

저렴한 자동차가 희귀해진다

KATECH Insight

- ◆ 자동차 가격이 상승하는 카플레이션(carflation) 현상이 우크라이나 사태로 장기화되는 가운데, 완성차 업계의 수익성 우선 전략과 환경 규제 강화로 시장에서 저렴한車が 감소하는 추세임
- ◆ 여기에 인플레이션에 따른 소비자의 실질 구매력 감소가 더해져 車 시장 변화를 야기할 것이며, 정부는 車 관련 세제의 전반적인 재검토 및 자동차 생산비용 절감 방안 등에 관심을 기울여야 함

■ 자동차 가격이 전반적으로 상승하는 카플레이션* 현상이 우크라이나 사태로 장기화

* Car와 Inflation의 합성어이며 이와 관련된 내용은 산업동향 83호 “자동차 가격 상승 현상 분석” 참고

- 자동차용 반도체 공급난, 소재가격 급등 등에 따른 제조 원가 상승으로 각국의 신차·중고차 가격이 고공행진 중이며 이러한 현상을 야기한 근본적인 문제는 현재도 해결되지 않고 있음

* 특히 자동차용 반도체 공급난은 관련 업계가 소수의 파운드리에 반도체 생산을 위탁하는 특성에 기인하는 것으로서 당분간 자동차 업계 자체적으로는 근본적인 해결책을 마련하기 어려운 상황임

- ‘22.2월 시작된 러시아의 우크라이나 침공으로 글로벌 자동차 부품 공급망에 불확실성이 증폭됨에 따라 카플레이션은 장기화될 조짐을 보이고 있음

- 전쟁 장기화 시 반도체 생산에 필요한 러시아산 네온(Ne), 팔라듐(Pd) 공급, 우크라이나산 와이어링 하네스 등 부품 공급 문제가 더욱 심화될 가능성이 있음

- 또한 對 러시아 경제제재에 따른 국제 유가 상승, 러시아 육상 운송 제한에 따른 물류비용 증가 등이 자동차를 포함한 제조업 전반의 인플레이션을 자극하고 있음

* Volkswagen의 CEO는 우크라이나 사태가 코로나-19 팬데믹 이상으로 유럽 자동차산업에 악영향을 끼치고 엄청난 가격 상승을 야기할 것임을 지적(Automotive News, ‘22.3월)

■ 동시에, 저렴한 자동차는 완성차 기업의 전략 강화와 환경 규제로 시장에서 감소 중

- (기업 전략) 주요 완성차 기업은 수익성이 낮은 엔트리급 차종 대신 수익성이 높은 차종을 확대

- 주요 완성차 기업들은 수년 전부터 대당 이익률이 낮은 소형 세단·해치백 생산을 줄이고 대신 수익성이 높은 SUV나 픽업트럭, 프리미엄 차종의 비중을 확대해가는 추세임

* 특히 코로나-19 이후 주요 완성차 기업들은 자동차 반도체 공급난에 맞서 수익성이 높은 차종을 보다 많이 생산함으로써 판매대수 감소에 따른 실적 하락을 상쇄하려는 경향을 보였음

- 한편 저렴한 전기차의 등장에 대한 기대가 높은 상황이나 전기차 생산비용 저감이 예상보다 지연되면서 기업들은 프리미엄 전기차를 통한 브랜드 이미지 강화 및 수익 확보에 집중

- (환경 규제) 배출가스 등 규제 대응 비용이 증가하여 수익성이 낮은 차종이 시장에서 자연 퇴출
 - '25년 발효 예정인 Euro-7 환경 기준은 에너지 효율성이 높은 최신 내연기관차도 충족이 상당히 어려우며, 대응을 위해 대부분의 차종에서 파워트레인 전동화 등 추가 비용이 발생
 - * 일례로 International Clean Transport Council에 의하면 디젤 트럭의 경우 Euro-7 충족에 필요한 배출가스 제어 시스템의 비용이 Euro-6 대비 최대 1,500~4,700유로 증가할 전망 (ICCT, '21.4월)

■ 최근 주요 완성차 기업의 라인업 전략 변화 예시 (외신 보도 종합) ■

완성차 기업	주요 내용
Mercedes	소형 세그먼트 축소 및 Smart 브랜드를 중국 Geely와 JV 형태로 추진 발표('20)
Volkswagen	A 세그먼트 Up! 후속 신차 미 출시, 프리미엄 차종 집중 계획 발표('22)
Audi	B 세그먼트 A1 및 소형 크로스오버 Q2 단종 계획 발표('22)
Ford	세단 차종 생산 중단 계획 발표('20) 및 B 세그먼트 Fiesta 단종(호주 제외, '22)
Chevrolet	A 세그먼트 Spark 단종('22) 및 B 세그먼트 Sonic 단종 ('20)
Honda	B 세그먼트 Fit 북미 시장에서 단종('20)
Toyota	B 세그먼트 Yaris 북미 시장에서 단종('20)
Renault	A 세그먼트 Twingo 단종 계획 발표('21)

■ 여기에 각국 소비자의 실질 구매력 감소가 더해지며 완성차 시장의 판도 변화를 예고

- 코로나-19 이후 전 세계적으로 확산되는 인플레이션으로 인해 한국을 포함한 각국 소비자의 실질 구매력이 감소할 수 있다는 우려가 제기되고 있음
 - * World Bank는 '21년 하반기에 주요 선진국의 44%, 개발도상국 및 신흥국의 71%가 5% 이상의 물가인상률을 보였으며 이는 최근 20년 간 전례 없는 현상임을 언급('22.2월)
- 공급과 수요의 간극 속에서 소비자는 신차 구매를 포기하거나 미루는 경향을 보일 수 있고, 중국산 완성차 등이 글로벌 시장의 빈자리를 채우기 위한 노력을 본격화할 가능성이 높음
 - * 중국 로컬 브랜드 완성차는 지금까지 주요 자동차 시장에서 호소력이 부족한 것으로 여겨졌으나 유틸리티 차종(utility vehicle)을 중심으로 중국 자동차의 비중이 지속 증가할 것으로 예상됨

■ 생계 수단으로서의 자동차에 대한 접근성을 보장하기 위한 정책적 고려가 필요한 시점

- 저렴한 자동차의 선택지가 줄어드는 가운데 특정 세대·소득 계층의 구매력이 급감하면 생계 수단으로서의 車에 대한 경제적 접근성(vehicle affordability) 이슈가 제기될 수 있음
- 정부는 취약계층의 자동차 구매여력 변화에 대응하여 관련 세제 전반을 재검토하는 한편, 자동차 생산 비용을 구조적으로 절감하기 위한 지원 방안을 모색해야 함
 - (세제검토) 車 관련 세목 중 시대적 소명을 다하였거나 중복 과세 여지가 있는 세목의 정리 및 취약계층의 車 관련 세금 감면 범위 확대 고려
 - (생산지원) 희소한 자원을 대체하거나 사용량을 줄이는 R&D, 車 반도체의 수를 근본적으로 줄이는 아키텍처 혁신 R&D, 소재·부품 기업의 생산 프로세스 개선 컨설팅 지원 등