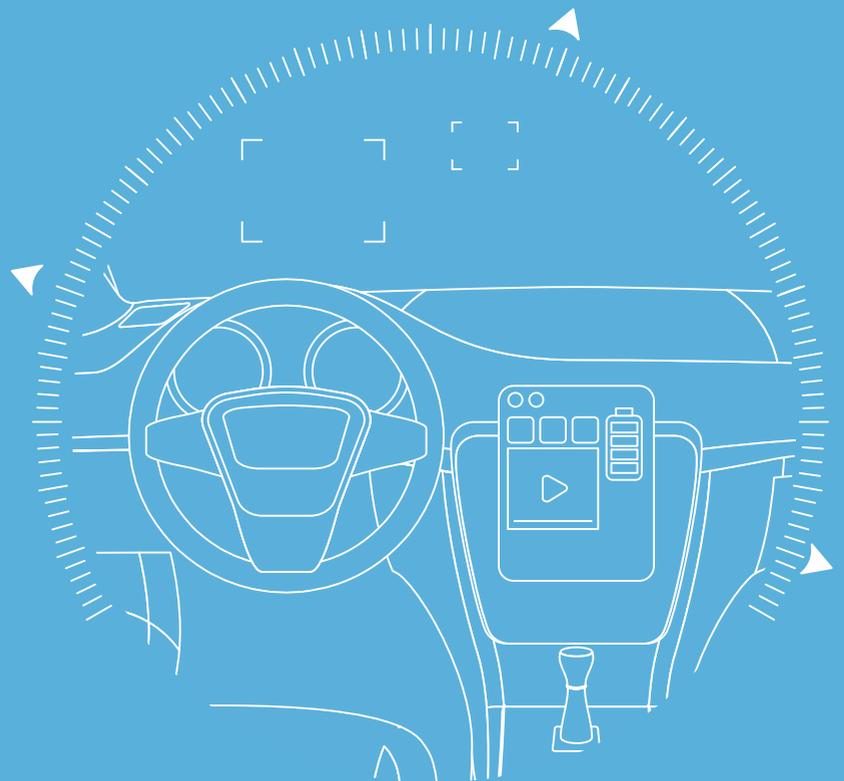
## 핵심 메시지

인포테인먼트 및 통신, 자동차용 전자장비 비즈니스가 갈수록 상품화됨에 따라 해당 부품군 내 기업들의 EBIT 배수가 하락하고 있다.

경기 불황 혹은 최소한 저조한 경제 성장을 가정하더라도 ADAS & 센서, 전기 구동계 같은 새로운 기술을 중심으로 대부분의 신규 창업 활동이 이루어지고 있다. 이는 해당 부품군의 장기적인 성장 잠재력을 보여준다.

신규 구동계 기술과 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 부품의 전체 자동차 시장가치 창출 내에서의 점유율은 현재 약 20%에서 2030년 약 50%까지 증가할 것으로 예상된다. 반대로 타 부품군의 매출 및 가치 창출 점유율은 감소할 것으로 전망된다.

특히 2019년과 2020년에는 신기술 기업들의 시가총액이 두 자릿수 성장률을 보이며 다른 부품군의 시가총액 성장률을 앞질렀다. 특히 신규 구동계 부품군은 2021회계연도에는 최대 150%까지 성장했다. 전체적으로 시가총액의 조정이 있었음에도 불구하고, 신기술 기업들의 시가총액 변화는 여전히 전통적인 기술 및 내연기관 관련 기술 부품군 기업들을 능가하고 있다. IPO 거래 규모는 전체적으로 감소하고 있지만, 전기 구동계 및 고전압배터리/연료전지 부품공급업체들은 여전히 비교적 높은 규모를 유지하고 있으며, 이는 투자자들이 이 부품군을 잠재적으로 안전한 투자처로 인식하고 있음을 보여준다.



“

숫자는 거짓말을 하지 않는다. 귀사가 어느 자동차 부품군에 속해 있든 간에 우리가 분석하는 25개 지표 중 최소 한 개 이상의 리스크에 노출된다. 최근 M&A 거래에서 평가된 EBIT 배수를 살펴보면, 인포테인먼트 및 통신, 자동차용 전자장비와 같이 유망해 보이는 부품군도 외부 이해관계자들에 의해 매우 신중하게 평가받고 있다. 반면 시장 참여자들이 신규 구동계, 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 관련 부품군에 베팅하는 것은 놀라운 일이 아니다. 이들 부품군 기업이 전통적인 기술 및 내연기관 관련 기술과 비교했을 때 분명히 더 높은 시가총액을 보여주고 있다는 점이 잘 보여준다.

필리프 오벤란트, 딜로이트 SCNO(Supply Chain & Network Operations) 부문 디렉터

## 현금흐름 창출 능력

- ✔ 내부 자금 조달 능력 측면에서 봤을 때, 차축과 프레임 부품군의 리스크가 가장 높았다. 이 두 부품군의 수익률(EBIT 마진)과 영업현금흐름이 가장 낮다. 고전압배터리/연료전지 부문에서 이익은 높은 수준의 R&D 투자에 영향을 받고 있으나, 높은 비용 유연성(cost flexibility)이 이들 부품군의 리스크를 상쇄시키고 있다.
- ✔ 가장 리스크가 낮은 부품군은 인포테인먼트 & 통신, ADAS & 센서 등이다.
- ✔ 운전자본 관련 위험 점수는 휠/타이어 부문에 가장 높고 내연기관이 그 뒤를 이었다. 자동차 좌석 부품군의 운전자본 위험이 의외로 가장 낮았다. 이는 해당 부품군의 재고 수준이 낮기 때문이다.

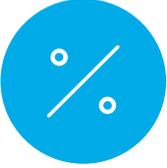
표 6. 리스크 리그 테이블: 현금흐름 창출 능력

리스크 점수		수익성	영업 현금흐름	원가 변동성	운전자본
		리스크 지표별 점수			
<b>가장 높은 리스크</b>	<b>5</b>				
차축	5.00	■	■	■	■
프레임	4.45	■	■	■	■
실내 온도조절 장치	4.13	■	■	■	■
서스펜션	4.13	■	■	■	■
연료계통장치	4.07	■	■	■	■
...					
자동차용 전자기기	2.95	■	■	■	■
차체	2.78	■	■	■	■
휠 & 타이어	2.75	■	■	■	■
인포테인먼트 & 통신	2.01	■	■	■	■
ADAS & 센서	1.00	■	■	■	■
<b>가장 낮은 리스크</b>	<b>1</b>				

리스크 지표 가중치

가장 낮은 리스크 ■ ■ ■ ■ ■ 가장 높은 리스크

## 리스크 지표에 대한 설명



### 수익성

본 분석에서는 대상 기업들 간의 벤치마크 분석을 위해 EBIT을 수익성을 분석하는 대리 지표로 활용했다. 특정 자동차 부품군에서 창출된 EBIT의 총합을 사용해 시장 내 해당 부품군의 수익 창출력과 미래의 환경 변화에 대한 적응력을 분석했다.



### 영업 현금흐름

영업 현금흐름은 기업의 일상적 영업 활동으로부터 벌어들인 자금력을 측정한다. EBIT에서 비영업활동에서 발생하는 현금을 차감하고 운전자본을 더해 벤치마크 분석 대상 기업의 영업 현금흐름 창출 능력을 보다 잘 분석할 수 있게 했다.



### 원가 변동성

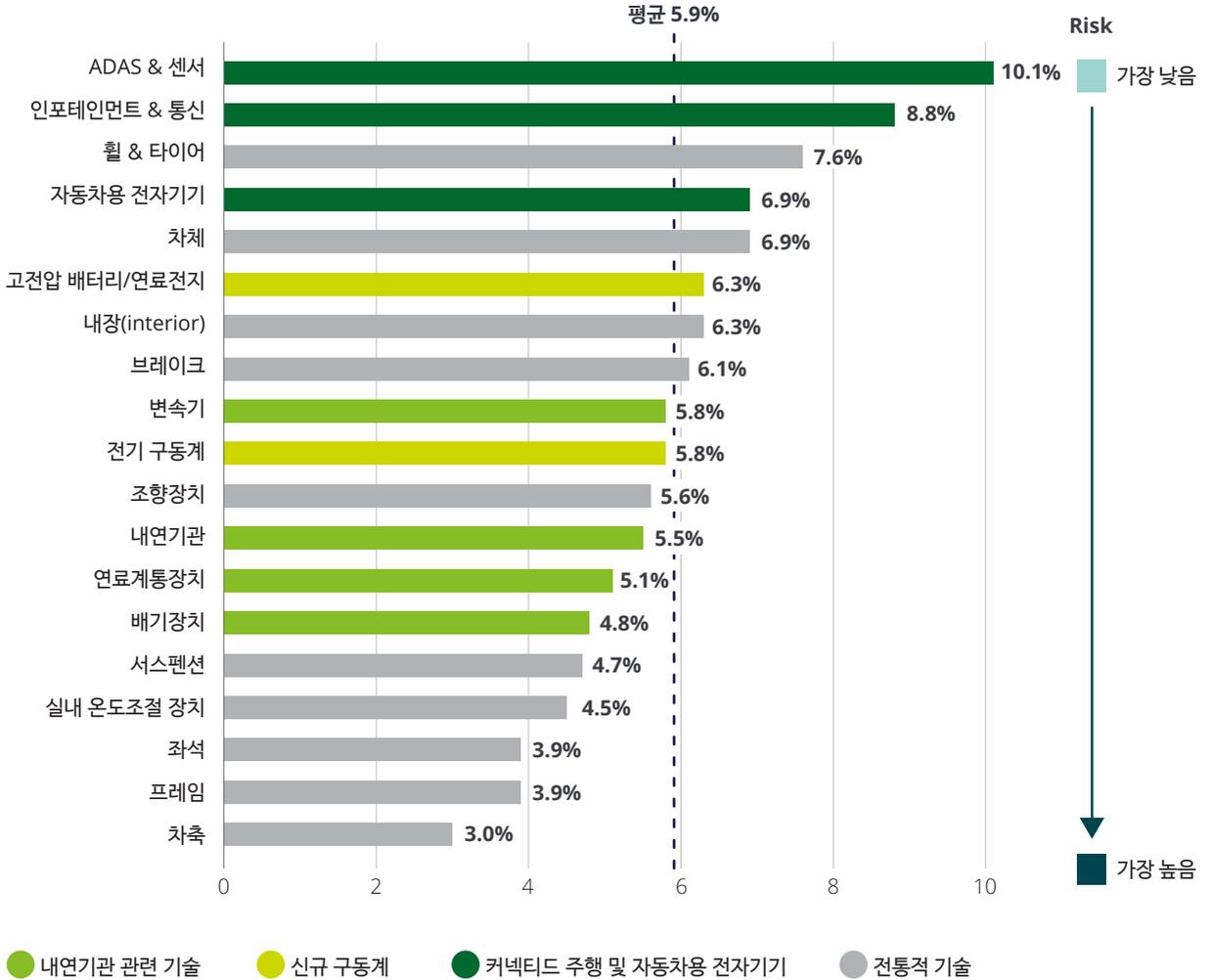
원가 변동성은 특정 부품군 혹은 기업들의 고정비 대비 변동비 비율로 측정했다. 변동비 비율이 높으면 긍정적이다. 불경기 시에 기업이 매출 감소에 유연하게 대응할 수 있기 때문이다. 본 벤치마크 분석에서는 평가대상 개별 기업의 고정비와 변동비를 비교했다.



### 운전자본

운전자본은 기업의 영업활동 과정에서 발생하는 유동자산과 유동부채를 총칭하는 것으로, 유동성 수준을 파악할 수 있는 지표이다. 순운전자본이 많으면 유동성 능력이 좋다고 보지만, 그 이유가 매출 과대 계상이나 재고자산 누적인 경우 부정적으로 평가한다.

그림 20. 수익성(최근 3개년 발표한 EBIT 마진율 기준)

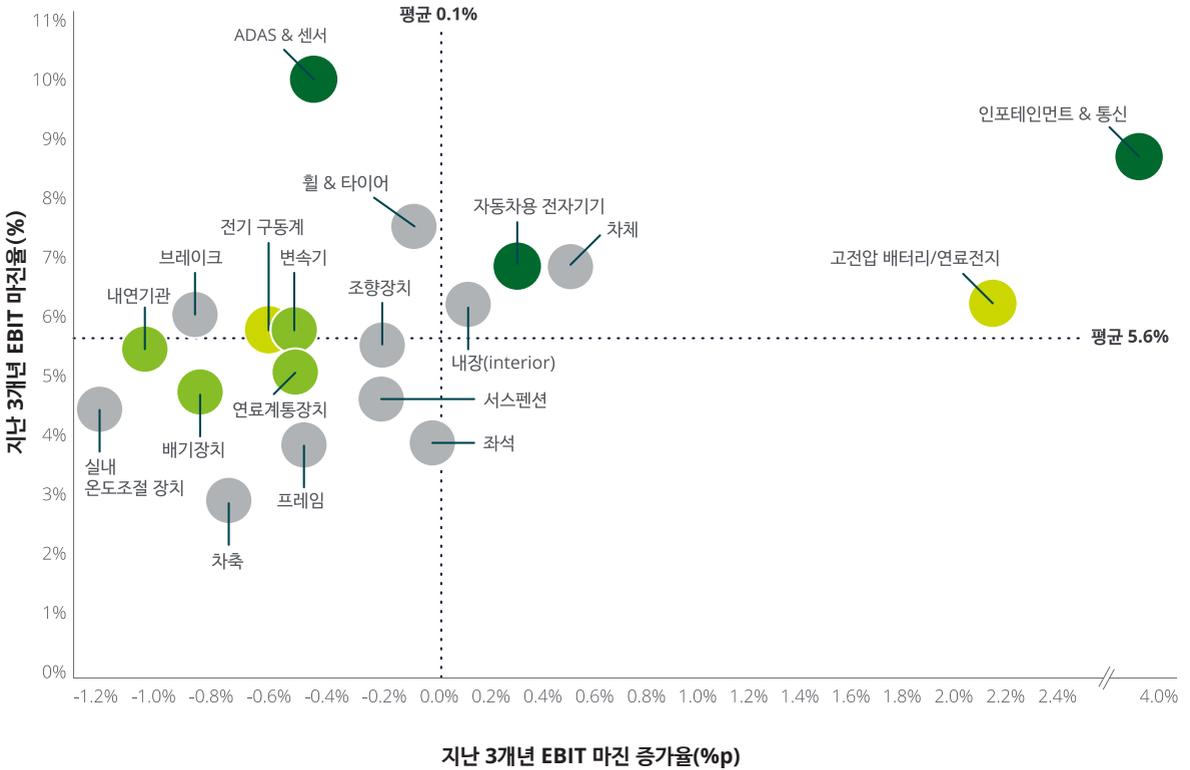


출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 자동차 부품 공급 기업)

### 수익성 심층 분석

- ☑ ADAS & 센서 부품군 내 기업들의 수익성(EBIT 마진율)이 10.1%로 가장 높았던 반면, 차축 부품군의 수익성은 3.0%로 가장 낮았다.
- ☑ 내연기관 관련(배기장치, 연료계통장치, 변속기 등) 기업들과 전통적 기술(차축, 프레임 등) 관련 부품을 생산하는 기업들의 수익성이 낮은 것을 명확히 확인할 수 있다.

그림 21. EBIT 마진을 변화 비교(과거 3년 발표자료 기준)



● 내연기관 관련 기술    ● 신규 구동계    ● 커넥티드 주행 및 자동차용 전자기기    ● 전통적 기술

출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 자동차 부품 공급 기업)

### EBIT 마진 변화 심층 분석

- ☑ 거의 모든 부품군에서 지난 3년간 마진이 역성장했다. 19개 자동차 부품군 중 13개 부품군 내 기업들의 마진이 0~1.0%p 가량 감소했다.
- ☑ 자동차 산업 혁신에 일조하는 부품군에서 마진이 성장하는 경우가 많은데, 고전압 배터리/연료전지 부품군과 인포테인먼트 & 통신 부품군에서 두드러졌다.

그림 22. 운전자본 (최근 3년 발표 자료 기준)



- DPO(Days Payable Outstanding): 매입채무회전일수
- DIO(Days Inventory Outstanding): 재고자산회전일수
- DSO(Days Sales Outstanding): 매출채권회전일수
- CCC(Cash Conversion Cycle): 현금순환주기

### 운전자본 심층 분석

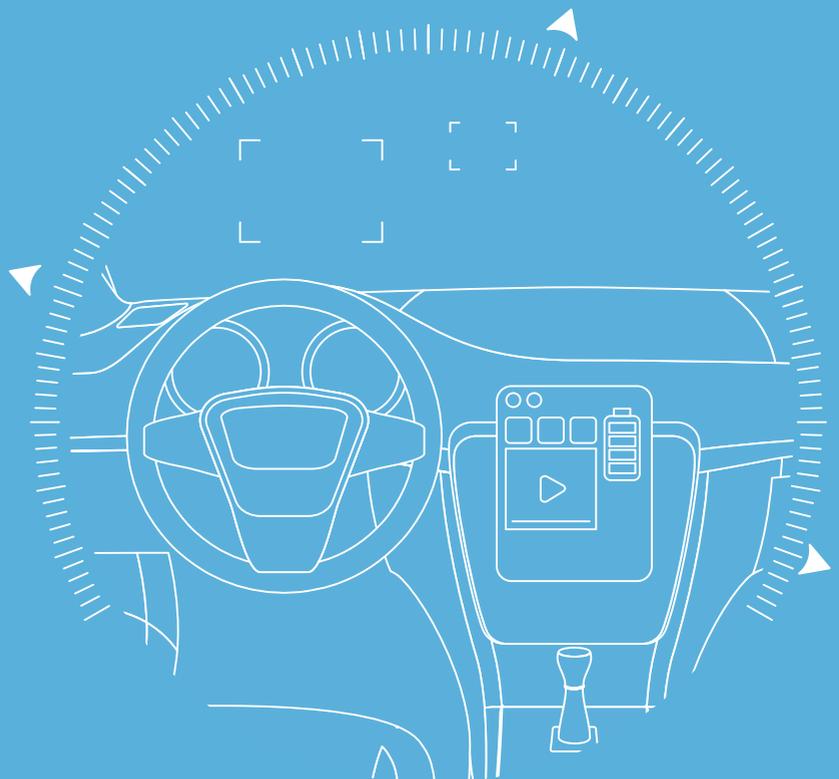
- ✔ 차량용 좌석 생산 기업들은 가장 짧은 현금순환주기(26일)를 보인 반면, 휠&타이어 기업들은 평균적으로 재고가 현금화되기까지 80일이 소요되는 것으로 나타났다.
- ✔ 휠&타이어 기업들의 재고회전일이 가장 긴 것(67일)으로 나타났는데, 이는 애프터마켓(aftermarket) 비중이 높은 부품군이기 때문이다.
- ✔ 매출채권회전일수의 경우, 고전압 배터리/연료전지 부품군이 가장 긴 것(70일)으로 나타났다. 하지만 이 부품군은 매입채무회전일수 역시 가장 길었다(79일).

## 핵심 메시지

지난 2년간 자동차 부품군 대부분에서 마진이 감소했지만, 여전히 EBIT 마진은 5.5% 혹은 그 이상을 나타내며 적절한 수준을 유지하고 있다. ADAS & 센서 부품군은 한동안 어려움을 겪었지만, 여전히 업계 평균 이상의 마진율을 유지하고 있다.

신기술 관련 부품군은 고정비 대비 변동비 비율이 가장 높는데, 이는 아직 상대적으로 낮은 수익성과 R&D 투자 및 기타 높은 고정비 때문이다. 현금흐름과 관련하여 전통적인 기술 관련 부품업체들이 고전하고 있는 반면, ADAS & 센서 부품공급기업들은 가장 좋은 점수를 기록했다.

운전자본을 자세히 살펴보면, 휠&타이어 공급업체들은 계절성 사업주기와 애프터마켓 매출에 대비한 재고 때문에 현금순환주기가 가장 길다. 차량용 좌석 부품공급기업들은 현금전환 주기가 짧아 운전자본 리스크가 가장 낮다. 이는 주로 재고 수준이 낮기 때문이다.



## 시장 적응력 및 혁신 역량

- ☑ 차량용 좌석 및 서스펜션 부품군 내 기업들의 투자 의지, R&D 지출 분석 결과 리스크가 매우 높고, 혁신 역량 측면에서도 비교적 리스크가 높은 것으로 나타났다.
- ☑ 반면, ADAS & 센서 기업들은 특히 보유건수도 많고 가장 높은 혁신 역량을 가진 것으로 나타났다. 이는 다른 부품군에 속한 기업들과 차별화되는 점이다.

표 7. 리스크 리그 테이블: 시장 적응력 및 혁신 역량

리스크 점수		투자 의지	R&D 지출	혁신 역량
		리스크 지표별 점수		
<b>가장 높은 리스크</b>		<b>5</b>		
좌석	5.00	■	■	■
서스펜션	4.99	■	■	■
차축	4.64	■	■	■
프레임	4.64	■	■	■
차체	4.46	■	■	■
...				
실내 온도조절 장치	3.53	■	■	■
자동차용 전자기기	3.37	■	■	■
전기 구동계	3.35	■	■	■
고전압 배터리/연료전지	2.35	■	■	■
인포테인먼트 & 통신	2.33	■	■	■
ADAS & 센서	1.00	■	■	■
<b>가장 낮은 리스크</b>	<b>1</b>	<b>리스크 지표 가중치</b>		

가장 낮은 리스크 ■ ■ ■ ■ ■ 가장 높은 리스크

## 리스크 지표에 대한 설명



### 투자 의지

매출 대비 자본지출 비율로 기업의 투자 의지를 수치화할 수 있다. 이 지표가 높을수록 해당 부품군이 사업 확장을 위해 투자할 가능성이 높음을 암시하며, 이는 해당 부품군에 시장 기회가 있음을 의미한다. 반대로 이 비율이 낮은 경우, 해당 부품군 내 기업들이 수확 전략(harvest strategy)을 추구하는 것으로 볼 수 있다.



### R&D 지출

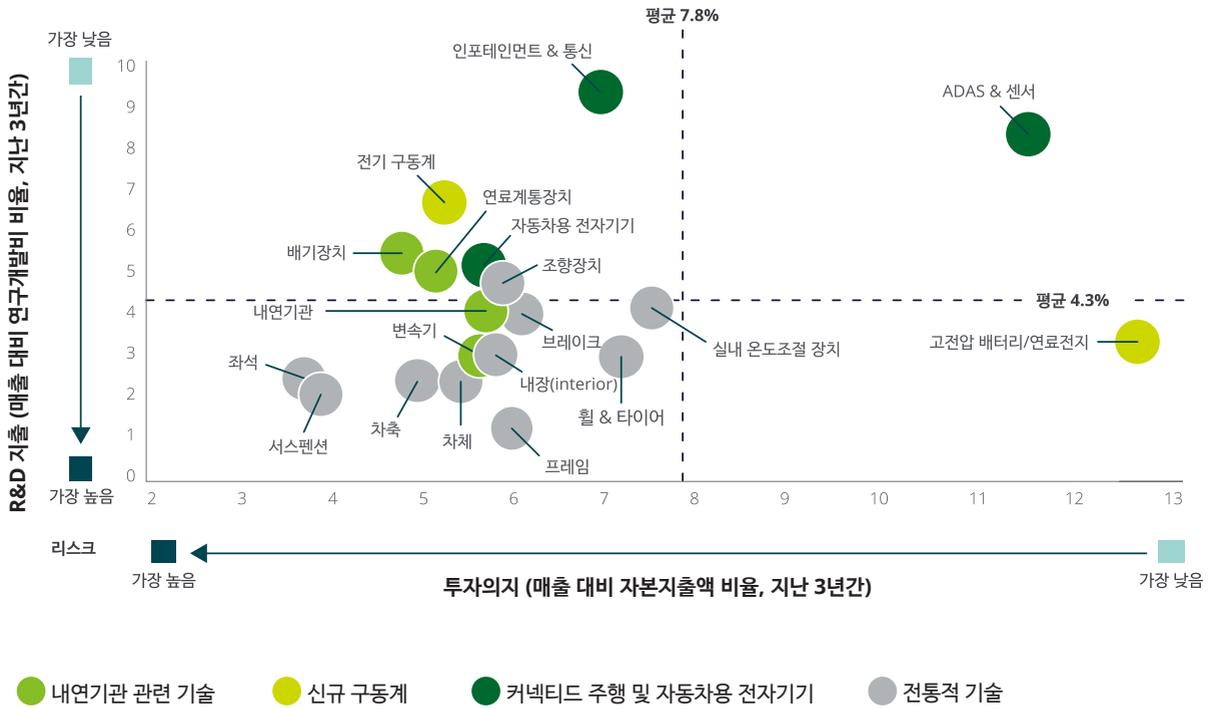
R&D 지출은 특정 부품군의 장기적 생존 가능성과 제품의 미래 유망성을 보여주는 지표라 할 수 있다. R&D 지출이 적은 경우, 해당 부품군은 기술 발전에 따른 악영향을 받아 미래 사업가치가 떨어질 수 있는 상황이라고 볼 수 있다.



### 혁신 역량

R&D 지출과 유사하게 특정 부품군에 속한 기업이 보유한 특허권 개수도 그 기업의 미래 생존 가능성을 예측하는 지표로 사용될 수 있다. R&D 지출과 특허권 개수의 상관관계도 높다. 특허권 수가 많을수록 그 부품군이 전체 시장에서 차지하는 중요도를 유지할 확률이 높아지고, 그 반대도 마찬가지이다.

그림 23. 투자 의지 및 R&D 지출

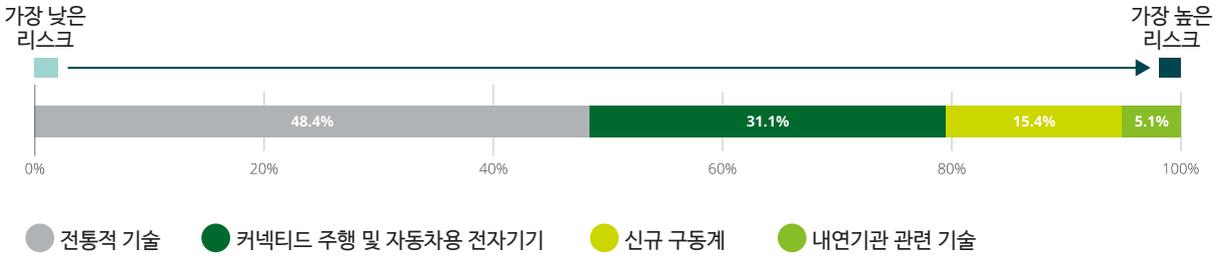


출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 자동차 부품 공급 기업)

투자 의지 및 R&D 지출 심층 분석

- ✔ 특정 기술 관련 부품군(커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비, 신규 구동계)의 기업들은 투자와 혁신을 위해 더 큰 노력을 하는 것으로 보인다. 그러나 고전압 배터리/연료전지 공급업체는 연구개발보다는 유형자산 자본지출에 더 많은 투자를 집행한다.
- ✔ 전통적인 기술 부품군의 기업들은 거의 예외 없이 평균 이하의 R&D 비용을 지출하는 것으로 나타났으며, 프레임 생산 기업들은 R&D에, 좌석 부품생산 기업들은 유형자산 자본지출에 가장 소극적인 투자를 하는 것으로 나타났다.

그림 24. 혁신 역량 (부품군 별 특허권 수 점유율(%))



출처: 딜로이트 리서치, DPA

### 혁신 역량 심층 분석

- ✔ 특허권 검토 결과 내연기관 관련 기업들은 낮은 혁신 역량 수준을 보였다. 내연기관 분야에서 더 이상의 획기적인 발전이 기대되지 않기 때문이다. 반면, 신규 구동계, 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 부품군의 기업들은 특허권 획득 및 보유를 위해 더 큰 노력을 기울일 것이다.
- ✔ 커넥티드 주행 및 자동차용 전자장비 부품군에서는, 전자장비, ADAS & 센서 관련 기업들이 주로 많은 특허권을 보유하고 있다(25% 이상).
- ✔ 차체와 프레임 기업들은 약 10%를 차지하는데, 주로 차량 내 배터리 탑재를 위한 차체와 프레임에 새로운 구조가 필요하고, 이 때문에 상대적으로 특허권 수가 많은 것으로 보인다(예: 새로운 하부 구조).

## 핵심 메시지

전통적인 기술 부품군 기업들은 대부분 평균 이하의 유형자산 자본지출과 R&D 지출을 집행했다. 내연기관 관련 기업들 중에서는, 연료 및 배기장치 부품 기업들만이 평균 이상으로 연구개발에 투자하는 것으로 나타났다. 이는 친환경 내연기관을 생산하려는 목표 때문이다.

R&D 지출이 가장 많은 인포테인먼트 & 통신 부품군 기업들은 자동차가 지닌 가치를 재설계하고 있다. 이 기업들은 인포테인먼트 기능을 중요한 차별화 요소로 확립하기 위해 노력하고 있다.

전기차 및 자율주행차의 확산과 함께, 자동차용 전자기기, ADAS & 센서 기업들은 신기술 개발에 열을 올리고 있다.



“

많은 자동차 부품 공급업체, 특히 전통적인 기술 분야의 기업들은 평균 이하의 수익성을 보이고 있고 내부 자금조달 능력도 제한적이다. 하지만 동시에, 이러한 분야에 대한 시장의 기대는 여전히 유망하다는 것이다. 적극적인 구조 재편과 혁신, 인수합병을 통해 자사의 역량을 차별화하고 격렬한 미래 경쟁 환경에 대비하는 것이 중요하다.

다니엘 몬타누스, 딜로이트 Turnaround & Restructuring 부문 디렉터

## 신용도

- ☑ 고전압배터리/연료전지를 생산하는 부품 공급업체들은 자금 조달 시 가장 낮은 가산금리를 지불한다. 이는 금융기관들이 이 부품군의 리스크를 가장 낮게 평가한다는 것을 의미한다. 반면, 서스펜션 부품 공급업체들은 가장 높은 프리미엄을 지불하는데, 그만큼 리스크가 높다는 것을 보여준다.
- ☑ ADAS & 센서 기업들은 균형 잡힌 재무구조와 안정적인 채무상환능력을 가지고 있어, 높은 신용도를 보이고 있다. 금융기관들도 이 부품군에 속한 기업들의 리스크 프리미엄을 낮게 적용하고 있다.
- ☑ 고전압배터리/연료전지 부품군 기업들은 전체 신용도 관련 리스크가 가장 낮은 것으로 나타났으며 차체, 차축, 내장 부품 공급업체들은 리스크가 높은 편인 것으로 분석됐다.

표 8. 리스크 리그 테이블: 신용도

리스크 점수		부채 리스크 프리미엄	신용등급	재무제표 구조	부채상환능력
가장 높은 리스크		리스크 지표별 점수			
서스펜션	5.00	■	■	■	■
차체	4.84	■	■	■	■
차축	4.44	■	■	■	■
내장(interior)	4.19	■	■	■	■
프레임	3.22	■	■	■	■
...					
전기 구동계	1.78	■	■	■	■
인포테인먼트 & 통신	1.69	■	■	■	■
자동차용 전자기기	1.65	■	■	■	■
ADAS & 센서	1.10	■	■	■	■
고전압 배터리/연료전지	1.00	■	■	■	■
가장 낮은 리스크	1	리스크 지표 가중치			

가장 낮은 리스크 ■ ■ ■ ■ ■ 가장 높은 리스크

## 리스크 지표에 대한 설명



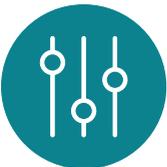
### 부채 리스크 프리미엄

부채 리스크 프리미엄(가산금리)은 특정 부품군에 속한 기업들이 대출을 상환하기 위해 지불해야 하는 평균 이자율과 준거금리의 차이다. 스프레드가 높을수록 금융기관이 그 부품군 내 기업들의 리스크가 더 크다고 판단한다는 의미이다.



### 신용등급

신용등급은 신용평가 기관이 특정 기업의 잠재적인 미래 성과와 파산 위험을 심사하여 도출한 평가지표다. 이 지표는 재무, 시장 조건 및 산업 동향을 포함한 다양한 요인들에 기반해 산출되며, 기업의 잠재 성과에 대한 인사이트를 제공한다.



### 재무제표 구조

재무제표 구조를 평가하기 위한 지표로 자기자본 대비 총부채 비율을 사용한다. 이는 특정 부품군의 기업들이 경영위기 상황에서 대출을 받을 수 있는 가능성을 평가한다. 높은 레버리지 비율은 금융기관들에게 부정적인 요소로 인식되며, 기업들이 경영을 위해 많은 부채를 사용하고 있다는 것을 나타낸다. 따라서 레버리지 비율이 과도하게 높으면 금융기관들이 새로운 자금(대출)을 제공할 가능성이 낮아진다.



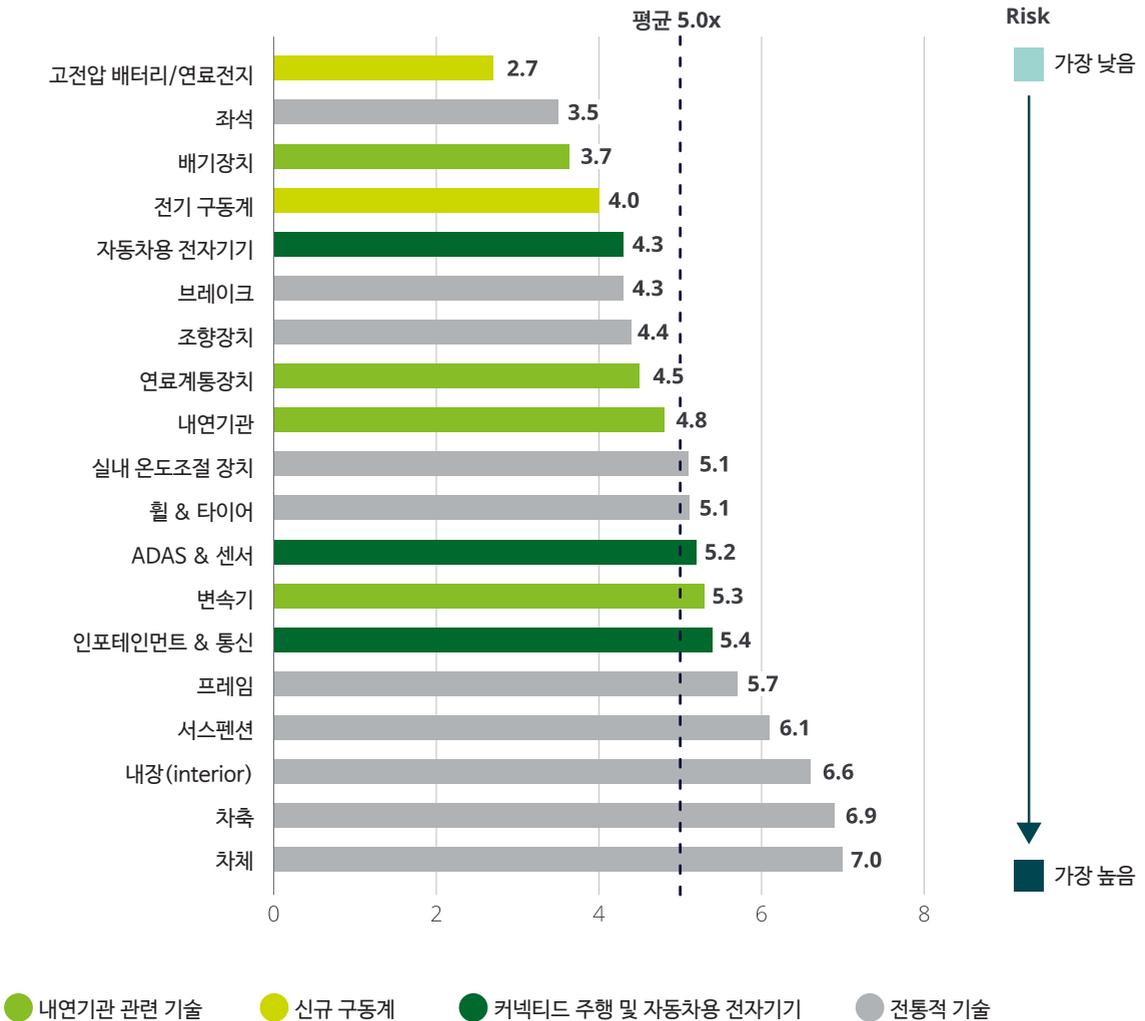
### 부채상환능력

부채상환능력은 특정 부품군 내 기업들이 대출을 상환하는 데 얼마나 걸릴지 평가한다. 순부채 상환능력을 분석하기 위해 영업현금흐름은 EBIT 대신, EBITDA 를 사용한다. 이 지표를 활용해 감당가능한 부채비율과 안정적인 수익을 창출하는 기업들이 모든 부채를 상환하는 데 몇 년이 걸릴지 판단할 수 있다.

## 부채상환능력

- ✔ 부채상환능력은 특정 부품군 내 기업들이 대출을 상환하는 데 얼마나 걸릴지 평가한다. 순부채 상환능력을 분석하기 위해 영업현금흐름은 EBIT 대신, EBITDA<sup>3</sup>를 사용한다. 이 지표를 활용해 감당가능한 부채비율과 안정적인 수익을 창출하는 기업들이 모든 부채를 상환하는 데 몇 년이 걸릴지 판단할 수 있다.

그림 25. 신용등급



<sup>3</sup> 영업이익에 감가상각비와 무형자산상각비를 더해 산출

그림 26. 신용평가등급 분류표

Risk	신용평가등급 통일	S&P/Fitch	Moodys	구분
가장 낮음 ↓	1.0	AAA	Aaa	프라임 등급
	2.0	AA+	Aa1	높은 등급
	3.0	AA	Aa2	
	4.0	AA-	Aa3	
	5.0	A+	A1	중상 등급
	6.0	A	A2	
	7.0	A-	A3	
	8.0	BBB+	Baa1	중하 등급
	9.0	BBB	Baa2	
	10.0	BBB-	Baa3	
↓ 가장 높음	11.0	BB+	Ba1	투자 부적합
	12.0	BB	Ba2	
	13.0	BB-	Ba3	
	14.0	B+	B1	매우 부적합
	15.0	B	B2	
	16.0	B-	B3	
	17.0	CCG+	Caa1	상당한 리스크
	18.0	CCC	Caa2	
	19.0	CCC-	Caa3	

투자 적합

투자 부적합

**신용등급 심층 분석**

- ✔ 여러 신용평가 기관의 등급 분류를 통일시켰다. 분류표 상의 1.0은 최우수(Prime) 등급(AAA: S&P Fitch 기준/Aaa: Moody's 기준)을 의미하고 19.0은 잠재적 위험(Substantial Risk) 등급(CCC: S&P, Fitch 기준/ Caa3: Moody's 기준)을 의미한다.
- ✔ 통일된 등급 분류를 활용해 분석해보면 다음과 같은 사실을 도출할 수 있다.
  - 고전압 배터리/연료전지 공급업체들은 평균적으로 신용평가 기관으로부터 가장 높은 신용 등급을 받았다.
  - 차체 기업들은 평균적으로 가장 낮은 등급을 받았다(비록 여전히 투자 등급에 속하지만, 중하위 등급의 끝단에 해당한다).

“

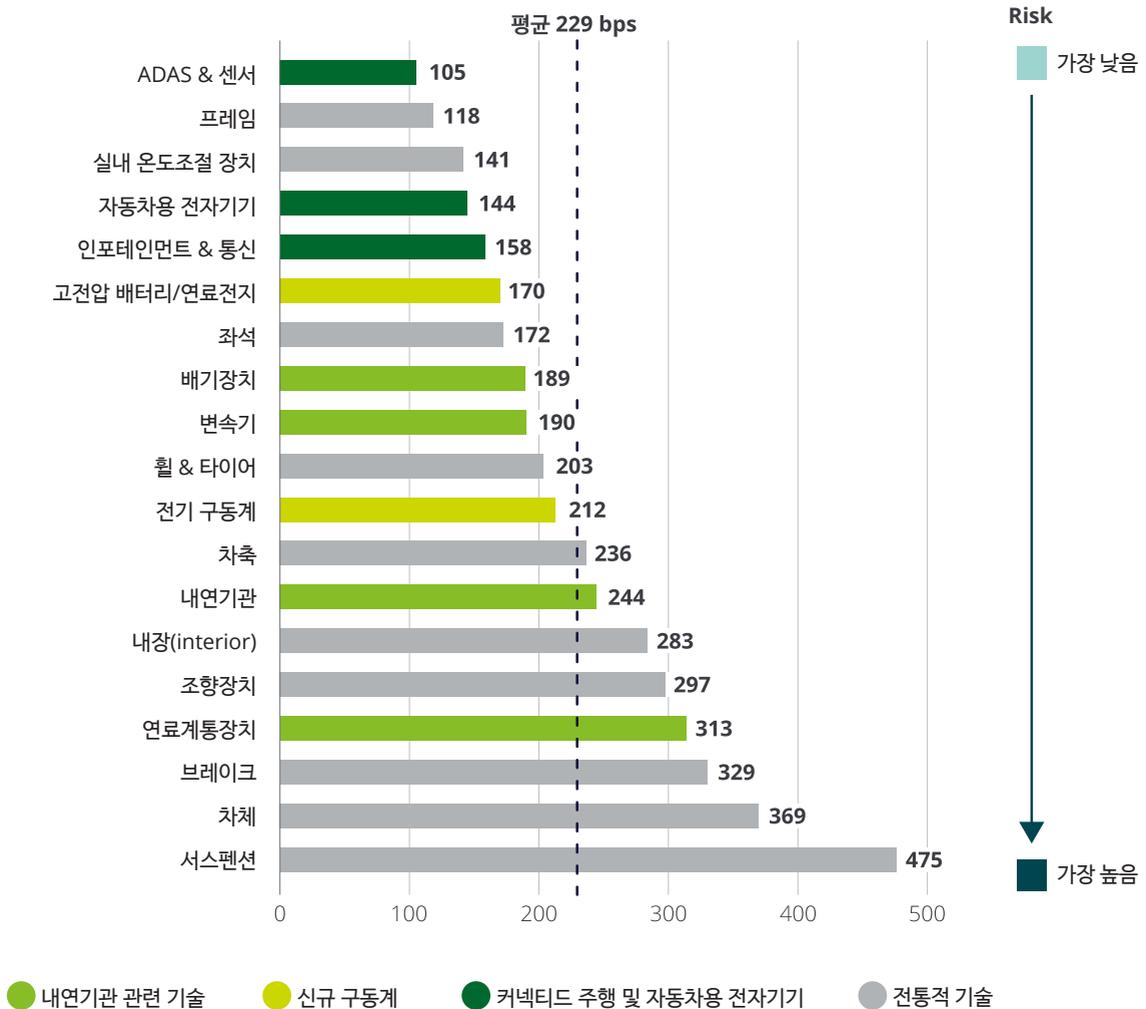
부품군 별 신용등급을 살펴보면, 전통적인 기술 관련 자동차 부품 기업들을 주목해야 한다. 이 부품군에 속한 기업들은 리파이낸싱, 내부 자금 창출력 강화를 통해 채무 구조 개선을 고려해야 한다. 경영 개선, 운전자본 안정성 강화, 자금력이 풍부한 파트너 탐색을 통해 운신의 폭을 넓히는 것이 중요하다.

필리프 킨츨러 박사, 딜로이트 Turnaround & Restructuring 부문 파트너

## 리스크 프리미엄 및 부채상환능력 심층 분석

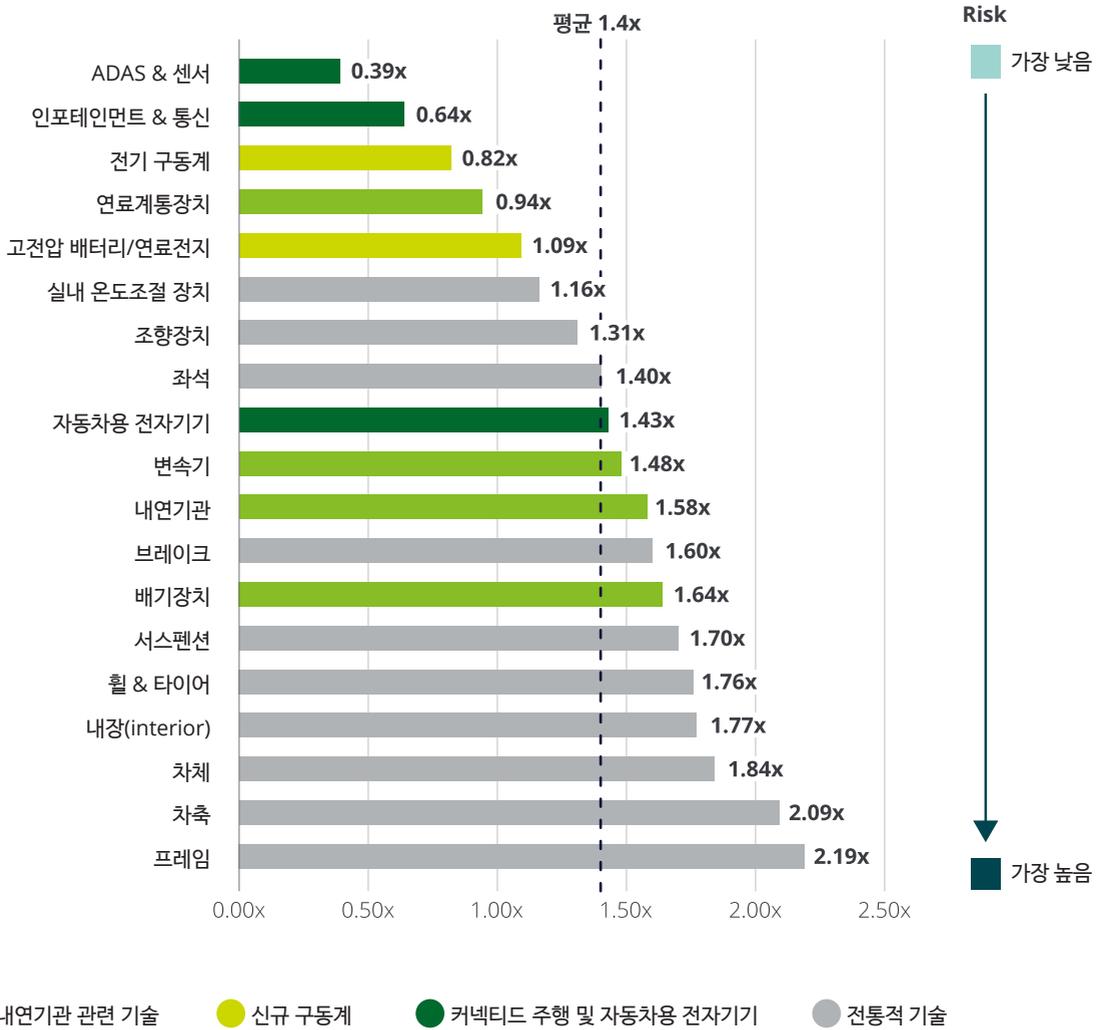
- ☑ 최신 기술 관련 기업들은 순 레버리지 비율이 가장 낮았다. 즉 이들 기업은 부채는 적고 영업이익은 높다고 볼 수 있다.
- ☑ 수익성 면에서 살펴보면, 일부 자동차 부품군은 비교적 높은 부채 부담을 지고 있는 것으로 나타났다. 그러나 이는 일반적인 현상이다. 자동차 부품 기업들은 종종 대규모 생산 시설을 위한 자금 조달을 하기 때문이다.
- ☑ ADAS & 센서 기업들은 가장 낮은 리스크 프리미엄을 지불하는 것으로 나타났다(준거금리보다 105 bps 가산금리 지불). 예상대로 전통적인 기술 관련 기업들의 리스크 프리미엄은 높았으며, 서스펜션 부품 공급업체의 리스크 프리미엄이 가장 높은 것으로 나타났다(475 bps).

그림 27. 부채 리스크 프리미엄(bps, basis point=0.01%p)



출처: 딜로이트 리서치, Refinitiv workspace

그림 28. 부채상환능력(순레버리지 비율, 최근 3년 발표자료 기준)

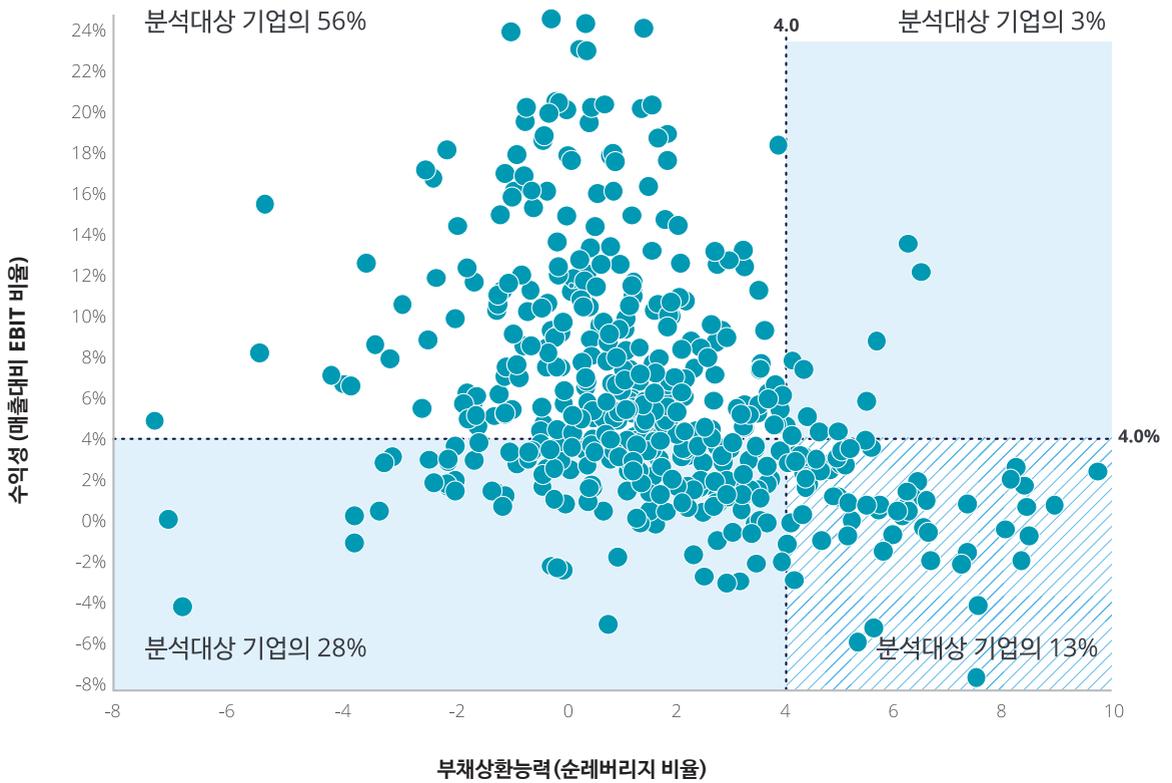


출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 자동차 부품 공급 기업)

## 부채상환능력 및 EBIT 마진 심층 분석

- ✔ EBIT 마진과 부채상환능력 지표를 활용해 만든 아래 매트릭스는, 조사 대상 기업 중 13%가 임계지대(critical zone)에 속한다는 것을 보여준다. 조사 대상 기업 28% 이상은 심각하게 낮은 EBIT 마진을 보이며, 3%는 부채 상환 능력이 심각하게 낮다. 56%만이 재무적으로 안정된 것으로 분석된다.

그림 29. 부채상환능력 및 EBIT 마진 매트릭스 분석(작년 발표자료 기준)



▨ 위기구역

출처: 딜로이트 벤치마크 데이터베이스 (약 770개 자동차 부품 공급 기업)

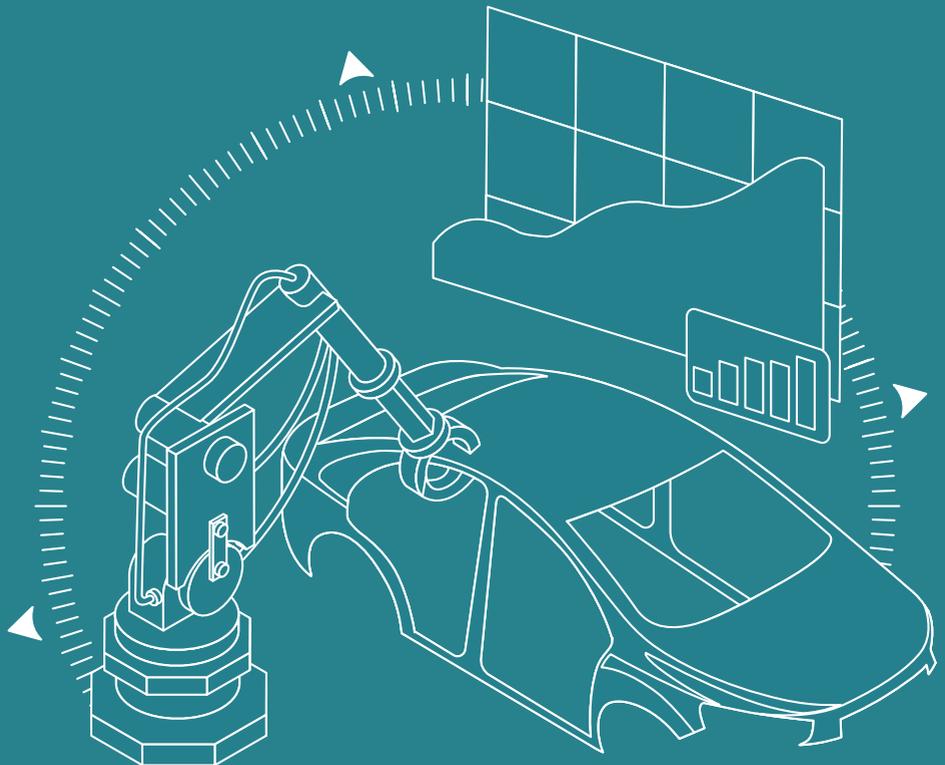
## 핵심 메시지

자동차 산업은 타 산업과 비교했을 때 견고한 재무 구조를 가진 편이다. 그러나 산업 내부의 변동성과 잠재적 리스크는 크다.

수익성 측면에서, 일부 부품군은 비교적 높은 부채 부담을 보이며, 차축 및 프레임 공급업체들은 EBITDA의 두 배 이상의 부채를 짊어지고 있다. 따라서 시장의 침체는 부채 상환 능력에 가장 큰 리스크 요인으로 작용한다.

신기술 부품군에 속한 대부분의 기업들은 다른 자동차 부품군 기업들과 비교했을 때 전반적으로 낮은 리스크 프리미엄을 지불한다. 반면 원자재 상품처럼 간주되는 차체와 서스펜션 관련 부품기업들은 높은 리스크 프리미엄을 지불하고 있다.

수익성과 부채 상환 능력을 종합적으로 봤을 때, 모든 기업 규모와 클러스터에서 상당수의 자동차 부품기업들이 낮은 수익성과 부실한 부채상환능력을 보이며 임계지대에 속해 있다.



# 부록

## 리스크 지표 결과 및 평가 방식 설명

### 리스크 지표 결과: EBIT 마진 기준

부품군	리스크 순위	리스크 점수	EBIT 마진
차축	1	5.00	3.0%
프레임	2	4.47	3.9%
좌석	3	4.45	3.9%
실내 온도조절 장치	4	4.13	4.5%
서스펜션	5	4.04	4.7%
배기장치	6	3.97	4.8%
연료계통장치	7	3.78	5.1%
내연기관	8	3.56	5.5%
조향장치	9	3.52	5.6%
전기 구동계	10	3.38	5.8%
변속기	11	3.37	5.8%
브레이크	12	3.24	6.1%
내장(interior)	13	3.14	6.3%
고전압 배터리/연료전지	14	3.13	6.3%
차체	15	2.77	6.9%
자동차용 전자기기	16	2.77	6.9%
휠 & 타이어	17	2.40	7.6%
인포테인먼트	18	1.73	8.8%
ADAS & 센서	19	1.00	10.1%

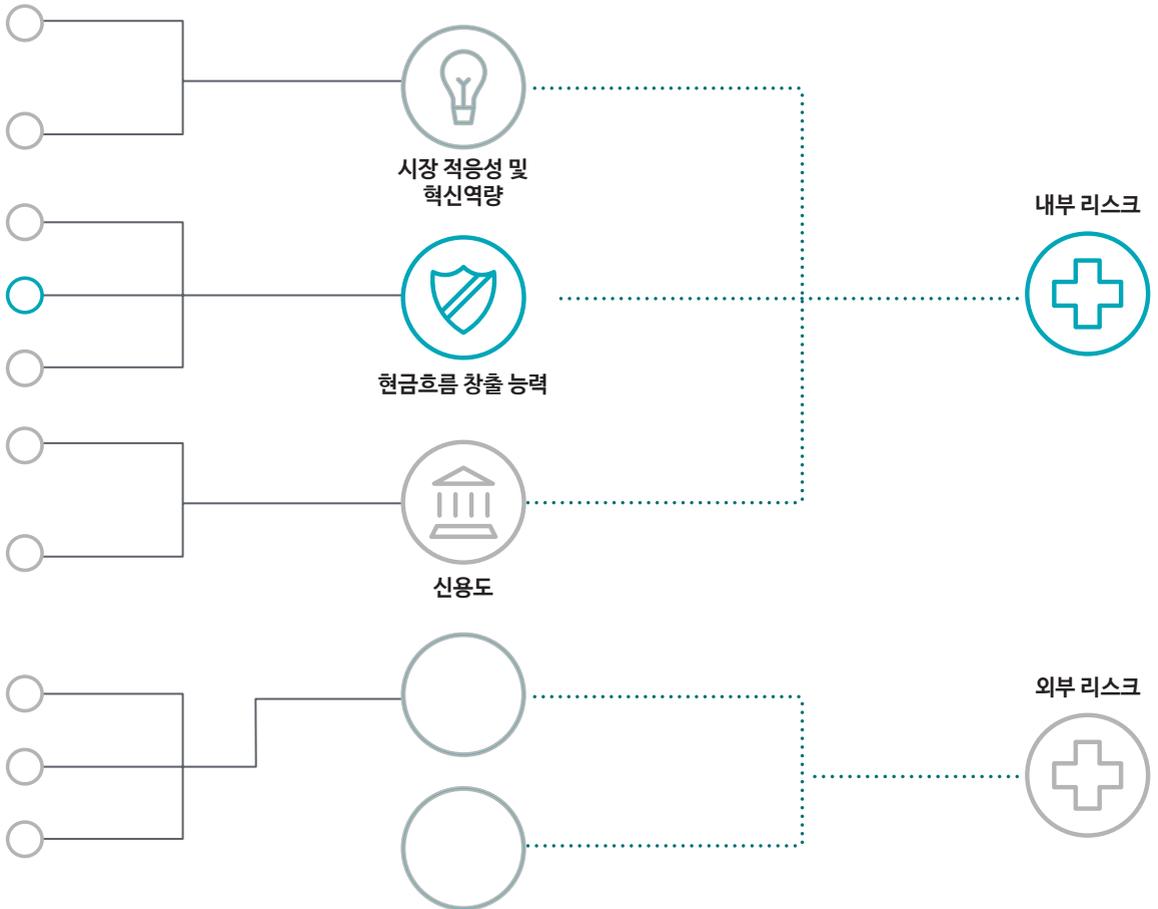
위 표는 EBIT 마진율을 기준으로, 리스크가 가장 높은 자동차 부품군과 가장 낮은 부품군까지 점수를 매겨 나열했다 (리스크 가장 높음: 5점 / 리스크 가장 낮음: 1점).



Level 3: 리스크 지표

Level 2: 리스크 요인

Level 1: 리스크 점수



위험 요인 클러스터 내에서 모든 선행 지표는 해당 위험 요인에 대한 시장적 중요성에 따라 가중치가 적용된다.

모든 위험 요인은 공급기업의 성과에 미치는 잠재적인 영향에 따라 가중치가 적용된다. 이는 공급업체의 궁극적인 내부 및 외부 위험 수준을 결정한다.

최종적으로 내부 및 외부 위험 요소는 50:50의 가중치로 평가되어 해당 구성 요소 클러스터의 전반적인 위험 점수를 결정한다.

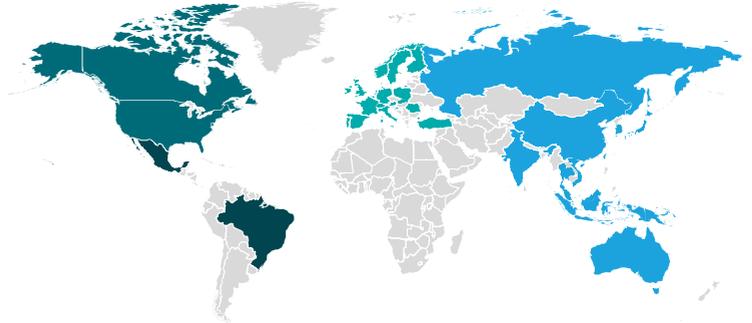
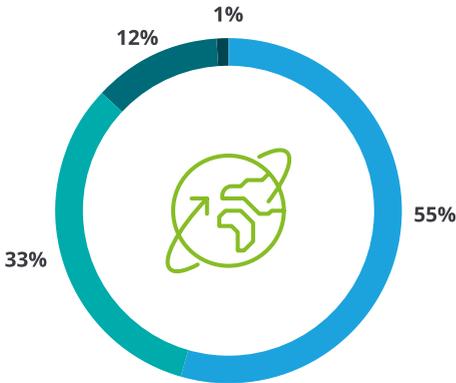


## 자동차부품 리스크 리그 테이블

리스크 순위	이전 리스크 순위(2021)	변동 여부	부품	리스크 점수
1	1	→	내연기관	4.41
2	17	↑	프레임	4.37
3	8	↑	변속기	3.82
4	2	↓	배기장치	3.75
5	9	↑	차체	3.71
6	4	↓	연료계통장치	3.68
7	6	↓	차축	3.68
8	14	↑	좌석	3.30
9	13	↑	자동차용 전자기기	3.27
10	15	↑	휠 & 타이어	3.26
11	5	↓	실내 온도조절 장치	3.22
12	3	↓	내장(interior)	3.19
13	7	↓	서스펜션	3.17
14	10	↓	조향장치	3.00
15	11	↓	인포테인먼트	2.87
16	12	↓	브레이크	2.71
17	18	↑	전기 구동계	2.16
18	16	↓	고전압 배터리/연료전지	2.11
19	19	→	ADAS & 센서	1.00

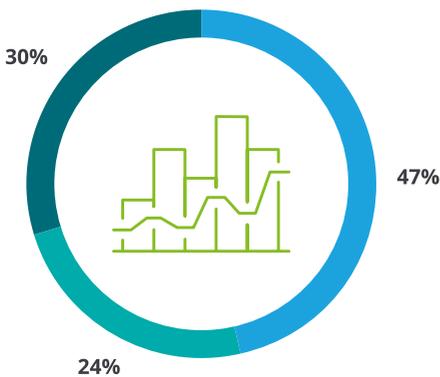
# 딜로이트 벤치마크 데이터베이스

조사대상 자동차 부품 공급업체 분포: 지역별 분포



- 아시아/오세아니아
- 유럽
- NAFTA
- 중남미

조사대상 자동차 부품 공급업체 분포: 매출액 기준 분포



- 소규모(FY21년 기준 7.5억 유로 미만)
- 중규모(FY21년 기준 7.5억 유로 이상 50억 유로 미만)
- 대규모(FY21년 기준 50억 유로 이상)

데이터베이스의 조사대상 기업들은 세계적으로 경량차(특수 차량이 아닌 일반차량)부품을 공급하는 1차 부품공급 기업들로 구성되어 있다. 조사대상 기업들의 매출액 규모는 약 25만 유로에서 800억 유로까지 다양하다. 각 기업 재무 데이터의 출처는 기업들의 자체 공시자료를 포함하는 다양한 글로벌 데이터베이스이다.

## Authors



**Daniel Montanus**

Director  
Turnaround & Restructuring  
Tel: +49 69 75695 7155  
dmontanus@deloitte.de



**Philipp Obenland**

Director  
Supply Chain & Network Operations  
Tel: +49 89 29036 7822  
pobenland@deloitte.de

## Sponsors



**Dr. Harald Proff**

Partner  
Global Sector Lead Automotive  
Supply Chain & Network Operations  
Tel: +49 211 8772 3184  
hproff@deloitte.de



**Dr. Philipp Kinzler**

Partner  
Turnaround & Restructuring  
Tel: +49 89 29036 6782  
pkinzler@deloitte.de

**Special thanks to Sebastian Breithaupt, Tobias Vogel, Christoph Finking, Henry Wamsganz, Tim König and Nicolas Ullrich**

# 딜로이트 자동차 산업 전문팀은

한국 자동차 산업이 변화하는 모빌리티 시장 환경에서 혁신적인 성장을 이어갈 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다.

딜로이트 자동차 산업 전문팀은 모빌리티 기업들에 대한 오랜 서비스 경험을 보유하고 있습니다. 딜로이트 자동차 산업 전문팀은 한국 자동차 산업의 성장과 함께 해왔으며, 고객들의 전략적 과제들을 해결하는 동반자가 되기 위한 노력을 기울여 왔습니다. 회계, 세무자문, 국내외 M&A, 해외 진출전략 등 전통적인 영역에서 디지털 기술 기반 고객경험혁신 자문에 이르기까지 자동차 산업의 수많은 과제와 혁신을 고객과 함께 해왔습니다. 딜로이트 자동차 산업 전문팀은 한국 자동차 산업이 변화하는 모빌리티 시장 환경에서 혁신적인 성장을 이어갈 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다.



### 김태환 전무

자동차산업 전문팀 리더 | 딜로이트컨설팅

Tel : 02 6676 3756  
E-mail : taehwankim@deloitte.com



### 황승희 파트너

자동차산업 감사서비스 파트너 | 감사본부

Tel : 02 6676 1642  
E-mail : seunhwang@deloitte.com



### 조명수 파트너

자동차산업 리스크자문서비스 파트너 | 리스크자문본부

Tel : 02 6676 2954  
E-mail : mjo@deloitte.com



### 인영수 파트너

자동차산업 세무자문서비스 파트너 | 세무자문본부

Tel : 02 6676 2448  
E-mail : cin@deloitte.com



### 이중범 파트너

자동차산업 재무자문서비스 파트너 | 재무자문본부

Tel : 02 6676 1637  
E-mail : jongblee@deloitte.com



### 이중현 상무

딜로이트컨설팅

Tel : 02 6676 1447  
E-mail : jrhi@deloitte.com



### 박권덕 상무

딜로이트컨설팅

Tel : 02 6676 3567  
E-mail : gwapark@deloitte.com

# Deloitte.

## Insights

딜로이트 안진회계법인·딜로이트 컨설팅  
성장전략본부

손재호 Partner  
성장전략본부 리더  
jaehoson@deloitte.com

정동섭 Partner  
딜로이트 인사이트 리더  
dongjeong@deloitte.com

김사현 Director  
딜로이트 인사이트 편집장  
sahekim@deloitte.com

**HOT LINE**  
**02) 6099-4651**

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](http://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.