

산업분석 특별호

산업분석실  
임현진 선임연구원  
산업분석실  
이 호 책임연구원

## 국내외 자동차산업 현황 및 2025년 전망

### KATECH Insight

- ◆ 글로벌 완성차 시장은 최근 'COVID-19 영향으로부터 회복'이라는 공통적인 모멘텀이 약화되고 있으며, 2025년 각 시장은 거시경제 등의 영향에 따라 상이한 성장 흐름을 보일 것으로 전망
- ◆ 국내의 경우 민간소비 침체 및 통화정책이 각각 내수 성장 저해·촉진의 주요 요인으로 작용하고, 수출에 대한 영향은 국산 점유율 확대 추세 및 글로벌 무역환경의 변화 효과가 혼재되어 나타날 전망

### 【 요약 】

- » **【글로벌 현황】 '22~'23년 빠른 회복세를 보였으나 최근 판매량은 둔화 추세**
  - 주요국 물가 상승 및 경기 둔화로 회복세 둔화 및 '23년 호조에 따른 역기저효과 존재
  - 한편 글로벌 시장의 성장은 중국이 견인하고 있는 형태로, 중국을 제외하면 '24년 역성장 기록
- » **【국내 현황】 내수 경기의 전반적인 침체로 최근 완성차 판매·생산 역성장 중**
  - (내수) '24.상 내수가 큰 폭으로 감소하였으나, 3분기 이후 승용차를 중심으로 소폭 만회
  - (수출) 수출량은 최근 성장이 다소 둔화되긴 하였으나, 對美 수출 호조에 힘입어 소폭 증가
- » **【'25년 전망】 마·중·일은 양호한 흐름이 예상되나 유럽 등은 개별국 상황에 따른 차별화**
  - (글로벌 및 주요국) '25년 글로벌 판매량은 2~3%대의 성장이 전망되며, 주요국별로는 미국견조, 중국양호, 유럽개별국별 상반되는 명암, 일본플러스 성장으로 반전, 인도성장을 둔화가 예상
  - (우리나라) 2024년 내수 경기의 심각한 부진으로 내수감소, 수출소폭 성장 흐름을 보이고 있으며, 2025년에는 국내 경제 및 글로벌 무역 환경 변화 등에 따라 내수소폭 감소, 수출소폭 성장 또는 소폭 감소로 전망
- » **【시사점】 '25년 국내 내수 시장은 다소 어려움이 예상되며 수출 관련 불확실성이 고조되고 있으므로, 부정적인 영향을 최소화하기 위해 다방면에서의 대응 필요**
  - 정부적극적인 경기부양·금리인하 정책 및 자동차 수요촉진을 위한 세제혜택·보조금제도 운영과 민간장기적으로 외부의 위협요인에 대응할 수 있는 제품의 본질적인 경쟁력 강화 노력 등이 필요

## 1. 자동차산업 현황

» (글로벌) COVID-19로 인해 위축됐던 시장은 '22~'23년에는 빠른 회복을 보였으나, 회복세가 약화되면서 올해 판매량은 전년과 비슷한 수준을 기록 중

- '24.1~10월 판매량은 7,289만 대로 전년 동기비 0.6% 증가하였는데, 세계 최대 시장을 형성하는 중국이 견인한 것으로 중국을 제외한 판매량은 4,827만 대로 전년 동기비 0.6% 감소
  - COVID-19로 인한 직접적인 충격에서는 벗어났으나 주요국의 물가 상승 및 경기 둔화의 영향으로 회복세가 느려지고 있으며, '23년 판매량의 큰 증가에 따른 역기저효과도 성장을 부진의 원인으로 지목

### ┃ 주요국 완성차 판매량 현황 (MarkLines, 단위: 천대, %) ┃

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023 (1-10월)	2024 (1-10월)	성장률
중국	28,039	25,754	25,268	23,464	26,849	30,045	23,918	24,621	2.9
미국	17,823	17,576	14,968	14,241	14,370	16,131	13,338	13,497	1.2
인도	4,400	3,817	2,938	3,442	4,764	5,080	4,321	4,275	-1.1
일본	5,264	5,191	4,595	4,110	4,198	4,775	4,001	3,697	-7.6
독일	3,764	3,957	3,219	2,671	2,910	3,141	2,602	2,617	0.6
브라질	2,567	2,788	2,058	1,913	2,104	2,308	1,847	2,123	15.0
영국	2,733	2,684	1,930	1,871	1,901	2,250	1,894	1,960	3.5
프랑스	2,679	2,743	2,100	1,942	1,927	2,209	1,795	1,768	-1.5
캐나다	2,040	1,973	1,586	1,603	1,576	1,739	1,468	1,591	8.4
이탈리아	2,083	2,094	1,533	1,529	1,465	1,762	1,475	1,496	1.4
전 세계	92,529	88,942	77,004	73,173	79,470	88,546	72,460	72,892	0.6

» (국내) 올해 내수 판매량은 경기 부진으로 큰 폭의 역성장을 기록한 반면, 수출은 對美 수출 호조에 힘입어 소폭 증가

- (내수) '23년에는 전년 대비 2.1% 증가하며 강한 회복을 보였으나, '24년에는 판매량이 급감하여 '24.1~10월 기준 전년 동기비 6.3% 감소
  - 특히, 상용차 판매는 경기 불황, 디젤트럭 단종, LPG화물차 보조금 폐지 등의 영향으로 큰 폭으로 감소(-18.8%)하였으나, 승용차 판매는 3분기 이후 소폭이나마 부진을 만회하고 있음
- (수출) '22년 이후 두 자리수 성장을 보였으나 '24년 들어 다소 둔화된 모습을 보이고 있음
  - '24.1~10월 對美 수출은 전년 동기비 15.8% 증가해 과반을 차지한 반면, 對유럽 수출은 17.9% 하락
  - '24년 상반기에는 완만한 성장세를 보였으나 3분기부터 둔화되어 '24.1~10월 기준 전년 동기비 1.4% 증가
- (생산) '22~'23년 완성차 생산량이 급증하면서 '23년에는 COVID-19 이전 생산량을 초과하였으나, 수요 부진 및 재고 증가 등의 이유로 '24년에는 감소로 전환

### ┃ 국내 완성차 시장 현황 (한국자동차모빌리티산업협회, 단위: 천대, %) ┃

		2019	2020	2021	2022	2023	2023 (1-10월)	2024 (1-10월)	성장률
전체	내수	1,863	1,949	1,752	1,734	1,770	1,472	1,379	-6.3
	국산	1,518	1,594	1,429	1,385	1,452	1,204	1,105	-8.2
	수입	346	355	324	349	319	268	274	2.1
	수출	2,401	1,887	2,041	2,300	2,766	2,274	2,306	1.4
	생산	3,951	3,507	3,462	3,757	4,244	3,505	3,411	-2.7
승용	내수	1,606	1,698	1,508	1,486	1,520	1,262	1,209	-4.2
	국산	1,276	1,360	1,201	1,156	1,217	1,008	947	-6.1
	수입	330	338	306	331	303	255	262	3.0
	수출	2,313	1,821	1,961	2,218	2,672	2,196	2,230	1.5
	생산	3,613	3,212	3,163	3,438	3,909	3,227	3,171	-1.7

## 2. 2025년 전망

### 2.1. 글로벌 자동차산업 전망

» 주요 기관의 전망치를 바탕으로 볼 때 '25년 글로벌 시장은 완만하게 성장할 것으로 예상

- '25년 세계 경제는 3% 초반대의 완만한 성장 흐름을 지속할 것으로 전망되는데 경기의 영향을 많이 받는 자동차 산업의 특성상 완성차 판매량도 2~3% 수준의 성장이 전망됨
  - 다만, '24.11월 현재 세계 경제의 완만한 성장에 대한 가정이 주요국의 정책금리 인하, 인플레이션 압력 완화 등에 따른 것으로, 무역 분쟁 심화 등 하방 위험 요인도 상존

#### Ⅰ 글로벌 완성차 판매량 전망 (단위: 천대, %) Ⅰ

	전망 시점	2023	2024		2025	
		판매량	판매량	성장률	판매량	성장률
GlobalData	'24.10월	86,838	88,487	1.9	91,374	3.3
S&P Global	'24.10월	86,687	88,054	1.6	90,437	2.7
EIU	'24.10월	-	-	0.6	-	2.3
ING	'24.8월	89,800	91,400	1.8	93,700	2.5
ABI Research	'24.7월	91,700	94,700	3.3	97,500	3.0

주: GlobalData 및 S&P Global은 light-vehicle 기준

» 상위 10개 시장에 대한 자체 정량분석 결과 'COVID-19 영향으로부터 회복'이라는 공통적인 모멘텀이 사라지고 있어, 각 시장은 거시경제 등의 영향에 따라 차별화될 것으로 전망

- (중국) 이구환신 정책의 효과가 지속되지 못하면서 '24년 하반기 판매량은 다소 부진할 것으로 예상되나, 정부의 경제 활성화 정책 등에 힘입어 '25년에는 약 2%의 성장률을 기록할 것으로 전망
  - 중국 경제는 최근 소매 판매 등 일부 실물지표의 개선 및 정부의 강력한 경기부양책을 통해 내수 부진이 점차 완화되고 있으며, 이에 '24~'25년 4%대 중후반의 경제성장률을 나타낼 것으로 전망
  - \* 중국 정부는 금리 인하, 부동산 경기 안정화, 서비스업 시장 활성화, 지방정부 부채 해소 등의 다각적인 노력을 통해 구조조정 및 경기부양을 추진 중
  - 그러나 부동산 시장이 여전히 침체되어 있다는 점과 반도체 및 전기차 등 첨단산업에서 관련 주요국과의 무역 분쟁 가능성이 성장 저해 요인으로 잠재
- (미국) 최근 판매량이 다소 감소하는 추세를 보이고 있어 '24년 판매량은 소폭 감소하는 반면, 완만한 경제성장이 지속됨에 따라 '25년에는 3% 수준의 성장률을 나타낼 전망
  - 미국 경제는 민간소비 지출 증가를 바탕으로 높은 성장세를 지속하고 있으며, 금리인하 기대 및 AI 등 신산업 관련 투자가 확대됨에 따라 비교적 안정적인 성장흐름을 유지할 것으로 전망되고 있으나, 생산 및 고용 관련 지표의 둔화, 고물가 고금리의 영향 누적 등으로 인해 소비를 비롯한 경기가 다소 둔화될 전망
  - 또한 트럼프 대통령 당선인이 주장하고 있는 對중국 견제 및 적극적인 관세 조치 등은 미국 내 물가 상승 및 경제의 하방 위험 요인으로 작용할 가능성이 있음

• (유럽) 종전 기대에 비해 경제 회복이 다소 지연될 것으로 예상되며, '25년 자동차 시장은 국가별 경제 구조 및 성장률 등에 따라 상이하게 전개될 전망

- \* 유럽 경제는 느린 속도로 회복세를 나타내고 있으나, 고금리·고물가로 인한 소비심리 약화, 제조업 부진 등으로 인해 당초 전망에 비해 경제성장률 전망치가 하향 조정되었음
- (개요) 환경 규제 강화(내연기관차 신규 판매 금지, ZEV 의무 생산, 탄소배출 규제 강화 등) 및 중국산 차량에 대한 관세 부과 등의 정책은 차량 판매가격을 상승시키고 전체적인 자동차 시장의 성장을 위축시킬 수 있는 반면, 전기차 시장에는 긍정적인 신호로 작용할 수 있음
- (독일) EU 주요국 중 경기 회복세가 느린 편으로 소비심리가 위축된 가운데 전기차 보조금 폐지 등의 효과가 가중되어 완성차 시장이 '24년 역성장에 이어 '25년에도 회복 지연 및 역성장할 것으로 전망
- \* 독일 경제는 장기적인 역성장 추세에서 벗어나 3분기 GDP 성장률이 직전 분기 대비 0.2% 증가하였으나, 제조업 생산지수 및 경기체감지수 등의 주요 선행지표는 경제가 당분간 부진할 가능성을 시사
- (영국) 경제의 무난한 회복, 물가 안정, 민간소비 증가 추세 등에 힘입어 올해에 이어 '25년에도 판매량이 무난하게 증가하며 4%대 후반의 성장률을 기록할 전망
- (프랑스) '24년 판매량은 약 -1%의 역성장을 보이지만, '25년에는 완만한 경기 회복세에 힘입어 약 4%의 성장이 가능할 것으로 예상
- \* 최근 인플레이션 둔화 추세가 강화되면서 '24년 하반기부터 가계소비 성장률 및 경기 회복이 기대되고 있으나, GDP의 5.5%에 달하는 재정적자를 메우기 위한 세금 인상 또는 예산 절감이 '25년 정부 예산안에 반영된다면 경기 회복에 하방 위험으로 작용할 가능성도 존재

• (아시아) 일본 시장은 올해 대비 경제성장률이 대폭 개선되면서 '25년에는 판매량 회복이 예상되며, 인도는 높은 경제성장률을 바탕으로 자동차 시장의 지속적인 성장세를 이어나갈 전망

- (일본) '24년 상반기 잇단 부정사태 여파로 생산·판매 차질이 발생하였으나, '24년 하반기 및 '25년에는 업계 정상화 및 경기 회복세를 바탕으로 완성차 판매량이 어느 정도 회복될 전망
- \* 일본경제는 점진적으로 회복되고 있으나, 민간소비 및 설비투자 등이 대체로 보험권 내에서 움직이고 있음
- (인도) 인도 경제는 내수 확대와 정부의 정책 지원 등으로 세계경제 둔화에도 불구하고 고성장을 이어나갈 전망이며, 이에 자동차 판매량도 '24년 4.1%, '25년 2.1%의 양호한 성장이 가능할 전망

▮ 주요 국가별 완성차 판매량 전망 (단위: 천대, %) ▮

	2023	2024		2025	
	판매량	판매량	성장률	판매량	성장률
중국	30,045	29,846	-0.7	30,479	2.1
미국	16,131	16,120	-0.1	16,636	3.2
인도	5,080	5,286	4.1	5,395	2.1
일본	4,775	4,452	-6.8	4,653	4.5
독일	3,141	3,094	-1.5	2,997	-3.2
브라질	2,308	2,520	9.2	2,493	-1.1
영국	2,250	2,353	4.6	2,465	4.8
프랑스	2,209	2,179	-1.3	2,268	4.1
캐나다	1,739	1,856	6.8	1,914	3.1
이탈리아	1,762	1,788	1.4	1,773	-0.8

자료: 2023년 판매량은 MarkLines 판매량 기준, 연구자 추정 결과

## 2.2. 국내 자동차산업 전망

» 정책 및 최근 새롭게 부상하고 있는 환경 변화 가능성을 고려하지 않은 중립 시나리오 하에서 내수 시장은 '25년까지 다소의 어려움이 예상되며 수출은 증가세 유지 전망

- (전망치의 의미) 판매량 추이, 경기, 인구 구조, 물가 등을 고려한 분석으로 그 외 기타 변수들은 일정하게 유지된다는 가정을 따르는 중립 시나리오(base scenario)를 의미하며, 최종적인 전망은 새롭게 예상되는 환경적 변화들에 대한 고찰을 통해 조정
- (분석 결과) <sup>내수</sup>구조적 제약 요인으로 인해 '25년에도 다소 감소 <sup>수출</sup>주요 수출 대상국의 경제 성장으로 지속 성장 <sup>생산</sup>내수 감소에도 수출 확대로 소폭 증가가 예상됨
  - (내수) 높은 가계부채 수준과 함께 고물가 고금리 등이 민간소비 회복에 구조적인 제약요인으로 작용하고 있어 '25년에도 내수 판매량은 다소 감소할 것으로 전망
    - \* 우리나라 내수 경기는 소비자물가 상승률의 둔화, 기업실적 개선에 따른 임금 상승 등의 긍정적인 영향에도 민간소비의 미약한 회복세, 건설투자 부진 장기화, 기대보다 느린 금리인하 속도 등에 따른 부정적 영향으로 당초 기대에 다소 못 미칠 것으로 전망되고 있음
  - (수출) 미국 및 유럽 등 주요 수출국의 무난한 경제성장이 예상됨에 따라 '25년에도 완성차 수출은 약 1% 성장률을 나타내는 등 지속적으로 성장할 것으로 전망
    - \* 한국은행('24.8월)도 미국 경제 성장의 점진적 둔화가 예상되지만 최근 자동차 수출 증가분 중 비경기적인 요인이 확대됨에 따라, 미국 경기의 갑작스러운 악화 또는 급격한 제도 변화가 발생하는 경우가 아니라면 우리나라의 對美 자동차 수출량에 미치는 영향이 크지 않을 것으로 예상
  - (생산) 다소 감소할 것으로 전망되는 내수로 인한 마이너스 효과에 비해 수출 증가로 인한 플러스 효과가 커 '25년 총 생산량은 소폭 증가할 것으로 전망

### Ⅰ 정량분석 기반 국내 완성차 시장 전망 (단위: 천대, %) Ⅰ

		2023	2024	2025	성장률	
					2024	2025
전체	내수	1,770	1,676	1,646	-5.3	-1.7
	국산	1,452	1,345	1,320	-7.4	-1.9
	수입	319	331	327	3.8	-1.2
	수출	2,766	2,787	2,818	0.8	1.1
	생산	4,218	4,132	4,138	-2.0	0.1
승용	내수	1,520	1,465	1,440	-3.6	-1.7
	국산	1,217	1,148	1,135	-5.6	-1.2
	수입	303	316	305	4.4	-3.5
	수출	2,667	2,687	2,716	0.8	1.1
	생산	3,884	3,835	3,851	-1.3	0.4

자료: KAMA '자동차 생산판매통계' 기준, 연구자 추정 결과

주: 생산은 재고 등을 고려하지 않은 국산차 내수 판매량 및 수출의 단순 합산 수치임

» 정부 정책, 글로벌 무역 환경, 기업의 전략 등 다양한 요인들을 종합적으로 고려할 때 중립 시나리오 대비 내수는 다소 긍정적인 흐름이 수출은 다소 부정적인 흐름이 예상됨

• (내수) 금리 인하 등 정책 변화와 함께 신차 발매 등의 영향으로 중립 시나리오 대비 소폭의 긍정적인 판매량 달성이 가능할 것으로 전망

- (금리 인하, + 요인) '24.11월 기준금리를 0.25%p 추가 인하함에 따라 부담 경감을 기대할 수 있으며, '25년 추가적인 금리 인하까지 실현되면 더 큰 효과를 기대할 수 있을 것으로 판단. 다만, '24.11월 금리 인하의 효과는 '25년 1분기 이후 시차를 두고 발생할 것으로 예상

\* 금리 인하는 차량 구매 등 소비 회복에 긍정적이거나 높은 가계부채, 유동성 환경 등으로 그 효과가 제한적일 수 있음. '24.11월 금리 인하의 내수판매에 대한 효과는 '25년 연간 최소 0.3%p 가량으로 추정됨

- (신차효과, 중립 또는 + 요인) '25년 신차 출시의 효과는 시장 환경\*을 고려할 때 전체 판매량에 소폭의 긍정적인 효과가 예상되나, 주요 출시 예정 모델\*\* 중 잠재시장이 두터운 볼륨 모델이 많다고 보기 어렵다는 점에서 그 영향이 제한적일 것으로 전망됨

\* 우리나라 내수 시장은 성숙단계로 거의 전 세그먼트별로 대표 모델들이 존재하여, 신차 출시는 기존에 없는 새로운 수요를 창출하기 보다 인접 모델에서 신규 모델로의 수요 이동을 유발한다고 볼 수 있음. 따라서 신차 출시의 순 효과(Net effect)는 대기 수요 실현 등 소비 시점의 이동 중심이라는 관점 존재

\*\* (ICEV 또는 HEV) 현대차 팰리세이드, 베뉴, 기아 타스만, 셀토스, KGM KR10 (BEV) 현대차 아이오닉 9, 기아 EV4.5, PV5

• (수출) 미국의 보호무역주의 확대, 중국 완성차 업체의 글로벌 진출 가속, 국내 주요 완성차사의 해외 생산능력 확대의 영향은 정량모델 추정치 대비 다소 부정적인 흐름을 만들어낼 것으로 예상

- (美 보호주의, 중립 또는 - 요인) 트럼프 당선인은 보편 관세 부과 공약 등을 제시한 바 있는데 우리나라 자동차 수출의 높은 대미 의존도를 고려하면 관세 부과 시 타격 전망. 다만 수출액 대비 수출물량에 대한 영향은 다소 완화될 수 있음

\* 한편 최근 멕시코·캐나다·중국산 제품에 대한 관세 부과를 재강조하고 있는데 이는 중국산 제품에 견제로 해석되고 있음. 따라서 對韓 관세 부과는 후순위 쟁점사항으로 판단되어 '25년 내 실현되지 않을 가능성도 존재함

\*\* 단기 내 관세 부과 시 관세율에 따른 차등적 효과가 예상되는데, 관세율이 낮을 경우 다소의 이익률 축소를 감내하는 전략을 선택할 수 있어 물량 자체에 대한 영향이 제한적일 수 있으나 높은 관세율이 높을 경우 수출 물량을 고부가가치 차종 중심으로 재편하고 현지 생산을 확대하는 등을 통해 물량 자체를 조정해야 할 수 있음

- (中 글로벌 진출, 중립 요인) 우리나라 수출 대부분은 미국·유럽향으로 해당 지역에서 전기차를 중심으로 중국산에 대한 견제가 강화되고 있어 수출에 미치는 영향이 완화될 것으로 예상. 또한, 최근 중국의 진출이 확대되는 동남아 등 신흥국 시장은 우리나라의 수출 중 비중이 작고 현지 생산 중심이라 직접적인 수출 영향은 미미할 전망

- (해외 생산 확대, - 요인) 국내 업체가 현지 생산을 확대 중인 대표 지역은 美·印으로, 미국·멕시코산 차에 대한 제재에 따른 북미 내 생산 조정으로 국내 수출 영향이 소폭 완화될 것으로 예상\*되며, 인도 현재 국내 수출 물량이 매우 적고 新공장 가동 시점도 '26년 이후 예정으로 연내 영향은 제한적으로 판단됨

\* 미국 조지아주에서 30만대 규모 공장이 본격 가동 예정이나, 멕시코산 자동차 제재가 도입되는 경우 누에보레온주 공장에서 생산되어 미국으로 수출되는 약 15만대 차량의 생산조정이 발생하여 국내 수출 영향을 다소 완화할 수 있을 것으로 예상됨. 다만, 동일 그룹사 내에서도 브랜드 차이, 모델 차이가 있어 생산 조정이 어려울 수도 있음

### 3. 결론 및 시사점

» 환경 변화를 고려하지 않은 중립 시나리오에 따르면, '25년 글로벌 주요국 자동차 시장은 COVID-19 회복 모멘텀 소멸로 개별국 경제 상황에 따라 차별화될 전망

- (전망치의 의미 및 활용) 트럼프 2기 행정부의 영향, 글로벌 무역 갈등 등 가시성이 낮은 요인들의 영향을 고려하지 않고 그간의 추세, 경기 등을 고려한 중립 시나리오를 의미하며, 정성분석에 따른 가감(加減) 및 불확실성 해소에 따라 조정이 필요
- (글로벌 및 주요국) 2025년 글로벌 판매량은 2~3%대의 성장이 전망되며, 주요국별로는 미국견조, 중국양호, 유럽개별국별 상반되는 명암, 일본플러스 성장으로 반전, 인도성장을 둔화가 예상
- (우리나라) '24년은 내수 경기의 심각한 부진으로 내수소폭 감소, 수출소폭 성장, 생산소폭 감소의 흐름을 보이고 있으며, '25년에는 내수소폭 감소, 수출소폭 성장, 생산소폭 성장으로 전망

» 다양한 환경 변화 동인들을 고려할 때 내수는 정량분석 대비 소폭 긍정적인 흐름이, 수출은 다소 부정적인 흐름이 예상됨

- (내수) 금리 인하로 인한 긍정적인 효과가 기대되며 '25년 출시 신차의 영향은 소폭의 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨
- (수출) 美 보호주의 확대, 해외 생산 확대에 의한 국내 수출 물량이 소폭 조정될 가능성이 존재함

» '25년 국내 자동차 내수 시장은 다소 어려움이 예상되며 수출은 많은 불확실성에 노출되어 있으므로, 정부정책 대응과 민간제품경쟁력 확보 노력 등 필요

- 성숙된 국내 자동차 시장 환경을 고려할 때 내수 판매량 증대를 위해서는 내수 경기 회복과 함께 세제혜택 등 자동차 산업에 대한 특화 지원이 필요
  - 현재 내수 경기는 가계부채·고금리·고물가·대출규제 등의 영향으로 회복이 당초 예상보다 지연되고 있는데, 경기 부양과 금리 인하 등 시장의 기대에 부합하는 재정·통화 정책 필요
  - 한편, 우리나라에서 자동차 산업이 가지는 부가가치 및 고용 등의 효과를 고려하여 내수 시장 활성화를 위한 정책이 요구되는데, 개별소비세 인하·감면 및 친환경차 보조금의 규모 유지 등 다방면의 지원 필요
- 중립 시나리오에서는 수출 증대로 예상되며 단기적으로 부정적 요인은 제한적일 것으로 판단되나, 예상과 달리 일부 불안 요인들이 단기 내에 실현되는 경우에 대한 대응 마련 필요
  - 단기적으로 자동차 수출의 가장 큰 위협 요인은 美 관세 부과로 우려가 현실화되면 타격이 예상됨
  - 다만, 우리나라 자동차 산업은 내연기관차, 하이브리드차, 전기차 모두에서 준수한 경쟁력을 보유하고 있어, 정책 등의 영향으로 특정 차종 중심의 시장이 실현되는 경우에도 탄력적으로 대응할 수 있을 것으로 기대
  - 한편, 장기적인 위협 요인은 중국의 글로벌 진출 본격화로 현재 美·歐에서 對中 견제를 강화하고 있으나, 유럽의 경우 관세 부과에 반발한 중국과의 협의가 진행 중으로 상황 변화 가능성도 존재
  - 따라서, 글로벌 시장에서 중국과의 경쟁 심화 대응을 위해 생산방식의 혁신 및 공급망 효율화, 신기술에 대한 연구개발 등 가격 및 제품의 본질적인 경쟁력 강화 노력 지속 필요

## [참고 1] 완성차 시장 전망 모델 개요

### » 데이터

- (글로벌 및 주요국) '04.1분기~'24.3분기까지의 국가별·분기별 완성차 판매량, 실질 GDP, 인구 수, 실질 유가(WTI 가격 기준) 등

\* 영국, 캐나다, 이탈리아는 '06.1분기, 인도는 '07.1분기 자료부터 이용 가능

- (국내) '00.1월~'24.9월까지의 차종별(승용/상용)·월별 완성차 내수판매, 수입, 국가별 수출, 실질 GDP, 인구 수, 실질 유가(WTI 가격 기준) 등

\* 변화율을 분석하기 위해 모든 데이터는 로그 변환(log transformation)하여 사용

\*\* 실질 유가는 미국 CPI 지수를 사용하여 실질 가격으로 변환

### » 방법론

- 자기회귀시차분포모형(Autoregressive Distributed Lag Model: ARDL Model)을 사용
  - Pesaran, Shin, and Smith(2001)의 ARDL 모형은 종속변수(완성차 판매량) 값을 설명변수(실질 GDP, 인구 수, 실질 유가 등)의 값, 종속변수 및 설명변수의 과거 값을 이용하여 추정하는 모형
  - 본 모형을 이용하여 완성차 판매량이 현재 및 과거의 환경 모두에 영향을 받는다고 가정

## [참고 2] 주요국 경제성장률 전망 (단위:%)

	'24.7월 전망		'24.10월 전망		전망치 변화 (7월→10월)	
	'24년	'25년	'24년	'25년	'24년	'25년
중국	5.0	4.5	4.8	4.5	▼	-
미국	2.6	1.9	2.8	2.2	▲	▲
인도	7.0	6.5	7.0	6.5	-	-
일본	0.7	1.0	0.3	1.1	▼	▲
독일	0.2	1.3	0	0.8	▼	▼
브라질	2.1	2.4	3.0	2.2	▲	▼
영국	0.7	1.5	1.1	1.5	▲	-
프랑스	0.9	1.3	1.1	1.1	▲	▼
캐나다	1.3	2.4	1.3	2.4	-	-
이탈리아	0.7	0.9	0.7	0.8	-	▼
한국	2.5	2.2	2.5	2.2	-	-
전 세계	3.2	3.3	3.2	3.2	-	▼

자료: IMF



### [참고 3] 우리나라 자동차 산업에의 영향 요인

구분	국내 영향	영향 요인	상세 내용
수출 및 생산	-	▶ [미국] 관세 부과	▶ (보편 관세) 트럼프 당선인은 각국에 보편적 관세를 10%(혹은 20%), 중국에는 60~100% 부과하는 정책을 공약으로 제시 ⇒ 자동차 수출은 미국 의존도가 매우 높고 중국 업체 경쟁력 상승으로 신규 시장 개척이 어려운 상황으로 관세 부과 시 국내 생산 및 수출 감소 전망(산업연)
	중립 또는 -	▶ [미국] 친환경차 정책 방향 전환 (IRA·환경규제 등)	▶ (보조금 축소) 인플레이션 감축법(IRA)에 따른 친환경차 구매세액공제 등의 축소 또는 폐지 가능성 ▶ (환경규제) 기업평균연비규제(CAFE) 및 전기차 의무 판매 규제 완화 또는 폐지 가능성 ⇒ 친환경 정책 변화 시 미국 전기차 시장 위축으로 국내 업체의 전기차 수출·생산 감소 영향이 있을 수 있으나, 하이브리드차 시장 확대 가능성도 존재
	+	▶ [유럽] EU의 對중국 관세 부과	▶ (對中 관세) EU는 '24.7월부터 중국산 전기차에 추가 관세 부과 중이나, EU-중국간 협상이 지속 중. 현재는 중국 업체들이 관세로 인한 비용 상승분을 가격에 반영하지 않고 있으나 지속 가능성 낮음 ⇒ 유럽 시장에서 中 업체 대비 가격경쟁력을 확보하는데 긍정적인 영향 기대 가능. 다만, 향후 외국산 전반에 대한 관세 부과로 확대되는 경우 피해 가능성 존재
	+	▶ [유럽] 친환경차 정책 변화 영향 (보조금 재개, 환경 규제 영향)	▶ (보조금) 유럽 내 각국 상황에 따라 상황이 차별적으로 전개 중이나, 독일 등 일부 국가에서는 전기차 등에 대한 구매보조금 재개 검토 중 ▶ (환경규제) 유럽 내 신규로 판매되는 자동차에 대한 이산화탄소 배출 기준이 지속적으로 상향 중 ⇒ 유럽 전기차 시장 활성화에 따른 관련 차종 수출 확대 기대 가능
	-	▶ [중국] 글로벌 진출 확대	▶ (해외 진출) 중국의 주요 자동차 업체의 유럽 및 신흥 시장으로의 진출 확대 중 ⇒ 해외 시장에서 국내 업체와의 경쟁 심화 가능성 존재. 다만, 현재 유럽 시장에서 적극적인 對中 견제가 진행되고 있고 신흥 시장에서는 현지 생산 중심으로 체계를 갖추고 있어 수출·생산 영향 완화
	-	▶ 국내 업체의 해외 생산능력 확대	▶ 美 조지아주 메타플랜트('25년~, 30만대), 印 탈레가온 공장('26년~, 13만대) 등 현지 생산 능력 확충 ⇒ 해외 현지 생산 확대에 따라 국내 생산 및 수출 물량에 일부 영향 가능성 존재
-	▶ 환율 변동	▶ '24.12월 달러/원 환율은 1년來 최고 수준이나, 美 금리 인하 등 달러 약세 요인과 무역수지 흑자 지속 등 원화 강세 요인으로 하락 가능성 존재(산업연, 현대경제연 등) ⇒ 업체의 마진 축소에 따라 수출 물량에도 영향 가능	

구분	국내 영향	영향 요인	상세 내용
내수 및 생산	+	▶ 신모델 출시	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 국내 완성차사에서 '25년 다양한 신 모델 출시 예정</li> <li>* (ICE/HEV) 베뉴, 셀토스, KR10, 팰리세이트, 타스만</li> <li>* (EV) 아이오닉9, EV4, EV5, PV5</li> </ul> ⇒ 신차에 대한 대기 수요로 전체적인 판매량에도 긍정적인 효과를 미칠 가능성 존재. 다만, 볼륨 모델에 해당되는 모델이 없어 효과가 제한적일 것으로 보이며, 성숙 시장의 특성상 인접 모델의 판매량 감소가 발생할 수 있어 시장증대 효과는 크지 않을 수 있음
	+	▶ 금리 인하	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ (금리인하) '25년 기준금리가 점진적으로 인하될 것으로 전망되나 인하 속도에 대해서는 불확실성 존재</li> </ul> ⇒ 민간소비 회복에 긍정적이거나 높은 가계부채, 유동성 환경 등으로 그 효과가 제한적일 수 있으며, 시차를 두고 효과가 나타날 가능성이 높음
	+	▶ 전기차 보조금 개편	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ (보조금) 전기차 캐즘에 따라 '25년 전기차 보조금이 확대될 가능성</li> </ul> ⇒ 보조금 확대는 전기차 수요 증가에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상
	+	▶ 국내 생산능력 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ (국내) 광명시('24년, 15만대)에 전기차/PBV 전용 생산 설비가 완공되어 '25년부터 본격 가동 예정</li> </ul>