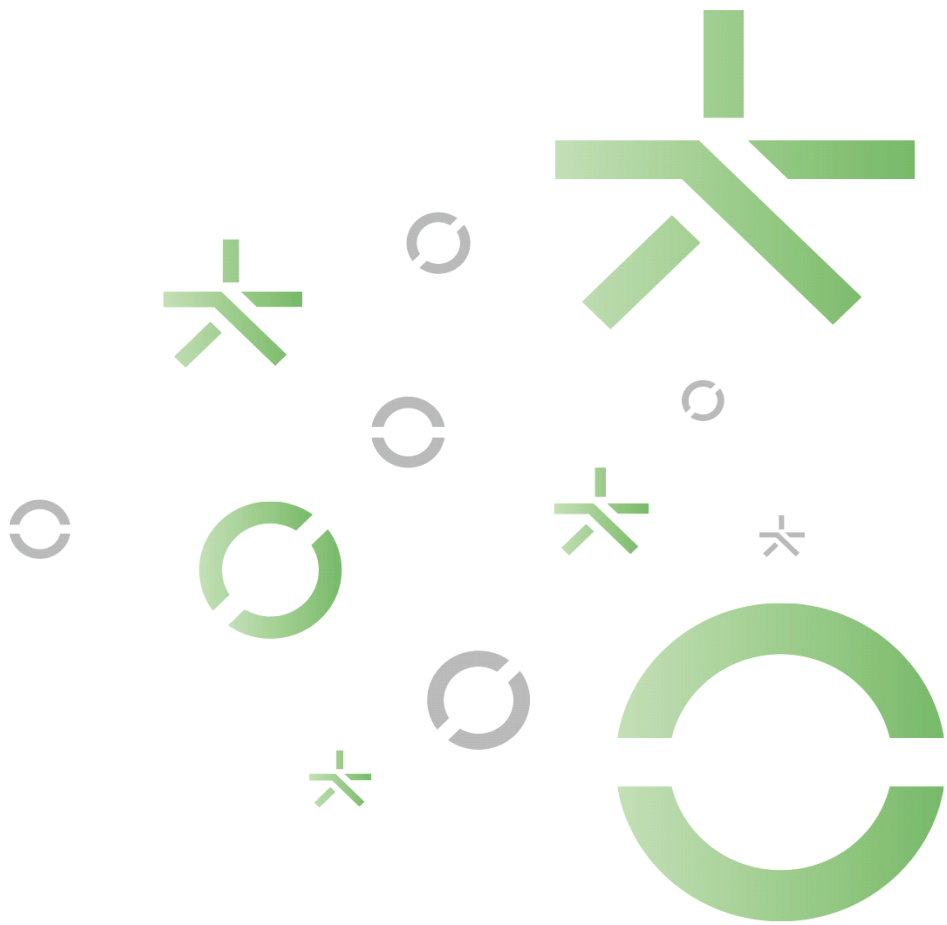
2025 경제동향연구

인천시 주력산업 기업 현황 조사:
2025년 자동차 부문

최태림·상민경



인천연구원
THE INCHEON INSTITUTE

연구책임

최태림 인천경제동향분석센터 센터장

공동연구

상민경 인천경제동향분석센터 연구원

연구지원

최윤영 인천경제동향분석센터 연구원

본 연구 결과는 연구진의 견해로서
인천광역시의 정책과는 다를 수 있습니다.

인천시 자동차산업의 기술 고도화 및 산업생태계 전환을 위해 지자체 자원의 적극적인 정책 마련·추진 필요

인천시 자동차기업의 정책 수요 정보 부재

△자율주행차·친환경차 등 미래차 전환 △주요국 자동차 제조업 보호 △고환율 및 금리인하 지연 등 자동차산업을 둘러싼 대내외 환경이 변화함에 따라 자동차 산업은 산업 전환기에 직면해 있다. 인천시 기업이 산업 전환기에 성공적으로 대응하기 위해서는 기업의 자발적 노력과 함께 시정 차원의 지원이 필요할 것으로 예상되나, 관내 자동차기업 및 자동차 부품기업의 현황에 대한 기반 정보가 부족한 상황이다. 이에 본 연구에서는 인천시 자동차산업 관련 동향 파악과 관내 자동차 부품기업을 대상으로 한 기업활동 현황 실태조사를 통해 인천시 자동차산업 생태계 발전을 위한 정책 방향성을 제시하였다.

인천시 자동차산업의 경기 및 기업활동 여건 파악을 위해 자동차산업 현황과 국내 및 인천시 지원 정책 검토

2025년 인천시 자동차산업은 생산·출하·재고지수가 동시에 감소하였으며, 관내 완성차 제조기업인 한국GM의 활약에 기대어 완성차 수출액은 완만한 증가세를 띄고 있으나 자동차 부품 분야는 2022년 이후 감소세를 기록 중이다. 이에 따라 지역 내 자동차 부문 사업체 수 및 종사자 수도 감소하는 추세로, 전반적인 산업 경기가 부진한 상황이다.

중앙정부는 자동차산업의 '미래차 전환'과 '첨단 모빌리티' 선도국 도달을 목표로, △자동차 부품 △SW △친환경차 등 기술 경쟁력 강화를 위한 정책 지원을 추진하고 있다. 뿐만 아니라 최근에는 정책 대상을 △자율주행 △통신기술 기반 서비스 △소재·부품 분야까지 확대하고 있다.

인천시의 경우 「미래자동차 산업 육성 종합계획」에 따라 자동차 부품기업의 미래차 전환을 지원하고 있으며, 인천테크노파크를 통해 △기술 컨설팅 △엑셀러레이팅 △시제품 제작 등 다양한 지원사업을 진행 중이다.

관내 자동차 부품기업의 경영활동 실태 검토

실태조사 응답 기업 중 약 93.8%가 인천시에 소재한 '본사' 또는 '단독사업체'로, 전체의 약 18.1%가 자동차산업의 1차 협력사에 해당한다. 2차·3차 등 완성차기업과의 협력 단계가 멀어질수록 자본금 및 매출액 규모가 작은 중·소기업의 비중이 높게 나타나며, 2024년 기준 관내 자동차 부품기업의 매출액 합계는 약 9.7조 원 규모로 조사되었다. 관내 자동차산업 분야 영위 기업은 산업 내 협력 단계나 주요 생산품 분야와 관계없이 다수의 기업과 거래관계를 구축하고 있는 것으로 나타났으나, 일부 자동차 부품기업의 경우 1개 거래처에 매출을 100% 의존하고 있어 외부 상황 변동에 유연하게 대처하기 어려운 것으로 확인되었다. 응답 기업 중 97.6%는 사업전환에 대한 의사가 없는 것으로 조사되었으며, 약 51.4%의 기업이 미국의 관세부과로 인한 직·간접적 영향이 있다고 응답하였으나 대응을 준비 중인 기업은 절반 이하인 것으로 나타났다. 관내 자동차산업 연관 기업은 판로 확보 및 설비·연구자금 조달 등을 주된 장애요인으로 선정하였다.

인천시의 자동차 부문 산업 전환 지원을 위한 정책제언

인천광역시는 실태조사로 확인된 관내 자동차산업의 문제점과 자동차산업 전문가의 의견을 반영하여 기업들의 수요를 중심으로 기존 지원사업을 확대·개선하고, 산업생태계의 전방위적 전환을 위한 적극적인 지원 정책을 수립·추진해야 한다. 단기적으로는 기존 진행 중인 신기술 개발·전환을 위한 미래차 전환지원 사업을 확대·개편하고, 관내에서 운영되고 있는 기술 실증·성능 평가 관련 제도를 개선하여 기업들의 신속한 사업전환을 촉진해야 한다. 장기적으로는 신기술 실증·주행 인프라 확보와 더불어 대-중-소기업 간 공동연구·협업 체계를 구축하여 전반적인 자동차산업 생태계를 고도화하는 한편, 부품기업의 거래처 다변화를 지원하여 중소 부품기업이 대내외 환경 변화에 대응할 수 있도록 자생력을 강화해야 한다.

주제어

#자동차산업 #자동차 부품 #산업 현황 #미래차 전환 #기업 지원

차례

TABLE OF CONTENTS

1 연구 개요

1. 연구의 배경 ····· 3
2. 연구의 목적 ····· 5
3. 연구 범위 및 방법 ····· 5

2 자동차산업 현황

1. 국내 및 인천시 자동차산업 현황 ····· 9
2. 자동차산업 관련 지원 정책 ····· 17

3 인천시 자동차산업 실태조사 결과

1. 조사 개요 ····· 35
2. 조사 결과 ····· 38

4 인천시 완성차기업의 지역경제 영향 및 정책제언

1. 한국GM 현황과 인천시 영향 진단 ····· 55
2. 정책제언 ····· 66

참고문헌 ····· 73
부록 ····· 83

표 차례

LIST OF TABLES

〔표 2-1〕 국내 완성차업체별 자동차 생산·내수판매 동향 (2020~2025년) ····· 12
〔표 2-2〕 국내 완성차업체별 자동차 수출 동향 (2020~2025년) ····· 13
〔표 2-3〕 자동차산업 관련 주요 정책 동향 ····· 18
〔표 2-4〕「인천 미래자동차 산업 육성 종합계획('22~'26)」 5대 추진 전략 주요 내용 ····· 25
〔표 2-5〕 인천시 자율주행자동차 시범운행지구 지정 현황 ····· 27
〔표 3-1〕 자동차산업 실태조사 설문 응답 기업 특성 ····· 37
〔표 3-2〕 자동차산업 관련 기업 일반현황 ····· 39
〔표 3-3〕 자동차 관련 기업의 주요 수출국 ····· 42
〔표 3-4〕 자동차 관련 기업의 거래처 유형별 매출액 비중 ····· 44
〔표 3-5〕 자동차 관련 기업의 업황 및 전망 ····· 46
〔표 3-6〕 자동차 관련 기업의 사업전환 고려 여부 ····· 47
〔표 3-7〕 자동차 관련 기업의 미국 관세부과 영향 여부 ····· 49
〔표 3-8〕 자동차 관련 기업의 정책 수요 ····· 52
〔표 4-1〕 인천시 완성차 제조기업(한국GM) 일반현황 ····· 56
〔표 4-2〕 2020년 지역산업연관표에 따른 인천시 자동차산업 중간투입계수 ····· 61
〔표 4-3〕 한국GM의 생산유발효과 추정 ····· 63
〔표 4-4〕 한국GM의 부가가치유발효과 추정 ····· 64
〔표 4-5〕 한국GM의 취업자 유발효과 추정 ····· 65

그림 차례

LIST OF FIGURES

〔그림 2-1〕 자동차산업의 생산·출하·재고·내수·설비투자 현황 (2020~2025년) ····· 11
〔그림 2-2〕 완성차 및 자동차부품 산업의 수출입·무역수지 추이 (2020~2025년) ····· 13
〔그림 2-3〕 자동차산업 사업체·종사자 수 및 매출액 추이 (2020~2024년) ····· 15
〔그림 2-4〕 자동차산업 기업경기조사 결과 (2020년 1월 ~ 2026년 1월) ····· 16
〔그림 2-5〕 자율주행차 기술 레벨 ····· 20
〔그림 2-6〕 「K-모빌리티 글로벌 선도전략」의 목표 및 추진 방향 ····· 22
〔그림 2-7〕 소재·부품·장비 산업지도 예시(자동차 부품 집적도) ····· 24
〔그림 2-8〕 인천테크노파크 미래차 엑셀러레이팅·오픈이노베이션 프로그램 ····· 29
〔그림 2-9〕 인천테크노파크 미래차센터 보유 장비 ····· 30
〔그림 3-1〕 자동차 관련 기업의 자본금 및 사업장 매출액 규모 ····· 40
〔그림 3-2〕 자동차 관련 기업의 근로자 수 현황 ····· 41
〔그림 3-3〕 자동차 관련 기업의 생산품별 매출액 및 수출액 ····· 42
〔그림 3-4〕 거래 완성차업체별 매출액 비중 ····· 44
〔그림 3-5〕 매출에 영향을 주거나, 줄 것으로 예상되는 관세 종류 ····· 49
〔그림 3-6〕 자동차산업 관련 경영활동 애로사항 ····· 51
〔그림 4-1〕 한국GM 1차 협력사의 거래처별 매출액 비중 평균 ····· 58

1

연구 개요

제1장

연구 개요

1. 연구의 배경

○ 최근 내수 경기가 완만한 회복세를 보이는 가운데, 통상·금융 등 대내외 리스크가 확대되고 산업 환경의 트렌드가 변화함에 따라 국내 자동차산업 역시 다양한 도전에 직면하며 산업 전환기에 진입

- 한국은행과 한국개발연구원(KDI) △소비 쿠폰 지급 △금리인하 △확장재정 정책 등에 힘입어 내수경제의 완만한 개선세가 당분간 지속될 것으로 전망
  - 다만 △가계부채 누증 △인구구조 변화로 인한 가계의 소비성향 저하 △물가 불안 등이 소비 개선의 제약요인으로 작용하여 내수경제의 회복 속도는 더딜 것으로 예상
- 2025년 11월 미국의 자동차 및 자동차 부품 관련 품목 관세가 15% 수준으로 최종 확정되었으나, 최근 국내 자동차·전자장비·철강업·석유화학 등 일부 산업의 과잉생산을 지적하며 추가적인 관세부과 가능성을 언급하며 관세 불확실성 문제가 재점화
- 글로벌 자동차산업의 트렌드가 내연기관 차량에서 '친환경'·'자율주행' 키워드를 중심으로 변화하고 있으며, 이에 따라 자동차 및 관련 부품 제조기업은 △핵심기술 변화 △신규 참여자와의 경쟁 △불완전한 규제 환경 등 도전적인 환경에 직면
  - 자동차산업의 트렌드 변화에 따라 전기 배터리·하이브리드 기술 등 자동차 부문의 핵심기술이 변화하고 있으며, IT기업 및 전기차 전문 차량 제조기업 등 자동차산업의 신규 시장 참여자와의 경쟁이 확대

○ 인천시 자동차산업은 1개 완성차 제조기업과 다수의 부품사가 분포해 있는 구조로, 기업규모 및 생산품 등에 따라 외부 영향 요인 및 필요한 지원 정책 수요가 상이할 것으로 예상

- 자동차산업은 완성차(승용차) 제조뿐만 아니라 △엔진 부품 △차체 부품 △전기장치 부품 등 다양한 부품을 제조하는 기업이 속해있는 복합적 구조로, 산업 내 속한 기업들의 수직·수평적 거래관계의 다양성이 존재
  - 자동차에 필요한 각 부품의 경우 단순히 하나의 일체형이 아닌 다양한 부품의 집합체로 구성되기 때문에, 부품 제조기업은 생산품을 완성차기업에 직접 납품하거나 타 부품 제조기업에 납품하는 등 거래구조가 다원화
- 이에 기업에서 생산하는 품목에 따라 글로벌 트렌드 변화나 관세 등 요인의 영향이 다르게 나타날 수 있으며, 생산 품목 및 기업규모에 따라 필요한 지원책도 차이가 있을 것으로 예상
  - 예를 들어 '친환경' 트렌드의 경우 기존의 내연기관차 엔진 부품 생산기업에는 부정적으로 작용하나, 전기장치 등 부품 생산기업에는 영향이 미미할 가능성
- 한편, 인천시에는 완성차 제조기업인 '한국GM'이 소재해 있으나, △내수판매 부진 △국내 신제품 투자 부진 △미국 관세부과 등 다양한 사유로 인해 GM의 한국 철수설이 돌며 주기적으로 관내 자동차산업 위기론이 대두[1)]
  - 동 위기론은 인천시 유일의 완성차 기업인 '한국GM'의 위기 또는 철수가 관내 자동차 관련 부품 등을 생산하는 협력사에 전이되어 지역경제에 연쇄적인 충격이 나타날 것을 전제
  - 현재 인천시 자동차산업과 관련해서는 주력 기업과 연관 기업의 거래관계나, 부품사들의 GM 의존도 등에 대한 정보가 부족하여 실제 영향력을 판단할 수 있는 근거는 부족한 상황

○ 이와 같은 상황에서 관내 자동차 연관 기업이 산업 전환기에 성공적으로 대응하기 위해서는 기업의 자발적인 노력과 함께 시정 차원에서의 적절한 지원이 필요하나, 정책 수립에 근거가 되는 기업 현황에 대한 정보가 부족한 상황

- 자동차산업에 속한 기업들의 특성에 적합한 지원 정책을 수립하기 위하여 자동차산업 연관 기업의 경영 실태 및 대내외 리스크 요인을 면밀히 파악할 수 있도록 기업체 실태조사가 필요

1) 2025년 12월, 2026년 3월 두 번에 걸쳐 한국GM이 국내 생산설비에 대한 총 6억 달러 규모 투자를 발표함에 따라, 당분간은 투자 부진으로 인한 '한국GM 철수설'은 사그라질 전망임(연합뉴스, 2026.03.25.).

2. 연구의 목적

○ 본 연구는 지역 내 자동차산업의 정확한 규모 파악 및 구조적 특징 분석을 위하여 자동차산업 관련 업종을 영위하는 기업체의 경영활동에 대한 실태조사를 진행하고, 향후 인천시의 자동차산업 관련 정책 수립을 위한 기반 정보를 제공하는 것을 목적

- 전국 및 인천시 자동차산업 현황 및 관련 지원제도 파악
- 인천시 관내 자동차 관련 기업의 연관 구조를 파악하기 위한 설문조사 수행
- 인천시 자동차산업 지원을 위한 정책적 시사점과 제언 제시

3. 연구의 범위 및 방법

(1) 연구의 범위

○ 본 연구의 내용적 범위는 ① 자동차산업 및 관련 정책 현황 ② 인천시 자동차 유관 기업의 연관 구조 및 경영 실태 ③ 향후 정책 방향성 등 3가지 부문으로 구성[2)]

- 전국사업체조사 기반 자동차산업 현황(전국/인천시), 인천테크노파크 조사 기반 인천시 자동차 부품사 현황, 정부와 인천시가 시행 중인 자동차산업 관련 지원제도 검토
- 인천시 관내 자동차산업 관련 기업체를 대상으로 매출액 및 수출액, 거래 현황 정보, 업황 및 전망, 관세 영향 및 사업전환, 정책 수요 등에 대한 실태조사를 진행하고 결과를 분석
- 인천시 기업체 실태조사를 통해 파악한 자동차산업 현황 및 정책 수요를 기반으로 관내 자동차산업 연관 기업의 경영활동을 지원하기 위한 인천시의 정책 방향성을 검토

2) 동 보고서는 2026년 1월 시점을 기준으로 작성되었으며, 2026년 3월 4일 발표된 통계청 연간보정 수치 반영을 위한 검토·수정 과정에서 일부 자료를 해당 시점 기준으로 업데이트하였음.

(2) 연구의 방법

○ 인천시 관내 자동차산업 관련 기업을 대상으로 △설문조사 △전문가 의견 조사 진행

- 설문조사: 관내 제조기업 중 완성차 생산기업의 1차 협력사로 예상되는 기업과 완성차 기업 납품업체 외의 자동차산업 관련 제품을 생산하는 기업 등을 포함한 모집단을 구성하여 진행
  - 설문조사는 △사업체 재무·종사자 현황 △내수·수출 현황 △주요 거래처 현황 △자동차 산업 업황 및 전망 △경영애로사항 및 사업전환 여부 △관세 영향 여부 △지원 정책 수요 관련 문항을 포함
- 전문가 의견 조사: 인천시 관내 자동차기업에 대한 지원을 수행하는 기관 담당자를 대상으로 관내 기업의 사업전환 현황 및 인천시 자동차기업 지원사업 등에 대한 대면 의견 청취

2

자동차산업 현황

제2장

자동차산업 현황

1. 국내 및 인천시 자동차산업 현황

1) 자동차산업 현황[3)]

○ **[생산]** 자동차산업 생산은 2020~2021년 코로나19 팬데믹 기간 이후 기저효과의 영향으로 2022년에 높은 증가율을 보였으나, 2023년부터 완만한 감소세

- **(전국)** 2025년 전국 자동차산업 생산지수는 전년대비 1.0% 증가한 125.9로 2022년 이후 원지수 기준 120 이상의 안정적인 호조 유지
- **(인천)** 같은 기간 인천시 생산지수는 전년대비 7.2% 감소한 114.1로, 전국과 달리 2025년 하반기 들어 5개월 연속 전년동월비 감소하는 등 생산 감소 폭이 크게 나타나는 상황
- **(한국GM)** 한국GM의 2025년 누적 생산량은 국내 완성차 6개 기업의 생산량 중 약 11.2% 수준
  - 2022년~2024년 시기 타 완성체 기업 대비 높은 수준의 전년대비 증가율을 보이며 2024년까지 생산량이 증가(`21년 22만 대→`24년 49만 대)했으나, 2025년에는 생산량이 소폭 감소

○ **[출하·재고]** 자동차산업 출하지수는 생산지수 추이와 유사하게 최근 들어 정체·감소하는 양상을 보이고 있으나, 재고지수는 꾸준한 증가세 지속

3) 생산·출하·재고지수는 광업제조업동향조사의 제10차 한국표준산업분류(KSIC) 기준 '자동차 및 트레일러 제조업(C30)'을 기준으로 작성하였으며, 설비투자는 설비투자지수의 국민계정 총고정자본형성 중 운송장비 '자동차' 부문을 기준으로 작성함. 업황 부문은 기업경기조사의 제10차 KSIC 기준 '자동차 및 트레일러 제조업(C30)'을 기준으로 작성함. 수출입 부문은 산업부의 수출입품목 분류체계(MTI) 741(자동차) 및 742(자동차 부품)의 합산 값을 기준으로 하였고, 업체별 생산·내수·수출 관련 자료는 산업부의 자동차산업 보도자료에 따라 작성 후 자료 출처를 표기함.

- **(출하)** 전국 출하지수는 2021년~2023년 시기 전년대비 증가세를 보였으나, 2024년 감소 전환한 이후 2025년에도 전년대비 0.8% 증가에 그치며 정체 양상
  - **(인천)** 2020년~2021년 출하 감소의 기저효과로 이후 2년 연속 약 18%의 높은 증가세를 보였으나, 2024년 이후 감소 전환하여 2025년 106.4 수준을 기록
- **(재고)** 2025년 전국 자동차 재고지수는 전년대비 9.5% 증가한 131.0으로, 2022년 이후 전년대비 증가세가 지속
  - **(인천)** 같은 기간 인천시 재고지수는 전년대비 3.3% 감소한 114.4로, 2020년 이후 급격한 증가율을 보이다 2025년 들어 소폭 조정

○ **[내수·투자]** 자동차산업의 내수 판매량은 2020년 이후 완만한 감소세

- **(내수)** 수입차를 포함한 자동차 내수판매는 2020년 약 189만 대에서 2021년 이후 160~170만 대 수준으로 감소하였으며, 2025년 기준 전국 자동차 내수판매는 전년대비 3.3% 증가한 약 168만 대 수준
  - **(한국GM)** 2025년 한국GM의 내수 판매량은 전년 대비 39.2% 감소한 1.5만 대로 2020년부터 감소세가 지속되고 있으며, 국내 완성차 생산에서 차지하는 비율 대비 내수판매 비중(약 1.1%)이 현저하게 낮은 수준
- **(설비투자)** 2025년 기준 전국 자동차 부문 설비투자지수는 전년대비 11.3% 증가한 112.1로, 최근 5년 새 최고치를 기록[4)]

4) 설비투자지수는 지역·업종별 세부 통계가 제공되지 않아 인천시의 자동차산업 설비투자 현황을 직접적으로 파악하는 데 한계가 있음.

[그림 2-1] 자동차산업의 생산·출하·재고·내수·설비투자 현황 (2020~2025년)

주: 보고서 작성·검토 시점(2026년 3월) 기준 공표된 자료만을 이용하여 작성

자료(출처): 국가통계포털 '광업제조업동향조사' 및 '설비투자지수', 한국모빌리티자동차산업협회 자료 참고 및 재구성

〔표 2-1〕 국내 완성차업체별 자동차 생산·내수판매 동향 (2020~2025년) (단위: 대, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025p)	전년 대비
생산	**3,506,067**	**3,462,499**	**3,757,049**	**4,243,597**	**4,128,242**	**4,101,992**	**(-0.6)**
현대	1,618,411	1,620,231	1,732,317	1,946,447	1,857,856	1,846,274	(-0.6)
기아	1,307,265	1,398,966	1,472,963	1,606,253	1,548,219	1,597,340	(3.2)
한국GM	**354,800**	**223,623**	**258,260**	**464,648**	**494,072**	**460,826**	**(-6.7)**
KG모빌리티	106,840	82,009	115,329	119,980	108,526	106,137	(-2.2)
르노코리아	114,630	128,328	168,478	97,756	111,577	84,185	(-24.5)
타타대우	4,121	9,342	9,702	8,513	7,992	7,230	(-9.5)
내수판매	**1,610,521**	**1,440,786**	**1,395,111**	**1,457,782**	**1,364,750**	**1,373,221**	**(0.6)**
현대	787,854	726,838	688,743	762,073	705,319	712,959	(1.1)
기아	552,400	535,016	541,068	565,826	542,139	548,204	(1.1)
한국GM	**82,955**	**54,292**	**37,239**	**38,755**	**24,824**	**15,087**	**(-39.2)**
KG모빌리티	87,889	56,363	68,666	63,345	47,046	40,249	(-14.4)
르노코리아	95,939	61,096	52,621	22,048	39,816	52,271	(31.3)
타타대우	3,484	7,181	6,774	5,735	5,606	4,451	(-20.6)

주: 1) 국내 완성차기업 6개 사에 대한 정보로, 2022년 폐업한 대우버스 및 그 외 수입차는 제외하여, 실제 통계상의 전체 자동차 생산량 및 내수 판매량 수치와 일부 상이
2) 내수는 국내 판매 차량의 출고 기준이며, 현대·한국GM·르노코리아의 내수는 OEM 수입차를 포함
자료(출처): 공공데이터포털 '산업통상부_기업별 자동차 산업 현황', 산업통상부 보도자료(2026.01.15.) 참고 및 재구성

○ **[수출입]** 완성차 부문은 안정적인 수출 증가세에 기반하여 무역흑자가 확대되는 흐름을 보이는 반면, 자동차부품 부문은 2023년 이후 수출 둔화 및 수입 증가가 지속되며 무역수지에 부정적 영향

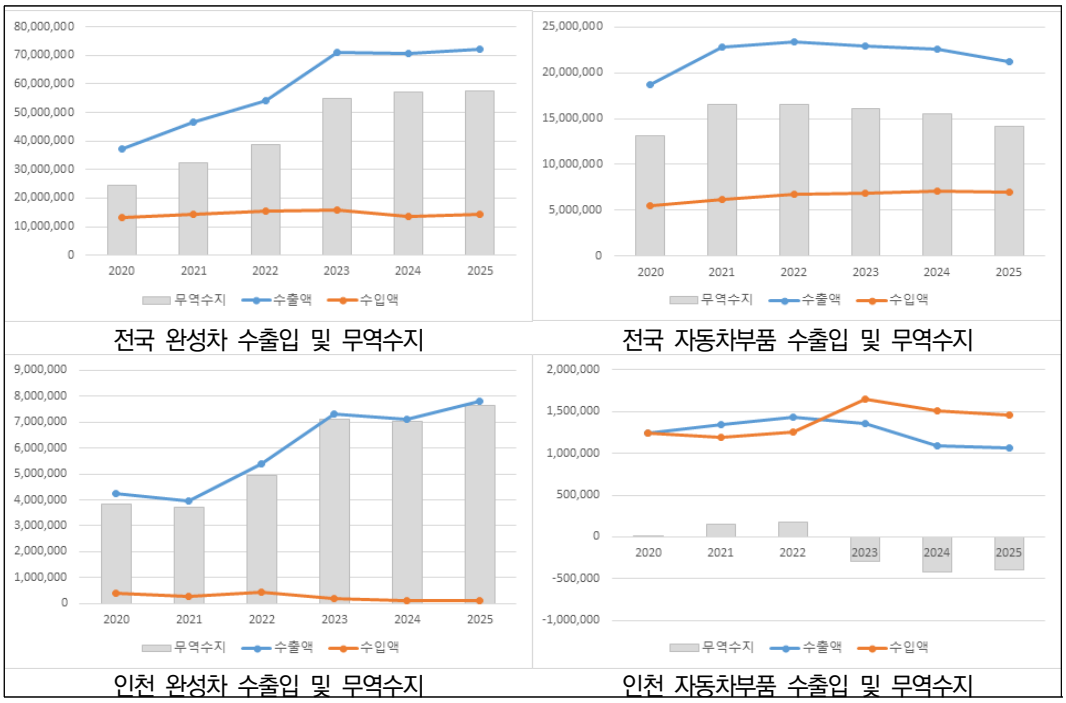
- **(완성차)** 전국 완성차 수출은 2020년부터 2023년까지 높은 증가율을 보였으며, 2025년 기준 전년대비 1.7% 증가하여 2023년 이후 완만한 증가세
  - **(인천)** 2025년 기준 인천시 완성차 수출은 전년대비 9.3% 증가하는 등 2020년 이후 증가세가 지속되고 있으나, 수입이 전반적으로 감소함에 따라 무역수지는 전년대비 9.1% 증가
  - **(한국GM)** 한국GM의 자동차 수출 물량은 2025년 기준 전년대비 5.5% 감소한 약 45만대로 2023년 이후 40~50만 대 수준을 유지하고 있으며, 최근 들어 생산량 대비 수출 의존도가 더욱 심화[5)]

5) 한국GM 국내·외 판매 비중의 경우 2020년 내수 23%, 수출 77%에서 2025년 현재 내수 3%, 수출 97%로 변화하며 수출 의존도가 심화함. 한국GM의 수출량이 국내 완성차기업 전체 수출량의 약 16%를 차지함.

- **(부품)** 전국 자동차부품 수출은 2022년 이후 지속 감소하는 추세로 2025년 기준 전년대비 5.9% 감소하였으며, 같은 기간 수입은 완만한 증가세를 보임에 따라 무역흑자 규모가 감소하는 추세

  • **(인천)** 2025년 기준 인천시 자동차부품 수출은 전년대비 2.9% 감소한 약 10.5억 달러 수준으로, 2023년 이후 무역수지 적자가 지속

〔그림 2-2〕 완성차 및 자동차부품 산업의 수출입·무역수지 추이 (2020~2025년) (단위: 천 달러)



전국 완성차 수출입 및 무역수지 | 전국 자동차부품 수출입 및 무역수지

인천 완성차 수출입 및 무역수지 | 인천 자동차부품 수출입 및 무역수지

주: 완성차 및 자동차부품 수출입 현황은 각각 K-stat 무역통계의 MTI 741, MTI 742를 기준으로 작성
자료(출처): K-stat 무역통계 '국내 품목/지자체 수출입 통계' 참고 및 재구성

〔표 2-2〕 국내 완성차업체별 자동차 수출 동향 (2020~2025년) (단위: 대, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025[p]	전년 대비
수출	**1,886,673**	**2,040,572**	**2,300,333**	**2,766,271**	**2,782,612**	**2,736,308**	**(-1.7)**
현대	838,838	917,979	1,009,025	1,150,268	1,172,633	1,144,083	(-2.4)
기아	721,625	838,826	899,048	1,046,850	1,005,155	1,038,013	(3.3)
한국GM	**285,490**	**182,748**	**227,637**	**430,881**	**473,165**	**447,226**	**(-5.5)**
KG모빌리티	19,436	27,743	44,994	52,574	62,318	68,561	(10.0)
르노코리아	20,227	71,673	117,020	82,228	67,123	35,773	(-46.7)
타타대우	1,057	1,603	2,609	3,470	2,218	2,652	(19.6)

주: 1) 국내 완성차기업 6개 사에 대한 정보이며, 2022년 폐업한 대우버스는 제외
2) 수출은 통관 또는 선적 기준으로 회사 공시 자료와 일부 상이
자료(출처): 공공데이터포털 '산업통상부_기업별 자동차 산업 현황', 산업통상부 보도자료(2026.01.15.) 참고 및 재구성

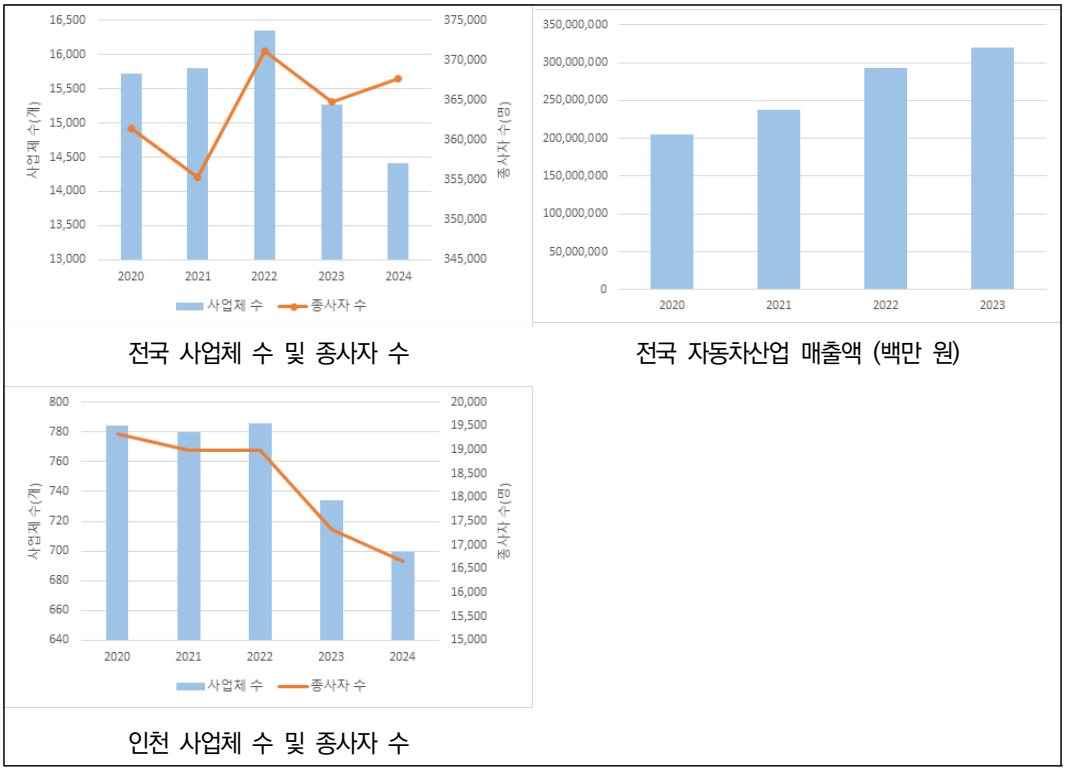
2) 사업체 현황

○ **[사업체·종사자 수]** 전국사업체조사에 따르면 전국 및 인천시의 자동차 사업체 수는 전반적인 산업 성장세가 둔화한 2023년 이후 급격히 감소하였으나, 종사자 수 추이는 전국과 인천이 상이

- **(전국)** 2024년 기준 전국 자동차 사업체 수는 전년대비 5.6% 감소한 14,407개, 종사자 수는 전년대비 0.8% 증가한 약 36.8만 명으로 확인
  - 사업체 수 감소세에 비해 종사자 수의 감소 폭은 상대적으로 낮게 나타났는데, 이는 일부 사업체의 폐업 및 통폐합 등에도 불구하고 존속 사업체를 중심으로 고용이 집중되었기 때문으로 추정
  - 전국 자동차 사업체의 총매출액은 2020년 이후 증가세를 유지하고 있으며, 2023년 기준 전년대비 9.2% 증가한 320조 원을 기록하는 등 안정적인 성장세 유지
- **(인천)** 2024년 기준 인천시 자동차 사업체 수는 전년대비 4.8% 감소한 699개 사, 종사자 수는 전년대비 3.8% 감소한 약 1.7만 명으로 전국과 달리 사업체 수와 종사자 수가 동반 감소
  - 인천시 자동차산업 사업체 수는 2022년 786개에서 2024년 699개로 급격히 감소[6)]
  - 종사자 수 역시 2022년 약 1.9만 명에서 2024년 1.7만 명으로 감소하여, 전국과 달리 종사자 수가 2년 연속 전년대비 감소

6) 인천테크노파크에서 수행한 「2025년 인천 자동차산업 실태조사」에서는 '자동차 및 트레일러 제조업(C30)' 외에 자동차산업과 연관이 높은 157개 업종(세세분류 기준)을 포함하여 조사하였으며, 조사 완료 사업체 정보에 업종별 가중치를 반영하여 추정한 결과 인천시 관내 자동차 분야 사업체 수를 863개로 추정함.

〔그림 2-3〕 자동차산업 사업체·종사자 수 및 매출액 추이 (2020~2024년)



전국 사업체 수 및 종사자 수

전국 자동차산업 매출액 (백만 원)

인천 사업체 수 및 종사자 수

주: 보고서 작성·검토 시점(2026년 3월) 기준 공표된 자료만을 이용하여 작성하였으며, 매출액의 경우 조사 시점 기준 차년도 3월 말에 공표되어 2024년 정보 부재

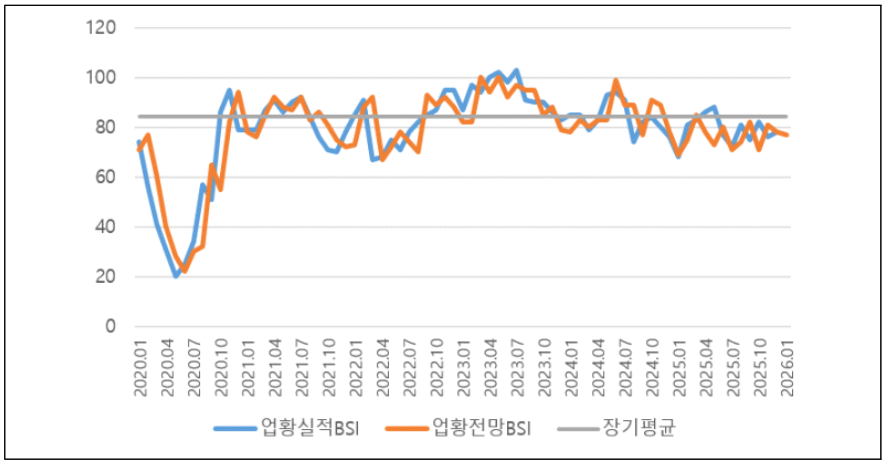
자료(출처): 국가통계포털 '전국사업체조사' 참고 및 재구성

○ **[업황]** 한국은행의 기업경기조사에 따르면 자동차산업의 업황실적 BSI는 2023년 7월을 기점으로 점차 하락하는 흐름을 보이며, 2025년 6월 업황실적 BSI가 장기평균치(84)[7] 이하로 떨어진 이후 보합세

- 2025년 12월 실적 BSI는 78로 전월 대비 2p 상승하였으나, 2026년 1월 업황 전망은 77로 전월 대비 1p 하락하여 향후 업황이 악화될 것으로 예상하는 업체의 비중이 확대

7) 업황실적 BSI의 장기 평균치는 2003년 1월부터 2024년 12월 업황실적 BSI의 평균치로 계산함.

〔그림 2-4〕 자동차산업 기업경기조사 결과 (2020년 1월 ~ 2026년 1월)



주: 기업경기실사지수(BSI) = 기준값(100) + '좋음' 응답 업체 구성비(%) - '나쁨' 응답 업체 구성비(%)
자료(출처): 국가통계포털 '기업경기조사' 참고 및 재구성

2. 자동차산업 관련 지원 정책

1) 중앙정부 지원 정책

(1) 자동차산업 지원 정책 개요

○ 최근 중앙정부의 자동차산업 정책은 '미래차 전환'과 '첨단 모빌리티'를 키워드로 하여 자동차 부품SW 및 AI 기술 등 기술 경쟁력 강화를 추진하고 있으며, 자율주행·통신 기술 기반 서비스 등의 부문까지 정책 대상이 확대되는 추세

- '미래차'란 친환경 전기차와 수소차뿐만 아니라 정보통신 기술(ICT)과 인공지능(AI)에 기반한 자율주행차를 포괄하는 개념
  - 정부는 친환경 자동차, 자율주행차, 자동차 부품 산업 등에 대하여 관련 법령[8]에 따라 5년마다 산업 발전 기본 방향 및 중장기 목표 등을 포함한 기본계획을 수립·공표
- '첨단 모빌리티'란 첨단기술을 접목하여 기존 교통체계와의 제공·설치·운영 방식·형태 등과 차별성이 인정되는 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술 등을 의미하며, 자율주행 기술과 전기·수소차가 첨단 모빌리티 분야의 핵심 요소
  - 「국가전략기술 육성에 관한 특별법(약칭: 국가전략기술육성법)」에 따라 12대 국가전략기술[9] 중 하나로 첨단 모빌리티 분야가 선정되었으며, 세부 중점 기술은 자율주행시스템, 도심항공교통(UAM), 전기·수소차로 분류
- 정부는 2020년대 들어 '첨단 모빌리티', '전기차·친환경차', '이차전지' 등과 관련한 산업 지원 정책을 지속적으로 발표

○ 2026년 1월 정부는 「2026년 경제성장전략」을 통해 잠재성장률 반등과 양극화 극복을 목표로 선도 과제 중심의 정책 방향을 제시하였는데, 해당 선도 과제의 세부 내용에 자동차 및 자동차부품 관련 지원 정책을 반영

---

8) 기본계획 수립과 관련한 법령으로는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(약칭: 친환경자동차법)」, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률(약칭: 자율주행자동차법)」, 「미래자동차 부품산업의 전환촉진 및 생태계 육성에 관한 특별법(약칭: 미래자동차부품산업법)」 등이 존재함.

9) '국가전략기술'이란 외교·안보 측면의 전략적 중요성이 인정되고, 국민경제 및 연관 산업에 미치는 영향이 크며 신기술·신산업 창출 등 미래 혁신의 기반이 되는 기술을 의미함.

- 동 전략에서는 잠재성장률 반등을 위한 세부 과제로 'AX·GX[10] 등 산업 대전환'과 '초혁신경제 15대 선도프로젝트' 등을 제시

  • **(AI 대전환 - 자율주행)** 정부는 AI 3대 강국 및 피지컬 AI 1등 국가를 목표로 7대 선도 분야를 집중 지원할 예정으로, 특히 'AI 자동차' 분야의 경우 자율주행 중심 교통·물류 AI 전환 계획 등을 수립할 예정[11]

  • **(15대 선도프로젝트 – 첨단 소재·부품)** 국내 경제의 선도형 경제로의 전환을 목표로 선정한 15개 선도프로젝트 중 미래 전자·산업 기술에 이용되는 '차세대 전략 반도체'와 '그래핀'이 첨단 소재·부품 분야 지원 대상으로 선정[12]

○ 이 외에도 정부는 미국 관세 극복을 위한 정책금융 지원, 공급망 재편에 따른 소재·부품 기술 경쟁력 강화 등을 추진하며, 대내외 환경 변화에 대응해 자동차산업의 전방위적 지원을 추진

〔표 2-3〕 자동차산업 관련 주요 정책 동향

구분	주요 내용
K-모빌리티 글로벌 선도전략 (관계부처 합동, 2025.12)	자동차·부품 미국 관세 극복, K-모빌리티 마더팩토리 구축, AI 자율주행 기술 캐치업, 부품기업 미래차 전환 등을 추진
K-배터리 경쟁력 강화방안 (산업통상부, 2025.11)	전기차·자율주행 등에 필수 활용되는 이차전지 산업의 경쟁력 강화를 위해 ①차세대 배터리 기술 리더십 확보 ②이차전지 소재·광물 공급망 강화 ③국내 생산 기반 유지를 위한 수요 창출 등의 정책 지원 추진
자율주행차 산업 경쟁력 제고방안 (기획재정부, 2025.11)	'27년 Lv.4 자율주행차 상용화를 목표로 ①대규모 실증 기반 조성 ②규제 개선 ③R&D 지원 ④제도 정비 추진
자동차 생태계 강화를 위한 긴급 대응대책 (관계부처 합동, 2025.04)	자동차·부품 미국 관세 충격에 대응하기 위해 기업 경영 위기 지원, 전기차 보조금 확대 등 내수 진작, 세액공제 확대 등 정책 지원 추진
친환경차·이차전지 경쟁력 강화 방안 (산업통상자원부, 2025.01)	친환경차 성장 둔화 및 이차전지 연관 사업의 위기에 대응하여, ①친환경차 캐즘 대응 강화 ②첨단 기술력 강화 ③이차전지 생태계 강화 ④대외 불확실성 대응 등을 위한 과제 추진
전기차 화재 안전관리 대책 (국무조정실, 2024.09)	전기차 안전성 확보, 지하 주차장 등 안전관리 강화, 화재 대응능력 강화 및 중장기적 대응 방안 마련을 위한 대책 수립

10) AI Transformation(AX), Green Transformation(GX).
11) 2025년 9월 출범한 민·관 제조 AX 연합 'M.AX 얼라이언스'(10개 분야)에도 자율주행차 분야가 포함되어, 정부가 R&D를 집중 지원하고 제조기업과 AI 기업이 공동으로 AI(자율주행) 제품·서비스를 개발할 계획임.
12) 선정된 프로젝트에 대해서는 금융·세제·규제 개선·인력 양성 등 정부의 패키지 지원이 이루어질 예정이며, 5년 내 가시적 성과를 도출하는 것을 목표로 함.

제1차 국가전략기술 육성 기본계획 (과학기술정보통신부, 2024.08)	첨단 모빌리티, 이차전지, 사이버보안, 차세대통신 등 12대 국가전략기술 육성에 관하여 △신속 사업화 총력 지원 △기술 안보 선제 대응 역량 제고 △임무 중심 R&D 혁신 등을 추진
미래자동차 부품산업의 전환촉진 및 생태계 육성에 관한 특별법 (산업통상자원부, 2024년 1월 제정)	미래자동차 부품산업의 경쟁력 강화와 유연한 전환을 통한 지속 가능한 부품 생태계 구축 및 국내 공급망 안정화 지원을 위해, 미래차 기본계획 수립, 미래차 부품 전문기업 지정 등의 내용이 담긴 특별법 제정
친환경 모빌리티 규제혁신 방안 (산업통상자원부, 2024.01)	모빌리티 기업의 새로운 혁신 활동과 시장 진입에 걸림돌을 제거하는 규제혁신, 안전 생태계 조성으로 기업 부담 경감 등 추진
이차전지 전주기 산업경쟁력 강화 방안 (기획재정부, 2023.12)	①이차전지 핵심 광물 공급망 안정화 ②사용 후 배터리 생태계 조성 ③핵심기술 R&D 및 금융 지원 등 이차전지 전주기 산업 경쟁력 강화 추진
전기차 충전 인프라 확충 및 안전 강화 방안 (환경부, 2023.06)	접근성과 실수요를 고려한 전기차 충전기 보급 확대, 사용 편의성 제고 및 서비스 품질 개선, 화재 피해 최소화를 위한 과제 추진
자동차 산업 글로벌 3강 전략 (산업통상자원부, 2022.09)	미래차로의 신속하고 유연한 전환과 모빌리티 신산업으로의 자동차산업 경계 확장을 위해 △전동화 경쟁력 제고 △SDV(Software Defined Vehicle)로의 전환 가속화 △내연기관차 부품기업의 사업 다각화 등 지원
모빌리티 혁신 로드맵 (국토교통부, 2022.09)	완전자율주행 시대 개막을 위해 부분 자율주행차(Lv.3) 상용화, Lv.4에 대한 제도 선제 마련, 자율주행 친화적 인프라 구축 등 추진

자료(출처): 자동차산업 인적자원개발위원회(2025), 부처별 보도자료 참고 및 재구성

(2) 주요 자동차산업 지원 정책

○ 2025년 11월 정부는 자율주행차의 기술력 제고를 위하여 과감한 정책 지원이 필요한 시점이라는 인식에 따라 「자율주행차 산업 경쟁력 제고방안」[13]을 발표

- 동 방안에서는 현재 국내 자율주행차 관련 기술 수준을 Lv.3으로 평가하며, 2027년 Lv.4의 자율주행차 상용화를 목표로 △대규모 실증 기반 조성 △규제 개선 △R&D 지원 △제도 정비를 추진

  • **(실증 기반 조성)** 100여 대 규모의 자율주행차를 투입하여 도시 전역을 실증구역으로 하는 '자율주행 실증도시' 조성을 추진하고, 서비스 체감도가 특히 우수한 교통취약지역 등에 자율주행 버스 운영을 확대

  • **(규제 개선)** 자율주행 관련 연구개발(R&D) 촉진을 위하여 영상데이터 활용 규제를 완화하는 한편, 임시 운행 허가 제도 및 각종 실증 관련 제도의 운영 유연화를 추진

13) 관계부처 합동(2025d).

- **(R&D 지원)** 자율주행차 전용 GPU 확보, E2E(End-to-End)[14] 기술개발, 자율주행차 특화 핵심부품의 국내 생산망 구축 등 기술·생산 기반 강화를 위한 R&D 지원 확대
- **(제도·인프라 정비)** 완전자율주행 시대에 대비하여 자율주행차 관련 형사·행정 제재 대상을 명확화하는 등 운전자를 전제로 한 기존 제도를 선제 정비하고, 사회적 연착륙 방안을 검토

〔그림 2-5〕 자율주행차 기술 레벨

주: 미국자동차공학회(SAE) 기준
자료(출처): 관계부처 합동(2025.11.26.), 「자율주행차 산업 경쟁력 제고방안」

○ 2025년 12월 정부는 미래차 정책의 연계를 위하여 '제1차 미래차 부품 기본계획'과 '제5차 친환경차 기본계획'을 통합한 「'세계를 넘어 미래를 여는' K-모빌리티 글로벌 선도전략(`26~`35)」을 수립·발표[15]

- 동 전략은 △`30년 자율주행 기술 선도국 진입 △`35년 신차의 90% 친환경차 판매 △`30년 부품기업 미래차 전환 70% 달성 등을 통해 우리나라가 미래차 선도국으로 발돋움하는 것을 목표로 다음의 추진 전략을 마련
- **[K-미래차 마더팩토리]** 노하우·기술·인력 등이 집적된 미래차 중심 마더팩토리를 구축하여 국내 생산능력 고도화를 추진

14) 'End-to-End'란 사람이 직접 규칙을 개발하는 기존의 Rule-based 방식과 달리 AI가 학습한 데이터를 바탕으로 스스로 판단·제어하는 방식으로, 미국에서는 테슬라를 중심으로 확산 중이나 국내 업계에서는 최근에서야 접목이 시작되는 단계임.
15) '제1차 미래차 부품 기본계획' 및 '제5차 친환경차 기본계획'은 각각 「미래자동차부품산업법」 및 「친환경자동차법」에 따른 기본계획으로, 동 내용은 관계부처 합동(2025a)을 참고하여 작성함.

- **(생산·수요 인센티브 강화)** △친환경차 R&D 인센티브 구조 재설계 △구매보조금 지원 강화 △개별소비세·취득세 감면 등을 통해 생산·수요 인센티브를 강화하여 친환경차 및 첨단 자동차 부품에 대한 기업의 생산·R&D·투자 확대를 유도
- **(AI 전환)** 자동차·부품 개발부터 제조까지 전 과정에의 AI 활용 확산을 위하여 기업의 AI 팩토리 전환을 지원하는 한편, 'HTC Bootcamp' 프로그램과 근로자 직무 전환교육을 도입[16]하여 근로자와 첨단기술의 상생을 지원
- **(미래차 전환)** 자동차 부품 분야의 미래차 전환을 촉진하기 위해 미래차 부품 전문기업 200개 사를 선정하여 △M&A △금융 △IP 확보·보호 △R&D 등을 패키지로 지원하는 한편, 대학과 연계하여 미래차 부품 전문인력양성을 추진

- **[자율주행, 친환경차]** 선도국 수준의 자율주행 기술을 확보하고 친환경차의 성능을 내연차 이상으로 향상하기 위하여, 대규모 R&D 투자와 제도 정비 추진
  - **(자율주행차)** AI 기반 자율주행 시대에 대비하여 △국내 도로 최적화 AI 자율주행 모델 개발 △SDV[17] 전환 기술개발 △커넥티드 기술[18] 고도화 등 대규모 연구개발(R&D)과 단계별 실증사업을 지원하고, 자율주행 상용화를 위한 규제 개선·표준 보급 등 제도 정비와 자율주행 데이터 민·관 통합플랫폼 구축을 추진
  - **(전기·수소차)** 주행거리 확대·충전 속도 향상 등 내연차와의 가격·성능 격차 해소를 위한 R&D 지원 정책을 추진하고 충전 인프라를 확충하여 소비자 친화도 제고 및 친환경차 보급 확산 추진
- **[세계로 뻗어나가는 K-미래차]** 시장 창출형 해외 투자 및 수출 지원을 통해 글로벌 판매 확대를 추진하고, 펀드를 조성하여 미래차 산업에 대한 국내 투자를 촉진
  - **(투자·해외진출)** 원활한 현지 투자를 위해 비자 제도·핵심기술 보호제도 등을 개선하고, 구매력과 성장성이 높은 브라질, 인도네시아 등 7개국에 전략적 부품 수출을 지원함으로써 신흥시장 중심의 글로벌 시장 진출을 촉진

---

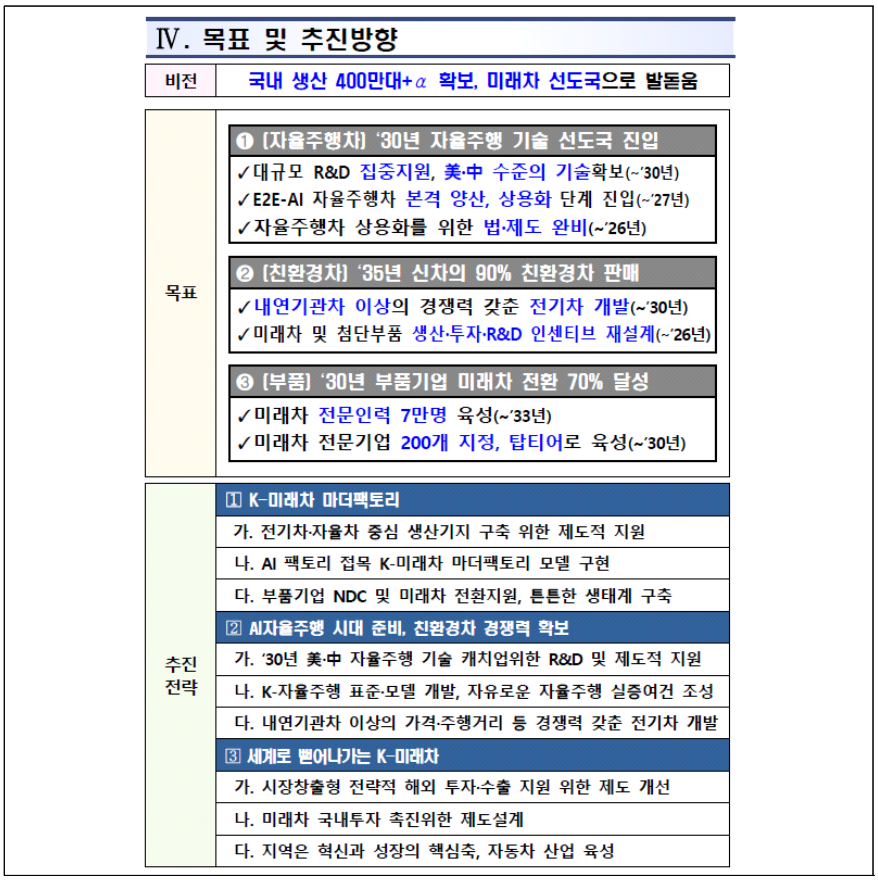
16) 'HTC(Human-Technology Collaboration) Bootcamp' 프로그램은 AI·로봇·인간 간 공동 작업을 통한 효율 개선 연구 및 평가를 지원하는 프로그램을 의미하며, 근로자 직무 전환교육은 최신 기술의 도입으로 일감이 사라지는 근로자를 대상으로 직무전환·성과관리체계 재설계, 기술지도·공정·안전관리 교육 등을 실시하는 것을 의미함.

17) 'SDV(Software-Defined Vehicle)'란 소프트웨어로 하드웨어를 제어하고 관리하는 자동차를 의미하며, 기능을 SW로 구현하고 무선 업데이트를 통해 차량 성능을 개선할 수 있음.

18) '커넥티드카(Connected Car)'란 자동차에 인터넷과 모바일기기 등 IT기술이 융합된 형태로, 자동차가 주변과 실시간으로 통신하면서 다양한 서비스를 제공하는 자동차를 의미함.

• **(국내 거점별 특화 전략)** 중부권(연구개발), 호남권(실증), 영남권(제조·수출) 등 권역별 특화 전략을 마련하여 지역 성장의 핵심축으로서의 자동차산업 육성을 지원

〔그림 2-6〕「K-모빌리티 글로벌 선도전략」의 목표 및 추진 방향



자료(출처): 관계부처 합동(2025.12.30.), 「'세계를 넘어 미래를 여는' K-모빌리티 글로벌 선도전략」

(3) 기타 자동차산업 관련 분야 지원 정책

○ **[뿌리산업 진흥 기본계획]** 2022년 12월 뿌리산업의 기술집약·고부가 구조 전환을 위해 수립된 제3차 「뿌리산업 진흥 기본계획(`23~`27)[19]」에서는 뿌리산업 분야의 차세대 첨단기술 역량 강화를 지원

- 뿌리산업은 주조·금형·용접 등을 통해 소재를 부품으로 또는 부품을 완제품으로 생산하는 기초 공정 산업으로, 자동차·기계 등 주력 제조업의 경쟁력을 좌우[20]

19) 「뿌리산업 진흥과 첨단화에 관한 법률(약칭: 뿌리산업법)」에 따른 5년 단위 기본계획임.

- 동 계획에서는 △뿌리산업 전문 인력 양성 △차세대 첨단기술 역량 강화 △기업 성장 중심 정책금융 지원 등을 추진하는 한편, 전후방산업과 뿌리산업 업종 간 협력체계 강화를 통해 수요기업과 뿌리 기업의 동반성장 및 공급망 안정성 확보를 추진
  - 자동차산업의 경우 내연차에서 전기차로의 전환이 이루어짐에 따라 소재의 경량화·고강도화가 요구되고 있으며, 이에 뿌리산업 업종 간 융복합을 지원하여 친환경 차량용 경량 차체 부품 성형 기술 등 차세대 공정 기술개발을 추진

○ **[국가전략기술 육성 기본계획]** 2024년 8월 수립된 「국가전략기술 육성 기본계획(`24~`28)」은 자율주행 시스템과 전기·수소차 기술이 포함된 첨단 모빌리티 분야를 12대 국가전략기술의 '추격·경쟁 분야'로 선정

- 동 계획은 △연구·실증 인프라 대대적 확충 △가시적 성과 도출·기반 구축 R&D 추진 △조기 상용화를 위한 마중물 투자 등을 추격·경쟁 분야의 핵심 전략으로 설정하여, 미래 성장동력 및 기술 안보 역량 강화를 추진

○ **[소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 기본계획]** 2025년 10월 발표된 제2차 「소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 기본계획(`26~`30)[21]」에서는 글로벌 공급망 재편, AI 혁신, 탄소중립 등 거대 산업 전환에 대응하기 위한 정책 과제를 제시

- 소재·부품·장비 산업은 반도체 소재·자동차 부품·제조 장비 등 제조업의 기반이 되는 기초산업으로, 동 계획에서는 ①혁신 역량 강화 ②시장 역량 강화 ③생태계 역량 강화를 주요 추진 과제로 설정
  - **(혁신 역량 강화)** △시장 선점형(첨단제품) △시장 전환형(범용제품 고부가) △규제 대응형(탄소중립) △공급망 확보형(핵심 광물) 등 4대 도전 기술을 개발하고 기업 성장 단계별 맞춤형 지원 추진
  - **(시장 역량 강화)** 주요 수출국의 산업 프로젝트와 연계한 맞춤형 수출 전략을 추진하고 핵심 소·부·장 분야에 대한 공공의 선도 투자를 통해 내수 신시장 창출을 지원
  - **(생태계 역량 강화)** 수요-공급기업 간 기술·생산·구매 협력체계를 구축하고, '소재·부품·장비 특화단지'를 확장하여 지역 기반의 소·부·장 산업생태계 고도화 추진

---

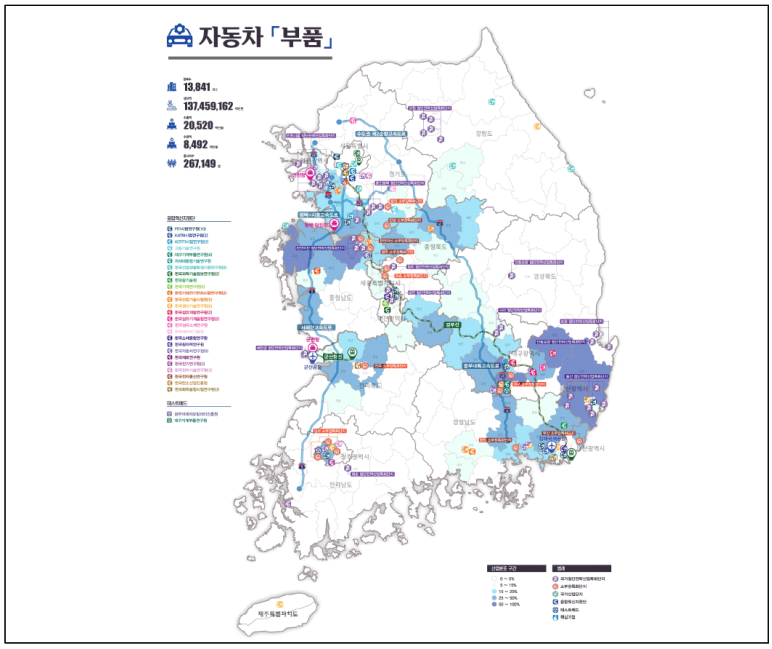
20) 자동차 1대 생산 시 뿌리 기술 관련 부품은 전체의 약 90% 수준임.

21) 「소재·부품·장비산업 경쟁력강화를 위한 특별조치법(약칭: 소재부품장비산업법)」에 따라 수립하는 기본계획임. 관계부처 합동(2025b).

- 소재·부품·장비 특화단지의 경우 수요-공급기업이 집적된 국내 대표 소·부·장 생산기지로, 2021년과 2023년 두 차례에 걸쳐 총 10개의 단지가 지정[22)]

  • 2026년 중 10개 소·부·장 특화단지를 추가 지정하기 위한 사업공고가 진행될 예정으로, 2026년 3기 특화단지 선정 시에는 소·부·장 집적도·연구 혁신 기능·핵심 품목 생산 등을 고려할 예정

〔그림 2-7〕 소재·부품·장비 산업지도 예시(자동차 부품 집적도)



자료(출처): 관계부처 합동(2025.10.23.), 「소재·부품·장비 특화단지 종합계획(26년-30년)」

22) 2023년 7월 광주(인지 센서·제어 부품·통신 시스템 등 자율주행 핵심부품 생태계 조성)와 대구(대구는 희토류 영구자석 등 전기차 모터 공급망 구축)가 미래차 분야 소·부·장 특화단지로 선정되어, 미래차 전환에 따라 많은 수요가 기대되는 핵심부품들의 자립화 및 공급망의 내재화를 추진 중임.

2) 인천시 지원 정책

(1) 인천시 「미래자동차 산업 육성 종합계획(`22~`26)」[23)]

○ 2022년 1월 인천시는 자동차 부품기업의 미래차 전환을 지원하고, 미래차 부품 관련 핵심기술을 특화·육성하고자 「인천 미래자동차 산업 육성 종합계획(`22~`26)(이하, '미래차 육성 종합계획')」을 수립

- 동 계획에 따라 인천시는 내연차 시장 축소 및 미래차 전환 트렌드에도 불구하고 미래차 전환이 부진한 자동차 부품기업을 지원하기 위하여, 5대 전략 과제에 대해 2026년까지 총 1,104억 원(국비·민간 포함)을 투입
  - 이를 통해 2030년까지 △기업 수 885개 사(`21년 대비 ↑257개 사/41%) △매출액 17조 5천억 원(↑3조 2천억 원/23%) △고용 30,512명(↑8,561명/39%)의 중장기 목표를 달성할 계획

〔표 2-4〕「인천 미래자동차 산업 육성 종합계획(`22~`26)」 5대 추진 전략 주요 내용

구분	5대 추진 전략	목적	중점과제
1	커넥티드카 산업 특화 육성	미래차 핵심기술 주도권 확보	• 공공용 커넥티드카 인증 평가 센터 구축·활성화 • 커넥티드카 특화 기술개발 지원 • 뉴플레이어 발굴 및 유망기업 투자유치 등
2	자율주행차 기술개발 선도	자율주행차 상용화 촉진	• 국가 R&D 공모 사업 연계 및 지원 • R&D 장비 및 실증 테스트베드 구축·운영 • 자율주행 기술개발 챌린지(교육·공모전 등) 개최 등
3	부품기업 미래차 기술전환 촉진	미래차 중심 산업구조 재편	• 미래차 기술구조 분석(Tear Down) 및 핵심 소재·부품 개발 • 기술 전환 컨설팅, R&D 공동 기획 등 전주기 지원 • 핵심기술·기술전환 전문교육 등
4	미래차 부품기업 혁신 성장 지원	미래차 부품기업 역량 강화	• AR·VR, 디지털 트윈·스마트 공정 기반 제조 혁신 지원 • 글로벌 마케팅·유니콘 기업·전장기업 특화 지원 • 대기업-중소기업 간 협력 플랫폼 구축 등
5	미래차 산업 육성 지원체계 구축	미래차 통합 지원 플랫폼 서비스	• 통합 지원센터(컨트롤타워) 구축·운영 • 현황 및 기술 전환 실태조사, 산업 정책 연구 • 협력 네트워크 강화를 위한 협의회 및 뉴거버넌스 운영 등

자료(출처): 인천시(2022.01.09.), 「인천 미래자동차 산업 육성 종합계획('22~'26)」 참고 및 재구성

23) 인천광역시 보도자료(2022.01.09.).

‘커넥티드카 소재·부품 인증평가센터’ 운영

○ 「미래차 육성 종합계획」의 ‘커넥티드카 산업 특화 육성’과 관련하여, 2021년 인천시는 산업부 및 한국자동차연구원과의 협력을 통해 청라 로봇랜드에 ‘커넥티드카 소재·부품 인증 평가 센터(이하 ’커넥티드카 센터‘)’ 구축을 시작[24)]

- 동 센터는 커넥티드카 시장 확대에 선제적으로 대응하고 초기 시장을 선점해 미래차 무선통신 분야의 주도권을 확보하기 위한 목적으로 구축
  - 산업부·인천시·한국자동차연구원과 연관 기업 등이 공동 협력을 통해 커넥티드카 핵심 소재·부품을 개발하고, 성능 평가를 거쳐 제품화하는 대규모 프로젝트 사업
  - 「소재부품장비산업법」에 근거하여 2021년 1월 ‘제6차 소재·부품·장비 경쟁력강화위원회’에서 ‘수요·공급기업 간 협력 모델 사업’으로 승인되어 추진
- 커넥티드카 센터에서는 커넥티드카 핵심 소재·부품에 대한 연구개발과 더불어, 커넥티드카에 적용되는 무선통신 및 V2X(Vehicle to Everything)[25)] 기술 관련 소재·부품의 성능 평가를 지원
  - 2030년까지 자동차연구원이 위탁 운영하는 동 센터는 가상주행 환경을 모사 적용하여 기업이 개발한 4G·5G 이동통신 부품의 통신 성능과 안전성을 검사하고, 전파·전자파 내성 및 외란 등에 대한 평가 서비스를 지원하는 등의 기능 수행할 예정
- 동 센터는 커넥티드카 인증평가 장비를 자체 구축한 현대차를 제외하고는 국내에 처음으로 개소한 평가시설로, 현재 대다수의 국내기업이 해외의 소재·부품 평가에 의존하고 있는 상황을 개선하고 기업의 성능 평가 비용·기간을 단축할 수 있을 것으로 기대

24) 동 센터는 2025년 6월 준공이 완료된 후 커넥티드카 무선통신 기술 관련 안전 성능 및 적합성 평가에 필요한 장비 구축을 완료하였으며, 2025년 10월 센터를 개소하고 2026년 1월부터 본격 가동을 시작함(기호일보, 2026.01.07.).

25) V2X 기술은 차량 간 통신(Vehicle-to-Vehicle), 차량과 인프라 간 통신(Vehicle-to-Infrastructure), 차량과 보행자 간의 통신(Vehicle-to-Pedestrians) 등 운전 중 도로 인프라 및 다른 차량과 통신하면서 교통상황 등의 정보를 교환하거나 공유하는 기술을 의미함(김동구 외, 2017).

‘자율주행자동차 시범운행지구[26]’ 운영

○ 2023년 11월 인천시는 국토교통부로부터 송도·영종도·구월동·인천국제공항 일원 등 4지구를 자율주행차 시범운행지구로 지정받았으며, 2024년 7월 운영에 필요한 행정·재정적 지원 사항을 규정한 조례[27]를 제정하는 등 제도적 기반을 마련[28]

- 민간기업은 자율주행차 시범운행지구에 자율주행차를 활용해 여객과 화물을 운송할 수 있으며, 임시 운행 허가 시 규제 특례를 받아 다양한 자율주행 실증서비스를 구현 가능
  - 동 지구에서는 관련 법령에 따라 자동차 안전과 관련한 기준 일부를 면제하며, 유상으로 여객·화물을 운송하려는 사업자는 관할 시·도지사의 허가가 필요

〔표 2-5〕 인천시 자율주행자동차 시범운행지구 지정 현황

위치	공간도	주요 특징
송도 센트럴파크 일원 (3,65km)		• 주변 MICE 시설, 컨벤션, 호텔 등 위치 • 해당 지역과 연계한 대중교통 연결성 확보
영종도 운서역 ~ 하늘도시 일원 (9.7km)		• 신도시의 대중교통 서비스 불균형 해소 • 대중교통 연결성 확보 및 이동수요 충족
구월동 인천시청 일원 (4.2km)		• 주변 주거, 업무, 상업지역과 연계한 대중교통 연결성 확보 및 이동수요 충족
인천국제공항 일원 (17.0km)		• 국가관문 스마트공항 위상 제고를 위해 여객서비스를 시범 도입 • 향후 단계적 확대 추진

자료(출처): 인천광역시 보도자료(2024.6.13.) 참고 및 재구성

26) ‘자율주행자동차 시범운행지구’란 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조(정의) 제5호에 따라 ‘자율주행자동차의 연구 · 시범운행을 촉진하기 위하여 규제특례가 적용되는 구역으로서 제7조에 따라 지정되는 구역’을 의미하며, 시·도지사의 신청을 받은 후 심의를 거쳐 국토교통부 장관이 지정함.

27) 「인천광역시 자율주행자동차 시범운행지구 운영 및 지원에 관한 조례」.

28) 2025년 12월 기준, 인천국제공항 제1·2 여객터미널을 오가는 구간은 자율주행 셔틀버스를 운행 중이나, 그 외 3개 지구에서는 실증이 이루어지지 않고 있는 것으로 확인됨(변성원, 2025.12.14.).

(2) 인천테크노파크의 자동차산업 지원 프로그램

○ 인천테크노파크 모빌리티본부 미래차센터(이하, '미래차센터')는 인천시 6대 전략산업 중 하나인 '미래차' 분야를 전담하며, 인천시와 함께 미래차 산업 육성을 위한 다양한 지원 프로그램을 추진[29)]

- 미래차센터는 ①미래자동차 부품산업 육성 ②쾌속조형 시제품 제작 ③시제품 신속개발 ④미래형 Wingless PAV 핵심부품 종합테스트베드 구축 및 상용화 등 크게 4개 분야의 지원사업을 운영

① 2026년 주요 지원사업

○ 미래차센터는 자동차 부품기업의 미래차 기술 전환 및 고도화를 위하여 2026년 주요 지원사업으로 △기술 전환 컨설팅 △액셀러레이팅 및 실증 △시제품 제작 △미래차 부품 시험 △3D 쾌속조형 등을 추진

○ **(기술전환 컨설팅)** 미래차센터는 인천시 자동차기업의 미래차 전환 유도 및 산업생태계 구축 도모를 위하여 기술 전환을 희망하는 인천 관내 중소·중견기업을 대상으로 매년 「미래차 기술 전환 컨설팅 지원사업」을 실시

- 미래차 전환 단계에 따라 준비 단계 기업과 실행단계 기업으로 구분하여 단계별 맞춤형 컨설팅을 제공
  - '준비단계'는 미래차 부품 개발에 전혀 준비가 되어있지 않거나 사업 아이템을 모색중인 기업을 대상으로 하며, 미래차 전환 사업 아이템 발굴 및 사업 재편 추진 전략 수립을 중심으로 컨설팅을 진행
  - '실행단계'는 미래차 부품을 개발 중이거나 기술 대안을 찾아 시장에 진출한 기업을 대상으로 △국내외 시장조사 △기업 기술 진단 △사업화 전략·비즈니스 모델 수립 등을 컨설팅하고, 해당 결과를 바탕으로 미래차 R&D 등 후속 연계 지원을 수행
  - 2026년에는 동 사업을 최대 7개 사 내외의 기업을 대상으로 진행하며, 기업당 최대 2천만 원 규모로 지원할 계획

29) 2023년 10월 인천시는 △바이오 △반도체 △로봇 △디지털·데이터 △미래차 △항공 등 6개 산업을 '인천시 6대 집중육성 전략산업'으로 선정함.

○ **(엑셀러레이팅)** 미래차센터는 미래차 분야의 기술 전환 및 대·중소기업 간 협업 생태계 조성을 목적으로 「미래차 대중소 기업 상생 브릿지(오픈이노베이션) 액셀러레이팅 프로그램」을 공고·운영

- 동 사업은 미래차 기업의 기술 경쟁력을 강화하고 오픈이노베이션 생태계를 활성화하는 한편, 혁신기술을 보유한 미래차 기업의 사업화를 지원하고 성장을 촉진하는데 목적
- 동 프로그램은 본사·공장·연구소가 인천에 소재한 미래차 관련 기업을 대상으로 △기업 진단 및 비즈니스 모델 수립 △대·중견기업과의 PoC(오픈이노베이션) 협력 매칭 △외부 투자기관·판로 연계 등을 지원하는 사업
  - 오픈이노베이션에는 대·중견기업(현대모비스, 메르세데스 벤츠 코리아, 디와이오토 등)이 참여하여 SDV·자율주행·이차전지·전동화 등 미래차 핵심기술 분야에 대한 수요를 제시하였으며, PoC 진행 시 기업당 최대 2,000만 원(2개 사 내외)을 지원
- 2026년에는 3월 공고를 시작하여 7개 사를 선발하여 지원할 계획으로, 엑셀러레이팅·오픈이노베이션과 함께 인천시의 '전략산업 미래차 펀드'의 연계 투자를 지원하고, 컨설팅 결과에 따라 시제품 제작·시험 인증 등 후속 지원을 연계할 계획

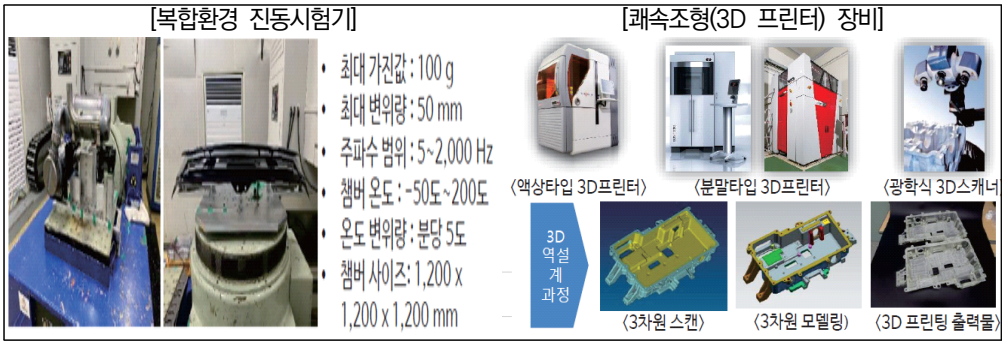
〔그림 2-8〕 인천테크노파크 미래차 엑셀러레이팅·오픈이노베이션 프로그램

자료(출처): 인천테크노파크(2026), '2026년 인천테크노파크 중소기업 지원사업 가이드북'

○ **(시제품 제작·성능 평가)** 미래차센터는 미래차 관련 핵심부품·제품의 국산화와 고도화를 위하여 관내 자동차 부품기업을 대상으로 △시제품 제작 △부품 시험 △3D 쾌속조형 등을 지원

- 인천테크노파크는 미래차 핵심부품의 성능 평가 시험과 시제품 제작을 지원하기 위한 인프라를 구축하고, 이를 활용하여 관내 기업의 비용 부담 경감을 추진
- 자동차 핵심부품 시제품 제작 지원사업은 업력 7년 이하의 스타트업(Track 1)과 7년 이상의 미래차기업(Track 2)을 구분하여 핵심부품 시제품 제작 비용을 지원
  - 2026년 사업에서는 총 7개 사 내외에 대하여 기업당 최대 2천만 원을 지원할 예정으로, 결과에 따라 실증·시험인증 등의 후속 지원을 연계할 계획
- 미래차 부품 시험 지원사업은 별도 공고 없이 연간 상시 진행되는 사업으로, 미래차 부품의 진동·성능 및 내구 신뢰성 평가를 위한 비용을 일부 지원
  - 2026년 사업에서는 10개 사 내외를 대상으로 진동시험용 지그 제작 비용(최대 5백만 원)을 지원할 계획[30]
- 3D 쾌속조형 지원사업은 3D 프린터를 통한 시제품 제작 및 역설계를 지원하는 사업으로, 액상·분말 3D 프린터 장비를 지원
  - 2026년 사업에서는 50개 사 내외를 대상으로 제작 지원금의 80% 할인(기업당 최대 1천만 원까지)을 지원하여 기업 부담을 완화할 계획

〔그림 2-9〕 인천테크노파크 미래차센터 보유 장비



자료(출처): 인천테크노파크(2026), '2026년 인천테크노파크 중소기업 지원사업 가이드북'

30) 단, 성능시험 수수료는 100% 기업이 직접 부담하며, 복합환경 진동시험기 16톤 장비를 사용하고자 하는 기업은 10월 이후에 가능함.

② 미래자동차 부품 기술개발 지원사업

❍ 미래차센터에서 매년 실시하는 「미래자동차 부품 기술개발 지원사업」[31]의 경우 미래차 전환 기업을 대상으로 소재·부품 및 통신·SW 핵심기술의 기술개발 자금을 지원

- 미래차(친환경·지능형·커넥티드·자율주행 등) 및 통신·보안 분야의 기술개발에 필요한 총사업비의 일부를 지원함으로써 부품기업의 기술 자립화 및 경쟁력 확보를 도모
- 지원 대상은 인천시 소재 중소·중견기업 또는 인천 지역특화 프로젝트 「레전드50+」 선정 기업[32]으로, 단독(주관기관) 참여 또는 인천 외 지역에 소재한 관련 분야 기업·대학·연구소(참여기관)와의 컨소시엄 형태로 참여 가능
- 2025년 사업의 지원 규모는 총 4개 사 내외, 과제당 최대 8천만 원(총사업비 90% 이내) 수준

③ 거버넌스 운영(네트워킹)

❍ 미래차센터는 인천시의 미래자동차 협력 네트워크 강화를 위하여 산·학·연·관이 참여하는 거버넌스를 구축하고, 포럼 운영 및 기업 대상 정기 면담 등을 통해 인천시 미래차 산업생태계 활성화를 도모

- 2025년 9월(1차)과 11월(2차)에 기업·대학·연구기관 등 자동차산업 관계자 100여 명이 참석한 '인천 미래차 테크포럼'을 개최하여, 자동차 부품기업이 직면한 주요 이슈에 대한 현실적 해법과 협력 방향을 모색
  - 1차 포럼에서 완성차기업 1·2차 벤더, 교수, 연구소 C레벨 인사 등으로 구성된 '인천 미래차 앰버서더' 10여 명을 위촉하여 산업 혁신 협의체를 구성
  - 2차 포럼에서는 앰버서더와 12개 기업을 매칭하여 기술 전환과 시험·인증, R&D, 해외 진출 등 맞춤형 컨설팅을 지원

31) 2025년에는 「미래차 ACEs(Autonomous, Connected, Electric, Shared/Service) 프로그램」으로 명칭을 변경함.

32) 지역중소기업의 혁신 성장 및 경쟁력 제고를 위해 중소벤처기업부와 인천시가 함께 추진한 사업으로, 참여기업에 중소벤처기업부의 정책 수단을 맞춤형으로 지원하여 지역중소기업의 혁신 역량 및 경쟁력을 강화하는 사업임.

○ 또한 미래차센터는 인천대학교·인하공업전문대학 등과 협력하여 지역 내 자동차 분야 재직자, 학생, 취업 준비자 등을 대상으로 이론과 실습을 병행한 교육 프로그램을 운영 중

- 2023년에는 미래차 소프트웨어기술 전문교육을 통해 자율주행 SW, 임베디드 프로그래밍 등의 실습을 진행하였으며, 2024년에는 친환경차 정비 인력 양성 교육을 실시하여 전기차 및 하이브리드 차량 부품의 정비·점검 역량 강화를 지원

3

인천시 자동차산업 실태조사 결과

인천시 자동차산업 실태조사 결과[33]

1. 조사 개요[34]

1) 조사 설계

○ 조사 대상: 인천광역시 자동차산업 영위 제조기업 대상(2025년 10월 기준, 1인 이상 사업체)

- 한국표준산업분류(KSIC) 기준 '자동차 및 트레일러 제조업(C30)'에 해당하는 업종
- '자동차 및 트레일러 제조업' 이외 업종 중 자동차 관련 부품을 생산하는 기타 업종
- 모집단 구성 시 △한국GM 납품업체(협신회) 중 인천시 소재 기업 △자동차업종 상생협약사업 참여기업 △인천TP 자동차 부품 실태조사 참여기업 △인천 모빌리티 연합 회원사 등을 포함

○ 응답 기업 수: 210개 (889개 표본 중 응답률 23.6%)

○ 조사 방법: 구조화된 설문지를 통한 이메일(E-mail)·팩스(Fax)·면접 조사

○ 조사 기간: 2025년 10월 23일(목) ~ 11월 27일(목), 약 5주

2) 조사 내용

○ 기본 조사 항목

- 기업 기본정보 : 사업체명, 설립 연도, 주소, 사업장 유형, 업종, 자동차 제품 제조 참여 시기

33) 동 보고서의 실태조사 결과는 응답 기업을 기준으로 작성되었으므로, 인천시 전체의 결과 값을 과소·과대 대표할 수 있음.

34) 본 실태조사의 모집단에는 '전국 사업체 조사'에서 '자동차 및 부품업체(C30)'로 분류된 기업 외에 자동차 부품 관련 제품을 생산하는 것으로 확인된 기타 기계·금속 부문 기업 등을 포함.

- 재무적 사항 : 자본·매출액·영업손익 규모, 자동차 제품 매출 비중
- 고용 관련 사항 : 고용 형태별 근로자 수, 연령별 근로자 수 등

○ 생산·판매 현황

- 자동차 분야 생산품별 매출액, 내수·수출 비중, 주요 수출 대상국
- 거래처 유형별 납품처 수 및 매출액 비중 등

○ 업황 및 전망

- 2025년 업황 평가, 2026년 전망 등

○ 사업전환 및 관세 영향

- 사업전환 준비 여부 및 사유, 사업전환 형태, 사업전환 시 애로사항
- 미국 관세 영향 체감, 관세 대응 노력 등

○ 경영 애로 및 정책 수요

- 자동차산업 경영활동 애로사항, 지원 정책 수요, 건의 사항 등

〔표 3-1〕 자동차산업 실태조사 설문 응답 기업 특성

(단위: 개사, %)

구분			응답 기업 수	비율
전체			**210**	**100**
사업장 유형		단독사업체	147	70.0
		본사	50	23.8
		지사 / 공장	13	6.2
협력관계		1차 협력사	38	18.1
		2차 협력사	106	50.5
		3차 협력사	63	30.0
		기타	3	1.4
기업규모		중견기업	17	8.1
		중기업	157	74.8
		소기업	36	17.1
종사자 규모		1 ~ 9인	30	14.3
		10 ~ 29인	61	29.0
		30 ~ 99인	80	38.1
		100 ~ 299인	31	14.8
		300인 이상	8	3.8
매출액 규모		10억 원 미만	12	5.7
		10 ~ 50억 원 미만	69	32.9
		50 ~ 100억 원 미만	26	12.4
		100 ~ 500억 원 미만	65	31.0
		500 ~ 1,000억 원 미만	17	8.1
		1,000억 원 이상	21	10.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	엔진 주요 부품	14	6.7
		엔진 관련 부품	27	12.9
	동력전달장치 부품	내연차용 전기장치	5	2.4
		변속기 및 관련 부품	19	9.0
		동력전달 부품	12	5.7
	차체용 부품	차체 및 의장(시트 제외)	38	18.1
	전기장치 부품	전기·전자장치	27	12.9
	기타 부품	조향 현가장치	13	6.2
		제동 장치	7	3.3
		의자(시트) 및 관련 부품	8	3.8
		안전부품	8	3.8
		열관리·공조 부품	7	3.3
		전기차 주요 부품	3	1.4
		수소전기차 주요 부품	2	1.0
		자율주행차 주요 부품	4	1.9
		일반 부품, 설계·제조·검사 장비 및 SW	4	1.9
		기타 자동차 분야	12	5.7

주: 주요 생산품 분야의 생산품 그룹 구분은 각 기업의 최다매출 품목을 기준으로 구분

2. 조사 결과[35)]

1) 기업 일반현황

○ 조사에 응답한 인천시 관내 자동차산업 관련 기업의 약 70%가 지사·공장 등이 없는 '단독사업체'로, 평균 업력은 23.29년 수준

- 관내 자동차 관련 기업은 인천 남동국가산업단지가 위치한 '남동구(43.3%)'에 가장 많이 분포해 있는 것으로 조사되었으며, 다음으로 '서구(32.9%)', '미추홀구(8.1%)', '연수구(6.2%)', '부평구(4.8%)' 등에 소재
- 인천 관내 자동차산업 관련 기업은 '단독사업체'가 70.0%로 가장 많고, '본사(23.8%)', '지사·공장(6.2%)' 순
  - 다만 기업들의 자동차산업 진입 시기 기준 평균 업력은 '지사·공장(28.92년)', '본사(22.28년)', '단독사업체(17.57년)' 순으로, 기업 수와는 반비례하는 것으로 확인
- 응답 기업의 약 38.6%가 1999년 이전에 설립된 업력 20년 이상의 중·장기 존속기업으로, 자동차산업 진입 평균 업력은 약 19.40년
  - 설립 연도별 분석에 따르면 '중견기업(76.5%)'과 '중기업(38.2%)'은 1999년 이전 설립기업이 비중이 높고 '소기업'은 2010년에서 2019년 사이 설립기업의 비중이 높게 나타나, 존속 연수와 기업규모가 일정 수준 비례하는 것으로 조사
  - 자동차산업 진입 시기 조사에 따르면 '1차 협력사'의 경우 약 52.6%가 1999년 이전으로 평균 업력이 약 27.84년으로 나타났으며, '2차 협력사'와 '3차 협력사'는 2010~2019년도에 자동차산업에 진입한 기업의 각각 약 46%로 확인
- 관내 자동차산업 영위 기업은 주요 생산품 분야와 관계없이 대체로 중기업 규모에 해당하며, 설립 연도 기준 평균 업력은 '동력전달장치 부품(25.14년)' 업종이 가장 긴 것으로 조사
  - 업종별 자동차산업 진입 시기별로는 '엔진용 부품(29.3%)' 업종의 1999년 이전 진입 기업 비중이 가장 높았으며, 다음으로는 '동력전달장치 부품(27.8%)', '기타 부품(26.5%)', '전기장치 부품(18.5%)', '차체용 부품(15.8%)' 순

35) 조사 결과의 통계표상 '-'는 '해당사항 없음'을 의미하는 표기로 '0'과는 구분함.

[표 3-2] 자동차산업 관련 기업 일반현황

(N=210, 단위: %, 년)

구분		중견기업	중기업	소기업
전체		8.1	74.8	17.1
설립 연도	1999년 이전	76.5	38.2	22.2
	2000년 ~ 2009년	23.5	32.5	13.9
	2010년 ~ 2019년	0.0	26.1	55.6
	2020년 이후	0.0	3.2	8.3
	평균 업력	38.12	23.10	17.11
자동차산업 진입 연도	1999년 이전	64.7	23.6	8.3
	2000년 ~ 2009년	29.4	31.2	19.4
	2010년 ~ 2019년	5.9	40.8	55.6
	2020년 이후	0.0	4.5	16.7
	평균 업력	34.53	18.85	14.64
주요 생산품 분야	엔진용 부품	12.2	75.6	12.2
	동력전달장치 부품	8.3	77.8	13.9
	차체용 부품	5.3	78.9	15.8
	전기장치 부품	7.4	81.5	11.1
	기타 부품	7.4	67.6	25.0

○ 관내 자동차산업 영위 기업은 자본금 3억 미만의 중소기업이 약 40.5%로 높은 비중을 차지하고 있으며, 사업장 매출액[36]은 100억 원~500억 원 구간인 기업의 비중이 33.3%로 가장 높은 것으로 확인

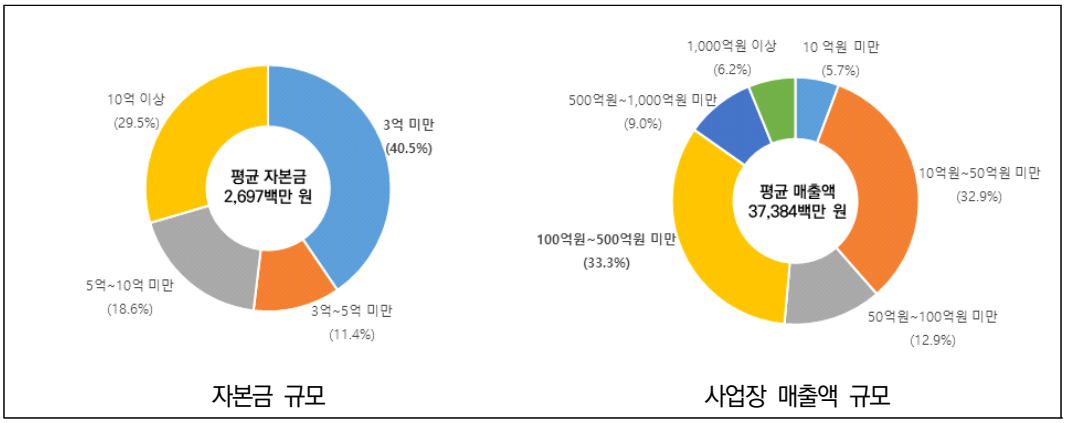
- 자동차산업 협력 단계에 따른 조사에서는 2차·3차 등 완성차기업과의 협력 단계가 멀어질수록 낮은 자본금 및 적은 매출 규모를 가진 기업의 비중이 증가
  - 자본금 3억 미만 기업의 협력 단계별 비중은 '1차 협력사(13.2%)', '2차 협력사(42.4%)', '3차 협력사(50.8%)', '기타(66.7%)' 순
- 관내 자동차 관련 사업장의 평균 매출액은 평균 약 374억 원으로, '100억 원 이상 500억 원 미만(33.3%)'과 '10억 원 이상 50억 원 미만(32.9%)' 구간에 속한 기업이 가장 많은 것으로 조사
  - 1차 협력사는 매출액 규모가 '100억 원~500억 원 미만'인 기업의 비중이 36.8%로 가장 높고 '500억 원~1,000억 원 미만' 및 '1,000억 원 이상'인 기업의 비중이 각각 23.7% 수준

36) 동 문단에서 언급한 매출액은 기업의 본사·사업장 등의 고용 인력 수에 따라 산출한 사업장 매출액의 추정치로, 인천 관내 기업의 실질적 매출액을 파악하기 위해 설문 결과를 바탕으로 추정함.

• 2차 협력사의 매출액 규모별 기업 비중은 '100억 원~500억 원 미만(36.8%)', '10억 원~50억 원 미만(30.2%)' 순이며, 3차 협력사의 경우 '10억 원~50억 원 미만'이 약 49.2%

- 응답 기업의 약 80.0%는 전체 매출액 대비 자동차 제품 매출액 비중이 100%인 것으로 확인되었으며, 자동차산업 협력 단계·기업 규모·주요 생산품 분야 등 세부 구분과 관계없이 유사하게 나타나는 것으로 확인

〔그림 3-1〕 자동차 관련 기업의 자본금 및 사업장 매출액 규모



주: 사업장 매출액 규모는 인천시 관내 사업장의 고용인원 수를 기준으로 기업 전체 매출액 규모에서 추산

❍ 인천시 자동차산업 영위 기업의 총근로자 중 약 91.3%가 자동차 관련 분야의 업무를 수행하고 있으며, 자동차산업 관련 근로자는 대체로 '40~50대' 및 '정규직 근로자'라는 특징을 보유

- 응답 기업의 총근로자 수는 13,899명으로 이 중 약 91.3%에 해당하는 12,685명이 자동차산업 분야의 업무를 수행

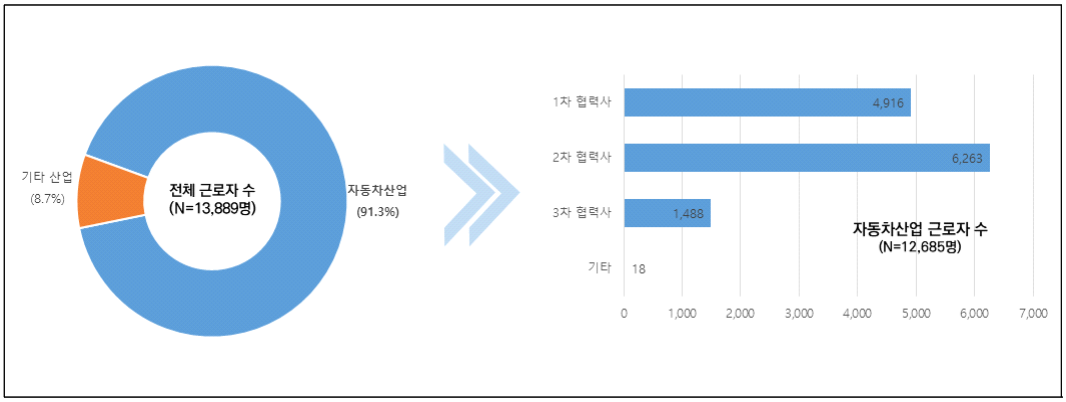
  • 자동차산업 협력 단계별로는 △2차 협력사(49.4%) △1차 협력사(39.8%) △3차 협력사(11.7%) △기타(0.1%) 순

- 자동차 부문 근로자는 전체의 약 97.3%에 해당하는 12,348명이 정규직으로 근로 중이며, 40대와 50대 근로자가 전체의 66.0%로 매우 높은 수준

  • 연령대별 근로자는 △40대(33.4%) △50대(32.6%) △30대(20.2%) △20대(10.3%) △60대 이상(3.5%) 순

  • 자동차산업 협력 단계가 낮아질수록 20~30대 근로자의 비율이 감소하는 것을 확인

〔그림 3-2〕 자동차 관련 기업의 근로자 수 현황



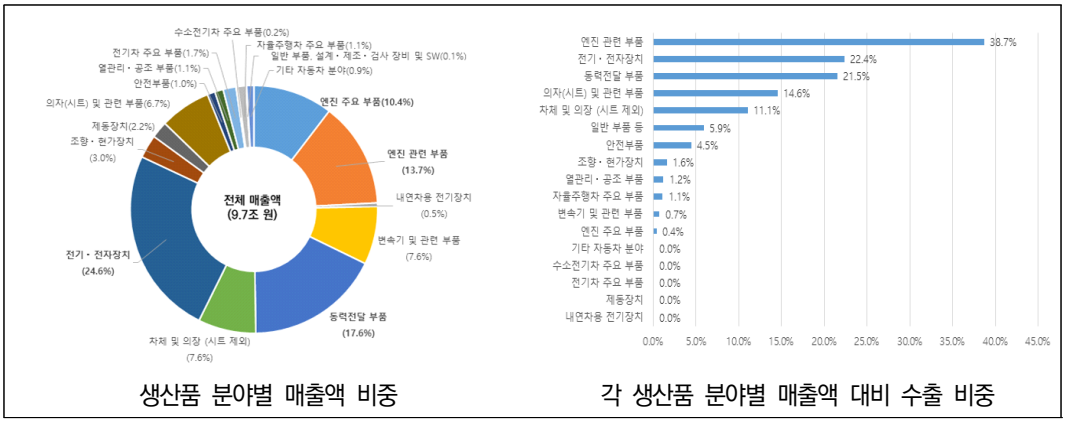
2) 생산·판매 현황[37]

○ 관내 자동차 관련 기업의 매출액 합계는 약 9.70조 원이며, 수출액은 전체 매출액의 약 16.7% 수준으로 주요 수출 대상국은 미국·중국·유럽 등으로 조사

- 자동차 관련 기업의 주요 매출 품목은 △전기·전자 장치(24.6%) △동력전달 부품(17.6%) △엔진 관련 부품(13.7%) △엔진 주요 부품(10.4%) 순
- 1차 협력사의 매출액은 자동차산업 전체 매출액의 약 57.4%를 차지하고 있으며, '2차 협력사(36.7%)', '3차 협력사(5.7%)', '기타(0.1%)' 순
  - 1차 협력사는 '동력전달 부품(29.3%)' 분야의 매출액이 가장 크게 나타나는 반면, 2차 협력사는 '전기·전자 장치(46.1%)', 3차 협력사는 '의자(시트) 및 관련 부품(26.7%)' 등으로 협력 단계에 따라 주요 매출 품목에 차이
- 응답 기업 중 2024년 수출 실적이 있는 기업은 32개 사(15.2%)로, 동 기업들의 총수출액은 자동차기업 전체 매출액 대비 약 16.7% 수준이며, 주요 수출국[38]은 '미국(59.4%)' 및 '중국(21.9%)'
  - 관내 자동차 관련 기업의 수출은 '1차 협력사(73.0%)'가 주도하고 있으며, 총수출액이 가장 많은 분야는 △전기·전자 장치(33.1%) △엔진 관련 부품(32.0%) △동력전달 부품(22.7%) 순

37) 하단의 생산·판매 관련 현황은 인천 관내 사업장에서 생산된 제품에 한정된 것이 아닌 해당 기업 전체의 정보에 기반하고 있어, 일부 기업(210곳 중 24곳)의 매출액이 다소 과대 평가됨.
38) 주요 수출국 1, 2순위 합산한 값을 기준으로 작성함.

〔그림 3-3〕 자동차 관련 기업의 생산품별 매출액 및 수출액



생산품 분야별 매출액 비중　　각 생산품 분야별 매출액 대비 수출 비중

〔표 3-3〕 자동차 관련 기업의 주요 수출국

(단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	미국	중국	유럽 국가	일본	멕시코	아세안 국가	인도	기타
전체		32	59.4	21.9	21.9	18.8	15.6	6.3	6.3	6.3
협력 관계	1차	13	69.2	23.1	30.8	23.1	7.7	0.0	7.7	7.7
	2차	14	50.0	21.4	21.4	14.3	14.3	14.3	0.0	7.1
	3차	5	60.0	20.0	0.0	20.0	40.0	0.0	20.0	0.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
주요 생산품 분야	엔진용 부품	6	100.0	16.7	33.3	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0
	동력전달장치 부품	7	28.6	28.6	28.6	28.6	28.6	0.0	0.0	14.3
	차체용 부품	6	66.7	16.7	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0
	전기장치 부품	5	80.0	0.0	40.0	20.0	20.0	0.0	20.0	0.0
	기타 부품	8	37.5	37.5	12.5	12.5	25.0	12.5	0.0	12.5

주: 주요 수출국 자료는 각 기업의 주요 수출국 1, 2순위 합산 값을 기준으로 작성된 자료로, 1개국에만 수출하는 기업이 존재하므로 비중의 합산 값이 200%와 불일치

❍ 인천시 관내 자동차 관련 기업은 자동차산업 내 협력 단계 및 주요 생산품 분야와 관계없이 대체로 다수의 기업과 동시에 거래하고 있는 것으로 조사

- 관내 자동차산업의 1차 협력사는 완성차기업, 모듈·시스템 기업, 타 1차 부품기업 등 다양한 거래관계를 구축하고 있으나, 2차 협력사는 주로 1차 협력사와의 수직적 거래관계를 보유

- 관내 1차 협력사는 현대, 기아, 한국GM을 제외한 기타 국내·외 완성차업체와는 대체로 매출 거래 비중이 매우 낮거나 없는 것으로 조사[39]
- 관내 1차 협력사의 완성차 대상 매출액 비중은 △한국GM(29.2%) △현대(27.3%) △기아(21.7%) △기타 국내 완성차(4.3%)[40] 순으로, 인천시 기업은 관내 완성차 기업인 한국GM 이외 외지 기업으로부터의 매출도 적지 않은 편
- 한국GM과 거래하는 21개 기업 중 10개 사는 한국GM의 매출액 비중이 40% 미만으로 다른 기업과의 거래를 유지 중이나, 5곳은 다른 기업과의 거래 없이 매출의 100%를 한국GM에 의지[41]
- 2차 협력사 기업은 주로 1차 협력사와의 수직적 거래관계를 가지고 있으며, 1개 기업이 다수의 1차 부품기업 및 모듈·시스템 기업과 거래하고 있는 것으로 확인[42]

- 관내 자동차기업의 주요 생산품은 다양한 분야에 고르게 분포되어 있으나, 조사에 응답한 전기장치 부품의 생산기업 중에는 한국GM과 거래관계가 있는 기업이 전무
  - 조사에 따르면 관내 자동차기업의 약 절반이 2차 협력사로, 주요 생산품 분야와 관계없이 전체 매출액 대비 1차 협력사와의 거래를 통한 매출액이 가장 높은 비중을 차지
  - 관내 기업은 현대와의 거래에서는 전기장치 부품(9.3%) 및 동력전달장치 부품(7.1%)의 매출 비중이 높게 나타나나, 한국GM과의 거래에서는 동력전달장치 부품(8.3%) 및 기타 부품(7.9%)의 매출 비중이 높고 전기장치 부품 분야의 매출은 전무
  - 국내기업은 엔진용 부품(1.3%) 및 동력전달장치 부품(1.1%) 분야를 제외하고는 해외 완성차기업과의 매출 거래가 발생하지 않은 것으로 조사

---

39) 완성차업체와 거래 중인 1차 협력사 수(중복)는 현대(24곳) 〉 기아(22곳) 〉 한국GM(21곳) 〉 기타 국내 완성차(11곳) 〉 기타 해외 완성차(5곳) 〉 르노코리아(3곳) 〉 KG모빌리티(2곳) 순임.

40) 1차 협력사의 완성차기업 이외의 매출액은 모듈·시스템 기업 3.7%, 기타 1차 부품기업 9.7% 수준으로, 약 10%는 완성차기업 외의 납품으로 발생함.

41) 한국GM 거래업체의 매출액 비중별 기업 수는 20~40% 미만(8곳) 〉 100%(5곳) 〉 40~60% 미만(3곳) 〉 20% 미만(2곳), 60~80% 미만(2곳) 〉 80~100% 미만(1곳) 순. 한국GM 대상 매출액 규모별로는 1천억 원 이상(11곳) 〉 200억 원 미만(5곳) 〉 200~400억 원 미만(2곳) 〉 400~600억 원 미만, 600~800억 원 미만, 800억 원 미만(각 1곳) 순임.

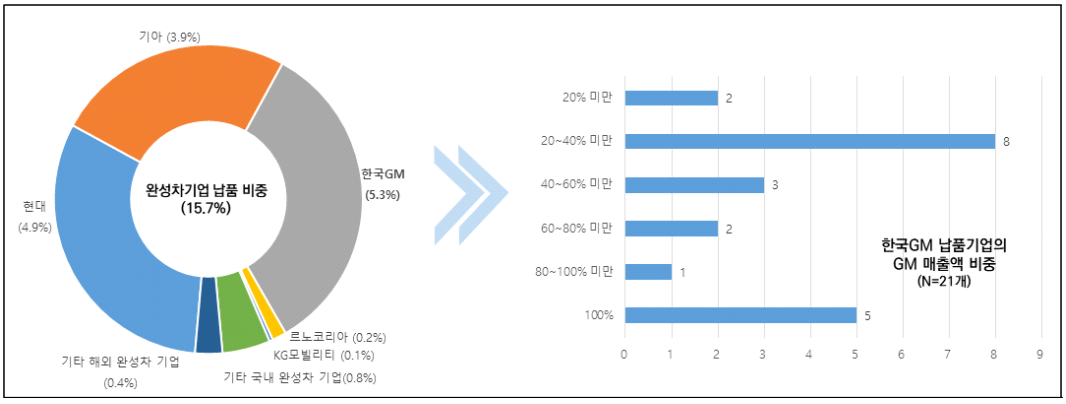
42) 자동차산업 2차·3차 협력사를 통틀어 28개 기업은 각각 1개의 1차 부품기업 또는 2차 부품기업 등에 매출의 100%를 의지하고 있는 것으로 확인됨.

〔표 3-4〕 자동차 관련 기업의 거래처 유형별 매출액 비중

(단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	현대	기아	한국 GM	르노 코리아	KG 모빌 리티	기타 국내 완성차	기타 해외 완성차	모듈·시스템 기업	1차 부품 기업	2차 부품 기업	기타
전체		210	4.9	3.9	5.3	0.2	0.1	0.8	0.4	0.7	49.1	31.7	2.9
협력 관계	1차	38	27.3	21.7	29.2	1.3	0.3	4.3	2.5	3.7	9.7	0.0	0.0
	2차	106	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	93.9	6.1	0.0
	3차	63	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	95.2	4.8
	기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	41	6.0	5.0	3.8	0.5	0.0	3.0	1.3	1.8	46.2	32.2	0.0
	동력전달 장치 부품	36	7.1	2.5	8.3	0.3	0.0	1.1	1.1	0.0	38.9	38.0	2.8
	차체용 부품	38	4.0	4.4	3.2	0.5	0.3	0.0	0.0	0.2	56.1	31.2	0.0
	전기장치 부품	27	9.3	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	57.8	23.7	3.7
	기타 부품	68	2.0	3.1	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	48.2	31.4	5.9

〔그림 3-4〕 거래 완성차업체별 매출액 비중



주: 거래업체별 매출액 비중을 기준으로 작성

3) 업황 및 전망

❍ 산업 내 협력 단계와 관계없이 관내 자동차 관련 기업의 40% 이상이 2025년 업황이 2024년 대비 악화했다고 응답하였으며, 주요 생산품 분야별로는 동력전달장치 부품 및 차체용 부품기업의 50% 이상이 업황이 악화했다고 응답

- 2025년 업황이 악화했다고 응답한 비율은 1·2·3차 협력사 모두 40% 이상으로 높게 나타났으며, 특히 매출액 규모가 작은 기업일수록 업황이 악화했다는 응답의 비율이 높게 나타나 업황 판단에 기업 간 편차가 있는 것으로 확인
  - 2025년 업황의 '악화' 응답 비중을 기업의 매출액 규모에 따라 살펴보면, 10억 원 미만(83.3%) 〉 10~50억 원 미만(59.4%) 〉 50~100억 원 미만(42.3%) 〉 100~500억 원 미만(36.9%) 〉 500~1,000억 원 미만(29.4%) 〉 1,000억 원 이상(23.8%) 순
- 주요 생산품 분야별로는 동력전달장치 부품(52.8%)과 차체용 부품(52.6%)을 생산하는 기업이 다른 분야 기업에 비해 상대적으로 악화 응답의 비중이 높은 것으로 조사
  - 동력전달장치 부품 분야의 경우 2024년과 2025년의 업황이 유사한 수준이라고 응답한 기업이 33.3%로 다른 분야에 비해 낮게 나타났으며, 차체용 부품 분야는 2025년 업황이 개선되었다는 응답이 타 분야에 비해 현저히 낮은 수준(2.6%)을 기록
- 2025년 초 美 트럼프 대통령이 철강·자동차·자동차 부품 등에 대한 품목 관세를 발표하며 수출이 소폭 감소한데 더해, △미국 신공장 가동(현대차) △내수 경기 회복 지연 등 복합적 요인이 관내 자동차 관련 기업의 업황에 영향

❍ 한편, 2026년 자동차산업 업황이 2025년과 동일한 수준일 것으로 전망하는 기업이 전체의 약 81.9%로, 2026년 전망에 대한 업계 분위기는 다소 부정적인 편

- 상대적으로 소규모 기업인 3차 협력사의 경우 2026년 전망의 '악화' 응답 비중이 23.8%로, 1·2차 협력사에 비해 높은 수준으로 조사[43)]
- 동력전달장치 부품 및 차체용 부품 부문은 친환경차 확대 및 철강 관련 이슈 등으로 인하여 타 부문에 비해 2026년 전망에 대한 '개선' 기대가 낮은 수준

43) 관내 자동차산업의 3차 협력사는 매출액 50억 원 미만의 소규모 기업의 비중이 약 58.7%로, 1·2차 협력사에 비해 시장 상황 변동에 대응할 여력이 충분하지 않으므로 산업의 대내외 불확실성에 더욱 큰 영향을 받을 수 있음.

- 지난해 11월 한-미 관세 협상에 따른 미국의 팩트 시트(Fact sheet)가 확정되며 자동차 관련 관세가 25%에서 15%로 감소했으나, △관세 불확실성 △지정학 분쟁으로 인한 물류 불안 △친환경·자율주행 전환 이슈 △중국발 가격경쟁 등이 국내 자동차산업의 회복·성장의 제한 요인으로 작용할 전망

[표 3-5] 자동차 관련 기업의 업황 및 전망 (단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	2025년 업황('24년 대비)			2026년 전망('25년 대비)		
			개선	동일	악화	개선	동일	악화
전체		210	12.9	41.4	45.7	4.3	81.9	13.8
협력 관계	1차	38	18.4	39.5	42.1	7.9	81.6	10.5
	2차	106	12.3	46.2	41.5	2.8	87.7	9.4
	3차	63	7.9	34.9	57.1	3.2	73.0	23.8
	기타	3	66.7	33.3	0.0	33.3	66.7	0.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	41	14.6	41.5	43.9	4.9	78.0	17.1
	동력전달장치 부품	36	13.9	33.3	52.8	0.0	88.9	11.1
	차체용 부품	38	2.6	44.7	52.6	0.0	86.8	13.2
	전기장치 부품	27	14.8	40.7	44.4	7.4	77.8	14.8
	기타 부품	68	16.2	44.1	39.7	7.4	79.4	13.2

4) 사업전환[44] 및 관세 영향

○ 관내 자동차 관련 기업의 약 97.6%에게는 사업전환이 고려 대상이 아니나, 일부 사업전환을 준비(진행) 중인 기업은 '자금조달' 및 '판로 개척'을 사업전환의 가장 큰 어려움으로 선정

- 관내 자동차 관련 기업은 대체로 사업전환 의사가 없는 것으로 조사되었으나, 엔진용 부품 및 차체용 부품을 생산하는 일부 기업(5곳)은 사업전환을 준비(진행) 중
  - 5개 기업 중 1곳은 현재 사업전환을 추진하고 3곳은 사업전환을 계획 중이며, 1곳은 구체적인 계획은 없으나 향후 사업전환 의사가 있다고 응답
- 사업전환을 준비(진행) 중인 기업들은 주로 내수시장 확대를 목표로 하고 있으며(3곳), 1개 사는 자동차산업 이외의 산업으로의 업종 전환을 고려하고 있는 것으로 조사

44) '사업전환'이란 현재 산업 분야에서 기존에 생산하던 제품 이외에 다른 제품으로 사업 범위를 확대(업종 추가)하거나, 다른 제품·산업 분야로 사업을 전환(업종 전환)하는 것을 의미함.

• 사업전환 의사가 있는 기업들은 주로 납품 거래처의 요구와 관계없이 내수 및 해외 판로 확대를 목적으로 사업전환을 고려

• 사업전환 고려 기업 중 2곳은 생산 업종 추가 형태, 2곳은 타 생산품으로의 전환 형태의 사업전환을 고려하고 있으나, 1개 기업은 자동차산업 경기가 어려워 타 산업으로의 업종 전환을 계획 중인 상황

- (1·2순위 합산) 사업전환의 주요 장애요인으로는 '연구·생산설비 구축을 위한 자금조달(80.0%)'과 '신규 품목의 판로 확보(80.0%)'를 선정

• 기업들이 고려 중인 사업전환 형태와 관계없이 실제 사업전환을 고려·계획·추진하는 데는 '설비 등 전환을 위한 자금조달'과 '신규 생산품의 판로 확보'가 가장 문제가 되는 것으로 조사

• 특히 4개 기업이 사업전환 장애요인의 1순위 응답으로 '연구·생산설비 구축을 위한 자금조달'을 선택하여, 기업들의 성공적인 사업전환을 위해서는 경제적 부담을 경감할 수 있는 지원사업이 필요할 것으로 판단

〔표 3-6〕 자동차 관련 기업의 사업전환 고려 여부

(단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	현재 사업전환 계획 중	현재 사업전환 추진 중	향후 사업전환 의사 있음	사업전환 의사 없음
전체		210	1.4	0.5	0.5	97.6
협력 관계	1차	38	2.6	2.6	0.0	94.7
	2차	106	0.9	0.0	0.9	98.1
	3차	63	1.6	0.0	0.0	98.4
	기타	3	0.0	0.0	0.0	100.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	41	2.4	2.4	0.0	95.1
	동력전달장치 부품	36	0.0	0.0	0.0	100.0
	차체용 부품	38	2.6	0.0	2.6	94.7
	전기장치 부품	27	0.0	0.0	0.0	100.0
	기타 부품	68	1.5	0.0	0.0	98.5

○ 관내 자동차 관련 기업의 약 51.4%가 미국의 자동차 관세부과로 인한 직·간접 영향권에 포함되나, 관세의 영향을 받는 기업의 절반 이하만이 관세의 여파에 대응하기 위해 준비 중인 것으로 확인

- 미국의 관세 정책에 따른 영향의 체감 정도에 관해 응답 기업의 51.9%가 관세부과로 인한 긍·부정적 영향을 받을 것으로 예상
  - 직접 수출 등으로 인해 영향을 받는 기업이 8.1%, 수출기업에의 납품으로 인해 간접 영향권에 속하는 기업이 43.3%이며, 0.5%는 관세로 인한 반사이익을 기대하고 있는 것으로 조사
  - 한편, 미국의 관세로 인한 영향이 없다고 응답한 기업도 전체의 약 35.7%에 달해 미국 관세로 인한 관내 자동차산업의 경기 영향은 제한적으로 나타날 가능성
- (1·2순위 합산) 관세 영향을 받는 기업들은 미국이 부과한 관세 중에서도 주로 △자동차·자동차 부품 관세(78.5%) △철강 및 파생상품 관세(36.3%) △중국 견제를 위한 관세(34.1%) 등 자동차 제조와 직접적 연관이 높은 관세의 영향이 크다고 응답
  - 응답 기업은 대체로 '자동차 및 자동차부품 관세'가 매출에 가장 큰 영향을 미칠 것으로 응답하였으며, △동력전달장치 부품(34.6%) △전기장치 부품(28.5%) △기타 부품(25.7%) 분야에서는 '철강 및 파생상품 관세'의 1순위 비율도 높은 편
- (1순위) 미국 관세의 영향이 없다고 응답한 기업을 제외한 135개 기업 중 관세 대응을 위해 준비 중인 기업은 약 44.4%로, 이들은 주로 원가 절감 방안을 모색하거나 거래처와의 관세 부담에 관한 협의를 진행 중
  - 관세 대응을 진행 중인 기업은 주로 △원가 절감 방안 모색(21.5%) △거래처와 관세 부담 협의(13.3%) △수출시장 다변화 추진(5.2%) 등을 통해 관세로 인한 비용 부담 경감을 위해 노력 중이며, 3개 기업만이 해외로의 공장 이전·생산 투자를 고려
  - 관내 1차 협력사의 경우 관세 대응을 준비 중인 기업의 비중이 67.9%로, 2·3차 협력사(각 43.5%, 28.9%)에 비해 높게 나타났으며, 특히 원가 절감을 통한 비용 부담 경감을 위해 노력 중인 것으로 조사[45)]
  - 주요 생산품 분야별로는 전기장치 부품을 생산하는 기업들의 관세 대응 준비 비중이 57.1%로 가장 높은 편
  - 이에 따르면 관세의 영향을 받는다고 응답한 기업에서도 대응 준비가 미흡하게 이루어지고 있는 상황으로, 기업들의 대응 강화 촉진 및 문제 발생 시 회복력 증진을 위한 지원책의 마련이 필요

45) 1차 협력사의 관세 대응 노력(1순위) 응답은 준비사항 없음(32.1%) 〉 원가 절감 방안 모색(32.1%) 〉 거래처와의 관세 부담 협의(17.9%) 〉 수출시장 다변화 추진(14.3%) 〉 미국 현지 생산 투자(3.6%) 순임.

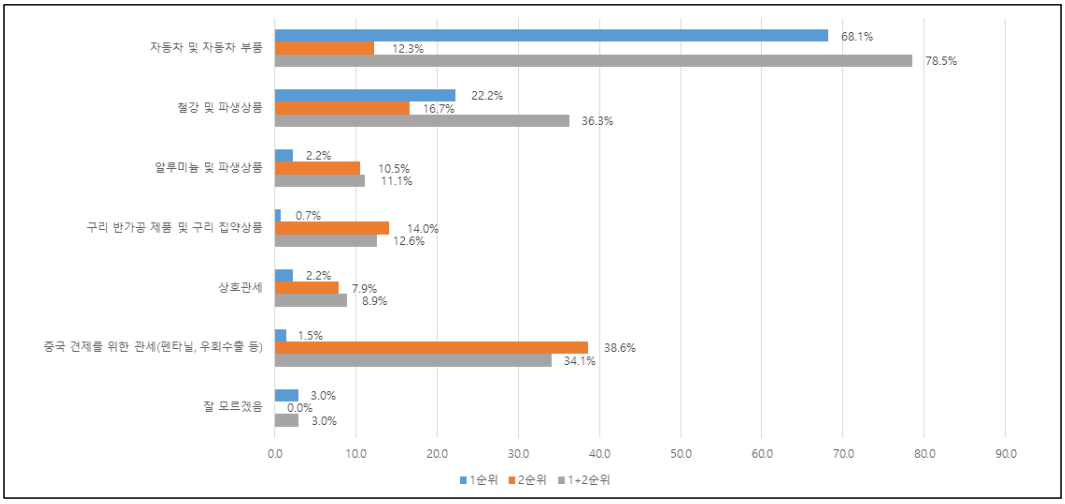
〔표 3-7〕 자동차 관련 기업의 미국 관세부과 영향 여부

(단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	직접 영향권 (수출기업 등)	간접 영향권 (수출기업 납품 등)	일부 반사이익 기대	잘 모르겠음	영향 없음
전체		210	8.1	43.3	0.5	12.4	35.7
협력 관계	1차	38	15.8	52.6	0.0	5.3	26.3
	2차	106	7.5	46.2	0.9	10.4	34.9
	3차	63	4.8	34.9	0.0	20.6	39.7
	기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	41	4.9	56.1	0.0	12.2	26.8
	동력전달장치 부품	36	11.1	50.0	0.0	11.1	27.8
	차체용 부품	38	10.5	52.6	2.6	13.2	21.1
	전기장치 부품	27	11.1	25.9	0.0	14.8	48.1
	기타 부품	68	5.9	33.8	0.0	11.8	48.5

〔그림 3-5〕 매출에 영향을 주거나, 줄 것으로 예상되는 관세 종류

(N=135, 영향도 순 2가지)



주: 1) 영향 관세 종류는 영향도 1, 2순위 및 합산 값을 기준으로 작성된 자료로, 각 영향 순위별 합산이 100%로 작성
2) 2순위 영향 관세를 선택하지 않은 기업이 있어 2순위 사례 수는 114개 기준으로 100%를 표기

5) 경영 애로사항 및 정책 수요

○ 자동차산업 관련 기업은 대체로 생산 제품 판매를 위한 '판로 확보' 문제를 겪고 있는 것으로 조사

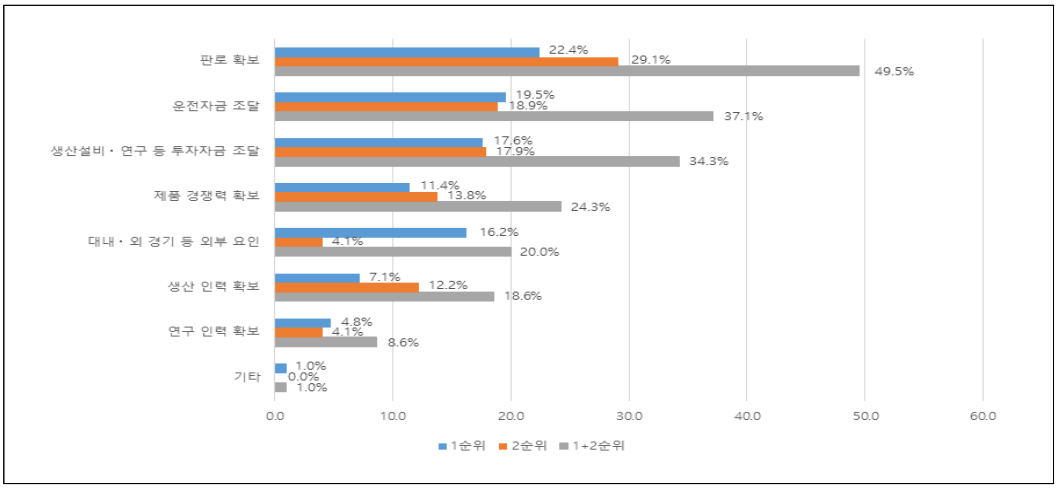
- (1·2순위 합산) 관내 자동차 관련 기업의 주요 장애요인은 △판로 확보(49.5%) △운전자금 조달(37.1%) △생산설비·연구 등 투자자금 조달(34.3%) 등
  - 전기차·하이브리드차 등 자동차산업의 구조적 변화와 중국 기업의 글로벌 시장 진출 확대 등으로 인하여 생산품의 판로 확보 문제가 기업들의 주요 어려움으로 작용
  - 2·3차 협력사의 운전·투자자금 관련 애로 응답이 1차 협력사에 비해 높은 수준임을 고려했을 때, 실리콘밸리은행(SVB) 파산 이후 금융당국이 은행권의 자본 건전성 관리를 강화하기 시작한 것이 중·소규모 기업의 자금 확보에 영향을 미쳤을 가능성[46]
- (1순위) 관내 기업들의 1순위 장애요인은 자동차산업 내 협력 단계 또는 주요 생산품 분야에 따라 차이
  - 1차 협력사는 '생산설비·연구 등 투자자금 조달(26.3%)', 2차 협력사는 '판로 확보(22.6%)', 3차 협력사의 경우 '운전자금 조달(34.9%)'의 1순위 장애요인 비율이 높은 것으로 확인
  - 주요 생산품 분야별로는 엔진용 부품(24.4%) 및 동력전달장치 부품(25.0%) 생산기업은 '미국 관세·내수 등 외부 요인'을, 차체용 부품(26.3%) 및 전기장치 부품(25.9%) 생산기업은 '운전자금 조달'을, 기타 부품(20.6%) 생산기업은 '판로 확보'를 1순위로 선정[47]

---

46) 코로나19 팬데믹 이후 가계·기업 대출이 높은 증가세를 보이는 한편, 미국 실리콘밸리 내 스타트업·벤처기업의 자금 공급 역할을 했던 실리콘밸리은행(SVB)이 2023년 3월 파산하자 금융당국이 은행권 손실흡수능력 제고를 위하여 건전성 제도 정비(경기대응완충자본 부과, 스트레스 완충자본 도입, 기업 잠재리스크 조기 선별 등)를 시작하였음(금융감독원). 이에 따라 비교적 신용도가 낮아 위험가중치가 높게 평가되는 중소기업과 자영업자에 대한 대출이 증가 폭이 감소함(한국은행).

47) 동력전달장치 부품 생산기업의 1순위 장애요인은 '투자자금 조달'과 '외부 요인'이 25.0%로, 전기장치 부품 생산기업의 1순위 장애요인은 '판로 확보'와 '운전자금 조달'이 25.9%로 동일하게 나타났으나 설명 편의를 위해 한 가지 분야만 표기함.

〔그림 3-6〕 자동차산업 관련 경영활동 애로사항 (N=210, 중요도 순 2가지)



주: 2순위 장애요인을 선택하지 않은 기업이 있어 2순위 사례 수는 196개 기준으로 100%를 표기

○ 관내 자동차산업 연관 기업들은 주로 '금융 지원' 및 '인력 확보'에 대한 정책 수요가 높은 것으로 조사

- (1·2순위 합산) 기업의 지원 정책 선호도는 △저리대출·저율보증 등 금융 지원(59.0%) △생산·연구 인력 확보 지원(42.4%) △연구개발(R&D) 지원(33.3%) △해외 진출 등 판로 개척 지원(28.1%) 순
  - 매출액 규모가 작은 기업일수록 '금융 지원'에 대한 선호 비중이 높게 나타나고 있으며, 매출액 1,000억 원 이상 기업의 경우 '금융 지원(33.3%)'보다 '연구개발 지원(57.1%)'에 대한 선호 비중이 높은 것으로 조사
  - 주요 생산품 분야별로는 대체로 '금융 지원'에 대한 선호 비중이 50% 이상으로 나타났으나, 전기장치 부품 생산기업의 경우 '금융 지원'과 '연구개발 지원'의 선호 비중이 48.1%로 동일
- (1순위) 관내 기업 중 1차 협력사의 경우 연구개발(R&D) 지원(36.8%) 부문, 3차 협력사의 경우 금융 지원(54.0%) 부문에 대한 1순위 수요도가 높은 것이 특징적으로, 이는 기업규모(중견, 중, 소)에 따른 분석에서도 동일한 것으로 확인

[표 3-8] 자동차 관련 기업의 정책 수요

(단위: 개사, %)

구분		응답 기업 수	금융	인력 확보	R&D	판로 개척	사업화	시장 정보	인증·특허	관세 상담	기타
전체		210	59.0	42.4	33.3	28.1	8.6	8.6	7.6	0.5	0.5
협력 관계	1차	38	50.0	34.2	50.0	39.5	5.3	7.9	2.6	0.0	0.0
	2차	106	55.7	36.8	35.8	32.1	10.4	7.5	12.3	0.9	0.0
	3차	63	69.8	57.1	19.0	15.9	7.9	9.5	3.2	0.0	1.6
	기타	3	66.7	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
주요 생산품 분야	엔진용 부품	41	61.0	48.8	39.0	19.5	7.3	9.8	4.9	0.0	0.0
	동력전달 장치 부품	36	61.1	44.4	27.8	27.8	11.1	2.8	16.7	0.0	0.0
	차체용 부품	38	63.2	36.8	23.7	36.8	7.9	5.3	7.9	2.6	2.6
	전기장치 부품	27	48.1	25.9	48.1	29.6	14.8	14.8	7.4	0.0	0.0
	기타 부품	68	58.8	47.1	32.4	27.9	5.9	10.3	4.4	0.0	0.0

주: 정책 수요 자료는 가장 필요한 지원 정책 1, 2순위 합산 값을 기준으로 작성된 자료로, 2순위를 선택하지 않은 기업이 존재하여 비중의 합산 값이 200%와 불일치

4

인천시 완성차기업의 지역경제 영향 및 정책제언

인천시 완성차기업의 지역경제 영향 및 정책제언

1. 한국GM 현황과 인천시 영향 진단

1) 한국GM 현황[48)]

○ 인천시 부평구 소재 완성차 제조업체인 한국GM은 매년 10,000명 이상의 근로자를 고용하고 있는 자동차 분야의 지역 앵커기업으로, 2021년부터 2024년 사이 자동차 생산을 꾸준히 확대

- 한국GM은 미국 자동차 회사인 '제너럴 모터스(General Motors, GM)'의 한국법인으로, 2024년 이후 주로 '트랙스 크로스오버', '트레일블레이저' 등 소형 스포츠유틸리티 차량(SUV)을 생산
  - 2019년 한국GM 내 연구개발(R&D) 분야가 별도 법인인 '지엠테크니컬센터코리아(GM Technical Center Korea)'로 독립하였으며, 센터는 주로 차세대 준중형 SUV 및 신규 크로스오버유틸리티차량(CUV) 분야의 연구개발, 시험·평가, 디자인·엔지니어링 등 R&D 업무를 수행
- 2025년 기준 한국GM은 460,826대의 차량을 생산하였으며, 내수와 수출을 합한 총판매는 약 462,313대 수준
  - 한국GM의 완성차 생산은 국내 주요 완성차기업 생산량 합계[49)]의 약 11.2%를 차지
  - 2025년 기준 내수판매는 15,097대, 해외 판매는 447,226대로, 판매는 주로 수출에 의존하고 있으며 최근 들어 수출 의존도가 더욱 심화하는 추세[50)]

48) NICE평가정보의 기업 자료 및 산업통상부 자동차 수출 보도자료 등을 통해 정리한 한국GM 한국사업장 본사(관내 완성차 제조기업) 및 연구소(지엠테크니컬센터코리아) 관련 현황을 수록함.
49) 국내 주요 완성차기업이란 △현대자동차 △기아자동차 △한국GM △KG모빌리티 △르노코리아 △타다대우 등 6개 사를 의미함.
50) 한국GM의 총판매량 대비 국내·외 판매 비중은 2021년 내수 22.9%, 수출 77.1%에서 2025년 내수 3.3%,

• 2024년 기준 한국GM 매출액은 약 14.4조 원, 영업이익 1.4조 원 수준으로 2022년 이후 증가세[51]를 보이고 있으나, 국내 매출액은 판매량 감소로 인하여 전년대비 28.7% 감소한 약 9.6천억 원 수준

- 2025년 12월 기준 한국GM의 근로자 수는 7,701명[52]으로, 지엠테크니컬센터코리아의 근로자를 포함하면 매년 1만여 명 이상의 근로자를 고용하고 있어 지역의 고용시장에 기여

• 국가통계포털(KOSIS)에서 제공하는 지역별 고용조사에 따르면 인천광역시의 자동차 및 트레일러 제조업 분야 취업자는 약 26,000명으로, 제조사인 한국GM의 경우 관내 자동차 및 트레일러 제조업 분야의 약 29.6% 수준에 해당하는 근로자를 고용[53]

〔표 4-1〕 인천시 완성차 제조기업(한국GM) 일반현황 (단위: 대, 명, 억 원)

구분		2021	2022	2023	2024	2025
생산		223,623	258,260	464,648	494,072	460,826
판매	내수 (국내 매출액)	54,292 (14,978.6)	37,239 (12,533.9)	38,755 (13,494.7)	24,824 (9,617.7)	15,087 (-)
	수출 (수출액)	182,748 (54,760.0)	227,637 (77,568.7)	403,881 (123,845.1)	473,165 (134,153.4)	447,226 (-)
근로자 수	한국GM(주)	8,484	8,304	8.042	7,895	7,701
	지엠테크니컬센터 코리아(주)	3,168	3,151	2,868	2,818	2,864
인건비	한국GM(주)	3,119.8	2,370.4	2,317.2	2,405.5	-
	지엠테크니컬센터 코리아(주)	3,700.9	3,728.4	3,802.1	3,642.6	-

주: 1) 생산 및 판매는 산업부 보도자료의 한국GM(제조사) 생산·판매 대수를 기준으로 하며, 판매 항목의 괄호 안은 NICE 평가정보를 통해 확인한 한국GM의 손익계산서 기준 '제품 매출액' 항목으로 작성
2) 종업원 수는 NICE평가정보에서 제공한 국민연금 기준 연말 자료를 활용하여 작성하였으며, 인건비는 매년 말 손익계산서의 '인건비(급료와 임금+퇴직금여충당전입액+복리후생비)' 항목을 기준으로 작성

수출 96.7%로 변화함.

51) 한국GM 연도별 총매출액 전년대비 증가율은 2022년 29.2% 〉 2023년 52.4% 〉 2024년 4.7% 수준으로, 2023년부터 수출 물량의 증가 및 환율 등의 영향으로 인해 수출액이 급격히 상승한데 기인함.

52) 국민연금 납부 정보를 기준으로 함.

53) 국가통계포털(KOSIS)의 「지역별 고용조사」 - 시도/산업별 취업자' 자료를 참고하여 2025년 1/2분기의 취업자 수가 연말까지 동일했음을 가정하여 산출한 비중임.

2) 한국GM 1차 협력사 상세 현황

○ 조사의 응답한 기업 중 한국GM 1차 협력사는 총 21곳으로, 중위 매출액은 약 355.1억 원으로 추정[54]

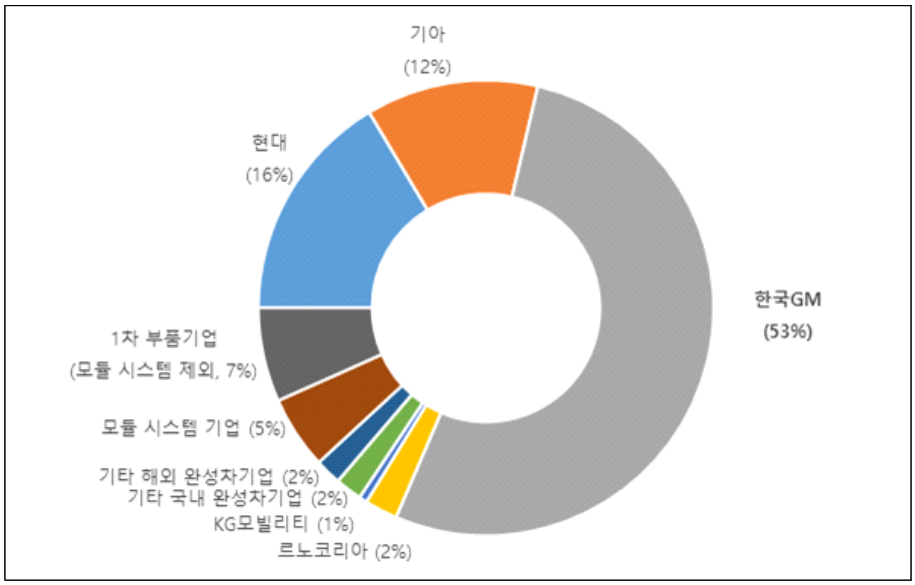
- 조사에 참여한 한국GM의 1차 협력사는 주로 인천시 서구(10곳)에 자리하고 있는 것으로 확인되었으며, 다음으로는 남동구(7곳), 연수구(2곳) 부평구 및 미추홀구(1곳) 등으로 조사
  - 인천시 서구(가좌)·남동구(남동)는 국가산업단지 지정 구역이 포함되어 있어 관내 제조기업이 다수 분포하는 지역
  - 한국GM 협력업체 21곳 중 9곳은 인천이 본사, 7곳은 인천에서만 운영 중인 단독사업체인 것으로 확인되었으며, 5곳은 인천에 지사 또는 공장을 운영 중
- 응답 기업의 평균 매출액은 약 922.4억 원(중위 355.1억 원) 수준이며, 주로 '엔진용 부품' 또는 '동력전달장치 부품'을 생산하는 것으로 확인
  - 각 기업의 매출액을 살펴보면 100억 원 이상 500억 원 미만 기업이 7개 사로 가장 많고, 다음은 '500억 원 이상 1,000억 원 미만', '1,000억 원 이상'이 각 5개 순
  - 주요 생산 품목은 △동력전달장치 부품(7곳) △엔진용 부품(6곳) △기타 부품(6곳) △차체용 부품(시트 제외, 2곳) 등
- 각 기업의 자동차산업 종사자 수는 평균 136명(중위 74명)으로, 기업별 종사자 수 규모의 편차가 큰 것으로 확인
  - 종사자 수 100명 미만의 기업이 11곳으로 가장 많고, '100명 이상 500명 미만'인 기업이 9곳, '500명 이상'인 기업이 1곳
- 관내 한국GM 1차 협력사는 대체로 2000년 이전에 자동차산업에 참여(12개 사)한 중기 존속기업으로, 자동차산업 평균 업력은 약 29.5년
  - 응답 기업은 대체로 기업설립 초기부터 자동차산업 분야에 속해왔으나, 7개 사의 경우 설립 초기에는 자동차 분야에 속해있지 않았으나 경영 과정에서 업종을 확대

○ 한국GM의 1차 협력사 21곳 중 5곳은 한국GM과의 거래에 전적으로 의존하고 있는 것으로 조사되었으며, 2024년 기준 수출 실적이 있는 기업은 7곳으로 확인

54) 매출액은 기업 사업장 종사자 수를 기준으로 하여 기업 전체 매출액에서 인천사업장 매출액을 추산한 값임.

- 응답 기업은 대체로 한국GM 외의 현대·기아 등 다른 완성차기업 또는 모듈·시스템 분야의 기업들과 거래관계를 맺고 있으나, 5곳의 경우 매출의 100%를 한국GM에 의존하고 있는 것으로 조사
  - 한국GM 1차 협력사의 거래처 유형별 매출액 비중을 살펴보면, 한국GM의 매출액 비중 평균이 52.8%로 가장 높고, △현대(16.4%) △기아(12.2%) △1차 부품기업(6.7%) △모듈·시스템 기업(5.2%) 순
  - 1차 협력사 대부분이 다수의 거래처와 관계를 맺고 있는 가운데, 8곳은 한국GM 대상 매출액이 각 기업별 매출액의 70% 이상으로 매우 높은 의존도를 보여 한국GM의 생산량 감소 시 기업 경영 상황이 급격히 나빠질 가능성 존재
- 2024년 수출 실적이 있는 7개 사의 수출액 합계는 협력사 전체 매출액 대비 약 20% 수준[55]으로, 주로 미국·중국·유럽·일본 등지에 수출 중인 것으로 확인

〔그림 4-1〕 한국GM 1차 협력사의 거래처별 매출액 비중 평균 (N=21)



주: 각 기업의 거래처별 매출액 비중을 평균한 값을 활용

55) 동 부분의 매출액 및 수출액은 인천시 소재 사업장 추정치로 환산되지 않은 해당 기업 전체의 매출·수출액으로, 다소 과대 평가되었을 가능성이 존재함.

❍ 한국GM 1차 협력사의 90.5%는 2026년 자동차산업 업황이 2025년과 비슷하거나 나빠질 것으로 전망했으며, 14개 사는 미국의 관세부과로 인하여 경영활동에 부정적 영향이 있다고 응답

- 2024년 대비 2025년 업황에 대해서는 응답 기업의 28.6%가 개선되었다고 응답하였으나, 2025년 대비 2026년 업황 전망에 대해서는 개선될 것이라는 기업이 2곳(9.5%) 뿐
  - 한국GM 1차 협력사의 절반 이상인 14곳이 미국 관세부과의 직·간접 영향권에 속해있어 업황에 대한 전망의 부정적인 것으로 판단
  - 다만 이들은 자동차산업의 업황이 눈에 띄게 악화하기보다는 2025년과 유사할 것으로 평가하는 것으로 확인[56]
- 한편, 한국GM 1차 협력업체의 경우 △자동차 및 자동차부품 △철강 및 파생상품 △구리 반가공 제품 및 구리 집약상품 등에 대한 미국의 관세부과가 향후 기업 매출에 영향을 줄 것으로 평가

3) 한국GM의 지역경제 영향[57]

❍ 한국GM이 인천시 지역경제에 미치는 영향력에 관해서는 한국은행에서 발표한 2020년 기준 지역산업연관표(소분류)를 활용하여 추정 가능

- 2023년 이후 한국GM의 자동차 생산량이 대폭 증가하며 영업이익이 흑자로 전환된 점을 고려하여, 2023년과 2024년 매출액의 평균인 14조 555억 원을 기준으로 인천시 경제에 대한 한국GM의 영향 규모를 추정
  - 한국GM의 연 생산능력 최대치는 약 50만 대 수준[58]으로, 2024년 및 2025년 완성차 총판매 대수는 각각 499,559대, 462,310대 규모 수준[59]

56) 2025년 대비 2026년 전망에 대하여 '악화'를 응답한 기업은 2곳, '동일'을 응답한 기업이 17곳임.
57) 지역경제 영향도는 지역산업연관표를 활용하여 추정한 값임.
58) 연합뉴스(2026.0203,). 동 생산량은 한국GM이 부평, 창원 등 공장 2곳을 최대 수준으로 가동할 경우 달성 가능한 규모로 알려져 있음.
59) 한국GM 보도자료(2026.01.05.) 기준 수치로, 산업통상부 발표 자료와 일부 차이가 있음.

• 2026년 생산 계획은 부평공장 253,000대, 창원공장 255,000대 규모[60]인 것으로 확인되어, 생산 유발 금액 산출 시 해당 생산 비율을 인천과 경남에 배분

- 한국GM의 완성차 생산과 관련한 중간 투입액 구조는 한국은행에서 제시하는 2020년 지역산업연관표를 활용하였으며, 해당 표에서 제시하는 관내·외 투입계수를 활용하여 인천시에서 유발되는 생산액, 부가가치액, 고용 규모를 파악

○ 인천시 자동차 업종의 중간재 투입 구조[61]를 살펴보면, 인천시 관내에서 중간재를 공급하는 비중은 약 12.8%, 타 지자체의 기업으로부터 공급받는 중간재의 비중이 약 50% 수준

- 한국은행에서 발표한 2020년 지역산업연관표에 따라 인천시 자동차 업종의 투입계수를 산출하면, 인천시 관내 투입계수 0.128, 다른 지자체의 투입계수 0.500, 수입부문 투입계수 0.143 수준
  • 이에 따른 관내 자동차 업종의 총 중간투입 계수는 0.772로, 나머지 0.228은 자동차 업종이 창출한 부가가치에 해당
- 인천시 관내에서 자동차 업종에 투입 비중이 가장 높은 업종은 '운송장비'로 투입계수가 0.051에 해당하며, 다음으로는 △도소매 및 상품중개서비스(0.019) △전기장비(0.011) △전문, 과학 및 기술 서비스(0.009) △화학제품(0.007) 순
  • 타 지자체에서의 투입이 가장 높은 업종 역시 운송장비(투입계수 0.274)로, 이외 업종으로는 △전기장비(0.047) △화학제품(0.036) △금속가공제품(0.022) △전문, 과학 및 기술 서비스(0.018) △1차 금속제품(0.017) 등
- 인천시 자동차 업종에 대한 시도별 중간투입 비율은 경기도의 중간투입 계수가 0.139로 가장 높고, 다음은 △인천(0.128) △충남(0.098) △울산(0.065) △서울(0.041) 순으로 확인

60) 인천일보(2026.02.02.).
61) 한국은행 2020년 지역산업연관표, 중분류 코드 401 '자동차'를 활용함. 해당 코드는 일반적인 완성차 부문을 의미하는 코드로, 특장차 및 트레일러 부문은 402, 자동차 부품 부문은 403 등 별도의 코드로 구분됨.

〔표 4-2〕 2020년 지역산업연관표에 따른 인천시 자동차 업종 중간투입계수

대분류		인천시 자동차 업종 투입 구조			
		인천시	다른 지자체	수입	소계
A	농림수산품	0.000	0.000	0.000	0.000
B	광산품	0.000	0.000	0.000	0.000
C01	음식료품	0.000	0.000	0.000	0.000
C02	섬유 및 가죽제품	0.000	0.000	0.001	0.001
C03	목재 및 종이, 인쇄	0.000	0.000	0.000	0.000
C04	석탄 및 석유제품	0.000	0.000	0.000	0.001
C05	화학제품	**0.007**	**0.036**	0.007	0.050
C06	비금속광물제품	0.001	0.008	0.002	0.011
C07	1차 금속제품	0.000	**0.017**	0.014	0.032
C08	금속가공제품	**0.005**	**0.022**	0.005	0.033
C09	컴퓨터, 전자 및 광학기기	0.001	0.011	0.018	0.031
C10	전기장비	**0.011**	**0.047**	0.009	0.067
C11	기계 및 장비	**0.004**	**0.014**	0.007	0.026
C12	운송장비	**0.051**	**0.274**	0.068	0.393
C13	기타 제조업제품	0.000	0.000	0.000	0.000
C14	제조임가공 및 산업용 장비 수리	0.001	0.005	0.000	0.006
D	전력, 가스 및 증기	**0.005**	0.002	0.000	0.006
E	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	0.001	0.000	0.000	0.001
F	건설	0.000	0.000	0.000	0.000
G	도소매 및 상품중개서비스	**0.019**	**0.032**	0.002	0.052
H	운송서비스	**0.004**	0.003	0.000	0.007
I	음식점 및 숙박서비스	0.001	0.001	0.000	0.002
J	정보통신 및 방송서비스	0.000	0.002	0.000	0.002
K	금융 및 보험서비스	**0.004**	0.005	0.000	0.009
L	부동산서비스	0.001	0.000	0.000	0.001
M	전문, 과학 및 기술 서비스	**0.009**	**0.018**	0.007	0.034
N	사업지원서비스	0.003	0.002	0.002	0.006
O	공공행정, 국방 및 사회보장	0.000	0.000	0.000	0.000
P	교육서비스	0.000	0.000	0.000	0.000
Q	보건 및 사회복지서비스	0.001	0.000	0.000	0.001
R	예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스	0.000	0.000	0.000	0.000
S	기타 서비스	0.001	0.000	0.000	0.001
T	기타	0.000	0.000	0.000	0.000
중간투입 소계		0.128	0.500	0.143	0.772
부가가치 소계					0.228

○ 한국GM에 기인한 인천시의 생산유발효과는 약 1조 5천억 원 수준이며, 취업자 유발효과는 약 6,500명으로 추정

- 산업연관표에 따른 인천시 완성차 제조의 생산유발효과는 전 지역 생산유발효과 총액인 20조 4천억 원의 약 7.4%에 해당
  - 인천시 관내 업종별 생산유발효과를 살펴보면, 운송장비(자동차 부품업) 분야의 생산유발효과가 약 4,326억 원으로 가장 크고, 다음으로는 △도소매 및 상품중개서비스(1,778억 원) △전기장비(1,237억 원) △금속가공제품(964억 원) △화학제품(938억 원) 순
- 부가가치유발효과는 약 5,374억 원 수준으로, 이는 전 지역 부가가치유발효과 총액인 6조 6,678억 원의 약 8.1%에 해당
  - 한국GM으로 인한 부가가치 유발금액은 2024년 인천시 GRDP(명목 125조 5,919억 원)의 약 0.4% 수준으로, 부가가치 유발금액과 한국GM의 2025년 영업이익(1조 3,572억 원)을 합치면 2024년 인천시 명목 GRDP의 약 1.5% 내외를 차지
- 취업자 유발효과는 약 6,518명 수준으로, 전 지역 취업자 유발효과 총계인 7만 1,122명의 약 9.2%에 해당
  - 인천시 관내 업종별로는 '도소매 및 상품중개서비스업'의 취업자 유발효과가 1,600명으로 가장 크고, 다음으로는 △운송서비스(878명) △운송장비(729명) △전문, 과학 및 기술 서비스(569명) △사업지원서비스(426명) △금속가공제품(372명) 순

[표 4-3] 한국GM의 생산유발효과 추정

(단위: 억 원)

대분류		생산유발효과			
		인천시	인천시 비중	다른 지자체	전 지역
A	농림수산품	5	1.0%	433	437
B	광산품	2	2.1%	101	104
C01	음식료품	54	5.0%	1,032	1,086
C02	섬유 및 가죽제품	33	2.1%	1,522	1,555
C03	목재 및 종이, 인쇄	67	5.5%	1,168	1,235
C04	석탄 및 석유제품	115	5.9%	1,844	1,959
C05	화학제품	938	4.5%	19,894	20,832
C06	비금속광물제품	88	4.0%	2,126	2,214
C07	1차 금속제품	410	3.4%	11,563	11,973
C08	금속가공제품	964	8.2%	10,737	11,701
C09	컴퓨터, 전자 및 광학기기	293	4.1%	6,772	7,064
C10	전기장비	1,237	8.9%	12,729	13,965
C11	기계 및 장비	453	10.3%	3,926	4,379
C12	운송장비	4,326	6.7%	60,567	64,893
C13	기타 제조업제품	15	6.4%	224	239
C14	제조임가공 및 산업용 장비 수리	240	4.3%	5,331	5,570
D	전력, 가스 및 증기	694	14.5%	4,099	4,793
E	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	144	9.8%	1,328	1,472
F	건설	23	6.0%	365	388
G	도소매 및 상품중개서비스	1,778	12.3%	12,708	14,486
H	운송서비스	819	13.6%	5,208	6,027
I	음식점 및 숙박서비스	199	8.7%	2,097	2,296
J	정보통신 및 방송서비스	50	1.8%	2,790	2,840
K	금융 및 보험서비스	428	9.0%	4,331	4,759
L	부동산서비스	231	10.8%	1,907	2,138
M	전문, 과학 및 기술 서비스	846	7.9%	9,883	10,729
N	사업지원서비스	324	11.1%	2,584	2,908
O	공공행정, 국방 및 사회보장	10	10.6%	83	93
P	교육서비스	12	9.9%	113	125
Q	보건 및 사회복지서비스	55	14.6%	322	378
R	예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스	24	7.0%	319	343
S	기타 서비스	108	12.5%	755	863
T	기타	16	9.5%	150	166
생산유발효과 총계		**15,004**	**7.4%**	**189,008**	**204,012**

〔표 4-4〕 한국GM의 부가가치유발효과 추정

(단위: 억 원)

대분류		부가가치유발효과			
		인천시	인천시 비중	다른 지자체	전 지역
A	농림수산품	2	0.9%	217	219
B	광산품	1	2.2%	39	40
C01	음식료품	9	3.9%	231	240
C02	섬유 및 가죽제품	7	1.8%	388	395
C03	목재 및 종이, 인쇄	19	5.0%	353	371
C04	석탄 및 석유제품	14	3.0%	434	448
C05	화학제품	307	5.0%	5,811	6,118
C06	비금속광물제품	31	3.8%	785	816
C07	1차 금속제품	74	3.2%	2,215	2,289
C08	금속가공제품	363	9.7%	3,373	3,735
C09	컴퓨터, 전자 및 광학기기	88	3.8%	2,230	2,318
C10	전기장비	308	8.9%	3,141	3,449
C11	기계 및 장비	135	10.7%	1,120	1,255
C12	운송장비	966	7.2%	12,458	13,424
C13	기타 제조업제품	5	6.4%	66	71
C14	제조임가공 및 산업용 장비 수리	130	4.4%	2,811	2,941
D	전력, 가스 및 증기	226	12.7%	1,554	1,780
E	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	65	8.6%	694	759
F	건설	10	6.4%	145	155
G	도소매 및 상품중개서비스	926	11.7%	6,992	7,918
H	운송서비스	345	13.0%	2,305	2,650
I	음식점 및 숙박서비스	62	8.6%	656	717
J	정보통신 및 방송서비스	24	1.7%	1,365	1,389
K	금융 및 보험서비스	304	9.2%	2,991	3,295
L	부동산서비스	148	9.9%	1,353	1,501
M	전문, 과학 및 기술 서비스	452	8.5%	4,870	5,322
N	사업지원서비스	247	11.5%	1,906	2,153
O	공공행정, 국방 및 사회보장	7	10.5%	63	70
P	교육서비스	9	10.2%	79	87
Q	보건 및 사회복지서비스	32	14.9%	183	214
R	예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스	13	7.2%	171	184
S	기타 서비스	44	12.6%	307	351
T	기타	0	-	0	0
부가가치유발효과 총계		**5,374**	**8.1%**	**61,304**	**66,678**

[표 4-5] 한국GM의 취업자 유발효과 추정

(단위: 명)

대분류		취업자 유발효과			
		인천시	인천시 비중	다른 지자체	전 지역
A	농림수산품	9	0.9%	913	922
B	광산품	1	1.6%	34	35
C01	음식료품	13	5.1%	249	263
C02	섬유 및 가죽제품	10	2.0%	507	518
C03	목재 및 종이, 인쇄	25	6.0%	392	417
C04	석탄 및 석유제품	2	7.2%	22	23
C05	화학제품	270	6.3%	4,020	4,290
C06	비금속광물제품	29	5.2%	537	567
C07	1차 금속제품	40	3.7%	1,058	1,098
C08	금속가공제품	372	9.9%	3,377	3,748
C09	컴퓨터, 전자 및 광학기기	81	5.7%	1,342	1,423
C10	전기장비	322	11.3%	2,518	2,840
C11	기계 및 장비	120	11.3%	946	1,067
C12	운송장비	729	7.2%	9,437	10,166
C13	기타 제조업제품	9	7.4%	112	120
C14	제조임가공 및 산업용 장비 수리	136	4.1%	3,212	3,348
D	전력, 가스 및 증기	47	13.3%	309	357
E	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	87	9.3%	841	927
F	건설	15	5.9%	233	248
G	도소매 및 상품중개서비스	1,600	11.4%	12,381	13,981
H	운송서비스	878	13.1%	5,822	6,700
I	음식점 및 숙박서비스	199	7.8%	2,356	2,556
J	정보통신 및 방송서비스	35	3.0%	1,121	1,156
K	금융 및 보험서비스	149	9.2%	1,467	1,616
L	부동산서비스	87	9.8%	804	892
M	전문, 과학 및 기술 서비스	569	10.1%	5,074	5,642
N	사업지원서비스	426	10.9%	3,477	3,903
O	공공행정, 국방 및 사회보장	8	9.1%	77	85
P	교육서비스	15	10.9%	125	141
Q	보건 및 사회복지서비스	38	13.6%	240	278
R	예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스	30	8.7%	319	350
S	기타 서비스	167	11.5%	1,281	1,448
T	기타	0	-	0	0
취업자 유발효과 총계		**6,518**	**9.2%**	**64,604**	**71,122**

2. 정책제언

○ 내수 경기의 회복이 기대보다 완만하게 이루어지는 가운데 △친환경·자율주행 등 기술 전환 △주요국 제조업 보호 강화 △환율 상승 등 자동차산업을 둘러싼 환경이 급격히 변화하고 있으므로, 지자체 차원의 적극 정책을 통해 관내 자동차산업 생태계의 변화를 촉진할 필요

- 중앙정부에서는 '미래차 전환'과 '첨단 모빌리티'를 키워드로 자동차 부품·소프트웨어 및 통신기술 기반 서비스까지 정책 대상을 확대하며 기술 경쟁력 강화를 추진하고 있으나, 이는 대체로 △전국 대상 △R&D 연구과제 중심으로 지원하고 있어 인천시 기업들의 참여 기회가 적고 정책 수요 일치성이 다소 낮은 편
- 인천시는 '미래자동차 산업 육성 종합계획'을 통해 관내 자동차 부품기업의 미래차 전환 로드맵을 마련하고, 인천테크노파크를 통해 자동차 부품기업의 기술 전환 및 고도화를 위한 지원사업을 수행하고 있으나 단기적·1회성 지원이 많고 지원 기업 수가 충분하지 않아 추가적인 지원책 마련이 요구

○ 특히 실태조사에 따른 현장의 정책 수요와 자동차산업 전문가 의견을 반영하여 ①거래처 다변화 지원 ②미래차 전환 지원사업 개선 ③지역 내 공동연구·협업 시스템 구축 ④실증센터·시범지구 등 자동차산업 관련 제도 개선 등 지원사업 분야를 확대·개편할 필요

- 관내 기업 실태조사 및 전문가 인터뷰 결과 관내 기업이 △대내외 판로 확보 △R&D 컨설팅·자금 지원 등에 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났으며, 기술 실증 지구가 분할되어 있고 미래차 전환에 대한 유인이 부족한 점이 문제로 지적

❖ 거래처 다변화 지원사업 추진

○ 실태조사에 따르면 응답 기업 210개 사 중 61.0%(128개 사)가 5개 미만의 거래처와 관계를 맺고 있으며, 2024년 수출 실적이 있는 기업은 전체의 약 15.2%(32개 사) 수준으로 확인되는 등 인천시 자동차 부품기업의 거래처 다각화가 필요한 상황

- 관내 자동차 부품기업의 거래처 수는 △5개 미만(61.0%) △5개~10개 미만(26.7%) △10개~30개 미만(10.0%) △30개~50개 미만(1.4%) △40개 이상(1.0%) 순

• 거래처 수와 매출액을 단순비교 했을 때 거래처 수가 많다고 해서 기업의 매출액이 증가하는 것은 아니나, 거래처 수가 많은 기업일수록 시장 상황 변동에 따른 유연화가 상대적으로 쉽다는 장점

- 특히 일부 기업의 경우 1~2개 거래처로부터의 매출이 전체 매출액의 70% 이상을 차지하는 등 소수 기업에 대한 의존도가 매우 높은 것으로 확인

  • 한국GM 1차 협력업체의 경우 21곳 중 5곳이 한국GM에 매출 전체(100%)를 의존하고 있는 것으로 나타났으며, 현대와 기아의 1차 협력사 각 2곳, 1곳이 100% 의존 관계인 것으로 조사

- 관내 자동차부품 기업은 전체의 약 15.2%만 수출을 하고 있어, 대내 경제 상황이 어려워질 경우 기업들의 적응·대응이 쉽지 않을 가능성

❍ 인천시는 자동차 부품 분야 기업 박람회 개최 및 수출 지원사업 추진 등을 통해 관내 중소·중견 제조기업의 신규 국내 판로 확보 및 해외 진출을 지원할 필요

- 자동차 부품 분야 기업 박람회 진행은 국내외 완성차기업 및 1차 부품기업, 모듈·시스템 기업 등을 초청하여 관내 기업의 기술력을 선보이는 한편, 관내 기업이 수요처의 필요 기술 사양을 확인하여 신규 제품을 개발할 수 있도록 하는 기회의 장으로 작용 가능

- 해외 판로 지원사업의 경우 기존에 중앙정부 및 인천시 지원사업에서 진행하는 방식과 다르게, 해외 국가 중 자국의 완성차 브랜드를 가지고 있는 아시아 국가를 대상으로 진행할 수 있도록 전략 수립이 요구

  • 해외 판로 개척 지원이라 하면 일반적으로 미국·중국·유럽·일본 등을 떠올리기 쉬우나, 해당 국가들로의 판로 개척은 최근 주요국의 제조업 보호주의 강화 기조 등으로 인해 어려울 수 있으며 기진출 기업과의 경쟁이 심화될 수 있다는 문제

  • 이에 인도(TATA), 베트남(Vinfast), 말레이시아(Perodua) 등 자국 완성차 브랜드를 가진 국가를 중심으로 관내 자동차 부품기업이 거래를 확보할 수 있도록 지원 방안을 강구할 필요

미래차 전환 지원사업 확대·개편

○ 인천시는 인천테크노파크 미래차센터를 통해 미래차 산업 육성을 위한 △기술 전환 컨설팅 △R&D 지원 △시제품 제작비·장비 지원 △시제품 성능 평가 등을 수행하고 있으나, 각 사업별 예산 금액이나 지원 대상 기업 수가 충분하지 못한 상황

- 현행 지원사업은 대체로 연간 10개 이하 기업을 대상으로 단발성 지원을 수행하고 있으나, 안전성과 성능을 동시에 확보해야 하는 자동차 부품 기술개발과 각종 실증·인증이 필요한 상용화 등에는 적합하지 않은 지원 형태
- 또한 기술개발과 상용화 준비를 마친 신제품이라 할지라도 실제 해당 제품을 적용하고자 하는 완성차기업이 없다면(거래처를 확보할 수 없다면) 기술개발 및 실증에 대한 기업의 투자가 무용지물이 될 가능성

○ 인천시는 관내 자동차 산업생태계의 전환을 위하여 ①미래차 기술 전환 인센티브 마련 ②2세 경영인 연계 신규 분야 발굴 및 R&D 지원제도 수립 ③신기술 실증·성능 평가 인프라 구축 등 현행 지원책을 확대·개편할 필요

- 시장 트렌드 변화에도 불구하고 관내 자동차 부품기업은 기존 거래관계에 고착되어 있으므로, 기술 투자 및 신산업 분야 전환에 따른 인센티브를 마련하여 관내 기업들의 사업전환을 촉진할 필요
- 관내 자동차부품 산업은 기존 고령 사업주의 은퇴와 함께 2세 경영인의 산업 진입이 확대되고 있으므로, 이들의 가업 승계 시점과 연계하여 신규 산업 분야 발굴 컨설팅 및 R&D 특례 지원 등의 신규 지원사업 발굴·추진하는 것도 중요
  - 2세 경영인들의 경우 자동차산업 내의 기존 중·고령 인력들에 비하여 수소·AI·자율주행 등 신기술에 대한 관심도가 높고 사업전환에 대한 거부감이 낮으므로 이들의 자동차산업 진입 시점과 연계하여 지원한다면 더욱 다양한 산업 분야를 발굴하고 부가가치를 창출할 수 있을 것으로 기대
- 인천시 관내에는 자동차 및 부품기업이 자유롭게 활용할 수 있는 기술 실증 인프라가 부족한 편이므로, 타 지자체 사례를 참고하여 해당 부분에 대한 보완이 요구

- 군산시 '상용차부품 주행시험장', 대구 '대구 주행시험장 및 SDV 전장부품 보안 평가센터', 광주광역시 '자율주행 드라이빙 모의실험장치(시뮬레이터)', 경북 김천 '자동차 주행시험장' 등이 운영 중
- 이 같은 기술 실증·주행실험 인프라는 초기 투자 비용이 다소 부담되나 관내 자동차 부품기업의 신제품 실증 편의는 물론, 타 지자체 소재 기업을 인천시로 유인할 수 있는 요인이 되기 때문에 장기적인 산업 지원책으로 중요한 부분

공동 연구·협업이 가능한 지역 거버넌스 구축·운영

○ 인천테크노파크에서 매년 오픈이노베이션 및 엑셀러레이팅을 통해 대·중·소 상생발전을 추구하고 있으나, 관내 주요 대·중견기업의 참여도가 낮은 편이며 개발된 기술의 상용화가 활발히 이루어지지 않는다는 문제

- 인천 외 지역에 본사를 둔 현대차·기아차·벤츠 등 기업은 정책사업과 협력이 잘 되는 편이나, 관내 한국GM의 경우 미국 본사의 의사에 따르는 경우가 많아 인천시의 정책사업 협력이 상대적으로 어려운 상황
- 연구 협력을 통해 개발된 기술이 기존 기술을 대체하기 위해서는 확실한 성능을 바탕으로 한 수요가 존재해야 하나, 개발 이후의 실험·성능 평가·인증·상용화 단계에서 좌절되는 경우가 다수

○ 인천시는 신기술 연구개발 희망 기업의 자동차 분야 신기술 개발의 비용 부담을 낮춤과 동시에 미래 거래처 확보 가능성을 높이기 위하여, 공동 연구·협업에 중점을 둔 거버넌스 체계를 구축하고 관내 자동차 산업계의 동반성장을 촉진할 필요

- 인천시-대·중견기업-중소 부품기업·신생(창업)기업이 협력하여 출자 형식으로 연구개발 사업을 진행하는 공동 연구·협업 체계를 구축할 수 있다면, 관내 자동차산업 전반의 기술력 향상 및 미래차 전환이 보다 쉽게 이루어질 수 있을 것으로 기대
  - 인천시는 △전담 관리기관 지정 △연구개발비 지원 △사업장 부지 저가 대여 △신기술 수요 조사 △대·중견기업-중소 부품·신생기업 모집·매칭 등을 통해 협력체계를 구축·운영함으로써, 관내 자동차 산업생태계의 전환·고도화를 촉진

- 대·중견기업은 중소 부품기업 및 신생(창업)기업에 대한 소액 출자를 통해 연구개발비를 지원하고 자사 생산품 및 미래 기술 수요를 분석·제공함으로써, 향후 필요한 기술·제품을 미리 확보하는 등 안정적인 미래 공급망을 구축
- 중소 부품기업·신생(창업)기업은 인천시 및 대·중견기업의 연구개발비 지원을 통해 각 기업의 미래 먹거리 발굴에 필요한 비용에 대한 부담을 경감할 수 있으며, 신규 먹거리 창출과 동시에 확실한 거래처를 확보함으로써 기업의 존속 가능성을 증진

- 장기적인 관점에서는 이러한 협력 대·중·소기업 협력체계가 원활하게 구축·운영될 경우, 신생기업의 인천시 진입·유치의 유인으로 작용하여 관내 자동차산업 생태계 확대에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대

기술 실증 관련 제도 개선

❍ 현재 인천시는 국토교통부 지정 '자율주행자동차 시범운행지구'를 관내 4개 지역에 운영하고 있으며, 한국자동차연구원에 위탁하여 '커넥티드카 소재·부품 인증평가센터'를 운영 중

- 현행 자율주행차 시범지구의 경우 △송도 센트럴파크 △영종 운서역~하늘도시 △구월동 인천시청 △인천국제공항 등 4개 지구에 지정되어 있으나, 2025년 12월 기준 인천국제공항을 제외한 3개 지구에서는 실제 실증사업 진행이 어려운 것으로 확인
  - 자율주행 실증의 경우 기존 대중교통 체계를 대체·보완하는 방향으로 진행되어야 하며, 불완전한 기술의 한계를 보완하기 위해 △C-ITS, ITS[62] 및 관제센터 △정비시설 △시범운행지구 인프라(안내표지판, 도로표시, 별도 정류장 등) 등이 필요
  - 현재 지정된 지구의 경우 기존 대중교통 연계성, 시스템 구축 현황 등과 동떨어져 있어 실제 기술 실증에 나서기 어려운 상황
- 커넥티드카 소재·부품 인증평가센터는 전국구 기업을 대상으로 하는 한국자동차연구원이 위탁 운영하고 있어, 시비 투자에 따른 인천시 기업 혜택이 불분명

62) 지능형 교통시스템, Intelligent Transportation System. C-ITS란 차량단말기를 통해 차량이 주행 중 도로 인프라와 통신해 주변 교통상황, 급정거·낙하물 등 위험정보를 실시간으로 확인·경고해 교통사고를 예방하는 첨단 시스템을 의미함.

• 인천시 관내에 위치한 인증평가센터는 국비 및 시비를 재원으로 하여 운영되고 있으나, 전국 기업을 대상으로 하는 한국자동차연구원의 특성상 인천시 기업이 해당 센터를 얼마나 활용할 수 있을지 미지수

❍ 인천시는 인증평가센터·시범운행지구 등 관내에서 운영 중인 미래차 기술 실증 인프라와 관련하여 기술 실증사업의 체계적인 연계와 관내 산업·기업의 효용성 증대를 위하여 관련 제도를 개선·보완할 필요

- 인천시는 '자율주행 시범운행지구' 설정·운영과 관련하여 소관 부서인 교통정책과와 산업정책과의 협업을 통해 기술 실증 제도 및 환경을 개선할 필요

  • 국토교통부의 자율주행 시범운행지구 지정은 교통정책과의 담당이지만, 실제 자율주행 실증사업과 관련한 예산 사업 진행은 산업정책과에서 수행하고 있어 두 부서 간 협의를 통한 시범운행지구 설정·운영 방식의 보완이 요구

  • 특히 자율주행 시범운행이 보다 원활하게 이루어지기 위해서는 이미 RSU[63]가 구축된 '인천공항 〉 인천 시가지 〉 송도 컨벤시아대로'로 이어지는 구간에 자율주행 지구를 재지정할 필요

  • 또한 기업들이 실제 미래차 기술 실증에 나서기 위해서는 시범지구 지정 구역에 V2V, V2X, V2N, V2H[64] 등 미래차의 핵심이 되는 통신·판단 시스템을 집약적으로 구축하는 방안이 효율적일 것으로 판단

- 인증평가센터의 경우, 운영비용 일부를 시에서 지원하는 만큼 인천시 기업이 직접 혜택을 받을 수 있도록 일부 제도의 개선이 요구

  • 인증평가센터는 국비-시비 매칭을 통해 운영되고 있으므로, 시비 매칭 금액(비중)에 한하여 △인증·평가 지원 우선권 △비용 일부 감면 등 인천시 기업이 즉각적으로 혜택을 받을 수 있는 제도적 장치를 마련할 필요

63) 노변 신호정보 장치(Roadside Unit)란 도로변에 설치되어 차량과의 통신을 통해 다양한 정보를 주고받는 장치임. 인천시에는 송도국제도시 일대 도로에 약 14개 구축되어 있음.

64) V2V(Vehicle to Vehicle) 통신은 차량 간 직접적으로 정보를 교환하는 기술로, 차량이 서로의 위치·속도·방향 등의 데이터를 무선으로 통신함에 따라 도로의 안전성과 효율성 개선에 도움. V2X(Vehicle to Everything)는 상용 이동통신망을 활용하지 않고 차량-차량, 차량-도로 인프라 기기 간에 정보를 직접적으로 주고받는 기술을 의미함. V2N(Vehicle to Network)는 C-ITS 인프라에 직접 통신 방식뿐만 아니라 이동통신망으로 정보를 전송하는 방식임. V2H(Vehicle to Human)은 자율주행차의 주행 의사를 외부 디스플레이를 통해 도로 이용자에게 시각적인 방법으로 알리는 기술로, 자율주행차와 보행자의 안전을 확보하기 위한 필수 기술임.

- 이에 더해 인천 지역 기업을 대상으로 커넥티드카 인증평가센터에 대한 홍보를 강화하고, 소재·부품 업종을 중심으로 연구개발 지원을 활성화하는 것도 중요

주제어 ▶ 자동차, 자동차부품, 산업 현황, 미래차 전환, 기업 지원

참고문헌

단행본/연구보고서

한국개발연구원(KDI). (2025). KDI 경제동향(2025.12).

한국은행. (2025). 경제전망보고서(2025년 11월).

김영도. (2025). 은행 건전성 규제 관점에서의 기업대출 확대 방안 검토. 금융브리프 34권 09호. 한국금융연구원.

한국은행. (2025). 금융안정보고서(2025년 12월).

한국은행. (2026). 경제전망보고서(2026년 2월).

인천테크노파크. (2025). 2025년 인천 자동차산업 실태조사.

자동차산업 인적자원개발위원회. (2025). 2024 자동차산업 인력현황 조사·분석.

한국자동차모빌리티산업협회. (2022). 2022년 자동차산업 평가 및 2023년 전망.

한국자동차모빌리티산업협회. (2023). 2023년 자동차산업 평가 및 2024년 전망.

한국자동차모빌리티산업협회. (2025). 2025년 자동차산업 평가 및 2026년 전망.

학술지/학위논문

김동구·김광순·채찬병·김선우·이상현. (2017). V2X 기술 동향. 한국통신학회지(정보와통신), 제34권 제6호, 11-19.

행정자료

관계부처 합동. (2025a).「'세계를 넘어 미래를 여는' K-모빌리티 글로벌 선도전략」.

관계부처 합동. (2025b).「소재·부품·장비 산업 경쟁력 강화 기본계획('26~'30)」.

관계부처 합동. (2025c).「소재·부품·장비 특화단지 종합계획(26-30년)」.

관계부처 합동. (2025d).「자율주행차 산업 경쟁력 제고방안」.

관계부처 합동. (2026).「2026년 경제성장전략」.

국가과학기술자문회의 심의회의. (2024).「대한민국 과학기술주권 청사진」.

뿌리산업발전위원회. (2022).「제3차 뿌리산업 진흥 기본계획(안)」.

보도자료/신문기사

과학기술정보통신부 보도자료. (2024.08.26.). 대한민국 과학기술주권 청사진, 제1차 국가전략기술 육성 기본계획('24-28) 수립. 과학기술정보통신부. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156647236&pWise=sub&pWiseSub=C4 (검색일: 2026년 1월 26일)

관계부처 합동 보도자료. (2025.04.09.). 美 자동차 관세 대응, 긴급 대책 발표. 관계부처 합동. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156683165 (검색일: 2026년 1월 23일)

관계부처 합동 보도자료. (2025.11.14.). K-모빌리티 혁신의 미래를 열다. 관계부처 합동. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156728346 (검색일: 2026년 1월 15일)

국무조정실 국무총리비서실 보도자료. (2024.09.06.). 전기차 배터리 안전성, 화재 대응력 대폭 높인다. 국무조정실. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156649441 (검색일: 2026년 1월 25일)

국토교통부 보도자료. (2022.09.19.). 미래를 향한 멈추지 않는 혁신 「모빌리티 혁신 로드맵」 발표. 국토교통부. https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95087208 (검색일: 2026년 1월 23일)

국토교통부 보도자료. (2023.11.28.). 전국 모든 시·도에서 자율주행차 달린다. 국토교통부. https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmspage=184&id=95089085 (검색일: 2026년 1월 18일)

기획재정부 보도자료. (2023.12.13.). 식품·생활용품의 용량·규격·성분 등 변경시 사업자의 표시·고지 의무화. 재정경제부. https://mofe.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028&searchNttId1=MOSF_000000000066747&menuNo=4010100 (검색일: 2026년 1월 25일)

기획재정부 보도자료. (2025.11.26.). 초혁신경제의 "글로벌 발상지"가 되도록 총력, 자율주행차 및 에너지 분야 선도프로젝트 추진. 재정경제부. https://mofe.go.kr/synapView/doc.html?fn=20251126085236_3205EED1-83EA-42EC-C992-23CB9CDA57CB.hwp&rs=/upload/synap (검색일: 2026년 1월 26일)

기후에너지환경부 보도자료. (2023.06.29.). 전기차 쉽게 충전하고 안전 관리 강화한다. 기후에너지환경부. https://www.mcee.go.kr/home/web/board/read.do;jsessionid=ldlhGCHVDb2QzqH9lvL7a-V6crJn8uy5fEAbPZPB.mehome1?pagerOffset=2490&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=&searchValue=&menuId=286&orgCd=&boardId=1610190&boardMasterId=1&boardCategoryId=&decorator= (검색일: 2026년 1월 25일)

김보경. (2026.03.25.). GM, 韓사업장에 총 8천800억원 투자…소형SUV 생산거점 굳힌다(종합). 연합뉴스. https://www.yna.co.kr/view/AKR20260325121700003 (검색일: 2026년 3월 26일)

변성원. (2025.12.14.). '찬밥 신세' 자율주행차 시범운행지구. 인천일보. https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1311833 (검색일: 2026년 1월 13일)

산업통상부 보도자료, (2022.01.18.). 2021년 12월 및 연간 자동차산업 동향(잠정). 산업통상부. https://www.motir.go.kr/attach/viewer/095a2dda9c864e1d90d751f7668a1117/38a410753f3dbd94999897e065fccc28/9a9db098b587ee18b321c826f3707a49 (검색일: 2026년 1월 20일)

산업통상부 보도자료. (2022.09.28.). 산업부, 「자동차 산업 글로벌 3강 전략」 발표. 산업통상부. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156528191 (검색일: 2026년 1월 22일)

산업통상부 보도자료, (2023.01.30.). 2022년 12월 및 연간 자동차산업 동향(잠정). 산업통상부. https://www.motir.go.kr/attach/viewer/095a2dda9c864e1d90d751f7668a1117/890ef0509a46cf3543d64b93c7c11b5e/778bdbf5db9ced7c8fd52756c00bf0cd (검색일: 2026년 1월 20일)

산업통상부 보도자료. (2023.07.20.). 미래차, 바이오 등 5개 소부장특화단지 지정. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/kor/article/ATCL3f49a5a8c/167587/view?mno=&pageIndex=1 (검색일: 2026년 1월 17일)

산업통상부 보도자료, (2024.01.16.). K-자동차, 지난해 사상 최초로 709억 달러 수출대기록. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/attach/viewer/095a2dda9c864e1d90d751f7668a1117/96402b74cd8d307dcac7d1b1abc2ea51/9a9db098b587ee18b321c826f3707a49 (검색일: 2026년 1월 20일)

산업통상부 보도자료. (2024.01.30.). 친환경 모빌리티 킬러규제 혁파로 시장 키운다. 산업통상부. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156613095 (검색일: 2026년 1월 23일)

산업통상부 보도자료. (2025.01.15.). 친환경차·이차전지 산업에 새로운 활력을!. 산업통상부. https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156670354 (검색일: 2026년 1월 24일)

산업통상부 보도자료, (2025.01.16.). 한눈에 보는 2024년 자동차 산업 동향. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/attach/viewer/095a2dda9c864e1d90d751f7668a1117/bdf4ca515a7d208cbe674b1ab13468c0/9a9db098b587ee18b321c826f3707a49 (검색일: 2026년 1월 20일)

산업통상부 보도자료. (2025.09.10.). 제조 AX 최강국 위해 기업들 뭉쳤다. 산업통상부. https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=270839 (검색일: 2026년 1월 20일)

산업통상부 보도자료. (2025.10.23.). 새 정부 소재·부품·장비 기본계획 수립. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/kor/article/ATCL3f49a5a8c/171111/view (검색일: 2026년 1월 15일)

산업통상부 보도자료. (2025.11.28.). K-배터리로 미래 산업 성장에너지 충전한다. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/kor/article/ATCL3f49a5a8c/171269/view?mno=&pageIndex=1&rowPageC=0&displayAuthor=&searchCategory=0&schClear=on&startDtD=&endDtD=&searchCondition=1&searchKeyword= (검색일: 2026년 1월 26일)

산업통상부 보도자료, (2026.01.15.). 2025년 자동차 수출액 720억불로 역대최대. 산업통상부. https://www.motir.go.kr/attach/viewer/095a2dda9c864e1d90d751f7668a1117/4834ff5b2b16fef839c67fac4498f452/9a9db098b587ee18b321c826f3707a49 (검색일: 2026년 1월 20일)

임성호. (2025.12.15.). 한국GM "국내에 3억달러 투자계획…2028년 이후 생산 지속 기반"(종합). 연합뉴스. https://www.yna.co.kr/view/AKR20251215044801003 (검색일: 2026년 1월 13일)

이종일. (2025.09.10). 인천서 커넥티드카 부품 평가한다…현대차 이어 두번째. 이데일리. https://www.edaily.co.kr/News/Read?newsId=03873686642298808&mediaCodeNo=257 (검색일: 2026년 1월 17일)

인천광역시 보도자료. (2021.07.08.). 청라국제도시, 커넥티드카 글로벌 메카 도약, 본격 시동. 인천광역시. https://www.incheon.go.kr/IC010205/view?repSeq=DOM_0000000002922069&curPage=1165&beginDt=&srchRepTitle=&srchRepContents=&endDt=&srchMainManagerDeptNm= (검색일: 2026년 1월 17일)

인천광역시 보도자료. (2022.01.09.). 인천시, '미래차 기술혁신 선도도시 인천' 비전 제시. 인천광역시. https://www.incheon.go.kr/IC010205/view?repSeq=DOM_000000000395219 0&curPage=1 (검색일: 2026년 1월 17일)

인천광역시 보도자료. (2024.06.13.). 인천시, 자율주행차 시범운행지구 운영 활성화 시동. 인천광역시. https://www.incheon.go.kr/IC010205/view?repSeq=DOM_0000000010099892&curPage=1&beginDt=2024-06-07&srchRepTitle=&srchRepContents=&endDt=2024-06-13&srchMainManagerDeptNm= (검색일: 2026년 1월 18일)

인천테크노파크 보도자료. (2024.11.07.). 국내 최초 'LTE-V2X 자율주행 서비스 실증인프라' 구축. 인천테크노파크. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=15&seq=8944 (검색일: 2026년 1월 20일)

인천테크노파크 보도자료. (2025.09.01.). 인천TP-인천시, 제1회 '인천 미래차 테크포럼' 성황리 개최. 인천테크노파크. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=15&seq=9946 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크 보도자료. (2025.11.05.). 인천TP-인천시, 제2회 '인천 미래차 테크포럼' 성료. 인천테크노파크. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=15&seq=10108 (검색일: 2026년 1월 19일)

인치동. (2026.01.07.). 청라 로봇랜드 '케넥티드카 인증평가센터' 본격 가동. 기호일보. https://www.kihoilbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=3009268 (검색일: 2026년 1월 20일)

정혜리. (2026.02.02.). 대내외 불안정 속...생산량 늘리는 한국지엠. 인천일보. https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1316264 (검색일: 2026년 2월 3일)

한국은행 보도자료. (2025.07.02.). 2020년 지역산업연관표 작성 결과. 한국은행. https://www.bok.or.kr/portal/bbs/B0000501/view.do?nttId=10092264&menuNo=201264 (검색일: 2026년 1월 20일)

한국GM 보도자료. (2026.01.05.). GM 한국사업장, 2025년 총 462,310대 판매. https://pressroom.gm-korea.co.kr/gmbx/kr/ko/pressroom/home/news.detail.html/Pages/news/kr/ko/2025/dec/0105_gm_sales_performance.html (검색일: 2026년 1월 20일)

홍규빈. (2026.02.03.). 한국GM, 올해 50만대 생산한다…GM본사도 "풀캐파로 생산해달라". 연합뉴스. https://www.yna.co.kr/view/AKR20260202170400003 (검색일: 2026년 2월 4일)

황남건. (2023.10.09.). 인천, 바이오·반도체 등 '미래 먹거리' 6대 전략산업 선정. 경기일보. https://www.kyeonggi.com/article/20231006580065 (검색일: 2026년 1월 18일)

전자문서자료/홈페이지

공공데이터포털. https://www.data.go.kr/data/15051117/fileData.do.

국가법령정보포털. https://www.law.go.kr/LSW/main.html.

국가통계포털. https://kosis.kr/index/index.do.

금융감독원 공식 블로그. "은행권 소실흡수능력 제고를 위한 건전성 제도 정비방향!", https://blog.naver.com/fss2009/223081419910?trackingCode=blog_bloghome_searchlist (검색일: 2026년 1월 12일)

금융감독원 공식 블로그. "「2025년 은행부문 금융감독 업무설명회」에 다녀왔습니다!", https://blog.naver.com/fss2009/223800397128?trackingCode=blog_bloghome_searchlist (검색일: 2026년 1월 12일)

금융감독원 공식 블로그. “생산적 금융지원, 영업규제 완화, 건전성 강화를 위한「저축은행 건전 발전방안」마련”, https://blog.naver.com/fss2009/224202839667 (검색일: 2026년 3월 4일)

소프트웨어정책연구소. “커넥티드 카의 실현과 지능형 교통시스템”. https://spri.kr/posts/view/21825?code=column (검색일: 2026년 2월 2일)

인천테크노파크. “2026년 인천테크노파크 중소기업 지원사업 가이드북”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=567 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]2024년 미래자동차 부품 기술개발 지원사업 모집 공고”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=8168 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]2024년 친환경차 정비인력 양성 교육 교육생 모집 안내”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=8764 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]2025년 산업혁신기반구축사업 미래자동차 기술전환 컨설팅 참여기업 모집 공고”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=9385 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]2025년 산업혁신기반구축사업 미래차 ACEs 프로그램(R&D기술개발) 지원 기업모집 공고”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=9473 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]미래자동차 소프트웨어기술 전문교육 교육생 모집”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=7898 (검색일: 2026년 1월 19일)

인천테크노파크. “[미래차센터]미래차 대중소 기업 상생 브릿지(오픈이노베이션) 액셀러레이팅 프로그램 참가기업 모집공고”. https://www.itp.or.kr/intro.asp?tmid=13&seq=9773 (검색일: 2026년 1월 19일)

중소벤처기업부. “2024년도 지역특화 프로젝트 레전드 50+ 지원사업 통합공고”. https://www.mss.go.kr/site/smba/ex/bbs/View.do?cbIdx=310&bcIdx=1048857 (검색일: 2026년 1월 19일)

커넥티드카 무선통신 인증평가 지원센터. “센터 정보”. https://itube.or.kr/center/C000000337 (검색일: 2026년 1월 19일)

K-stat 무역통계. https://stat.kita.net/newMain.screen.

한국자동차연구원 미래차 전환 종합정보시스템. “미래차 전환정보”. https://biz.katech.re.kr/core/?cid=23 (검색일: 2026년 1월 27일)

현대자동차그룹. “SDV 인사이트”. https://www.hyundaimotorgroup.com/ko/tag/2465 (검색일: 2026년 2월 2일)

부록

부록 – 실태조사 설문지

인천시 자동차산업 현황 조사

안녕하십니까? 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

인천연구원 인천경제동향분석센터는 인천광역시의 요청에 따라 '인천시 자동차산업 현황'에 대한 연구를 수행하고 있습니다. 이와 관련하여 관내 자동차 및 자동차부품 관련 업종을 영위하고 있는 기업의 현황을 파악하고, 미국 관세 등에 따른 영향 여부 및 정책 수요를 파악하고자 기업체 설문조사를 진행하오니, 귀사의 현황과 의견이 정책에 반영될 수 있도록 적극적인 참여를 부탁드립니다.

- 본 조사의 결과는 「통계법」 제33조(비밀의 보호) 및 제34조(통계종사자 등의 의무)에 의해 비밀이 보호되며, 인천시의 자동차산업 현황 파악 및 지원 정책 수립을 위한 연구 목적 이외에 다른 어떤 목적으로도 사용되지 않습니다.

2025년 10월

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- 연구주관 : 인천연구원 인천경제동향분석센터 상민경 연구원 (Tel 032-260-2732, E-mail: mksang@ii.re.kr)

U·RUNS ㈜유퍼런스 Your Reference

- 조사 기관 : ㈜유퍼런스 최은수 연구원 (Tel.02-6353-1491, Fax. 02-6953-1419 / E-mail. uruns@uruns.co.kr)

※ 본 조사와 관련한 문의사항은 ㈜유퍼런스로 연락 주시기 바랍니다.

Ⅰ 사업체 일반 현황

1. 사업체 개요

(1) 사업체명			(2) 설립연도	년
(3) 사업자등록번호			(4) 법인등록번호	
(5) 사업체 소재지 (신주소)				
(6) 사업장 유형	① 단독사업체	② 본사	③ 지사/공장	④ 기타
(7) 기업 규모	① 대기업	② 중견기업	③ 중기업	④ 소기업
(8) 주요 생산 품목	* 구체적으로 작성해 주십시오			

(9) 재무현황 (2024년 12월 기준)	자본금	자산총계(자본+부채)	매출액	영업손익
	백만원	백만원	백만원	백만원

(10) 자동차 제품 제조 참여 시기	년
(11) 전체 매출 대비 자동차 제품 매출(비중)	백만원(%)
(12) 자동차 제품 제조 관련 협력 관계	① 1차 협력사 ② 2차 협력사 ③ 3차 협력사 ④ 완성차 업체 ⑤ 기타( )

II 생산 · 판매 현황

2. 귀사의 자동차 분야 생산품별 매출액은 어느 정도 입니까? (2024년 12월 말 기준)

- 해당 사항이 있는 분야만 기재해주시기 바랍니다.
- 매출액=내수+수출이며 생산품 분야별 매출액의 합이 총합계와 일치하도록 작성하여 주십시오.

생산품 분야	설명	매출액 (내수+수출)	내수	수출
(1) 완성차		백만원	백만원	백만원
(2) 엔진 주요 부품	자동차용 내연기관의 부분품·부속품 제조	백만원	백만원	백만원
(3) 엔진 관련 부품	엔진의 기계 작동을 돕는 부품 제조	백만원	백만원	백만원
(4) 내연차용 전기장치	시동, 점화 등 엔진 및 변속기 관련 전기장치 제조	백만원	백만원	백만원
(5) 변속기 및 관련 부품	주로 내연차에 활용되는 동력전달 부품 제조	백만원	백만원	백만원
(6) 동력전달 부품	(5)를 제외하고 내연차·전기차 등에 공통 사용되는 동력전달 부품 제조	백만원	백만원	백만원
(7) 차체 및 의장 (시트 제외)	자동차 차체를 구성하는 부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(8) 전기·전자장치	차량의 전기적 작동 및 운전편의와 관련된 전자장치 제조(엔진 및 변속기 관련 장치 제외)	백만원	백만원	백만원
(9) 조향·현가장치	자동차의 조향·현가 장치 및 관련 부품 제조	백만원	백만원	백만원
(10) 제동장치	자동차용 브레이크 등 제동장치 및 관련 부속품 제조	백만원	백만원	백만원
(11) 의자(시트) 및 관련 부품	자동차용 의자(시트) 및 관련 부속품 제조	백만원	백만원	백만원
(12) 안전부품	자동차의 수동 및 능동 안전 관련 부품·부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(13) 열관리·공조 부품	엔진·배터리·연료전지의 통합 열관리, 차량 공조(HVAC) 관련 부품 및 부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(14) 전기차 주요 부품	전기차의 전기에너지 저장, 전력 변환, 전기 구동, 통합 열관리 관련 부품 및 부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(15) 수소전기차 주요 부품	수소전기차의 동력 발생, 공기·수소 공급, 수소 저장 관련 부품 및 부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(16) 자율주행차 주요 부품	운전자보조시스템(ADAS)이나 자율주행을 위한 인지·판단·제어 및 차량외부통신(V2X 포함) 관련 부품 및 부분품 제조	백만원	백만원	백만원
(17) 일반 부품, 설계·제조·검사 장비 및 SW	일반 부품의 제조, 자동차의 부품 설계·제조에 활용되거나 생산 효율성을 높이는 각종 장비, 생산된 부품의 품질·성능을 검사하는 장비 등을 개발·제조	백만원	백만원	백만원
(18) 기타 자동차 분야	기타 생산 품목 : _____	백만원	백만원	백만원
총 합계		백만원	백만원	백만원

3. 귀사의 주요 수출 대상국은 어느 국가입니까? 우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 미국
② 중국
③ 유럽 국가 (EU 국가 및 영국 등)
④ 일본
⑤ 멕시코
⑥ 캐나다
⑦ 아세안국가 (베트남, 태국, 인도네시아 등)
⑧ 인도
⑨ 호주
⑩ 기타 (　　)

4. 거래처 유형별 매출액 비중 및 납품처 수를 작성해 주십시오.

※ 완성차 업체는 본 문항의 응답 대상이 아닙니다.
- 품목별 비중에 대한 질문의 경우 해당사항이 없는 품목은 '0'을 기재해주시기 바랍니다.
- 거래처 유형별 매출액 비중 합이 총 100%가 되도록 기재해 주십시오.

구분			매출액 비중	납품처 수
완성차업체 납품	(1)	현대	%	개
	(2)	기아	%	개
	(3)	한국GM	%	개
	(4)	르노코리아	%	개
	(5)	KG모빌리티 (구. 쌍용)	%	개
	(6)	기타 국내 완성차 기업	%	개
	(7)	기타 해외 완성차 기업	%	개
부품제조업체 납품	(8)	모듈·시스템 기업 (현대모비스 등)	%	개
	(9)	1차 부품기업 (모듈·시스템 기업 제외)	%	개
	(10)	2차 부품기업	%	개
기타	(11)	기타 기업 (완성차 및 부품사 이외)	%	개
합 계			100 %	개

Ⅲ 사업체 종사자 현황

5. 귀사에서 고용하고 있는 근로자 현황을 2025년 6월 30일 기준으로 작성해 주십시오.

구분		전체 근로자	자동차산업 근로자	기타 산업 근로자
사업체의 전체[1]		명	명	명
근로유형	자영업자[2]	명	명	명
	정규직[3]	명	명	명
	비정규직[4]	명	명	명
	기타[5]	명	명	명
연령별	20대 이하	명	명	명
	30대	명	명	명
	40대	명	명	명
	50대	명	명	명
	60대 이상	명	명	명

주1) 자동차산업 매출 비중이 100%인 경우는 전체 근로자 = 자동차산업 근로자
2) '자영업자'는 개인사업체를 소유하고 자신의 책임 아래 사업체를 직접 경영하는 자로, 개인사업자 및 프리랜서 등 포함(법인사업체의 대표는 자영업자에서 제외)
3) '정규직'은 고용주와 1년 이상의 고용 계약 또는 1년 이상 고용될 것으로 예정되어 정기적으로 임금을 받는 자
4) '비정규직'은 고용주와 1년 미만의 기간을 정하거나, 1일 단위로 고용된 자로, 계약직(1년 미만), 파트타임, 시간제 근무, 임시직 등 포함
5) '기타'는 자영업자의 가족, 친인척 등의 무급가족봉사자 또는 일정한 급여 없이 실적급, 수수료 등을 받고 종사하는 자 등을 포함

Ⅳ 전망 및 애로사항 등 건의사항

6. 귀사의 2025년 자동차산업 관련 업황은 2024년 대비 개선되었습니까?

① 개선 ② 동일 ③ 악화

7. 귀사의 2026년 자동차산업 관련 업황은 올해 대비 개선될 것으로 예상하십니까?

① 개선 ② 동일 ③ 악화

8. 귀사는 사업 전환*을 위해 준비하고 계십니까?

- '사업 전환'이란 현재 산업 분야에서 기존에 생산하던 제품 이외에 다른 제품으로 사업 범위를 확대(업종 추가)하거나, 다른 제품·산업 분야로 사업을 전환(업종 전환)하는 것을 의미합니다.

① 현재 사업 전환을 계획 중 (사업 전환 탐색 및 계획 수립 단계)
② 현재 사업 전환을 추진 중 (생산설비 구축, 기술 및 제품 개발 단계)
③ 현재 구체적인 계획은 없으나, 향후 사업 전환 의사 있음
④ 사업 전환 의사 없음 (→ 문12번으로 이동)

8-1. *(문8번의 ①,②,③응답자)* 귀사가 사업 전환을 고려·계획·추진 중인 이유는 무엇입니까?

① 내수 시장 확대
② 해외 판로 개척
③ 납품 거래처 요청
④ 조달 관련 애로사항
⑤ 기타 ( )

8-2. *(문8번의 ①,②,③응답자)* 귀사가 고려·계획·추진 중인 사업 전환 형태는 무엇입니까?

① 업종 추가 (기존 생산 제품을 축소·유지하며 다른 제품으로 사업 범위 확대)
② 업종 전환 (기존 생산 제품 대신 다른 제품으로 사업 전환)
③ 업종 전환 (자동차산업 분야 이외의 다른 산업 분야로 사업 전환)

8-3. *(문8번의 ①,②,③응답자)* 귀사의 사업 전환 고려·계획·추진 시의 주요 애로사항은 무엇입니까? 우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 신규 사업 관련 정보 확보 애로
② 생산설비, 연구 등 소요되는 자금 조달 애로
③ 생산 인력 확보 애로
④ 신규 판로 확보 애로
⑤ 전문 기술 확보 애로
⑥ 기타 ( )

9. 자동차산업 관련 경영활동에서 귀사의 주된 애로사항은 무엇입니까? 우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 운전자금 조달
② 생산설비, 연구 등 투자자금 조달
③ 생산 인력 확보
④ 연구 인력 확보
⑤ 제품 경쟁력 확보
⑥ 판로 확보
⑦ 미국 관세·내수 경기 등 외부 요인
⑧ 기타 ( )

10. 귀사는 미국의 관세부과로 인한 영향을 체감하고 계십니까?

① 직접 영향권에 속함(수출기업 등)
② 간접 영향권에 속함(수출기업에 납품 등)
③ 일부 반사이익 기대
④ 잘 모르겠음
⑤ 영향 없음 (→ 문11번으로 이동)

10-1. *(문10번의 ①,②,③,④응답자)* 귀사의 매출에 영향을 주거나, 줄 것으로 예측되는 관세의 종류는 무엇입니까? 우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 자동차 및 자동차 부품
② 철강 및 파생상품
③ 알루미늄 및 파생상품
④ 구리 반가공 제품 및 구리 집약상품
⑤ 상호관세
⑥ 중국 견제를 위한 관세(펜타닐, 우회수출 등)
⑦ 기타 ( )
⑧ 영향없음
⑨ 잘 모르겠음

10-2. *(문10번의 ①,②,③,④응답자)* 귀사는 미국 관세의 영향에 대응하기 위해 어떤 노력을 하고 계십니까? 우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 원가 절감 방안 모색
② 거래처와의 관세 부담 협의
③ 수출 시장 다변화 추진
④ 미국 현지 생산 투자
⑤ 관세 미부과 국가로의 이전 고려
⑥ 유관기관 간담회 참여 등 정보수집
⑦ 기타 ( )
⑧ 준비 중인 사항 없음

11. 귀사가 자동차 관련 사업을 영위함에 있어 가장 필요한 지원책은 무엇입니까?
우선순위 별로 2개만 선택하여 주십시오.

(1순위)		(2순위)	

① 저리대출, 저율보증 등 금융 지원
② 연구개발(R&D) 지원
③ 생산·연구 인력 확보 지원
④ 해외 진출 등 판로 개척 지원
⑤ 컨설팅·시제품 제작·시험 등 사업화 지원
⑥ 인증·특허출원 등 지원
⑦ 제품·시장 관련 정보제공
⑧ 미국 관세 관련 상담 제공
⑨ 기타 ( )

12. 귀사가 자동차산업과 관련하여 인천시에 건의할 사항이 있으면 자유롭게 기술하여 주십시오.

- 설문에 참여해 주셔서 감사합니다 -

개인정보 수집
- 개인정보의 수집·이용 목적 : 응답자 확인, 응답결과 검증을 위한 컨택 포인트 활용, 답례품 제공 - 수집하려는 개인정보의 항목 : 성명, 부서, 직위, 근무경력, 연락처, 이메일주소 - 정보 제공기관 : 인천연구원 - 개인정보의 보유 및 이용기간 : 조사 종료 후 1년

위 개인정보 수집에 동의하십니까? 동의를 거부할 권리가 있으며, 동의 거부 시 개인정보를 별도 보관하지 않습니다.

① 동의함 ② 동의 안함

'응답자 정보'

응답자 이름		부서		직위	
근무경력	년	연락처		이메일주소	

[자동차 부품 기능별 분류표]

코드	항목
100	엔진 및 관련 부품
110	엔진 본체
111	실린더 헤드
112	실린더 블록
113	흡기·배기 탭브
114	크랭크 샤프트
115	캠 샤프트
116	커넥팅 로드
117	피스톤 및 피스톤 링
118	헤드 가스켓
130	연료장치
131	연료탱크
132	연료모터(펌프)
133	연료필터
134	인젝터
140	윤활장치
141	오일펌프
142	오일팬
143	오일필터
150	흡배기장치
151	쉬로틀 바디
152	에어필터
153	흡기·배기 매니폴드
154	배기 파이프
155	후처리 장치
156	소음기
160	기타 엔진 관련 부품
200	내연차용 전기장치
210	엔진 관련 전기장치
211	점화 플러그·코일
212	제너레이터(알터네이터)
213	엔진 관련 센서
214	엔진 관련 컨트롤 유닛
220	변속기 관련 전기장치
221	변속기 관련 센서
222	변속기 관련 컨트롤 유닛
230	기타 내연차 전기장치 부품
300	변속기 및 관련 부품
310	수동·자동변속기
311	클러치
312	기어
313	토크 컨버터
314	밸브 바디
315	변속기 오일 펌프
320	내연차용 동력전달 부품
321	프로펠러 샤프트
322	트랜스퍼 케이스
330	기타 변속기 관련 부품
400	동력전달 부품

코드	항목
410	액슬 및 기어
411	디퍼렌셜 기어(LSD 포함)
412	드라이브 샤프트
420	휠 및 타이어
421	휠(스틸 및 알루미늄)
422	휠 볼트·너트
423	휠 허브·베어링
424	타이어
430	기타 동력전달 부품
500	차체 및 의장(시트 제외)
510	차체(판넬, 프레임, 유리 등)
511	플로어
512	루프
513	사이드
514	백판넬
515	도어
516	보닛(후드)
517	트렁크
518	범퍼
519	자동차 유리
520	외장부품
521	가니쉬
522	라디에이터 그릴
523	엠블럼
524	각종 씰 및 웨더스트립
530	내장부품
531	손잡이
532	콘솔박스·글로브박스
533	썬바이저
534	기타 내장재
540	기타 차체 및 의장부품
600	전기·전자장치
610	배터리(구동용 고전압 제외)
620	배선 관련 부품
621	케이블
622	커넥터
623	퓨즈
624	릴레이
630	각종 모터류
640	각종 스위치류
650	각종 센서류
660	실내외 램프
661	프론트 및 안개등
662	리어 및 브레이크등
663	방향지시등
664	실내등(앰비언트 라이트 포함)
670	각종 전자장치
671	컨트롤 유닛(엔진·변속기 제외)
672	오디오/비디오(A/V) 시스템

코드	항목
673	내비게이션
674	디스플레이(HUD 포함)
680	기타 전기·전자장치
700	조향 현가·제동·장치
710	조향 장치
711	스티어링휠
712	스티어링칼럼
713	스티어링랙
714	파워스티어링 모터
715	파워스티어링 펌프
716	타이로드
720	현가장치
721	스프링(코일,판)
722	댐퍼(쇽업쇼버) 및 마운트
723	스태빌라이저 바/링크
724	컨트롤 암/트레일링 암
725	기타 조향·현가 부품
730	제동장치
731	브레이크 디스크 로터
732	브레이크 패드
733	브레이크 드럼 및 슈
734	파킹 브레이크(EPB포함)
735	마스터 실린더
736	캘리퍼 및 피스톤
737	진공펌프
740	기타 제동 부품
800	의자(시트) 및 관련 부품
810	시트 주요 부품
811	자동차 시트(프레임 포함)
812	헤드레스트
813	시트 레일
814	시트 모터
815	열선 및 통풍 관련 부품
820	기타 시트 관련 부품
900	안전부품
910	안전 관련 부품
911	안전벨트
912	에어백
913	트랙션 컨트롤(ABS/VDC 등)
914	사고기록장치(EDR)
920	기타 안전 관련 부품
1000	열관리/공조 부품
1010	히터
1011	히터 코어
1012	히터 저항
1013	블로워 모터
1020	에어컨 및 공기청정
1021	이베포레이터
1022	팽창밸브

코드	항목
1023	에어컨 컴프레서
1024	에어컨 콘덴서
1025	에어컨 필터(캐빈 필터)
1030	냉각장치
1031	라디에이터
1032	라디에이터 냉각팬
1033	워터펌프
1034	써머스탯
1040	기타 열관리/공조 관련 부품
1100	미래차 부품
1110	전기차 주요 부품
1111	구동 모터
1112	감속기
1113	인버터
1114	LDC
1115	구동배터리(고전압 배터리)
1116	고전압 정션박스
1117	고전압 케이블
1118	히트 펌프
1119	기타 전기차 부품
1120	수소전기차 주요 부품
1121	연료전지 스택
1122	에어 컴프레서
1123	수소재순환장치
1124	수소밸브류
1125	수소저장용기
1126	수소충방전장치
1127	기타 수소전기차 부품
1130	자율주행차 주요 부품
1131	자율주행 관련 반도체
1132	스마트 센서(액츄에이터)
1133	운전자 모니터링 시스템
1134	환경센서(라이다, 레이더 등)
1135	외부 통신 부품(TCU/DSRC 등)
1136	위성항법 및 측위 부품
1137	(동적) 정밀지도
1138	판단 알고리즘(S/W)
1140	기타 미래차 부품
1200	기타 자동차 부품
1210	일반 부품
1211	고무 및 호스류
1212	플라스틱류
1213	금속류(볼트, 너트, 클램프 등)
1214	도료(페인트)
1220	부품 관련 장비 및 S/W
1221	부품 설계/제조/검사 장비
1222	부품 설계/제조/검사 S/W
1230	그 외 자동차 관련 부품

* 한국자동차연구원, 2024년 자동차 부품산업 실태조사(2025.02) 참고

2025년도 경제동향연구

인천시 주력산업 기업 현황 조사:
2025년 자동차 부문

발 행 인 최계운
발 행 일 2026년 01월 30일
발 행 처 인천연구원
인 쇄 처 청송출판인쇄사
I S B N 979-11-6870-372-8 93330
주 소 22711 인천광역시 서구 심곡로 98

ⓒ 인천연구원 2025
이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 인천연구원의 공식적 입장과는 다를 수 있습니다.
출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단 전재나 복제는 금합니다.