

자동차 산업 현황과 2024년 전망

산업분석실
이 호 책임연구원

KATECH Insight

- ◆ 올해 자동차 시장은 COVID-19 영향을 벗어나 예년 수준으로 회복할 것으로 전망되며, 내년 시장은 경제성장을 둔화의 영향에도 소폭 성장할 것으로 예상
- ◆ 친환경차 시장은 최근 성장 둔화 우려가 존재하나 근본적인 성장동력이 훼손되었다고 보기에는 어렵다고 판단되며 내년 예정된 정치 이벤트 등의 영향으로 다소 불확실성에 노출될 것으로 예상됨

» COVID-19 이후 발생한 수요·공급의 변동성은 올해 내에 정리될 것으로 전망

- 이동 제한 및 감염 우려 등에 따라 이동 수요 자체가 감소하는 와중에도 대중교통 이용 불안에 따른 개인 이동 수단에 대한 수요 및 유동성 공급으로 유발된 수요 등이 혼재
- 그간 글로벌 자동차 생산능력이 수요를 초과하는 환경이었으나 COVID-19 이후 글로벌 공급망 훼손으로 생산 지연이 발생하면서 수요가 생산능력을 초과하는 환경으로 변화
- 이에 따라, 최근 '20~'22년 자동차 판매량은 COVID-19 이전 대비 크게 감소한 수준을 기록했고 신차 판매가격은 매우 빠른 속도로 상승하였으나 이러한 이례적인 현상은 '23년 내로 마무리 예상
- * 판매량 추이(OICA 기준): '19년 9,124만대 → '20년 7,878만대 → '21년 8,275만대 → '22년 8,162만대
- '23.1월~9월간 판매량은 전년 대비 약 600만대 가량 증가하였는데 남은 기간 동안에도 전년 동기비 증가율이 어느 정도 유지된다면 COVID-19 이전 수준인 9,000만대 수준으로 회복이 가능할 것으로 예상

» 내년에는 COVID-19 시기와 같은 공급 교란 요인 발생 가능성이 낮을 것으로 판단되며, 이에 따라 예년과 유사하게 수요가 시장을 주도하는 모습이 될 것으로 전망

- 올해 큰 이슈였던 미국의 자동차 산업 노사 갈등이 봉합되었고 소재부품 공급망도 상당 부분 회복되어 '24년에 큰 문제를 유발할 가능성은 낮은 것으로 보임
- (노사갈등) '23.9~10월간 미래차 전환으로 인한 노동 변화, 인플레이션으로 인한 실질임금 감소 등으로 전미자동차노조(UAW) 파업 발생. 중요 사항에 대해서는 잠정 합의가 도출되어 '24년 美 노사 갈등 재발 가능성은 낮으며 美 합의결과가 가이드라인으로 기능하여 타국의 노사 합의 기간을 단축시켜줄 것으로 예상
- (車반도체) COVID-19 이후 차량용 반도체 공급난으로 심각한 생산 차질이 발생하였으나, 차량용 반도체 생산·수급의 안정화로 향후 공급난은 제한적일 것으로 전망
- * 반도체 공급난으로 인한 생산차질(AutoForecast Solution): '21년 1,100만대 → '22년 450만대 → '23.9월(누적) 231만대 / '23년 연간 누적(예상치) 238만대

- (원자재소재) '21년 하반기부터 수급불균형으로 이차전지 생산에 필요한 (탄산)리튬, 니켈 가격 등이 급등하였으나, '23.10월 현재 장기 트렌드 수준으로 안정화
- (中 수출통제) 최근 갈륨-게르마늄 수출통제('23.8월), 흑연 수출통제('23.12월) 등을 추진하여 향후 다른 분야로 확산 가능성도 제기되나 수출통제 방식의 특성상 단기적인 영향에 그치고 있어 내년에 심각한 공급 교란을 유발할 가능성은 높지 않은 것으로 예상
 - * 무역협회에 따르면 中 수출통제는 통제 대상 목록을 조정하는 방식으로, 이중용도(군사민간용) 여부를 심사받는 1~2개월간 수출이 감소하였다가 이후 빠르게 회복되는 경향을 보임. 향후 수출통제 방식의 변경 등도 가능하나 적어도 내년 내에 급격한 방식 전환 및 실제 수출통제까지 이어질 가능성은 높지 않은 것으로 판단됨
- 전반적인 경기둔화 과정에도 자동차 판매량이 COVID-19 이전 수준으로 빠르게 회복되고 가격 지표의 정상화도 확인되어 공급 교란으로 인한 이연 수요는 올해 내에 대체로 해소되는 것으로 판단
 - 예를 들어 Cox Automotive의 미국 평균 신차 가격(ATP; Average Transaction Price)의 증가세가 '20년 이후 가팔라진 바 있으나 최근 과거의 추세로 회귀하였으며, 신차 판매 인센티브도 ATP의 8~12% 수준이었던 것이 급락하였다가 예전 수준으로 다시 증가하는 중
- 이러한 결과들을 종합할 때 내년 자동차 시장은 경기가 수요에 영향을 주고 수요가 전반적인 판매량을 결정하는 예년과 비슷한 모습이 될 것으로 전망

» **올해 세계 자동차 판매량은 COVID-19 이전 수준인 9,000만 대 수준을 회복하고, 내년에는 경기둔화의 영향에도 소폭 증가할 것으로 전망**

- COVID-19와 같이 공급 교란을 유발하는 특이한 사건이 발생하지 않는 경우, 자동차 판매량은 수요의 대리변수인 실질 GDP의 움직임으로 많은 부분을 설명할 수 있음
 - * 세계 58개국의 2005~2022년간 자동차 판매량(log scale)과 실질 GDP(log scale)를 분석하면 강한 선형관계를 보임
- 주요 분석기관에서 올해, 내년 자동차 시장 성장률을 각각 3~5% 수준으로 예상한 바 있으나, 올해 시장이 COVID-19 이전 수준으로 빠르게 회복하였고 내년 성장률 전망치가 전망 시점 대비 하향되고 있으므로 올해는 높은 성장률을 보이고 내년에는 상대적으로 완만한 성장세 전망
 - IMF, Worldbank 등 주요 기관에서 전망한 내년 세계 경제성장률은 2% 후반에서 3% 초반 수준이며, 국가별로는 미국을 제외한 주요국의 성장률 전망치를 하향하는 추세

▮ **주요 분석기관의 자동차 시장 전망(단위: 천대)** ▮

	전망 시점	2022	2023	2024	성장률	비고
J.D. Power & Global Data (舊 LMC Automotive)	'23.6월	-	86,300	90,300	4.6%	Light -vehicle 기준
CRU	'23.5월	85,600	86,000	89,600	4.1%	
ING	'23.1월	80,500	83,800	87,600	4.5%	
ABI Research	'23.2월	81,300	85,400	88,500	3.6%	

* 자료: 각 기관

- 주요 기관의 경제성장을 전망치와 인구 구조, 자동차 보급률 등으로 예상한 결과 세계 자동차 판매량은 올해 9,010만 대를 기록하고 내년에는 9,220만 대로 2.4% 성장 전망
 - 올해 1~9월 판매량은 전년 대비 약 600만 대(증가율 기준 약 10%) 증가한 수준으로, 연말까지 이러한 추세가 어느 정도 유지된다고 가정하고 올해 세계 자동차 판매량을 9,010만 대로 전망
 - * Light-Vehicle과 중대형 트럭, 버스 등을 포함하는 세계자동차공업협회(OICA) 기준으로 환산한 값임
 - 주요 시장의 판매량도 경기둔화에 따라 소폭 증가하는 수준이 될 것으로 예상되며, 주요국에 비해 올해 자동차 판매량 성장이 더뎠던 중국은 3.6% 정도 증가한 3,000만 대 판매가 가능할 것으로 예상

2024년 주요국 자동차 시장 전망(단위: 천대)

구분	2022	2023	2024	성장률	
				2023	2024
세계	81,628	90,100	92,200	10.2%	2.4%
미국	14,230	16,300	16,500	15.1%	1.3%
EU*	10,721	12,100	12,200	13.3%	1.1%
영국	1,943	2,280	2,300	17.6%	0.7%
중국	26,863	29,000	30,000	8.2%	3.6%
일본	4,201	4,850	4,900	15.5%	1.1%
인도	4,725	4,980	5,290	5.5%	6.1%

* Cyprus, Estonia, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malt 등 제외

※ 주1) 본 전망치는 작성자 개인의 견해이며 한국자동차연구원의 공식적인 것이 아님
 주2) 2022년 판매량은 세계자동차공업협회(OICA) 기준으로 작성되었음

- 우리나라 자동차 시장은 올해 내수 판매량은 5%, 내년 내수 판매량은 1.4% 정도로 소폭 증가 예상
 - 올해 1~9월 판매량 증가세가 연말까지 유지된다고 가정할 때 176만대 가량이 판매될 것으로 전망
 - 한편, 인기 모델의 신차 출시로 올해 수입차 판매가 상대적으로 저조하였으나 내년에는 신차효과가 소멸되어 수입차 판매가 예년 수준인 30만 대로 증가 전망
 - 수출은 미국 등에서의 판매호조에 힘입어 올해 284만 대의 강한 성장을 예상하나, 내년 주요 시장의 성장 둔화의 영향으로 1.2%의 소폭 성장 예상

2024년 우리나라 자동차 시장 전망(단위: 천대)

구분	2022	2023	2024	성장률	
				2023	2024
내수	1,684	1,760	1,790	5.0%	1.4%
(국산)	1,385	1,480	1,490	7.2%	0.5%
(수입)	299	280	300	-5.6%	6.3%
수출	2,312	2,840	2,870	23.0%	1.2%
생산	3,757	4,320*	4,360*	15.2%	0.9%

* 2023, 2024년 생산은 재고 등을 고려하지 않은 국산차 내수 판매량 및 수출의 단순 합산 수치임
 ※ 주) 본 전망치는 작성자 개인의 견해이며 한국자동차연구원의 공식적인 것이 아님

» 친환경차 시장은 지난 수년간 전기차(BEV) 및 플러그인하이브리드(PHEV) 중심으로 빠르게 성장하였으나 최근 성장률이 낮아지면서 성장 둔화에 대한 우려 부상 중

- 전기차(BEV) 판매량은 올해 1~9월간 687만 대 판매되어 전년 동기비 31.4% 성장하였으며, 플러그인하이브리드차(PHEV)는 올해 1~9월간 278만 대 판매되어 전년 동기비 50.2% 성장
 - 이는 일반적인 기준에서는 매우 높은 성장으로 볼 수 있으나 지난 수년간의 빠른 성장*으로 높아진 기대감을 충족하기에는 다소 부족한 것으로 해석
 - * (BEV) '20년 25.0% '21년 115.3% '22년 62.6% / (PHEV) '20년 82.1%, '21년 94.7%, '22년 42.7%
 - 한편, 중국은 BEV·PHEV 판매량이 모두 큰 폭으로 둔화한 것은 동일하나, '23.1~9월의 전년 동기비 판매량 증가율이 BEV는 17.4%에 머문 반면 PHEV는 87.8%로 상대적으로 견조한 모습을 보임
 - * 이는 신에너지차(BEV·PHEV·FCEV)에 대한 차량 번호판 교부 우대제도가 유지되는 가운데 '23년부터 구매보조금이 폐지되면서 보조금 규모가 크던 BEV에서 PHEV로 수요가 일부 이동한 결과로 보임

Ⅰ 주요국 전기차(BEV)·플러그인하이브리드차(PHEV) 판매량 추이(단위: 대) Ⅰ

구분	2019	2020	2021	2022	2022.1.-9.	2023.1.-9.	
B E V	중국	1,035,690	1,054,203	2,727,944	4,817,580	3,278,069	3,850,835
	미국	246,996	260,055	505,267	798,351	551,320	864,252
	EU	269,008	563,756	924,739	1,146,719	733,207	1,135,610
	UK	41,225	112,980	204,994	285,692	188,218	254,153
	한국	35,443	46,909	101,112	164,037	122,577	118,548
	기타	147,407	182,842	318,493	566,311	358,564	655,245
	합계	1,775,769	2,220,745	4,782,549	7,778,690	5,231,955	6,878,643
P H E V	중국	190,758	244,082	599,903	1,432,417	930,840	1,748,542
	미국	85,444	65,081	164,153	186,741	135,493	212,252
	EU	140,613	507,846	877,126	868,659	583,979	577,552
	UK	36,595	67,708	131,579	101,659	74,003	98,934
	한국	2,730	8,743	17,405	11,249	8,372	6,682
	기타	89,140	99,810	144,527	160,624	121,683	142,736
	합계	545,280	993,270	1,934,693	2,761,349	1,854,370	2,786,698

* 자료: SNE Research

- 수년간의 빠른 성장세가 둔화하면서 최근 미국을 중심으로 친환경차 시장의 침체 우려 부상
 - GM의 북미 내 생산 목표 변경, Ford의 F-150 Lightning 생산 일시 감축 등과 함께 SK-On의 美 조지아주 생산 축소, LGES와 Ford의 튀르키예 합작법인 설립 철회 등으로 우려 가중
 - 中 내수 경기 악화로 가격이 비싼 BEV·PHEV의 수요 둔화, 美 높은 금리로 인한 구매력 하락 등 지역별 원인과 함께 수요층 차이에 따른 간극(Chasm)*, 전기차 자체의 단점(높은 가격, 주행거리불안, 충전 등)이 원인으로 지목
 - * 혁신의 확산 이론에 따르면 혁신 제품에 대한 수용성이 높은 초기 소비자(Innovator, Early Adopter)와 수용성이 낮고 실용성을 추구하는 주류 소비자(Early-Late Majority) 간에는 간극(Chasm) 존재

*본 원고는 한국자동차연구원의 공식적인 입장이 아닌 저자 개인의 견해를 반영하고 있습니다.

- 반면, 지난 수년간의 빠른 성장이 COVID-19 이후 유동성 확대 등에서 기인했음을 고려하여 친환경차 시장의 성장이 정상적인 궤도로 복귀하는 과정으로 보는 관점도 존재
 - 특히 최근 전기차 시장 성장 둔화 우려의 주요 근거인 미국 완성차社의 전기차 투자 축소가 美 정치의 불확실성 및 임금 인상으로 인한 비용 증가의 영향*으로 보며, 이러한 투자 축소가 장기적인 경쟁력 상실의 원인이 될 것으로 보는 주장도 있음
 - * 미국의 완성차社 전문경영인 체제로 운영됨에 따라 단기적인 재무성과가 중요시되어, 최근 파업으로 인한 손실과 향후 임금 인상의 영향을 상쇄하기 위해 투자 축소를 선택했다는 시각
 - 한편, 中 신에너지차(BEV·PHEV·FCEV) 판매 호조의 주요 동력인 번호판 교부 우대 조치가 유지되고 있고, 중국 외 시장에서 BEV·PHEV 성장률이 '22년 26.5%에서 '23.1~9월 41.3%로 증가하고 있다는 점에서 성장동력이 훼손되었다고 보기 어려운 측면도 있음

» 내년 친환경차 시장, 특히 전기차(BEV)·플러그인하이브리드차(PHEV) 시장은 전반적인 시장에 비해 상대적으로 높은 불확실성에 노출될 것으로 예상

- 올해 남은 기간에도 1~9월의 판매량 증가 흐름이 유지된다고 가정할 때, 올해 전기차(BEV)·플러그인하이브리드(PHEV) 합산 판매량은 1,400~1,450만 대 수준이 될 것으로 예상
 - 글로벌 주요 분석기관은 2024년 BEV·PHEV 판매량을 승용 기준 1,750~80만 대 규모로 내다보며, 올해보다는 성장률이 감소할 것으로 전망

┃ 주요국 전기차(BEV)·플러그인하이브리드차(PHEV) 전망치(단위: 천대) ┃

구분(전망 시점)	차종	2022	2023	2024	2025	2026
자체 추정	승용	10,101	13,900 +37.6%			
	버스/트럭	438	534			
BNEF('23.7)	승용	10,500	14,100 +34.3%	17,500 +24.1%	22,400 +28.0%	26,600 +18.8%
Gartner('23.9)	승용	11,128	14,975 +34.6%	17,855 +19.2%		
	상용(버스/밴/트럭)	358	451	597		
RMI('23.9)	신차 중 PEV 비중	14%	18%	-	약 30~40%	'30년 62~86%

* 자료: 각 기관

※ 주) 자체 추정치는 SNE Research 통계를 기반으로 연말까지 '23.1~9월 판매량 증가율이 유지된다는 단순 가정으로 추정함. 해당 추정치는 작성자 개인의 견해이며 한국자동차연구원의 공식적인 것이 아님

- 친환경차, 특히 전기차(BEV), 플러그인하이브리드차(PHEV) 시장은 정부 정책에 많은 영향을 받는 특징이 있는데 내년 예정된 정치 이벤트 등으로 정책 변화 가능성이 존재하여 불확실성 예상
 - 최근 美 바이든 정부의 낮은 지지율을 고려할 때, '24.11월 예정된 미국 대통령 선거를 전후하여 그간의 정책을 크게 강화하거나 역으로 크게 후퇴하는 상황이 발생할 가능성이 있음
 - 최근 유럽 내에서 중국 전기차의 영향력 확대에 대한 우려의 목소리가 나오고 있어 자국 산업 보호를 위한 정책이 추진되며 전반적인 시장과 경쟁 구도에 영향을 미칠 가능성이 있음