

2021년 주요 완성차 그룹 실적 분석

KATECH Insight

- ◆ '21년 글로벌 완성차 시장은 반도체 공급난 및 원자재 가격 상승 속에서도 회복세로 전환하였으며, 대부분의 완성차 그룹은 고부가가치 차종 판매 확대 및 비용절감 활동에 힘입어 수익성을 개선
- ◆ '22년에도 완성차 시장에서 공급자 우위가 지속되면서 차량 구매 부담이 커질 것으로 예상되며, 러-우 사태 등의 불확실성 증가에 직면한 완성차 기업들은 수익성 개선 전략을 지속할 전망

■ '21년 글로벌 완성차 시장은 반도체 공급난 및 원자재 가격 상승의 악재에도 회복세로 전환

- '20년까지 글로벌 완성차 시장은 무역 갈등, 팬데믹 발 경기 둔화 등으로 침체기를 겪었으나 '21년에는 반도체 공급난 및 원자재 가격 상승에도 불구하고 수요 회복에 따라 판매량 증가

■ 글로벌 완성차 판매·생산 현황 (단위: 천대) ■

구분	'17	'18	'19	'20	'21
판매대수 (연평균 성장률)	92,626 1.8%	92,488 △0.1%	88,900 △3.9%	76,962 △13.4%	79,803 3.7%
생산대수 (연평균 성장률)	96,222 4.8%	95,156 △1.1%	90,901 △4.5%	76,231 △16.1%	79,014 3.7%

* 출처: Marklines(판매 66개국, 생산 44개국 기준)

■ 대중 브랜드 중심의 완성차 그룹들은 공급망 위기 대응에 노력을 집중하는 동시에 사업전략 수정 및 판관비 축소 등의 비용 절감 활동을 전개하여 수익성을 개선

- (도요타) 계열사 덴소와 함께 반도체 등 주요 부품 재고 조달에 힘써 생산 차질을 최소화하고, 미국 판매량 1위 달성* 및 중국 시장에서의 판매 증가로 2년 연속 글로벌 판매대수 1위 수성

* '21년 미국 시장(1,549만대)에서 도요타(233만대)는 GM(222만대)을 제치고 처음으로 1위를 달성하는 호조세를 보이며 판매량 및 재무 실적 모두 예년 수준으로 회복

- (폭스바겐) 중국 시장에서 대중 모델 판매 부진으로 판매량이 다소 감소*하였으나 전동화로의 사업 포트폴리오 전환 및 가격 정책, 간접비 감소 영향으로 수익성은 개선

* 중국 전체 자동차 판매량은 '20년 2,527만대 → '21년 2,625만대로 3.9% 증가하였으나, 폭스바겐 중국 판매량은 '20년 358만대 → '21년 304만대로 △14.9% 감소(Marklines)

- (르노·닛산·미쓰비시) '21년부터 추진한 새로운 경영전략인 '르놀루션*'을 통해 수익성을 개선하고 '20년 5.3%였던 xEV 판매 비중을 '21년 10.2%까지 확대

* 르노그룹이 발표한 경영전략으로, 판매량보다 수익성 중심으로 전환하고 '23년까지 영업이익률 3% 달성, 30억 유로 현금 유동성 확보, R&D 및 설비 투자비를 수익의 8%로 절감하는 등의 내용 포함

- (스텔란티스) FCA-PSA 합병 이후 구조 조정, 플랫폼 공용화, 부품 통합 구매, 판매비 축소 등 전반적인 비용절감을 실현하였으며, 다양한 신차 출시*와 판매가격 상승이 매출 상승을 견인

* `21년 10종 이상의 신차 출시(시트로엥 C4, 푸조 308, 피아트 Pulse, Jeep Grand Cherokee·Wagoneer 등)

- (포드) 수익성 개선을 위한 구조조정·차량 가격 인상* 등이 공급망 부족의 영향을 상쇄하였고, '링컨***' 브랜드 판매 확대로 흑자 전환

* 포드는 임직원 수를 `20년 18.6만명에서 `21년 18.3만명으로 감축하고(IR), 북미지역 평균 차량 가격을 `20년 38,500불에서 `21년 40,000불로 인상(Forbes)

*** 링컨 브랜드 판매량(Marklines): `20년 16.1만대 → `21년 18.8만대로 17.0% 증가

- (현대차그룹) 유럽 지역의 팬더믹 기저 효과와 친환경차 확대로 판매량*이 증가하였고, 수익성이 높은 제네시스 판매량** 확대 및 달러 강세에 따른 환율 효과로 수익 증가

* 현대차그룹 xEV 판매량(SNER): `20년 45.3만대 → `21년 86.7만대 (BEV: `20년 14.6만대 → `21년 24.2만대)

** 제네시스 판매량(Marklines): `20년 12.9만대 → `21년 19.9만대

■ 프리미엄 브랜드 중심의 완성차 그룹은 비용 절감활동 외에도 중대형 차종·SUV와 같은 고부가가치 차량 판매 비중을 확대하며 높은 수익성을 확보

- (메르세데스-벤츠) 대형 럭셔리 세단·SUV 등 고부가가치 차량* 판매를 확대하고 공급망 관리에 따른 비용 절감에 집중한 결과 전체 판매량은 소폭 감소하였으나 17.3%의 높은 영업이익률 달성

* S클래스: `20년 2.3만대 → `21년 3.9만대, GLE: `20년 11.4만대 → `21년 13.9만대(Marklines)

- (BMW) SUV 중심의 고수익 모델* 판매 증가와 공급망 관리로 판매량·매출·이익 모두 성장

* BMW SUV 모델 X시리즈 판매량(Marklines): `20년 77.4만대 → `21년 89.3만대로 15.4% 증가

- (테슬라) '모델3'(47만대)와 '모델Y'(43만대) 확대로 손익분기점의 지표인 규모의 경제(공장당 연 생산 30만대)를 달성하며 수익성 확보에 성공

■ '22년에도 공급자 우위의 시장 상황이 지속되어 차량 구매 부담이 커질 것으로 예상되며, 러-우 사태 등의 불확실성 증가에 직면한 완성차 기업은 수익성 개선 전략을 지속할 전망

- 부품 및 완성차 생산 지연 영향으로 올해에도 공급자(제조사) 우위의 시장 상황이 지속되고, 원자재 가격 상승분, 환율 변동성 등이 차량 가격에 반영되어 소비자 부담이 커질 전망

* 한편 세계적인 인플레이션 현상으로 인해 일부 소비자층의 실질 구매력 감소도 우려되는 상황

- 최근에 발생한 러시아-우크라이나 사태*로 인해 일부 지역 판매량 감소 및 공급망 변화 등의 불확실성이 가중되고 있어 주요 완성차 기업은 수익성 방어·개선을 위한 전략 지속 전망

- 전쟁이 종식되더라도 對 러시아 경제 제재, 공급망 변화로 인한 자동차 생산 지연 가능성은 상존하며 일부 경제권 소비자의 구매력 감소로 글로벌 신차 판매 회복세는 더뎠을 전망

* 현대차그룹은 `21년 러시아 시장에서 판매량 2위(38만대), 우크라이나에서 3위(1.4만대)인 상황으로 르노닛산, VW, 도요타와 함께 일정 부분 판매 차질을 겪을 것으로 예상(Marklines)

Ⅰ 완성차 그룹별 판매량 및 재무 실적 (단위: 백만불)

판매 순위	그룹사	'19	'20	'21	'19		'20		'21		'20-'21 매출 성장률
		판매량 (천대)			매출	영업이익	매출	영업이익	매출	영업이익	
1	도요타	10,742	9,529	10,496	280,667	23,756 (8.5%)	249,430	17,725 (7.1%)	281,678	29,314 (10.4%)	12.9%
2	VW	10,956	9,157	8,576	282,811	18,986 (6.7%)	254,281	11,038 (4.3%)	295,721	22,782 (7.7%)	16.3%
3	르노닛산	10,165	7,785	7,793	180,481	3,800 (2.1%)	136,210	△3,232 (△2.4%)	151,235	3,963 (2.6%)	11.0%
4	현대차그룹	7,198	6,352	6,667	140,498	4,814 (3.4%)	138,288	4,108 (3.0%)	163,722	10,257 (6.3%)	18.4%
	현대	4,426	3,745	3,891	90,652	3,091 (3.4%)	88,141	2,357 (2.7%)	102,711	5,833 (5.7%)	16.5%
	기아	2,772	2,607	2,776	49,846	1,723 (3.5%)	50,147	1,751 (3.5%)	61,011	4,424 (7.3%)	21.7%
5	스텔란티스	8,058	6,338	6,583	204,769	14,544 (7.1%)	152,742	8,483 (5.6%)	176,604	17,878 (10.1%)	15.6%
6	GM	7,718	6,826	6,291	137,237	5,481 (4.0%)	122,485	6,634 (5.4%)	127,004	9,324 (7.3%)	3.7%
7	혼다	5,173	4,406	4,121	142,461	6,254 (4.4%)	121,829	4,135 (3.4%)	130,124	8,050 (6.2%)	6.8%
8	포드	5,386	4,187	3,942	155,900	574 (0.4%)	127,144	△4,408 (△3.5%)	136,341	4,523 (3.3%)	7.2%
9	스즈키	3,008	2,448	2,764	33,580	2,187 (6.5%)	28,460	1,718 (6.0%)	32,548	1,841 (5.7%)	14.4%
10	벤츠	3,345	2,840	2,751	193,381	4,828 (2.5%)	176,046	7,533 (4.3%)	198,531	34,358 (17.3%)	12.8%
11	BMW	2,538	2,325	2,522	116,659	8,296 (7.1%)	112,935	5,510 (4.9%)	131,477	15,838 (12.0%)	16.4%
20	테슬라	368	500	936	24,578	△69 (△0.3%)	31,536	1,994 (6.3%)	53,823	6,523 (12.1%)	70.7%

* 출처: 기업별 IR 자료(일본기업: 회계기준 차이(4~3월)로 분기별 실적을 고려하여 1~12월로 조정)

* 환율: 연간 평균 환율을 적용하여 USD로 변환

Ⅰ 완성차 그룹별 판매량 (단위: 천대)

판매 순위	그룹사*	'17		'18		'19		'20		'21	
		수량	M/S	수량	M/S	수량	M/S	수량	M/S	수량	M/S
1	도요타	10,386	10.9%	10,594	11.2%	10,742	11.9%	9,529	12.3%	10,496	12.9%
2	VW	10,777	11.3%	10,900	11.6%	10,956	12.1%	9,157	11.8%	8,576	10.6%
3	르노닛산	10,534	11.1%	10,787	11.4%	10,165	11.3%	7,785	10.0%	7,793	9.6%
4	현대차	7,252	7.6%	7,401	7.8%	7,198	8.0%	6,352	8.2%	6,667	8.2%
	현대	4,506	4.7%	4,589	4.9%	4,426	4.9%	3,745	4.8%	3,891	4.8%
	기아	2,746	2.9%	2,812	3.0%	2,772	3.1%	2,607	3.4%	2,776	3.4%
5	스텔란티스	8,370	8.8%	8,674	9.2%	8,058	8.9%	6,338	8.1%	6,583	8.1%
6	GM	9,600	10.1%	8,386	8.9%	7,718	8.6%	6,826	8.8%	6,291	7.8%
7	혼다	5,188	5.5%	5,255	5.6%	5,173	5.7%	4,406	5.7%	4,121	5.1%
8	포드	6,607	6.9%	5,982	6.3%	5,386	6.0%	4,187	5.4%	3,942	4.9%
9	스즈키	3,161	3.3%	3,334	3.5%	3,008	3.3%	2,448	3.1%	2,764	3.4%
10	벤츠	3,274	3.4%	3,352	3.6%	3,345	3.7%	2,840	3.7%	2,751	3.4%
11	BMW	2,469	2.6%	2,483	2.6%	2,538	2.8%	2,325	3.0%	2,522	3.1%
20	테슬라	103	0.1%	246	0.3%	368	0.4%	500	0.6%	936	1.2%
합계		95,164	100%	94,329	100%	90,182	100%	77,768	100%	81,125	100%

* 출처: 기업별 IR 자료(일본기업: 회계기준 차이(4~3월)로 분기별 실적을 고려하여 1~12월로 조정, 합계: LMC Automotive('22.1월))