

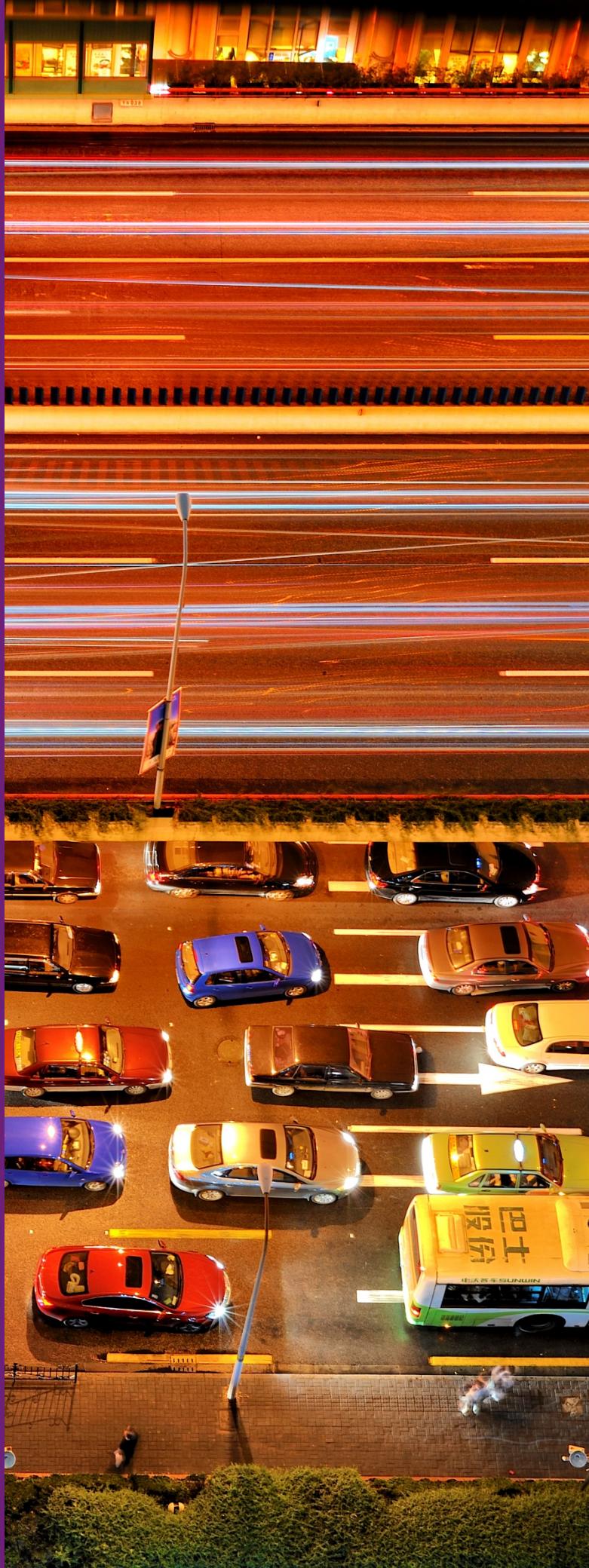
Industry Financial Analysis

September 2017

삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업

분석기간: 2012~2016년



Contacts

삼정KPMG 경제연구원

임두빈
책임연구원

Tel: +82 2 2112 7469
doobeeonyim@kr.kpmg.com

장진영
선임연구원

Tel: +82 2 2112 7095
jinyoungchang@kr.kpmg.com

엄이슬
연구원

Tel: +82 2 2112 3918
yeom@kr.kpmg.com

Contents

	Page
Executive Summary	3
연구의 목적 및 범위	4
산업 재무분석의 필요성	4
연구의 범위 및 분석자료	4
연구방법론	5
회계적 논리구조에 따른 재무비율 도출	5
분석 단계별 활용지표	6
평균의 이상치(Outlier) 제거	9
자동차 산업 전체 재무분석	10
자산, 부채, 자본으로 본 자동차 산업의 미래 성장잠재력	10
자동차 산업의 매출과 원가관리	11
자동차 산업의 영업이익과 판매비 및 관리비	13
자동차 산업의 법인세차감전이익과 영업외손익	15
자동차 산업의 최종성과와 미래 신규투자여력	16
자동차 산업 세부 업종별 재무분석	17
자산, 부채, 자본으로 본 자동차 산업 세부 업종별 미래 성장잠재력	17
자동차 산업 세부 업종별 매출과 원가관리	19
자동차 산업 세부 업종별 영업이익과 판매비 및 관리비	22
자동차 산업 세부 업종별 법인세차감전이익과 영업외손익	25
자동차 산업 세부 업종별 최종성과와 미래 신규투자여력	27
결론 및 시사점	29

본 보고서는 삼정KPMG 경제연구원과 KPMG member firm 전문가들이 수집한 자료를 바탕으로 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 보고서에 포함된 자료의 완전성, 정확성 및 신뢰성을 확인하기 위한 절차를 밟은 것은 아닙니다. 본 보고서는 특정 기업이나 개인의 개별 사안에 대한 조언을 제공할 목적으로 작성된 것이 아니므로, 구체적인 의사결정이 필요한 경우에는 당 법인의 전문가와 상의하여 주시기 바랍니다. 삼정KPMG의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간 복제할 수 없습니다.

Executive Summary

산업의 재무분석은 해당 산업에 속한 개별기업은 물론 정책입안자, 투자자 등 다양한 이해관계자들의 의사결정에 필요한 정보를 제공한다. 본 보고서에서는 자동차 산업에 속한 기업들의 최근 5년간 평균 재무비율을 통해 해당 산업의 성장성과 재무적 안정성, 손익계산서 흐름에 따른 단계별 수익성 및 비용 효율성, 신규투자여력의 변동 등을 분석한다. 특히 자동차 산업 전체 기업들에 대한 분석 뿐만 아니라 자동차 산업의 세세분류에 속한 업종별 비교 분석도 수행하여 해당 업종에 속한 기업이 본 자료를 활용함에 있어서 정보의 실질적 유용성을 높이고자 했다.

Executive Summary

■ 산업 재무분석의 활용

- 개별기업: 동종 산업의 평균 재무비율을 통해 산업 내 수익·비용 항목들의 재무적 트렌드를 파악하고, 자사의 현재 재무수준에 대한 적정성을 점검
- 정책입안자: 산업의 평균 재무비율 정보를 통해 산업의 성장과 쇠퇴 주기를 가늠하여 신성장 산업 육성과, 산업 구조조정 정책에 반영
- 투자자: 투자의사결정에 대한 기초자료로 활용

■ 분석대상 및 연구방법

- 분석대상: 2017년 5월까지 공시된 외부감사대상기업 27,322개의 개별 기업 재무정보 중, 한국표준산업분류상 제조업 하위 중분류인 '자동차 및 트레일러 제조업'에 해당하는 1,295개 기업
- 자산, 부채, 자본의 관계 비율과 수익·비용 발생의 순익계산서 도출 과정에 상응하는 24개의 산업 평균 재무비율 도출
- 평균의 함정으로 인한 왜곡된 분석결과를 방지하기 위해 상하위 10% 이상치(outlier)를 제거한 Trimmean 을 사용

■ 자동차 산업 분석결과

- 국내 자동차 산업은 최근 성장잠재력이 급격히 둔화되는 모습을 보이고 있음. 2016년 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 총자산증가율은 6.8%로, 직전 3개년 간 10% 이상 성장한 것과 비교하면 급격히 위축된 모습을 보임. 자동차용 전기장치 업종만 유일하게 10% 이상 성장
- 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출액은 최근 5년 간 증가했으나 매출액증가율은 급락하여 2016년 전년대비 2.87%p 하락한 2.91%의 성장세를 보임. 재고자산 소진의 속도를 보여주는 재고자산회전율과 영업이익률도 최근 5년간 지속적인 하락추세에 있음
- 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 유동비율이 점차 하락하고 있음. 2012년 107.65%를 기록한 유동비율은 2016년 95.42%를 기록. 자동차 산업에서 유동자산의 증가속도보다 유동부채의 증가속도가 커지고 있어 단기지급능력이 다소 약화됨
- 비용 측면에서 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출액 대비 인건비, 일반관리비, 연구개발비는 지속적으로 상승하는 추세
- 자동차 업계는 최근 5년 간 꾸준히 유보액을 증가시켜 신규투자여력을 확보. 기술 패러다임 전환기에 놓여 있는 자동차 산업의 지속가능한 성장을 위해 축적된 자본으로 적극적인 투자가 필요한 시기

연구의 목적 및 범위**산업 재무분석의 필요성**

산업의 재무분석은 개별기업과, 정책 입안자 및 투자자 등 다수의 이해관계자들에게 활용될 수 있다. 먼저 개별기업은 자사가 속한 동종 산업의 평균 재무비율을 통해 산업 내 수익, 비용 항목들의 재무적 트렌드를 파악하고, 자사의 현재 재무수준에 대한 적정성을 점검해 볼 수 있다.

**“ 개별 기업, 정책
입안자, 투자자의 합리적
의사결정을 위한 재무분석
정보 제공 ”**

또한 자사가 속한 산업의 평균 재무비율을 통해 해당 산업의 미래 성장 잠재력과 신규투자여력을 가늠해 볼 수 있으며, 이를 통해 기업의 미래 경영 성과를 예측해 볼 수 있다. 뿐만 아니라 자사의 재무적 성과가 산업의 전반적인 산업 사이클에 기인한 것인지, 자사의 개별적 경영 성과에 기인한 것인지 판단하고 사업전략을 수정할 수 있다.

정책입안자의 경우 산업의 평균 재무비율 정보를 통해 산업의 성장과 쇠퇴 주기를 가늠하여 신성장 산업 육성과, 산업 구조조정 정책에 반영할 수 있다.

한편 투자자들은 산업 평균 재무비율보다 실적이 좋은 기업에 투자하는 등, 투자의사결정에 대한 기초자료로 활용할 수 있다.

연구의 범위 및 분석자료

본 연구에서는 자동차 산업에 속한 기업들의 2012년~2016년 평균 재무비율을 분석한다. 특히 자동차 산업 전체에 대한 분석 뿐만 아니라 한국표준산업분류상 자동차 산업의 세세분류에 속한 업종별 평균 재무비율을 분석하여 정보의 실질적 유용성을 높이고자 했다.

**“ 2012년 ~ 2016년
자동차 산업에 속한
기업들의 평균 재무비율
변동을 분석 ”**

분석자료로 NICE평가정보의 KISVALUE에서 제공하는 개별기업 재무제표를 사용하였다. 2017년 5월까지 공시된 외부감사대상기업 27,322개의 개별 기업 재무정보 중, 한국표준산업분류상 제조업 하위 중분류인 '자동차 및 트레일러 제조업'에 해당하는 1,295개의 기업을 추출했다. 해당 관측치의 평균값을 통해 먼저 자동차 관련 전체 기업들의 평균 재무비율 분석을 수행했다.

다음으로 자동차 산업에서 외부감사대상 기업들이 속하는 세세분류 업종을 구분하여 분석을 진행했다. 자동차 산업의 세세분류는 총 11개로 구분되지만, 트레일러 및 세미트레일러 제조업, 화물자동차 및 특수목적용 자동차 제조업, 운송용 컨테이너 제조업의 경우 관측치가 매우 적어 '특수목적용 자동차 제조업'으로 통합하여 분석을 진행했다.

“ 의료용 물질 및
의약품 제조업에 속한
외부 감사 대상 1,295 개
기업의 재무정보를 추출 ”

한편 완성차 제조기업이 속한 승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업의 경우 관측치가 10개이나, 국내 메이저 업체로 알려진 현대자동차, 기아자동차, 한국지엠, 쌍용자동차, 르노삼성자동차와 그 외 5개 중소업체는 주요 재무비율의 차이가 매우 크다. 상하위 이상치(Outlier)를 제거한다고 하더라도 완성차 업계의 재무적 트렌드를 일정부분 왜곡시킬 수 있으므로 해당 업종은 국내 메이저 업체의 평균 재무비율 분석으로 한정하도록 한다.

자동차 및 트레일러 제조업의 세세분류

구분	외감대상기업수
승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업	10개
차체 및 특장차 제조업	31개
자동차 엔진용 부품 제조업	120개
자동차용 엔진 제조업	8개
자동차 차체용 부품 제조업	141개
자동차용 동력전달장치 제조업	54개
자동차용 전기장치 제조업	40개
기타 자동차 부품 제조업	878개
특수목적용 자동차 제조업 (화물자동차, 트레일러, 운송용 컨테이너)	13개

Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

주: 승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업은 국내 메이저 5개사 평균 재무비율 분석으로 한정

연구 방법론

“ 회계적 논리에 따라
손익계산서의 단계별 흐름에
상응하는 재무비율 선별 ”

회계적 논리 구조에 따른 재무비율 도출

재무제표 또는 재무정보를 구성하는 항목들 중에 특정한 두 항목 간의 비율로 표현되는 재무비율은 수없이 많을 수 있으나, 경제적인 의미가 있고 실무적으로 유용한 재무비율은 한정되어 있다. 본 연구에서는 손익계산서상 당해 년도 최종 수익 도출과정의 논리 흐름에 따라 이에 상응하는 산업 평균 재무비율을 도출한다. 손익계산서의 논리흐름으로 재무비율을 분석하면 수익과 비용발생의 각 단계별로 해당 산업에 속한 기업들의 평균적인 재무적 트렌드 및 경영성과를 파악해 볼 수 있다.

또한 산업의 재무 안정성과 미래 성장잠재력을 파악하기 위해 대차대조표상의 자산, 부채, 자본의 변동과 관련된 재무비율을 분석한다. 기업의 목표는 이익극대화를 통한 총자산의 증가이며, 이는 기업의 미래 성장잠재력으로 이어진다고 볼 수 있다. 그러나 총자산은 부채와 자본의 증감에 따라 영향을 받는다. 기업의 영속성과 재무적 안정성을 전제했을 때, 총자산의 증가는

부채의 증가보다 자본의 증가가 장기적으로 바람직하다고 볼 수 있을 것이다. 한편 이러한 분석은 전술한 손익계산서 흐름에 따른 재무비율 분석과도 자연스럽게 연계된다. 손익계산서상 최종 잉여금은 자본 증가에 반영되기 때문이다.

분석단계별 활용 지표

자산, 부채, 자본의 변동과 관련된 지표로는 총자산증가율, 자기자본비율, 부채비율, 유동비율을 활용한다. 총자산증가율과 자기자본비율, 부채비율의 변동을 통해 산업에 속한 기업들의 장기적인 성장잠재력을 파악해 볼 수 있으며, 유동비율을 통해 단기적인 성장잠재력을 가늠해 볼 수 있다.

“ 자산, 부채, 자본의
관계비율을 통해 산업의
성장잠재력 분석 **”**

자산, 부채, 자본의 관계 비율

활용 재무비율	산출식
총자산증가율	$\frac{(당기총자산 - 전기총자산)}{전기총자산} \times 100$
자기자본비율	$(자기자본/총자산) \times 100$
부채비율	$(부채총액/자기자본) \times 100$
유동비율	$(유동자산/유동부채) \times 100$

한편 손익계산서는 크게 매출총이익, 영업이익, 법인세차감전이익, 당기순이익 도출의 4단계 과정을 거친다. 매출총이익은 매출액에서 매출원가를 차감한 이익이며, 영업이익은 매출총이익에서 판매비와 관리비를 차감한 이익이다. 법인세차감전이익은 영업이익에서 영업외수익을 합하고 영업외비용을 차감한 이익이며, 당기순이익은 법인세차감전이익에서 법인세비용을 차감한 후 중단사업손익을 가감한 최종 이익이다. 중단사업손익의 경우 특별손익에 해당하기 때문에 본 보고서에서는 분석대상에서 제외하기로 한다.

먼저 1단계(매출액-매출원가=매출총이익)과정에서 활용할 재무비율은 매출총이익률, 매출액증가율, 총매출원가율, 재고자산회전율, 상품매출원가율, 제품매출원가율, 매출채권회전율, 매입채무회전율이다. 해당 산업에 속한 기업들의 평균 매출액증가율을 통해 산업의 단기적 성장이 지속되고 있는지 파악한다. 그리고 재고자산회전율을 통해 상품이나 제품이 판매되는 속도를 파악하여 향후 매출 증가의 확대와 둔화를 가늠해 본다. 또한 매출총이익률과 총매출원가율을 통해 원가 대비 수익성을 파악하도록 한다. 뿐만 아니라 매출과 매입과정에서 발생한 매출채권과 매입채무의 회전율을 파악하여 산업내 자금회전의 활동성도 분석해 보고자 한다.

“ 매출총이익
영업이익, 법인세차감전이익,
당기순이익 도출과정의
4단계 분석을 통해 각
단계별 수익·비용발생의
재무적 트렌드 파악 ”

2단계(매출총이익-판매비와 관리비=영업이익)과정에서 활용할 재무비율은 영업이익률, 영업이익증가율, 매출액 대비 판매비, 연구개발비, 인건비, 일반관리비이다. 영업이익증가율을 통해 기업의 주된 영업활동으로 인한 현금흐름 변동을 파악하고, 영업이익률을 통해 본 단계의 수익성을 분석한다. 또한 판매비와 관리비 항목을 세분화하여 어떤 항목의 비용증감이 영업이익에 영향을 미쳤는지 파악하고, 각 비용항목들의 매출 대비 효율성을 점검해 본다.

3단계(영업이익+영업외이익-영업외비용=법인세차감전이익)과정에서 활용할 재무비율은 법인세차감전이익률, 매출액 대비 영업외수익 및 영업외비용, 영업이익/이자비용 비율이다. 법인세차감전이익률을 통해 본 단계의 수익성을 파악하며, 법인세차감전이익에 영향을 미치는 영업외수익과 영업외비용의 변동성을 분석한다. 기업의 주된 영업활동 이외에서 발생하는 영업외수익과 영업외비용의 세부항목은 매우 다양하고, 기업마다 사용하는 계정에 차이가 있기 때문에 전체 영업외수익과 영업외비용을 분석하는 것으로 한정한다. 다만 영업외비용의 주요 항목인 이자비용의 경우 기업의 지속성을 가늠하는 중요한 지표이기 영업이익/이자비용 비율을 통해 활용하도록 한다. 만약 영업이익/이자비용 비율이 1이하로 떨어지면 영업이익으로 이자비용을 충당하기 어렵다는 것을 의미하며 이는 한계기업으로 분류된다.

4 단계(법인세차감전이익 - 법인세비용 = 당기순이익)과정에서 활용할 재무비율은 매출액순이익률, 총자본순이익률(ROI), 자기자본순이익률(ROE), 유보액/납입자본 비율이다. 매출액순이익률 변동을 통해 산업 내 경영활동의 최종성과를 파악하고, 투자된 자본 대비 최종 수익성 변동을 함께 분석해 본다. 또한 유보액/납입자본 비율을 통해 산업 내 기업 들의 신규투자여력의 변동을 살펴 보도록 한다.



회계적 수익·비용 흐름에 따른 단계별 활용 재무비율

단계	활용 재무비율	산출식
[1단계] <small>매출액 - 매출원가 매출총이익</small>	매출총이익률	(매출총이익 / 매출액) × 100
	매출액증가율	(당기총매출액 - 전기총매출액) / 전기총매출액 × 100
	총매출원가율	(총매출원가 / 총매출액) × 100
	재고자산회전율	(매출원가 / 평균재고자산)
	매출채권회전율	(매출액 / 매출채권)
	매입채무회전율	(매출원가 / 매입채무)
[2단계] <small>매출총이익 - 판매비와 관리비 영업이익</small>	영업이익률	(영업이익 / 매출액) × 100
	영업이익증가율	(당기영업이익 - 전기영업이익) / 전기영업이익 × 100
	매출액 대비 판매비	(판매비 / 매출액) × 100
	매출액 대비 연구개발비	(연구개발비 / 매출액) × 100
	매출액 대비 인건비	(인건비 / 매출액) × 100
	매출액 대비 일반관리비	(일반관리비 / 매출액) × 100
[3단계] <small>영업이익 + 영업외수익 - 영업외비용 법인세차감전이익</small>	법인세차감전이익률	(법인세차감전이익 / 매출액) × 100
	매출액 대비 영업외수익	(영업외수익 / 매출액) × 100
	매출액 대비 영업외비용	(영업외비용 / 매출액) × 100
	영업이익/이자비용 비율	(영업이익 / 이자비용)
	매출액순이익률	(당기순이익 / 매출액) × 100
	총자본순이익률(ROI)	(당기순이익 / 총자산) × 100
[4단계] <small>법인세차감전이익 - 법인세비용 당기순이익</small>	자기자본순이익률(ROE)	(당기순이익 / 자기자본) × 100
	유보액/납입자본 비율	(유보액 / 납입자본금)

“ 회계적 수익·비용 흐름에 따라 20개의 재무비율을 도출함. 4개의 자산, 부채, 자본의 관계 비율을 포함하여 총 24개의 재무비율 분석을 수행 ”

평균의 이상치(Outlier) 제거

**현실적인 의미
도출을 위해 표본의 상하위
10% 이상치(outlier)를
제거한 Trimmean을 사용**

산업 재무비율의 평균값이 올바른 의사결정을 위해 유의한 의미를 갖기 위해서는 평균값을 왜곡시키는 이상치(outlier)를 제거해야 한다. 이상치란 관측된 데이터의 범위에서 상당히 벗어난 매우 큰 값이나 매우 작은 값을 의미한다. 이러한 이상치를 포함하여 평균을 도출하면, 현실적인 상황과 매우 동떨어진 결과가 발생할 수 있다. 이러한 이상치를 제거하는 방법으로 Trimmean 기법을 활용할 수 있다. Trimmean이란 주어진 자료에서 상위와 하위의 일정범위를 제거한 후 도출한 평균을 의미한다. 예를 들어 0% Trimmean은 이상치를 제거하지 않은 전체 자료의 평균값을 의미하고, 10%의 Trimmean은 상위와 하위 10% 값을 제거한 후 구한 평균값을 나타낸다. 따라서 50%의 Trimmean은 자료의 중앙값(median)을 의미한다.

아래의 예시에서 보듯이 이상치를 제거하지 않은 상태에서, 2016년 자동차 산업에 속하는 전체 기업의 총자산증가율 평균은 21.93%로 나타났는데, 이는 상하위 10%를 제거한 평균인 2.91%와 상당한 차이를 보임을 알 수 있다. 즉 상하위 10%가 산업의 현실을 상당히 왜곡시키고 있음을 의미한다. 다만 평균은 기본적으로 표본이 많을 수록 보다 큰 의미를 가지기 때문에, 본 연구에서는 기본적으로 10%의 상하위 자료를 제거한 Trimmean 값을 사용하도록 한다.

한편 세세분류에 속하는 기업의 관측치가 10개 미만인 경우, 10%의 Trimmean이라 할지라도 관측치가 적어 전체자료의 평균을 구하게 되기 때문에, 부득이하게 상하위 각각 1개의 기업을 제거하고 평균값을 도출하도록 한다.

2016년 자동차 산업 전체의 매출액증가율(Trimmean)

범위(%)	관측치 수	Trimmean
0	1,295	21.93
10	1,036	2.91
20	777	2.47
30	518	2.45
40	259	2.58
50	1	2.67

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업 전체
재무분석

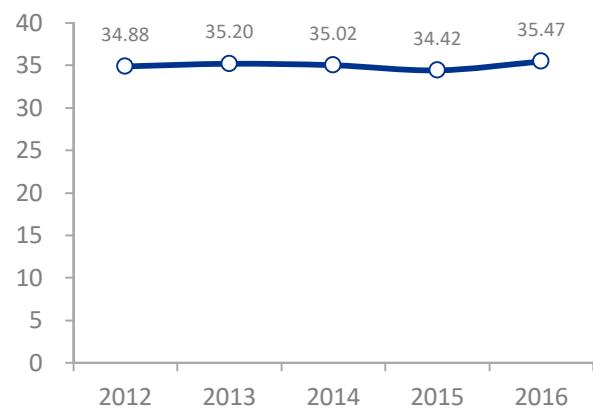
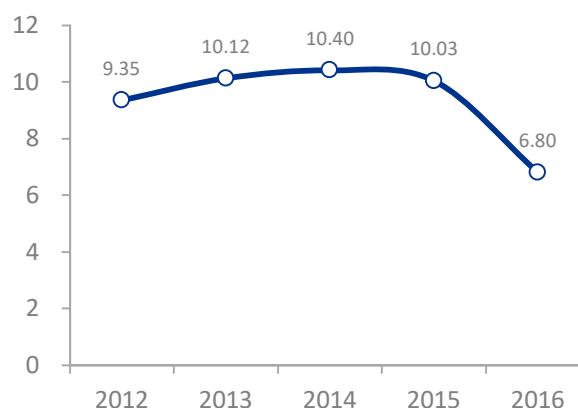
“ 재무비율로 본
자동차 산업의 장단기
성장잠재력은 최근 들어
다소 위축되는 모습 ”

자산, 부채, 자본으로 본 자동차 산업의 미래 성장잠재력

자동차 기업들의 평균적인 총자산은 지난 5년 간 매년 지속적으로 증가하고 있지만, 2016년 들어 성장세는 둔화되고 있는 양상이다. 다만 2016년 자산에서 자본의 영향을 보여주는 자기자본비율이 전년대비 상승하고 있고, 자본 대비 부채의 비중을 보여주는 부채비율이 전년대비 하락하는 것을 볼 때, 2016년 총자산 증가는 자본 증가의 영향을 상대적으로 더 크게 받았다는 것을 알 수 있다. 이는 전반적으로 자동차 산업에서 장기적인 재무안정성이 소폭 개선되고 있다는 것을 의미한다. 한편 유동부채 대비 유동자산을 나타내는 유동비율은 지속적으로 하락하고 있는 것을 볼 수 있는데, 이는 자동차 산업에 속한 기업들의 단기지급능력이 전반적으로 악화되고 있음을 나타낸다. 이는 자동차 산업의 단기적인 성장 및 재무안정성은 과거에 비해 다소 위축될 것임을 시사한다.

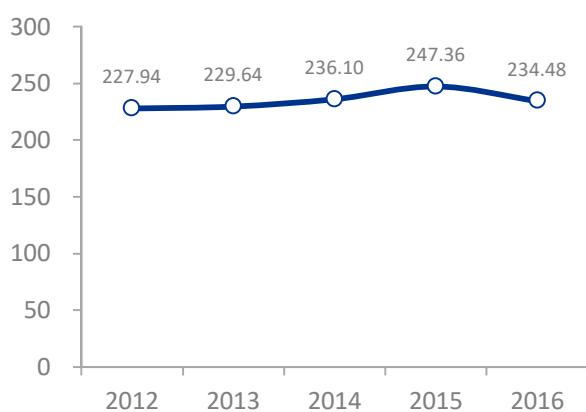
총자산증가율(%)

자기자본비율(%)



부채비율(%)

유동비율(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

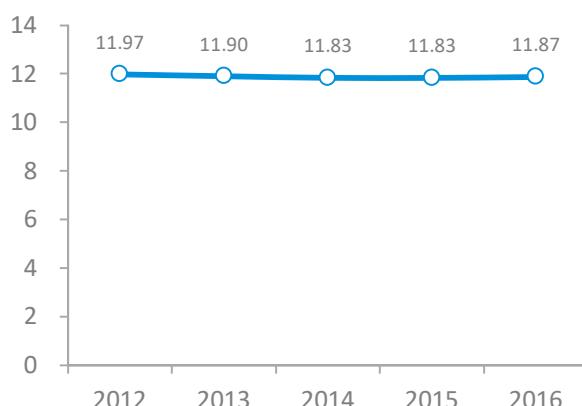
자동차 산업의 매출과 원가관리

“ 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출액은 증가세가 급격하게 둔화되고 있으며 재고자산 회전도 느려지는 추세 ”

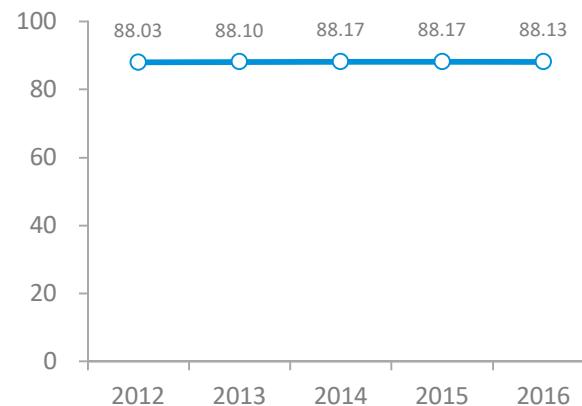
자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출액은 최근 5년 간 증가하는 추세에 있으나 매출액증가율은 급격히 하락하여 2016년 2.91%의 성장세를 보였다. 판매가격에 큰 변동이 없었다고 가정하면, 이는 판매량이 둔화되어 판매활동이 위축되고 있음을 의미한다. 또한 재고자산관리의 효율성을 보여주는 재고자산회전율도 전반적으로 하락하는 모습을 보이며 2016년 17.02회를 기록했다. 재고자산회전율의 하락은 상품이나 제품이 판매되는 속도가 구매 및 생산 대비 느려지고 있음을 의미한다. 이는 최근 완성차 업계에서 중국, 미국 등지의 수출이 악화되면서 매출 및 생산량이 둔화되고 있으며, 부품사들도 국내 완성차 업계에 대한 의존도가 높아 함께 실적 성장이 약화되고 있는 것을 반영한 결과로 볼 수 있다.

매출총이익률(%)

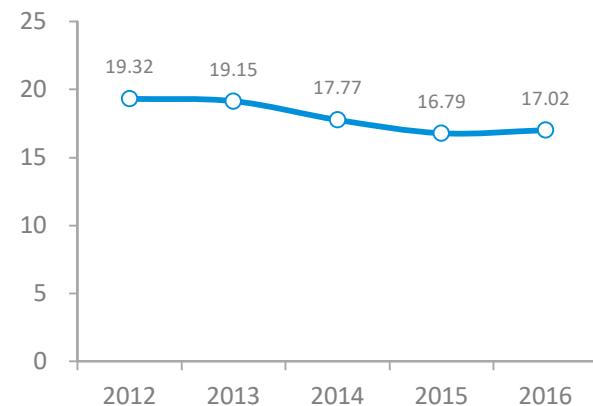
매출액증가율(%)



총매출원가율(%)



재고자산회전율(회)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 매출채권 회수 기간이 다소 길어지는 추세 ”

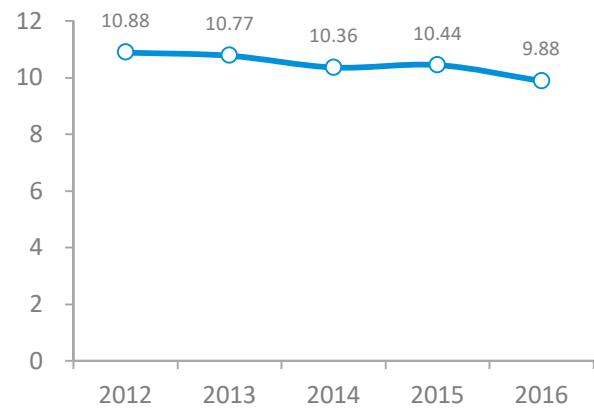
매출채권회전율이 상승하는 것은 현금유입의 증가속도가 빨라지고 있음을 나타내나, 하락하면 대손발생의 위험이 증가하고 현금유입이 느려진다고 볼 수 있다. 매입채무회전율은 매입채무의 변제속도를 나타내며, 이 비율이 증가할 수록 기업의 지급능력이 개선되는 상태라고 볼 수 있다. 매입채무회전율과 매출채권회전율은 기준이 되는 비율이 있는 것은 아니며, 일반적으로 동일 업종의 평균비율과 비교한다.

자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출채권회전율과 매입채무회전율 모두 최근 소폭 하락하는 추세를 보이고 있는데, 이는 외상매출금이나 받을 어음의 회수기간과 외상매입금과 지급여유 변제기간이 길어지고 있음을 의미하며, 이는 자동차 산업에서 전반적으로 자금회전의 활동성이 다소 둔화되고 있음을 시사한다.

매출채권회전율(회)



매입채무회전율(회)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원



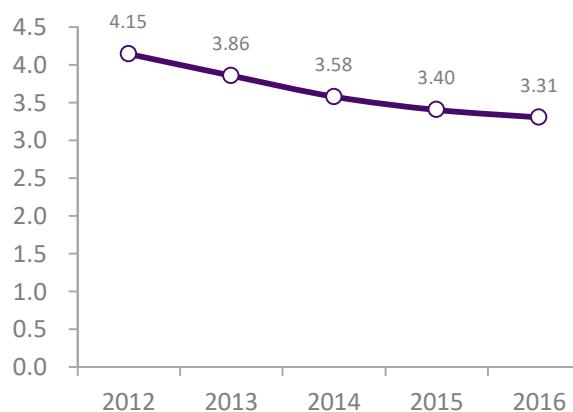
재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업의 영업이익 및 판매비와 관리비

“ 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 영업이익은 지속적으로 감소 **”**

자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 영업이익은 최근 5년 간 감소하는 추세를 보였다. 또한 수익성 지표인 영업이익률도 지속적으로 하락하여 2016년 3.31%를 기록했다. 영업이익률의 하락은 판매비와 관리비 항목들이 대체적으로 상승해 왔기 때문인 것으로 보인다. 먼저 매출액 대비 판매비의 경우 최근 5년간 큰 변동 없이 일정한 수준을 유지하고 있으나, 기타 판매비와 관리비에 속하는 연구개발비는 지속적으로 증가하는 추세에 있다. 광고선전비 및 접대비 등이 포함되는 판매비의 경우 자동차 산업 특성상 업종별로 큰 차이가 있을 것으로 판단되나 이는 후술하는 세부 업종 분석에서 확인하도록 한다. 매출액 대비 연구개발비의 증가는 자동차 산업에 속한 기업들이 현재의 수익성 감소에도 불구하고 미래를 준비하는 비용으로 부정적인 시각으로만 볼 수 없다.

영업이익률(%)



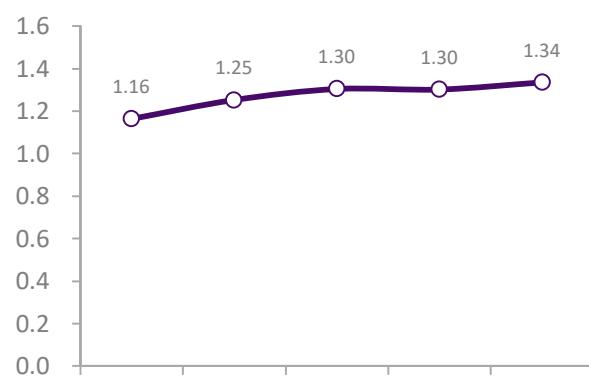
영업이익증가율(%)



매출액 대비 판매비(%)



매출액 대비 연구개발비(%)



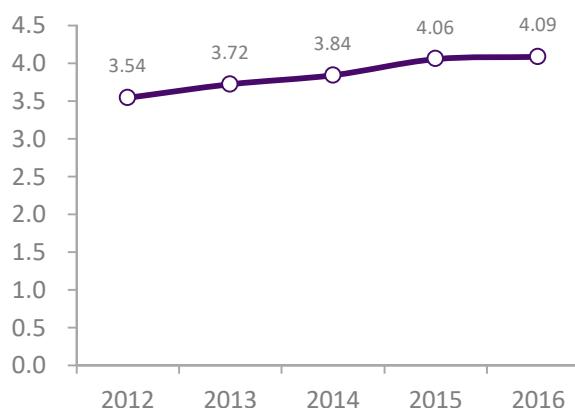
Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

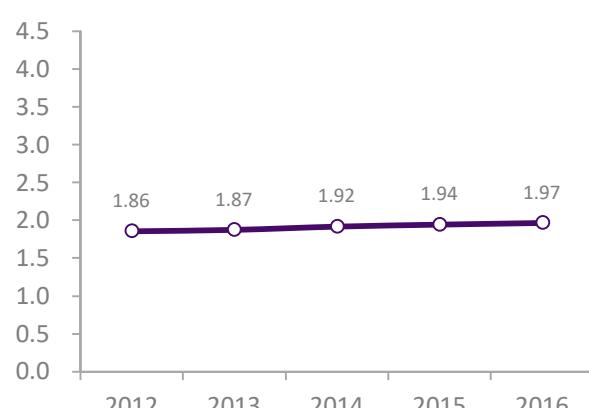
**“ 매출액 대비
인건비와 일반관리비,
연구개발비 등 회계적인
비용이 지속적으로 증가하는
추세 ”**

한편 2012년 이후 현재까지 매출액 대비 인건비는 지속적으로 상승하여 2016년 4.09%를 기록했다. 또한 임차료, 여비교통비, 차량유지비, 소모품비 등 각종 관리비용을 포함하는 일반관리비도 미미하지만 매출액 대비 지속적으로 상승 추세에 있다. 자동차 산업에 속한 기업들의 매출총이익률이 최근 5년간 유사한 수준임에도 불구하고 영업이익률이 하락한 주요원인은 인건비, 일반관리비, 인건비 등 주요 판매비와 관리비가 상승했기 때문으로 유추해 볼 수 있다.

매출액 대비 인건비(%)



매출액 대비 일반관리비(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원



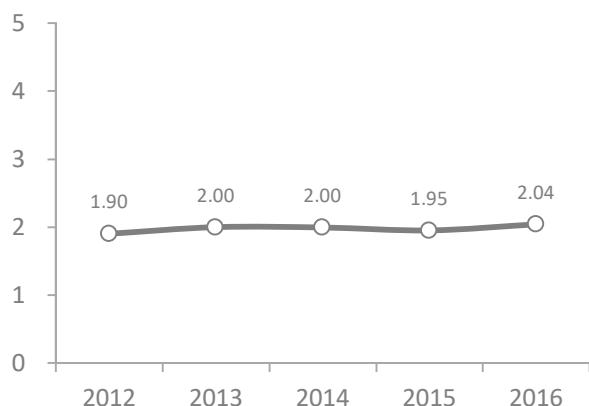
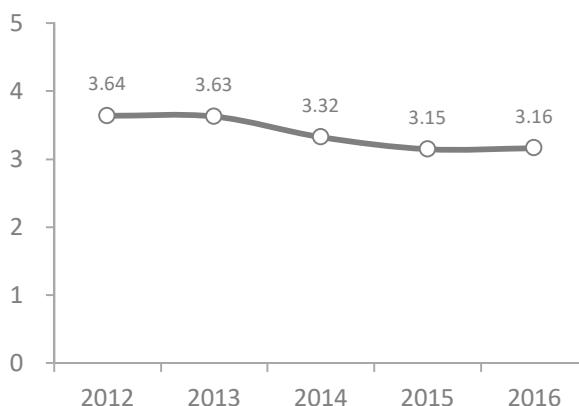
자동차 산업의 법인세차감전이익과 영업외손익

“ 영업이익/이자비용
비율이 하락하여 영업활동의
지속성이 전반적으로 약화
”

자동차 산업에서 법인세차감전이익률은 전반적으로 영업이익률과 유사한 변동 추이를 보이고 있다. 영업이익 도출 후 법인세차감전이익에 영향을 미치는 영업외수익이 2016년 매출액 대비 전년보다 상승했지만, 영업외비용 또한 상승했기 때문이다. 그러나 매출 대비 영업외비용이 차지하는 비중이 영업외수익보다 더 크기 때문에, 법인세차감전이익률은 영업이익률보다 더욱 낮게 형성되었다. 영업외비용의 중요 세부 항목으로 이자비용이 있는데, 이자비용 대비 영업이익이 1이하로 떨어지면 영업이익으로 이자비용을 충당하기 어렵다는 것을 의미하며 이는 한계기업으로 분류된다. 자동차 산업의 2016년 이자비용 대비 영업이익은 2013년 이후 전반적으로 하락하는 추세에 있으며, 이는 영업 활동의 지속성이 전반적으로 약화되었다고 볼 수 있다.

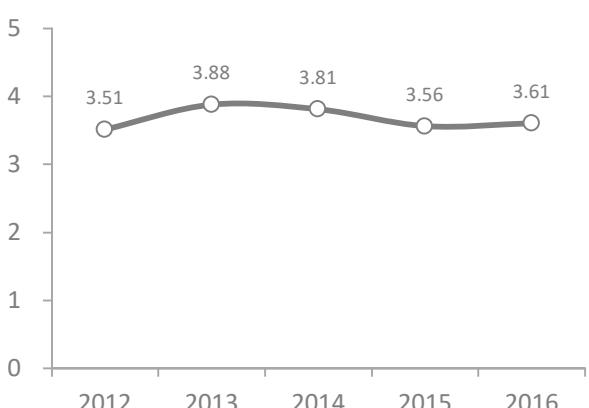
법인세차감전이익률(%)

매출액 대비 영업외수익(%)



매출액 대비 영업외비용(%)

영업이익/이자비용 비율



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

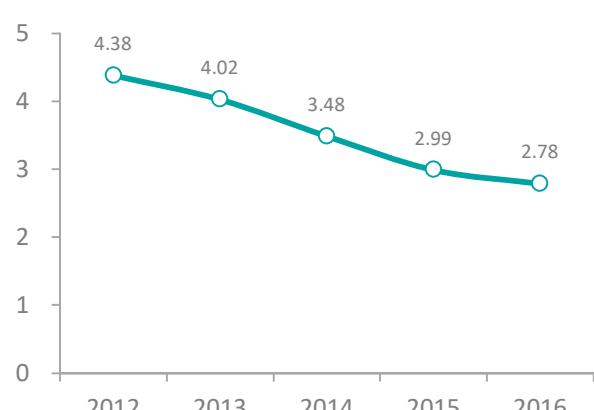
자동차 산업의 최종성과와 미래 신규투자여력

“ 자본 수익률은 회계적인 최종 수익률보다 더 가파르게 하락. 반면 신규투자여력은 지속적 증가 **”**

자동차 산업에 속한 기업들의 당해 연도 기업활동의 총체적인 능률을 보여주는 매출액순이익률은 2012년 3.08%에서 최근 5년간 지속적으로 하락하여 2016년 2.47%를 기록했다. 동기간 동안 기업에 투자된 총자본이 얼마나 효율적으로 운용되는지 판단하는 총자본순이익률(ROI)과 주주의 투하자본 단위당의 이익을 측정하는 자기자본수익률(ROE)도 지속적으로 하락하는 모습을 보였으며, 매출액순이익률보다 더 큰 하락폭을 보였다. 한편 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 유보액/납입자본 비율은 최근 5년간 꾸준히 상승하는 추세에 있으며, 이는 자동차 산업 내 기업들의 신규 투자 여력이 지속적으로 증가하고 있음을 보여 준다.

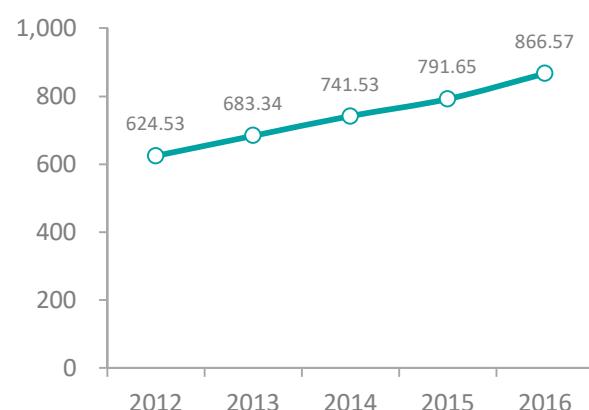
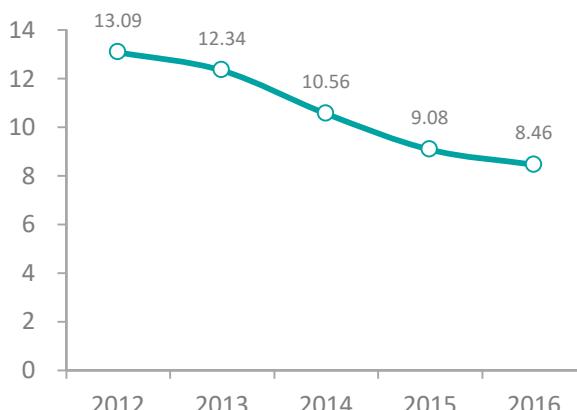
매출액순이익률(%)

총자본순이익률(ROI, %)



자기자본순이익률(ROE, %)

유보액/납입자본 비율



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업 세부
업종별 재무분석

“ 자동차용 전기장치의 장기적 성장잠재력이 업종내 가장 높은 것으로 파악 ”

자산, 부채, 자본으로 본 자동차 산업 세부 업종별 미래 성장잠재력

2016년 자동차 산업의 세부 업종별 총자산증가율을 살펴보면 자동차용 전기장치가 전년대비 10% 이상 성장한 것으로 나타났으며, 자동차용 엔진의 총자산 증가율이 0.97%로 가장 낮은 것으로 나타났다. 승용차 및 기타 여객용 자동차, 자동차 엔진용 부품, 자동차용 전기장치를 제외한 나머지 업종에서는 2016년 총자산 증가의 성장성이 전년대비 둔화된 모습을 보이고 있다. 한편 완성차 업종인 승용차 및 기타 여객용 자동차, 특수목적용 자동차, 차체 및 특장차를 제외하고 나머지 업종에 속한 기업들의 평균적인 자기자본비율은 40% 미만인 것으로 나타났다. 자기자본비율은 대부분의 업종에서 전년대비 소폭 상승한 모습을 보였으며, 특히 특수목적용 자동차와 자동차용 엔진의 자기자본비율이 자동차 산업 내에서 상대적으로 높은 상승폭을 보였다.



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 자동차용 엔진의 부채비율이 산업 내 높은 수준이나 최근 하락하는 추세 ”

자본 대비 부채의 비중을 보여주는 부채비율의 경우, 2016년 모든 세부 업종에서 전년대비 하락하는 모습을 보였다. 특히 자동차용 엔진의 부채비율은 2016년 331.80%로 산업 내에서 가장 높지만, 2012년 766.96%과 비교할 때 큰 폭으로 하락한 수치이며, 이는 동 업종의 장기적인 재무안정성이 개선되었음을 시사한다. 또한 특수목적용 자동차의 2016년 부채비율도 전년대비 큰 폭으로 하락한 것을 볼 수 있다. 반면 유동비율의 경우 업종마다 상이한 모습을 보이고 있다. 자동차용 엔진의 경우 유동비율이 최근 5년 간 지속적으로 상승하는 모습을 보이고 있어 단기지급능력과 현금유동성이 전반적으로 개선되고 있음을 확인할 수 있다. 그러나 승용차 및 기타 여객용 자동차, 차체 및 특장차의 경우 최근 들어 유동비율이 하락하는 추세이며, 이는 해당 업종의 유동성이 과거에 비해 다소 약화 되었다고 볼 수 있다.



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업 세부 업종별 매출과 원가관리

“ 매출총이익률은 완성차 업계가 부품업계에 비해 상대적으로 높은 것으로 파악됨 ”

2016년 자동차 산업 세부 업종의 매출액을 보면 자동차용 엔진이 20.77%로 가장 큰 성장을 보였다. 반면 자동차 차체용 부품과 특수목적용 자동차는 마이너스 성장을 기록했다. 또한 자동차용 엔진을 제외한 모든 업종에서 매출 성장이 둔화되는 추세에 있다. 2016년 매출총이익률의 경우 승용차 및 기타 여객용 자동차가 가장 높은 것으로 나타났으며, 그 뒤를 차체 및 특장차, 특수목적용 자동차가 뒤따르고 있다. 즉, 완성차 업종의 매출총이익률이 부품업계보다 전반적으로 높은 것을 확인할 수 있다. 특히 승용차 및 기타 여객용 자동차의 경우 2012년 이후 매출총이익률이 전반적으로 증가했다. 반면 자동차 차체용 부품의 2016년 매출총이익률은 9.93%로 산업 내 가장 낮은 것으로 나타났으며 지난 5년간 꾸준히 하락하는 모습을 보였다.



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 자동차 차체용 부품의 매출원가율은 90% 이상을 기록하여 원가 대비 수익성이 산업 내 가장 낮은 것으로 나타남 **”**

매출총이익률과 반대의 개념인 매출원가율을 보면, 분석기간 동안 전체적으로 큰 변동은 없지만 승용차 및 기타 여객용 자동차와 특수목적용 자동차의 경우 전반적으로 하락하는 추세에 있어 원가 개선이 이루어지고 있음을 확인할 수 있다. 반면 자동차 차체용 부품의 경우 2016년 원가율이 90% 이상으로 나타나 수익성이 과거에 비해 다소 악화된 것을 볼 수 있다. 2016년 재고자산회전율의 경우 자동차 차체용 부품이 산업 내 가장 높은 것으로 나타났으나, 최근 5년간 지속적으로 하락하는 추세를 보이고 있어 동 업종의 매출 둔화에 영향을 미친 것으로 보인다. 특히 대부분의 부품 업종에서 재고자산회전율이 전반적으로 하락한 것으로 파악되어 주요 자동차 부품의 생산 대비 판매 속도가 둔화되고 있음을 알 수 있다. 반면 승용차 및 기타 여객용 자동차, 차체 및 특장차, 특수목적용 자동차 등 완성차 업계에 속한 기업들의 2016년 평균적인 재고자산회전율은 전년대비 소폭 상승한 모습을 보였다.

총매출원가율(%)



재고자산회전율(회)

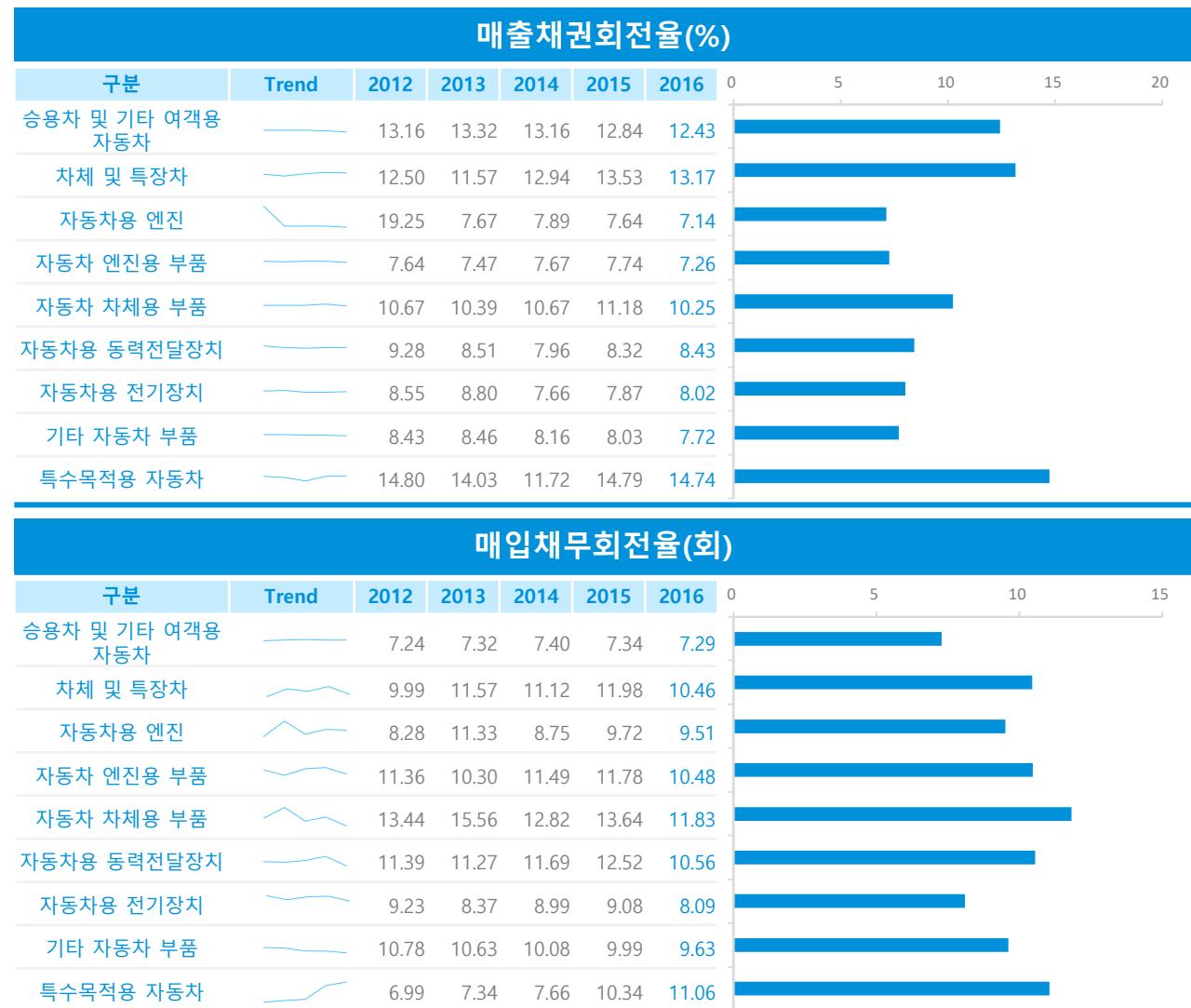


Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 자동차 산업 내 대부분의 업종에서 현금유입 속도가 다소 둔화 **”**

매출채권회전율의 경우 2016년 기준으로 자동차용 동력전달장치를 제외하면 모든 업종에서 전년대비 소폭 하락한 모습을 보였다. 즉 대부분의 업종에서 현금유입의 속도가 다소 둔화되었다고 볼 수 있다. 업종별로 비교해 보면 승용차 및 기타 여객용 자동차, 차체 및 특장차, 특수목적용 자동차와 같이 완성차 업종의 매출채권회전율이 산업 내에서 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 외상매입금과 지급여정의 변제속도를 나타내는 매입채무회전율의 경우 대부분의 업종에서 대체적으로 하락하는 추세에 있으나, 특수목적용 자동차의 경우 2014년부터 가파르게 상승한 것으로 나타났다. 매입채무회전율이 상승하면 유동부채가 빠르게 해소된다는 측면에서 긍정적으로 볼 수도 있지만, 현금 유출로 인한 단기 유동성 약화의 측면도 존재한다. 한편 완성차 업계와 부품 업계 간의 회전율 차이는 자동차 산업 내 구조적인 계열화에 따른 역학적 측면도 일부 기인한다고 볼 수 있다.



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업 세부 업종별 영업이익 및 판매비와 관리비

“승용차 및 기타 여객용 자동차, 자동차 차체용 부품, 특수목적용 자동차의 영업이익 대폭 감소”

2016년 자동차 산업의 업종별 영업이익을 살펴보면, 차체 및 특장차, 자동차 엔진용 부품, 자동차용 전기장치 업종은 전년대비 증가한 것으로 나타났으나, 그 외 업종은 모두 전년대비 감소한 것으로 파악되었다. 특히 승용차 및 기타 여객용 자동차, 자동차 차체용 부품, 특수목적용 자동차의 경우 2016년 영업이익이 전년대비 20% 이상 큰 폭으로 감소한 것으로 나타났다. 수익성 지표인 영업이익률의 경우 2016년 차체 및 특장차에 속한 기업들의 평균이 5.87%로 가장 높았으며, 승용차 및 기타 여객용 자동차, 자동차용 전기장치 등이 산업 내 타 업종보다 상대적으로 높게 나타났다. 반면 자동차 차체용 부품 제조업이 2.14%로 산업 내 업종 중 가장 낮은 영업이익률을 기록했다.

영업이익률(%)



영업이익증가율(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

**“승용차 및 기타
여객용 자동차의 매출액
대비 판매비가 타 업종에
비해 월등히 높고, 최근 상승
추세에 있음”**

영업이익에 영향을 미치는 항목 중 매출액 대비 판매비를 살펴보면 승용차 및 기타 여객용 자동차가 2016년 8.14%로 산업 내 가장 높은 수준을 기록했으며 전년대비 상승폭도 업종 중 가장 큰 것으로 나타났다. 분석기간 동안 판매비의 경우 승용차 및 기타 여객용 자동차와 그 외 업종의 격차가 매우 큰 것으로 파악되었으며, 각 업종 내의 연도별 변동성은 매우 미미한 것으로 나타났다. 한편 2016년 매출액 대비 연구개발비의 경우 차체 및 특장차와 자동차용 전기장치가 각각 1.93%로 산업 내 가장 높은 수준을 보인 반면, 자동차용 엔진과 자동차용 동력전달장치는 1% 미만으로 상대적으로 산업 내 낮은 수치를 기록했다. 2016년을 기준으로 자동차용 엔진, 자동차용 전기장치, 특수목적용 자동차는 산업 내 다른 업종에 비해 매출액 대비 연구개발비의 증가가 상대적으로 큰 것으로 나타났다.

매출액 대비 판매비(%)



매출액 대비 연구개발비(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 매출액 대비
인건비와 일반관리비는
특수목적용 자동차가 산업
내 가장 높게 나타남 ”

2016년 매출액 대비 인건비의 경우 특수목적용 자동차에 속한 기업들의 평균이 5.75%로 산업 내 가장 높은 수준을 보였다. 또한 특수목적용 자동차의 매출액 대비 인건비는 최근 5년 간 꾸준히 상승한 것으로 나타났다. 반면 2012년 매출액 대비 인건비가 가장 높았던 자동차용 엔진은 최근 5년간 비율이 지속적으로 하락하여 2016년 산업 내 가장 낮은 2.73%를 기록했다. 2016년 매출액 대비 일반관리비의 경우도 특수목적용 자동차가 가장 높은 것으로 나타났으며, 자동차용 엔진이 가장 낮은 것으로 나타났다. 승용차 및 기타 여객용 자동차, 차체 및 특장차, 특수목적용 자동차 등 완성차 업계의 매출액 대비 일반관리비가 부품 업종 보다 상대적으로 큰 것으로 파악되었으며, 승용차 및 기타 여객용 자동차의 경우 최근 5년간 매출액 대비 일반관리비가 지속적으로 상승하는 추세를 보였다.

매출액 대비 인건비(%)



매출액 대비 일반관리비(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

자동차 산업 세부 업종별 법인세차감전이익과 영업외손익

“ 특수목적용 자동차의 매출액 대비 영업외수익은 타 업종에 비해 매우 높은 것으로 파악됨 ”

2016년 법인세차감전이익률의 경우 특수목적용 자동차에 속한 기업들의 평균 비율이 8.58%로 가장 높은 것으로 나타났으며, 차체 및 특장차, 승용차 및 기타 여객용 자동차가 그 뒤를 따르고 있다. 반면 자동차용 엔진 업종의 기업들의 법인세차감전이익률이 평균적으로 가장 낮은 것으로 나타났다. 특수목적용 자동차의 2016년 법인세차감전이익률이 큰 폭으로 상승한 것은 매출액 대비 영업이익률보다 법인세차감전이익률이 높은 업종은 승용차 및 기타 여객용 자동차, 자동차용 전기장치, 특수목적용 자동차로 해당 업종의 경우 매출액 대비 영업외수익이 매출액 대비 영업외비용 보다 높은 것으로 파악되었다.

법인세차감전이익률(%)



매출액 대비 영업외수익(%)



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

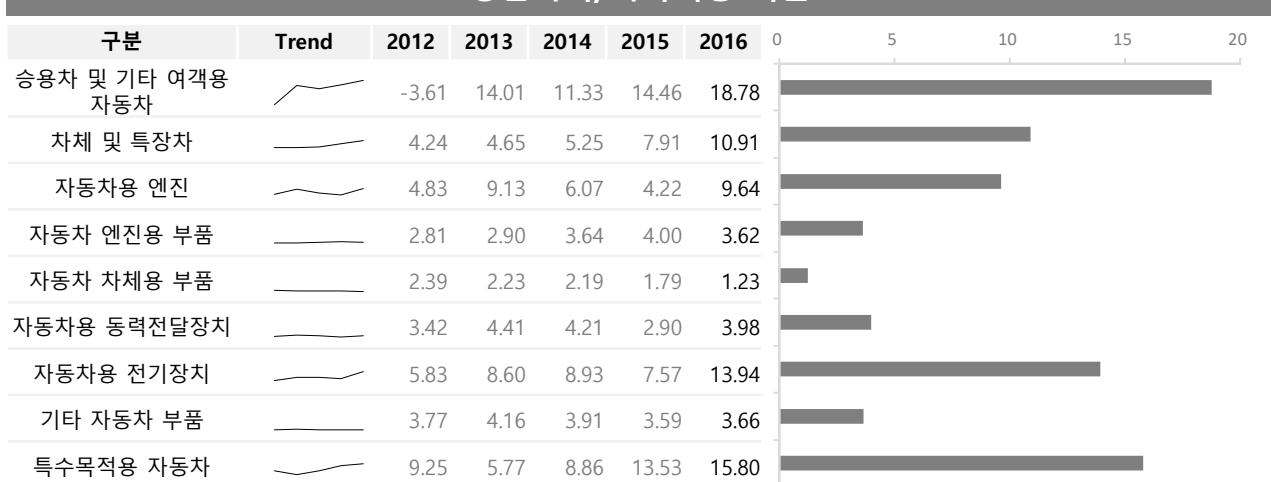
“ 자동차 차체용 부품에 속한 기업들의 평균적인 이자보상배율이 한계기업 수준에 근접함 ”

2016년 매출액 대비 영업외비용은 자동차용 엔진에 속한 기업들의 평균이 3.21%로 산업 내 가장 높은 것으로 나타났으나, 최근 들어 점차 하락하는 모습을 보이고 있다. 반면 자동차용 전기장치의 매출액 대비 영업외비용은 2.10%로 산업 내 가장 낮았다. 또한 2016년 기준으로 전년대비 업종별 상승률을 보면, 특수목적용 자동차의 영업외비용이 가장 크게 상승한 것을 확인할 수 있다. 영업이익을 이자비용으로 나누어 계산하는 이자보상배율의 경우 높을수록 기업의 재무건전성이 개선되는 것으로 해석된다. 2016년 이자보상배율은 승용차 및 기타 여객용 자동차가 가장 높게 나타났으며, 대부분의 업종에서 전년 대비 상승한 것으로 파악되었으나 자동차 엔진용 부품과 자동차 차체용 부품의 경우 전년대비 하락한 것으로 나타났다. 특히 자동차 차체용 부품의 경우 이자비용배율이 최근 5년간 지속적으로 하락하여 평균적으로 1.23%의 낮은 수치를 기록해 재무구조의 건전성이 약화된 것을 볼 수 있다.

매출액 대비 영업외비용(%)



영업이익/이자비용 비율



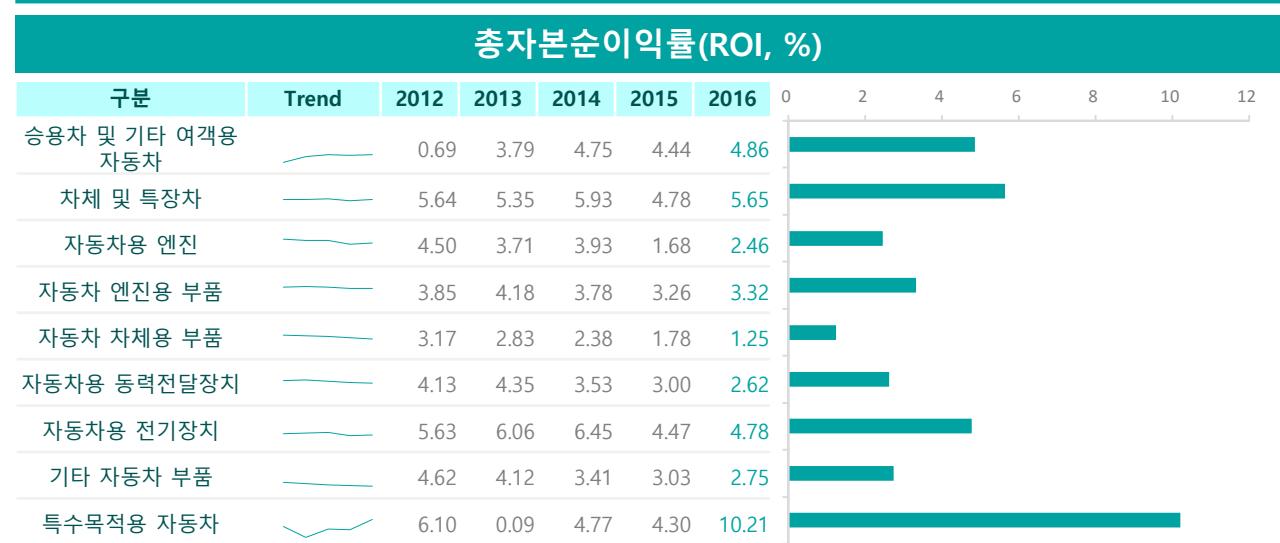
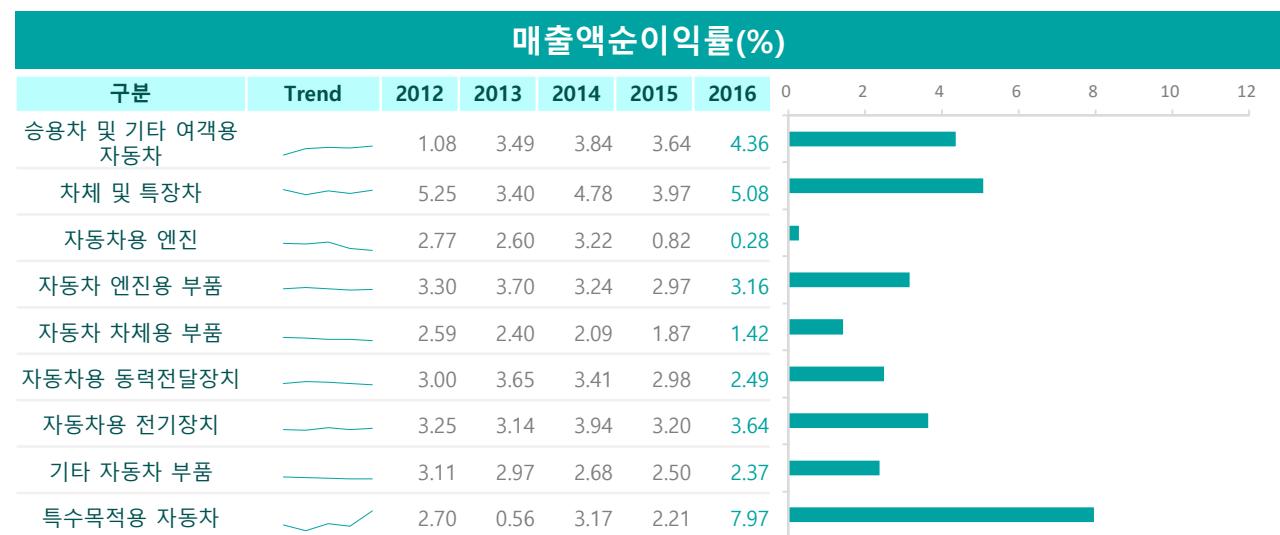
Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

자동차 산업 세부 업종별 최종성과와 미래 신규투자여력

“ 특수목적용 자동차의 순이익이 가장 높은 이유는 영업외수익 증가에 기인 ”

기업활동의 최종적인 회계적 경영성과를 보여주는 매출액순이익률을 자동차 산업 내 세부 업종별로 살펴보면, 특수목적용 자동차가 가장 높은 것으로 나타났고, 자동차용 엔진이 가장 낮은 것으로 나타났다. 특수목적용 자동차는 산업 내 상대적으로 낮은 매출원가율을 기록하여 매출총이익률이 높았으나, 매출액 대비 인건비와 일반관리비가 높아 영업이익은 상대적으로 낮은 수준이었다. 그러나 주된 영업활동 이외에서 발생하는 영업외수익이 2016년 급증하여 결과적으로 매출액순이익률이 높아졌다고 볼 수 있다. 승용차 및 기타 여객용 자동차와 차체 및 특장차 등 완성차 제조업계의 2016년 매출액 순이익률은 대부분 상승하였지만, 자동차용 전기장치, 자동차 엔진용 부품을 제외한 나머지 부품 업종들은 전년대비 하락한 것으로 나타났다.



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

재무비율로 본 자동차 산업 2012~2016년

“ 승용차 및 기타
여객용 자동차와 자동차용
엔진 업종을 제외한 나머지
업종은 유보액/납입자본
비율이 지속적으로 증가하여
신규투자여력 증대 ”

2016년 타인자본과 자기자본을 합한 총자본 대비 순이익률인 ROI와 자기자본 대비 순이익률인 ROE도 자동차 산업 내 타업종과 비교할 때 특수목적용 자동차가 가장 높았다. 반면 ROI와 ROE가 가장 낮은 업종은 자동차 차체용 부품으로 파악되었다. 2016년 전년대비 ROI와 ROE가 하락한 업종은 자동차 차체용 부품, 자동차용 동력전달장치, 기타 자동차 부품으로 나타났으며, 그 외 업종은 모두 투하자본 대비 수익성이 향상된 결과를 보였다.

유보액/납입자본 비율을 보면 대부분의 업종에서 최근 지속적으로 상승하는 추세이나, 승용차 및 기타 여객용 자동차와 자동차용 엔진 업종은 전반적으로 하락하는 모습을 보였다. 2016년 유보액/납입자본 비율을 산업 내 업종별로 비교해 보면 차체 및 특장차가 가장 높은 것으로 나타났으며, 특수목적용 자동차와 자동차용 전기장치도 상대적으로 타 업종에 비해 높은 것을 알 수 있다.

자기자본순이익률(ROE, %)



유보액/납입자본 비율



Source: Kisvalue, 삼정KPMG 경제연구원

결론 및 시사점

본 보고서에서는 자동차 산업의 경영 환경 변화를 회계적·재무적 관점에서 살펴 보았다. 물론 재무비율을 통해 산업과 기업의 모든 주요 이슈들과 숨어 있는 내용들을 확인하기에는 한계가 있다. 그러나 각 사에서 공개하는 재무제표라는 객관적인 지표를 통해 가능한 한 자동차 산업에 속한 기업들의 전반적인 경영성과와 수익·비용의 재무적 트렌드 변화를 확인해 볼 수 있었다.

전반적인 자동차 산업의 성장 둔화 속에서도 견조하게 성장 중인 전장 업계

국내 자동차 산업은 최근 성장잠재력이 급격히 둔화되는 모습을 보이고 있다. 2016년 자동차 산업에 속한 기업들의 총자산증가율은 6.8%로 직전 3개년 동안 10% 이상 성장한 것과 비교하면 증가율이 급격히 위축된 것을 확인할 수 있다. 또한 2016년 매출액증가율의 경우도 2.91%에 머물러 전년대비 2.87%p 감소한 것으로 나타났다. 재고자산 소진의 속도를 나타내는 재고자산회전율도 2012년 19.32회에서 지속적으로 하락하여 2016년 17.02회를 기록했다. 뿐만 아니라 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 유동비율도 점차 하락하고 있다. 2012년 107.65%를 기록한 유동비율은 2016년 95.42%를 기록했다. 즉 자동차 산업에서 유동 자산의 증가속도보다 유동 부채의 증가속도가 커지고 있다. 이는 단기지급능력 저하로 단기 재무 건전성도 약화되고 있음을 의미한다. 또한 단기 현금유입 속도를 가늠할 수 있는 매출채권회전율도 미미하지만 지속적으로 하락하는 추세이다. 즉, 자동차 산업은 단기 재무적 안정성이 점차 약화되는 가운데 성장 잠재력이 점차 둔화되는 추세임을 알 수 있다.

“
기계공업의 발전
으로 성장했던 자동차
산업이 향후에는 서비스화된
전자 및 전기 장치를
발판으로 성장할 전망
”

그러나 세부 업종별로 살펴 보면 자동차용 전기장치 업종에 속한 기업들의 평균적인 총자산증가율은 2016년 10% 이상 증가하여 산업 내 가장 높은 성장성을 보였다. 뿐만 아니라 영업이익도 타 업종에 비해 가장 높은 증가를 보였으며, 매출액 대비 연구개발비 비중도 타 업종보다 높은 모습을 보였다. 이러한 트렌드는 커넥티드카, 카인포테인먼트, 전기차, 자율주행의 확산 등을 바탕으로 전장부품에 대한 수요가 견조하게 지속되고 있음을 의미한다.

신흥국의 수요 위축, 중국, 미국 등 대형 시장에서의 수출 감소, 수입 자동차와의 경쟁, 가계부채 등으로 인한 내수 소비 부진 등으로 인해 국내 자동차 업계의 매출액 증가는 지속적으로 둔화되고 있으며, 이를 극복하기 위한 방법으로 자동차의 서비스화가 강조되고 있다. 완성차 또는 부품 제조사 입장에서 진정한 의미의 서비스화는 구매자가 원하는 다양한 서비스를 구현해 낼 수 있는 혁신적인 자동차를 '제조'하는 것이며, 이와 관련하여 차량용 소프트웨어 및 전장 부품에 대한 수요는 지속되고 점차 다양해 질 것이다. 따라서 자동차 업계는 기존의 수직계열화된 공급체인에서 벗어나 좀 더 유연한 공급체인을 검토할 필요가 있다.

자동차 산업의 새로운 기술생태계 선점 경쟁, 연구개발에 적극적인 투자 필요

“ 기술 패러다임 전환기에 놓여 있는 자동차 산업의 지속가능한 성장을 위해서는 연구개발 투자 늘려야 **”**

자동차 산업의 기술혁신은 최근 놀라운 속도로 진행되고 있다. 기존에 자동차 산업을 주도하던 완성차 업계와 부품업계 뿐만 아니라 IT, 화학, 소재 업계가 새로운 경쟁자로 도전장을 내밀면서, 미래 자동차의 기술생태계를 선점하기 위한 경쟁이 점차 치열해지고 있다.

새로운 기술과 시장을 선점하기 위한 대표적인 투자로 R&D와 M&A를 들 수 있다. 그러나 국내 자동차 산업에 속한 외부감사대상 기업들의 재무정보를 확인 했을 때, 연구개발비는 매출액 대비 매우 낮은 수준에 있다. 자동차 산업에 속한 기업들의 평균적인 매출액 대비 연구개발비는 2012년 1.16%에서 2016년 1.34%로 5년간 0.18%p 증가하는데 그쳤다. 매출액 대비 비중이기 때문에 연구개발비의 증가 자체로 보면 과거에 비해 많은 금액이 투자되었다고 볼 수도 있지만, 최근 급변하는 자동차 산업 환경과 매출 성장을 고려하면 여전히 연구개발비 비중은 상대적으로 미미하다고 볼 수 있다.

특히 세부 업종으로 보면 완성차인 승용차 및 기타 여객용 자동차 업종에 속한 기업들의 2016년 평균적인 매출액 대비 연구개발비는 1.10%인 것으로 나타난 반면 동기간 해외 주요 기업인 다임러의 매출액 대비 연구개발비 비중은 4.94%, 폭스바겐 6.29%, 도요타 3.72%, BMW 3.26%인 것으로 나타나 우리나라 기업들과 글로벌 기업들의 매출액 대비 연구개발비 격차가 큰 것으로 나타났다. 완성차뿐만 아니라 글로벌 부품사인 보쉬의 매출액 대비 연구개발비는 무려 10.41%에 이르는 것으로 나타났으며, 콘티넨탈 도 6.93%에 이르는 것으로 파악되었다.

회계적으로 연구개발비는 비용으로 인식되기 때문에 단기적으로 당기순이익을 감소시키고 경영성과를 악화시키는 것으로 비춰질 수 있다. 그러나 기술 패러다임 전환기에 놓여 있는 자동차 산업의 지속가능한 성장을 위해서는 연구개발비를 단기 비용보다는 장기 투자로 인식하여 새로운 기술생태계를 준비하는 것이 보다 바람직할 것으로 생각된다. 최근 5년간 자동차 산업에 속한 기업들은 평균적으로 납입자본 대비 유보액을 지속적으로 증가시켜 왔으며, 이는 신규투자여력을 어느 정도 확보해 왔음을 뜻한다. 자동차 업계는 축적된 자본을 바탕으로 적극적인 투자를 해야 할 시기로 보인다.

Business Contacts

자동차 산업 전문팀

위승훈

부대표

02-2112-0620

swi@kr.kpmg.com

김대우

전무이사

02-2112-0807

daewookim@kr.kpmg.com

변재준

전무이사

02-2112-0828

jbyun@kr.kpmg.com

남상민

상무이사

02-2112-7811

sangminnam@kr.kpmg.com

강성채

상무이사

02-2112-0635

sungchaekang@kr.kpmg.com dongjunshin@kr.kpmg.com

신동준

상무이사

02-2112-0885

김재연

상무이사

02-2112-0206

jaeyeonkim@kr.kpmg.com

kr.kpmg.com

© 2017 Samjong KPMG ERI Inc., the Korean member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved. Printed in Korea.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavour to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.