

報道資料



보험개발원

제공일자	2007년 11월 27일	
담당자	이상돈팀장	(031) 644-1607
홍보담당	이정환선임	368-4093
※ 총 11 매		

※ 방송/인터넷은 11월28일(수) 12:00 이후부터
지면은 11월29일(목) 조간부터 게재해주시시오.

제목 : 외산차 부품가격 원산지보다 최고 3배까지 높아

- 보험개발원(원장 정채웅) 부설 자동차기술연구소는 신차판매대수 중 외산차의 판매비율이 급증하고 외산차 가격은 하락하고 있으나, 외산차 부품비 등이 계속 상승하고 있어 이에 대한 대책이 필요한 것으로 분석함
 - 외산차 등록비율이 2002년 1.3%에서 2007년 9월 기준 5.04%로 급증하였으며, 앞으로도 지속될 것으로 보임
- 일부 부품의 경우 국내 외산차 딜러의 부품가격이 해외 현지 소비자 부품가격 대비 최고 3배 이상 높으며,
 - 국내 병행수입업체(Gray Importer)보다도 1.7배 이상 높을 뿐만 아니라,
 - 국산 최고급 승용차인 에쿠스와 유사한 외산차의 부품가격을 차량가격 대비로 비교한 결과 에쿠스보다 최고 11.5배나 더 높은 것으로 나타남
 - 외산차 부품가격이 국산차에 비해 월등히 높은 이유는 부품공급 규모에 따른 외산차의 높은 부품단가와 부품유통비용 등에 일부 기인한 것으로 보이나,
 - 너무 높게 책정된 외산차 부품가격의 유통마진 때문인 것으로 추정됨

☐ 외산차의 수리작업 공임도 에쿠스 차량의 공임과 비교하면
최고 5.0배나 더 높은 것으로 나타남

☐ 이러한 문제를 개선하기 위해서는,

- 부품정보 등(가격, 공임, 작업시간)의 공개
- 보험업계와 외산차 정비공장 등이 공동으로 활용할 수 있는
외산차 부품비용 및 수리공임 산출시스템 도입
- 미국 CAPA(Certified Automotive Parts Association) 품질인증부품
활용 등 부품유통구조의 다변화방안 강구 등이 시급함

<붙임> 외산차 부품가격 및 공임 비교분석 결과

<붙임> 외산차 부품가격 및 공임 비교분석 결과

1. 검토배경

- 최근 우리나라에서 판매되고 있는 외산차의 신차 판매대수는 매년 30% 이상씩 급격하게 증가하여, 신차등록대수 중 외산차의 비율은 2002년 1.3%에서 2007년 9월 기준 5.04%로 급증하였으며, 외산차 판매는 향후에도 지속적으로 증가할 것으로 예상되고,

<표 1> 연도별 차량 등록대수 비교

(단위 : 대, %)

구 분	국산차(A)		외산차(B)		구성비 (B/(A+B))
	신규등록대수(A)	증가율	신규등록대수(B)	증가율	
2002	1,225,210	-	16,119	-	1.30
2003	1,001,874	-18.2	19,481	20.9	1.91
2004	857,977	-14.4	23,345	19.8	2.65
2005	913,550	6.5	30,901	32.4	3.27
2006	935,681	2.4	40,530	31.2	4.15
2007. 9. 기준	725,801	-	38,508	-	5.04

(주) 1. 출처 : 한국 수입자동차협회(KAIDA)

2. 2007년 9월 기준 전체 외산차 등록대수 : 255,713대(전체 승용차량의 약 2.0%)

- 최근의 외산차 신차가격 하락추세에도 불구하고, 높은 외산차 부품가격 등으로 인해 소비자의 차량유지비용이 급증할 것으로 예상되나,
- 외산차 부품가격정보를 비롯한 수리비 산출기준이 공개되지 않고 외산차 딜러에게만 독점형태로 부품이 공급되고 있어 이에 대한 대책이 필요함

2. 외산차 부품가격 비교분석 결과

□ 원산지 가격보다 최고 3배 높은 외산차 부품가격

- 국내 외산차 점유율이 높은 벤츠, BMW 및 아우디 차량의 일부부품에 대해 독일 현지의 소비자 가격과 국내 외산차 딜러의 부품비 청구 금액을 비교한 결과,
 - 벤츠 S600의 경우 최고 301.6%, 아우디 A6 3.2의 경우 최고 187.2%, BMW 750Li는 최고 167.2%를 국내 외산차 딜러가 각각 비싸게 청구하고 있음
 - 이는 부품을 해외로부터 수입하는데 소요되는 각종 부대비용(부품 가격의 약 30%)을 고려하여도 너무 높은 가격임

<표 2> 원산지 가격 대비 국내 딜러의 부품가격 청구금액 비교

(단위 : 원, VAT 제외)

차종	부품명	현지 소비자가격(A)	국내 딜러 청구가격(B)	비율(B/A)
벤츠 S600	콘덴서	363,575	1,096,700	301.6%
	워터쿨러	469,669	980,700	208.8%
	이그니션 코일	1,114,103	1,925,000	172.8%
	워터펌프	423,069	727,900	172.1%
	발전기	1,180,653	1,983,700	168.0%
	앞 휠다	357,357	529,300	148.1%
	앞 범퍼	784,916	1,155,900	147.3%
	서모스탯	346,990	506,400	145.9%
	앞 도어	749,036	1,089,200	145.4%
	라디에타	236,000	341,200	144.6%
아우디 A6 3.2	쿼터패널	465,088	870,700	187.2%
	앞 도어	346,296	647,600	187.0%
	트렁크 리드	575,960	965,800	167.7%
	연료펌프	297,339	489,000	164.5%
	뒤 범퍼	352,776	580,000	164.4%
	발전기	966,173	1,556,700	161.1%
	앞 범퍼	323,978	518,600	160.1%
	스타트 모터	472,287	760,600	161.0%
	후드	810,664	1,174,400	144.9%
	뒤 도어	346,296	496,000	143.2%

(다음 쪽에 계속)

차종	부품명	현지 소비자가격(A)	국내 딜러 청구가격(B)	비율(B/A)
BMW 750Li	뒤 도어	680,680	1,138,220	167.2%
	속업소바	255,255	409,100	160.3%
	스타트 모터	269,654	429,800	159.4%
	쿨링 웬	425,425	665,200	156.4%
	드라이브 샤프트	726,495	1,106,200	152.3%
	앞 도어	680,680	1,032,810	151.7%
	쿼터패널	1,021,020	1,500,700	147.0%
	트렁크 리드	594,286	843,300	141.9%
	헤드라이트	955,570	1,323,930	138.5%
	웬더	350,812	478,300	136.3%

(주) 해외 현지는 원화로 환산한 독일 소비자가격 기준임(1유로=1,309원)

□ 병행수입업체(Gray Importer) 공급가격보다도 높은 딜러의 부품가격

- 외산차 부품은 대부분이 외산차 딜러를 통해 공급되지만, 일부 부품은 병행수입업체를 통해 외산차 정비공장에 공급되고 있음 (첨부 “외산차 부품유통 구조” 참조)
- 병행수입업체에 비해 외산차 딜러의 경우 부품유통단계가 2~3단계 더 적을뿐더러 수입물량도 대량이고, 운송비가 적게 드는 선박운송 방법 이용 등에도 불구하고,

<표 3> 외산차 딜러와 병행수입업체의 부품유통 비교

구분	외산차 딜러	병행수입업체
유통단계	3~4단계	5~6단계
운송방법	선박(저가)	항공(고가)
수입물량	대량	소량

- 동일한 차종의 동일한 일부부품을 대상으로 외산차 딜러가 청구한 부품가격과 병행수입업체가 공급한 부품가격을 비교한 결과,
 - 벤츠 S500은 최고 177.4%, 아우디 A6 3.2는 최고 149.1%, BMW 750Li는 최고 144.2%를 외산차 딜러가 더 높게 청구하고 있음

- 동일한 부품이라면 운송방법이 저가이고 대량으로 구입하는 점 등을 감안할 경우 부품가격 비교결과가 100% 미만이어야 됨에도 불구하고,
- 외산차 딜러의 부품 청구가격이 현저히 높은 것은 외산차 딜러의 부품가격 마진이 너무 높은 것으로 추정됨

<표 4> 외산차 딜러 청구가격 대비 병행수입업체 공급가격 비교

(단위 : 원, VAT제외)

차종	부품명	병행수입 공급가격(A)	딜러 청구가격(B)	비율(B/A)
벤츠 S500	시트 커버	759,300	1,346,900	177.4%
	안전벨트	176,500	285,700	161.9%
	쿼터패널	2,106,900	3,314,500	157.3%
	사이드스텝 커버	812,800	1,234,700	151.9%
	사이드스텝아우터	367,900	557,700	151.6%
	A필러 패널	1,743,300	2,635,800	151.2%
	도어배선 커버	284,500	430,100	151.2%
	뒤 유리(RH)	415,000	626,300	150.9%
	B필러(RH)	459,900	693,700	150.8%
	도어유리(RH)	415,000	625,100	150.6%
아우디 A6 3.2	스타트 모터	510,250	760,600	149.1%
	발전기	1,043,830	1,556,700	149.1%
	트렁크 리드	699,430	965,800	138.1%
	쿼터패널	638,800	870,700	136.3%
	앞 도어	475,630	647,600	136.2%
	콘덴서	329,030	432,000	131.3%
	연료펌프	388,470	489,000	125.9%
	라디에타	229,500	275,000	119.8%
	후드	984,450	1,174,400	119.3%
	뒤 범퍼	514,080	580,000	112.8%
BMW 750Li	스타트 모터	298,100	429,800	144.2%
	리어 도어	912,110	1,138,220	124.8%
	쿨링 웬	570,070	665,200	116.7%
	속업쇼바	359,140	409,100	113.9%
	앞 도어	912,110	1,032,810	113.2%
	트렁크 리드	776,430	843,300	108.6%
	드라이브 샤프트	1,022,180	1,106,200	108.2%
	헤드라이트	1,248,450	1,323,930	106.0%
	웬더	458,340	478,300	104.4%
	쿼터패널	1,512,880	1,500,700	99.2%

□ 차량가격 대비 국산차량 부품가격보다 훨씬 높은 외산차부품(외산차딜러 가격기준)

- 차량가격을 고려하여 부품가격을 비교해 보면, 에쿠스 VS450을 기준으로 차량가격 대비 주요부품 가격을指數化하여 비교할 경우,
 - 부품별로 혼다 CR-V는 약 1.9배~11.5배, BMW 530i는 약 1.7배~7.2배, 벤츠 S350은 약 1.2배~4.3배, 아우디 A6 2.4는 약 1.3배~7.1배의 차이를 보임
 - 특히 에쿠스 VS450 신차가격의 40% 수준인 혼다 CR-V의 대부분 부품가격이 에쿠스 부품가격보다 훨씬 높게 나타남

<표 5> 에쿠스 VS450과의 차량가격대비 부품가격 비교
(단위 : 원, VAT제외)

모델명	신차가격 (천원)	신차 가격지수	앞 범퍼커버		헤드램프		후드	
			가격	지수	가격	지수	가격	지수
에쿠스 VS450	76,960	100	102,700	100	498,000	100	323,000	100
혼다 CR-V	30,900	40	409,400	993	380,000	190	339,300	262
BMW 530i	91,500	119	495,720	406	1,036,810	175	892,100	232
벤츠 S350	162,900	212	867,800	399	1,258,000	119	1,433,600	210
아우디 A6 2.4	62,800	82	518,600	619	530,000	130	1,174,400	446

모델명	앞 휠다		뒤 범퍼커버		앞도어		라디에타	
	가격	지수	가격	지수	가격	지수	가격	지수
에쿠스 VS450	102,000	100	100,600	100	301,000	100	108,000	100
혼다 CR-V	260,100	635	379,000	938	438,700	363	500,000	1,153
BMW 530i	347,900	287	578,760	484	783,400	219	926,100	721
벤츠 S350	529,300	245	867,800	408	1,089,200	171	980,700	429
아우디 A6 2.4	346,100	416	580,000	707	647,600	264	357,200	405

- (주) 1. 외산차는 파손빈도가 높은 주요부품에 대해 외산차 직영딜러가 보험사에 청구한 부품가격을 기준으로 작성(신차가격은 VAT 포함된 가격임)
 2. 신차가격지수 산출식 = (해당 외산차 가격/에쿠스 가격) × 100
 3. 부품가격지수 산출식 = [(외산차 해당 부품가격/해당 외산차 가격)/(에쿠스 해당부품 가격/에쿠스 차량가격)] × 100

o 외산차의 부품가격이 국산차에 비하여 월등이 높은 이유는,

- 현대기아는 국내 생산대수가 약 279만대에 내수 판매대수 약 84만대인데 비해 혼다는 자국 생산대수 약 126만대에 자국 판매대수 약 46만대, BMW는 자국 생산대수 약 85만대에 자국 판매대수가 약 22만대 등으로,
- 현대기아의 경우 내수용 부품을 대량으로 생산 및 공급함에 따라 외산차 부품가격보다 상대적으로 낮은 가격에 공급할 수 있는 것으로 보이며,

<표 6> 제작사별 차량 생산대수 비교(2005년)

제작사	자국 생산		해외 생산		합계
	대수	구성비(%)	대수	구성비(%)	
현대기아	2,788,930	74.6	951,857	25.4	3,740,787
혼다	1,261,994	37.8	2,080,223	62.2	3,342,217
BMW	847,392	63.9	477,740	36.1	1,325,132
벤츠	1,294,717	80.6	311,373	19.4	1,606,090
아우디	773,575	51.0	744,014	49.0	1,517,589

(주) 출처 : 한국자동차공업협회(세계자동차통계)

<표 7> 제작사별 해당국 내수 판매대수 비교(2005년)

제작사	현대기아	혼다	BMW	벤츠	아우디
내수판매	837,322	458,398	221,375	316,999	245,613

(주) 출처 : 한국자동차공업협회(세계자동차통계)

- 자동차 1만대 당 사고율*이 독일 52.7건, 일본 117.2건, 한국 119.3건으로 우리나라의 높은 사고율로 인해 국산차 부품수요가 상대적으로 많아 국산차 부품가격 단가가 낮아지는 효과를 보이고 있는 것으로 추정되지만,

*사고율 : OECD회원국 교통사고비교(2004년 기준)

- 국산차량 가격 대비 외산차의 부품가격이 3~4배 이상 높은 것은 외산차 부품의 유통마진이 너무 높게 책정되어 있기 때문인 것으로 보이고,
- 이와 같이 높은 유통마진을 유지하는 이유는 외산차량의 판매가격은 낮추는 대신 높은 부품가격을 유지함으로써 부품판매를 통한 수지개선을 도모하려는 외산차 딜러의 마케팅 전략에 기인한 것으로 추정됨

3. 외산차 수리작업공임 비교결과

□ 수리작업공임도 국산차보다 훨씬 높게 청구

- 국산 최고급 승용차량인 현대 에쿠스 VS450과 수리작업공임을 비교한 결과, 최저 2.0배에서 최고 5.0배(BMW 후드 교환작업)로 나타나는 등 수리공임도 훨씬 높게 청구하고 있어 외산차 수리비를 증가시키는 요인으로 분석됨

<표 8> 에쿠스 VS450과 수리작업공임 비교

(단위 : 원)

작업항목	에쿠스	BMW	아우디	렉서스	벤츠
앞 범퍼 교환	54,354	118,197	110,875	106,237	114,404
에쿠스 대비	1.0배	2.1배	2.0배	2.0배	2.1배
앞 휀다 교환	23,998	69,935	99,017	51,466	69,492
에쿠스 대비	1.0배	2.9배	4.1배	2.1배	2.8배
후드 교환	20,101	102,495	83,286	47,267	73,557
에쿠스 대비	1.0배	5.0배	4.1배	2.3배	3.6배

주) 1. 외산차의 경우 각 작업항목별 외산차 직영딜러의 평균 청구 작업공임 기준
 2. 에쿠스의 경우 건교부 공표(2005년 6월) 최고 공임율(20,511원/시간) 기준

- 이와 같이 수리공임이 높게 책정된 이유는 사고차량대수가 많지 않아 외산차를 수리하는 기술자가 희소한데 따른 높은 인건비 등도 일부 원인이 될 수 있으나,
- 대부분 앞에서 언급한바와 같이 차량판매가격은 낮추는 대신 수리공임은 높게 책정하고 있는 것으로 추정됨

4. 개선방안

- ◇ 외산차 공식딜러에게만 부품이 독점형태로 공급되고 있으며 부품가격정보 등을 공개하지 않고 외산차 딜러가 임의로 청구하고 있음
- ◇ 수리작업항목별 작업시간, 시간당 공임 등에 대한 정보도 공개하지 않고, 세부 산출내역 없이 수리비가 청구되고 있는 실정임

□ 부품가격정보의 투명화 및 적정수리비 산출체계 도입 시급

- 외산차 수리용 부품가격정보 공개 의무제도 도입과 표준작업시간 책정기준의 정립 및 적용 시급
- 보험업계 및 외산차 정비공장 등이 공동으로 활용할 수 있는 외산차 부품비용 및 수리공임 산출시스템 도입을 통한 수리비 산출의 투명성 확보필요

□ 부품유통구조의 개선 및 다변화 추진

- 외산차 수리용 부품의 공급을 일반 외산차정비공장에도 개방하고,
 - OEM(제작사 공급부품)부품 뿐만 아니라 품질이 공인된 미국의 CAPA(Certified Automotive Parts Association, 대체부품* 품질인증기관)부품 등으로 부품 공급경로를 다변화하여,
*대체부품 : 자동차제작사이외의 부품회사에서 공급하는 부품
 - 부품시장의 자율경쟁체제 구축을 통한 유통구조의 투명화, 수리신속화 등 보험가입자 서비스 제고
*미국 및 유럽의 경우 OEM이외의 대체부품(품질인증부품)을 보험사고 수리 시 적극적으로 활용하고 있음

<첨부>

외산차 부품유통 구조

