

2020 주요국 자동차 생산 전망

추지미 책임연구원, 동향분석센터 (jmchu@posri.re.kr)

목차

1. 글로벌 자동차 시장 현황
2. G2, 세계 2대 거대시장으로 설비확대에도 성장 한계
3. 인도·멕시코·아세안 시장, 성장 잠재력 풍부
4. 브라질·러시아, 車시장 회복 vs. 침체 갈림길
5. 파급 영향 및 시사점

Executive Summary

○ 세계 자동차 산업, 저성장 고착화되나 패러다임 전환 등 혁신 물결

- 자동차 생산은 신흥국 수요의 견인으로 '06~'16년 연평균 3.2% 늘어나 '16년 9,498만대로 사상 최대 기록했으나, 금융위기 이후 성장률은 저하 추세
- 미국, 중국, 인도 등은 사상 최대 자동차 판매·생산을 기록한 반면, 일본, 러시아, 브라질 등은 침체의 골이 깊어지며 양극화
- 美, 日, 獨 등 선진시장은 저성장 기조 속 자율주행 자동차, 전기차(EV) 등 기술 패러다임 전환. 中·印 등 신흥시장은 Motorization 가속화

○ G2, 세계 2대 거대시장으로 설비 확대 지속에도 성장 한계

- 미국, 트럼프 유인 정책으로 글로벌 완성차 업체들의 일시 투자 블랙홀이 예상되나, 경기 개선에도 대기수요 감소 및 구매력 위축 등으로 '20년까지 저성장 예상
 - 미국 시장은 '16년 저유가, 저금리, 할부금융 활성화 등에 힘입어 8년 연속 성장세를 시현하면서 글로벌 자동차사의 주력 시장으로 재부상
 - 트럼프 정부는 수입규제 등 전방위적 통상정책 및 자동차 산업의 미국 내 투자 촉진 등을 통해 글로벌 자동차사들의 리쇼어링(Reshoring) 유도
- 중국은 세계 1위 자동차 수요 시장이자 생산국으로 '16년 정부 지원에 힘입어 예상외 호조를 보였으며, '20년까지 세계 자동차 시장의 성장 엔진 역할 전망
 - 중국 내수는 한시적 구매세 인하에 따른 선수요 발생, 교체수요 증가 및 인센티브 확대 등으로 '16년 13.9% 증가한 2,803만대로 급증
 - 자동차 생산은 경제 성장 둔화, 대기수요 해소, 구매세 인하 폭 축소 등으로 '17년 증가세 크게 둔화, '20년까지 5% 내외 성장 예상

○ 인도·멕시코·아세안 자동차, 내수 및 수출시장 기반으로 성장 잠재력 풍부

- 인도, 중산층 구매력 향상과 외국자본 유입으로 성장 가속화, 한국을 제치고 글로벌 5대 생산국으로 도약했으며, '20년까지 5~6%의 고성장 예상
- 멕시코 자동차 생산, 트럼프 당선에 따른 무역 보복조치로 일시 주춤하나 북미 생산 거점화로 '20년에 450만대 돌파 예상
- 아세안, 생산의 자립구조를 형성하지 못해 외자계 의존도가 높으나, 외국자본 투자 유치와 정부 육성정책으로 주목받는 시장으로 부상

○ 브라질·러시아, 자동차 시장 회복 vs. 침체 갈림길

- 브라질, 경기 침체, 정정불안, 유가 및 환율 하락 등으로 지난 3년간 침체 국면을 보였으나, '17년 들어 내수와 수출이 동반 회복세를 나타내며 장기 침체 국면을 벗어날 것으로 예상
- 러시아, 에너지 의존형 시장 패턴을 보이며 4년 연속 위축되었으며, 정정불안과 저유가로 인해 '18년 이후에나 본격 회복 기대

〈 주요국 자동차 생산 전망 〉

(천대)

	'16	'17(f)	'18(f)	'20(f)	연평균 증가율	
					('11~'15)	('16~'20)
미국	12,257	12,300	12,380	12,450	9.3%	0.6%
중국	28,119	29,100	30,150	32,700	6.1%	5.9%
인도	4,539	4,840	5,140	5,750	3.2%	6.4%
멕시코	3,576	3,950	4,150	4,500	8.8%	4.7%
아세안-5	3,968	4,171	4,363	4,780	4.6%	4.2%
인도네시아	1,177	1,240	1,300	1,420	9.4%	5.3%
말레이시아	545	590	625	690	1.6%	2.3%
태국	1,944	2,020	2,100	2,300	3.1%	3.8%
필리핀	106	113	119	130	4.2%	5.6%
베트남	195	208	219	240	8.9%	6.9%
브라질	2,138	2,280	2,420	2,700	▲6.5%	2.3%
러시아	1,301	1,380	1,500	1,900	▲0.4%	6.6%

자료: 각국 자동차 협회, POSRI

○ 글로벌 자동차 시장은 성장동력 약화로 저성장 기조 고착화 및 자국 산업 보호를 위한 통상마찰 발생으로 성장이 주춤할 것으로 예상

- 자동차 산업은 글로벌 선진국 경기 부진 및 중국 경제 '뉴노멀' 진입으로 저성장 기조가 당분간 유지
- 더욱이 글로벌 보호무역주의 강화로 자동차 교역의 위축도 불가피한 상황

○ 글로벌 완성차 업체들은 G2 시장의 점유율 확대를 모색하는 동시에 성장 잠재력이 높은 지역에 현지화 전략 추진

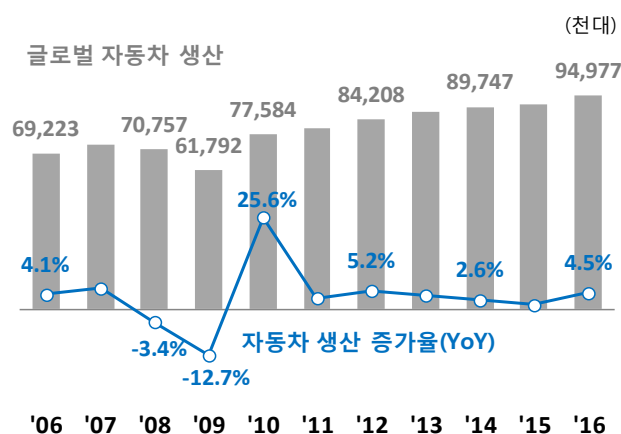
- 최근 국내 자동차 산업도 사드 배치로 인한 중국과의 갈등으로 현지화 및 수출에 피해가 커지면서 성장이 정체되는 등 어려운 시기
- G2 지역은 최대 자동차 시장이므로 정치적 마찰 및 수입규제 강화 등의 이슈가 발생하더라도 중장기적으로 점유율을 높이고, 인도·아세안·멕시코 등 신흥시장은 수출 다변화 및 현지화를 통해 대체시장 육성

1. 글로벌 자동차 시장 현황

□ 세계 자동차 산업, 저성장 고착화되나 패러다임 전환 등 혁신 물결

- 자동차 생산은 신흥국 수요의 견인으로 '06~'16년 연평균 3.2% 늘어나 '16년 9,498만대로 사상 최대 기록했으나, 금융위기 이후 성장률은 저하 추세
 - 자동차 시장은 중국, 인도 등의 폭발적인 설비 확대로 신흥국 주도의 성장, 금융위기 이후 선진국 경기 부진 및 중국 경제 '뉴노멀' 진입으로 저성장 기조
 - 글로벌 완성차 업체들은 미국, 유럽 등 전통적 시장과 중국 등 신흥시장의 두 마리 토끼를 모두 잡으려고 설비 확충 지속
- 미국, 중국, 인도 등은 사상 최대 자동차 판매·생산을 기록한 반면, 일본, 러시아, 브라질 등은 침체의 골이 깊어지며 양극화
 - 미국 생산은 내수 회복, 저금리, 할부금융 확대 등으로 8년 연속 늘어났으며, 중국은 고성장에 따른 수요 확대로 '06~'16년 연평균 14.5% 증가
 - 그러나 일본, 러시아, 브라질 등의 생산은 동기간 마이너스 성장을 보이며 부진

〈 글로벌 자동차 생산 추이 〉



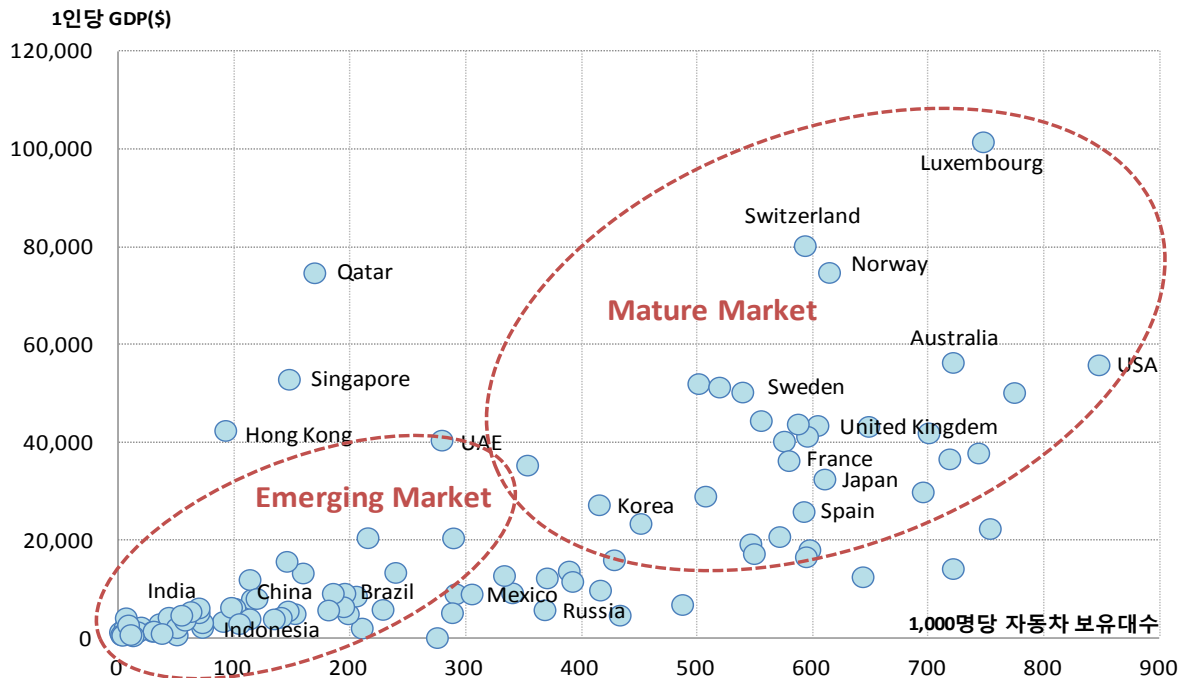
〈 국가별 자동차 생산 순위 〉

순위 ('16)	국가	생산대수(백만대)		CAGR ('06~'16)
		'06	'16	
1	중국	7.3	28.1	14.5%
2	미국	11.3	12.3	0.8%
3	일본	11.5	9.2	▲2.2%
4	독일	5.8	6.1	0.4%
5	인도	2.0	4.5	8.3%
6	한국	3.8	4.2	1.0%
7	멕시코	2.0	3.6	5.8%
8	스페인	2.8	2.9	0.4%
9	캐나다	2.6	2.4	▲0.8%
10	브라질	2.6	2.1	▲1.9%

자료: OICA

- 美, 日, 獨 등 선진시장은 저성장 기조 속 자율주행 자동차, 전기차(EV) 등 기술 패러다임 전환. 中·인 등 신흥시장은 Motorization 가속화
 - 美·獨, 에너지원과 구동방식의 혁신을 통한 차세대 모델로 패러다임 전환 주도
 - 중국, 인도 등의 자동차 보급률은 내수를 기반으로 Motorization 초기 진입
 - 1,000명당 차 보유대수: 中 58대('10) → 115대('15), 인 12대 → 32대

〈 1인당 국민 소득과 자동차 보급률 〉



자료: KAMA

주: 자동차 보급률 = 인구 천명당 자동차 보유대수

2. G2, 세계 2대 거대시장으로 설비확대에도 성장 한계

□ 미국, 트럼프 정책 유인으로 글로벌 완성차 업체들의 일시 투자 블랙홀

- 미국 시장은 '16년 저유가, 저금리, 할부금융 활성화 등에 힘입어 8년 연속 성장세를 시현하면서 글로벌 자동차사들의 주력 시장으로 재부상
 - 자동차 내수는 중국에 이어 세계 2위 규모로 '16년 1,786만대에 달하며, 순수입은 연간 550만대 내외
 - LV(승용차 및 경트럭) 판매량은 업체들의 판촉경쟁, 소형트럭 수요 증가, GM 등의 실적개선에 힘입어 '16년 1,747만대 선을 돌파
 - 자동차 생산은 내수 회복으로 '16년 1.2% 늘어난 1,224만대 기록, 차종별로 소형상용(SUV, 픽업) 중심의 증가
 - 소형상용은 '15~'16년 VW, M-Benz 등 SUV 신설비 가동으로 증가해 시장 점유율이 '10년 49.7%에서 '16년 60.6%까지 급증
- 생산설비는 리쇼어링 정책에 따른 미국 내 공장 증설과 글로벌 완성차 업체의 미국 내 투자 압박 등으로 '20년까지 소폭 확대 예상

- 트럼프 정부는 수입규제 등 전방위적 통상정책 및 자동차 산업의 미국 내 투자 촉진 등을 통해 글로벌 자동차사들의 리쇼어링(Reshoring) 유도
 - 전문가들은 트럼프 정부의 멕시코산 자동차에 35% 관세 부과를 필두로 하는 압박이 글로벌 완성차업계의 투자결정에 영향을 준다고 추정
- 실제로 GM·Ford·Toyota 등 글로벌 주요 자동차사들은 트럼프 당선 이후 미국 내에 설비투자를 하겠다고 발표
 - Big 3 자동차사 중 Ford는 멕시코 신규공장 계획을 백지화하고 미시간 주에 공장을 확장('17.1.3), FCA, GM도 미국 내 공장 신설 등의 투자계획 공개
 - 또한 일본계 자동차사도 향후 5년간 추가 투자하고 신형 차량 도입준비 및 설비 유지·개보수 투자를 진행할 예정

〈 트럼프 정부 이후, 글로벌 자동차사의 생산계획 발표('17.1) 〉

Ford	· 멕시코공장(U\$16억) 설립계획 취소, 미국 내 U\$7억 공장 신설
FCA	· 오하이오/미시간 공장 개편에 U\$10억 투자 · '20년까지 고용 2,000명 추가 창출
GM	· 미국 내 U\$10억 공장 투자, 1,000명 추가 고용
VW	· 최근 테네시주 공장 U\$10억 투자, '19년까지 U\$70억 투자 계획
Toyota	· 5년간 미국 내 생산공장 개편, 확대, R&D에 U\$100억 투자 · 캠리 등 신형차량 도입 준비와 설비유지 개보수·투자

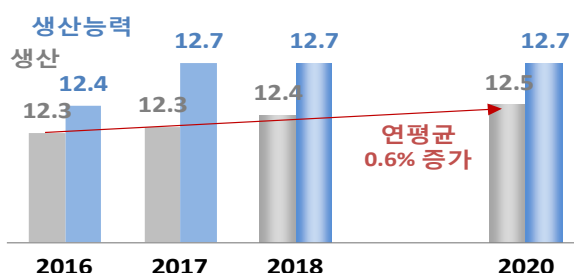
자료: 언론자료 종합

○ 미국 자동차 시장은 거시경제 개선에도 대기수요 감소 및 구매력 위축 등으로 '20년까지 저성장을 보일 것으로 예상

- 생산은 고용 안정, 주택지표 개선 등에도 누적되었던 구매 대기수요 감소 및 금리인상에 따른 소비심리 위축으로 '20년까지 연평균 0.6% 증가에 그칠 전망
- LV 판매는 소형상용 수요 확대에도 승용차 부진으로 '20년까지 감소 우려

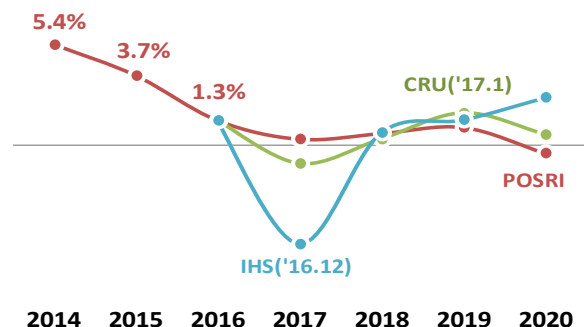
〈 車생산 및 생산능력 전망 〉

(백만대)



자료: FOURIN, POSRI

〈 타기관 생산 전망 비교 〉



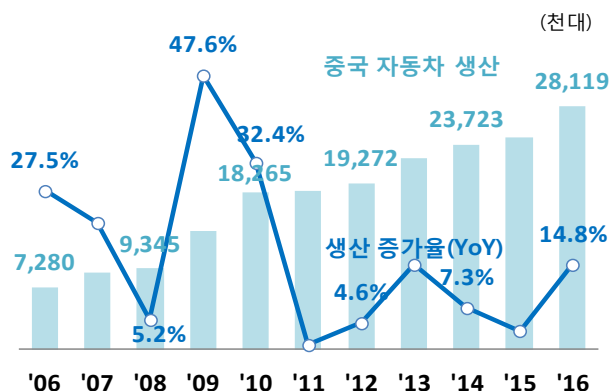
자료: CRU, IHS, POSRI

□ 중국, '20년까지 글로벌 자동차 시장의 성장 엔진 역할 지속 예상

○ 중국은 세계 1위 자동차 수요 시장이자 생산국으로 '16년 정부 지원에 힘입어 예상외 호조를 보임

- 자동차 내수는 한시적 구매세 인하에 따른 선수요 발생, 교체수요 증가 및 인센티브 확대 등으로 '16년 13.9% 증가한 2,803만대로 급증
 - 글로벌 자동차 시장에서 중국이 차지하는 비중은 29.9%에 육박해 세계 시장 성장을 견인하는 동력
- 생산은 신차 출시 및 신에너지차(NEV) 호조 등으로 '16년 전년비 14.8% 증가한 2,812만대로 8년 연속 세계 1위 유지
 - 소형차 구매세 감면, 신연료자동차 등 정부 혜택, 물류확대에 따른 상용차 수요 회복 등으로 내수가 빠르게 증가했기 때문
 - 신에너지차(NEV) 판매는 보조금 확대로 '16년 53% 증가한 51만대

〈 중국 자동차 생산 추이 〉



자료: 중국자동차공업협회

〈 구매세 인하 정책 계획 〉

배기량 1.6ℓ 이하 소형승용차
자동차 구매세

정상 세율	10%
'15.10~'16.12	5%
'17.1.~'17.12	7.5%
'18.1.1	10%

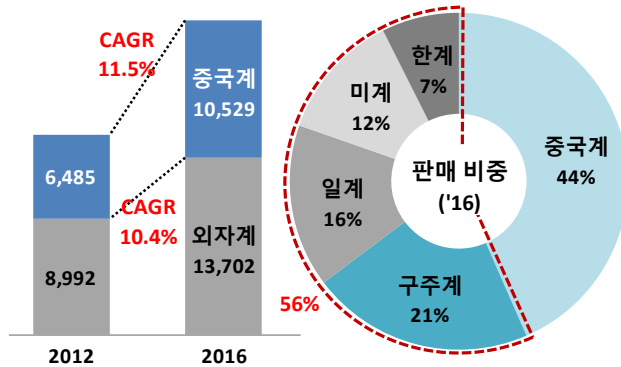
자료: 언론자료 종합

○ 로컬계 승용차 판매는 외자계에 대한 소비자 선호에도 정부 육성 정책에 따른 설비 확대로 점진적으로 증가하는 상황

- 중국 토종업체의 점유율은 '11년 41.9%에서 '16년 43.2%로 확대된 반면, 외자계는 지속 축소
 - 로컬계 자동차 판매는 상위 5개사(상해, 동풍, 일기, 장안, 북경)의 200만 생산체제 구축, 품질향상 등으로 동기간 연평균 11.5% 증가
 - 중국계 자동차는 '20년까지도 생산설비가 430만대 확대될 것으로 예정되어 있는 만큼 빠른 성장세를 보일 전망

- 차종별로는 구매력 향상 및 세단, SUV, MPV 등의 인기몰이에 힘입어 승용차 비중은 급격히 향상된 반면, 상용차 비중은 감소
 - 승용차 비중은 '05년 65.7%에서 '16년 80%를 넘어섬

< 브랜드별 승용차 판매 실적 >



자료: 중국자동차공업협회

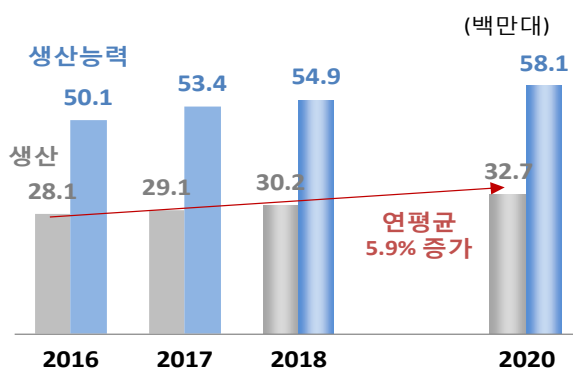
< 브랜드별 생산설비 확대 계획 > (천대)

	'16	'17	'18	'20	'15~'20
중국계	31,483	32,933	34,002	35,678	+4,295
일계	5,805	5,895	5,895	6,045	+410
미계	3,660	4,010	4,010	4,260	+600
구주계	7,163	8,393	8,804	9,454	+3,101
한계	1,950	2,180	2,180	2,695	+745
합계	50,060	53,410	54,890	58,130	+9,150

자료: FOURIN

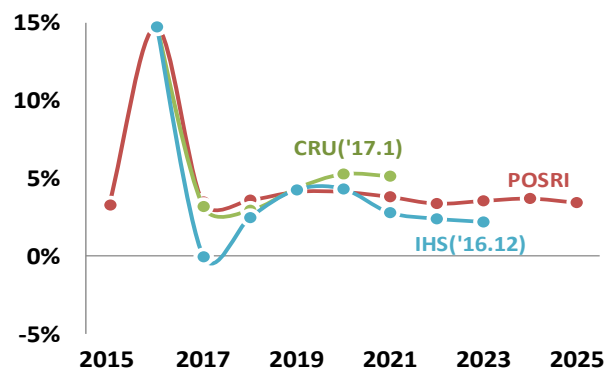
- 중국 자동차 생산은 경제 성장 둔화, 대기수요 해소, 구매세 인하 폭 축소 등으로 '17년 증가세 크게 둔화, '20년까지 4~5% 성장 예상
 - 자동차 보급률이 '15년 기준 115대로 미국 808대나 한국 399대에 크게 뒤지고 있어 車 생산은 연간 3,000만대까지 충분히 성장 가능할 것으로 기대
 - 다만 '17년 자동차 생산은 정부의 구매세 인하 폭(7.5%) 조정으로 소비심리가 주춤하면서 3%대 증가에 그칠 전망
 - 또한 경제 성장률 둔화, 환경 규제 강화를 비롯해 8개 지역에서의 자동차 구매제한 실시 등으로 중장기 생산은 둔화될 것으로 판단
- 향후 10년간 중국 자동차 시장은 성장세를 보일 것이며, 신에너지차(NEV) 등의 소비를 주도하며 글로벌 차세대 기술 트렌드를 좌우할 전망

< 車생산 및 생산능력 전망 >



자료: FOURIN, POSRI

< 타기관 생산 전망 비교 >



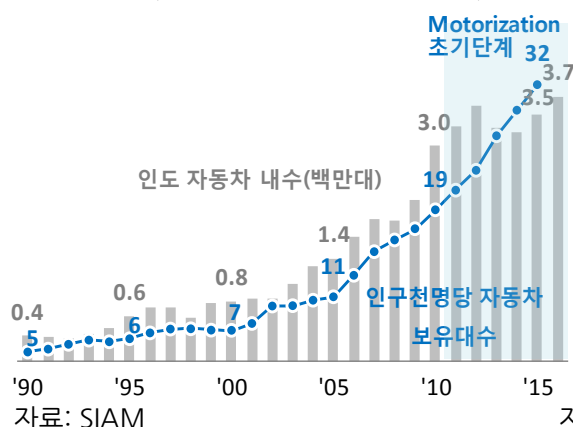
자료: CRU, IHS, POSRI

3. 인도·멕시코·아세안 시장, 성장 잠재력 풍부

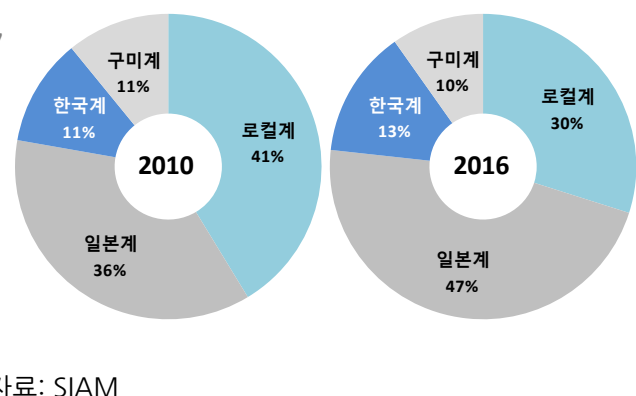
□ 인도, 중산층 구매력 향상과 외국자본 유입에 따라 성장 가속화 예상

- 인도는 안정적인 내수 성장에 힘입어 한국을 제치고 글로벌 5대 자동차 생산국으로 도약
 - 자동차 내수는 경제 고성장에 따른 중산층의 구매력 향상, 고속도로 완공 및 소비세 인하 등으로 '16년 7.2% 증가해 372만대의 사상 최대치 기록
 - 판매는 '13~'14년 경기부진과 인프라 열악에 따른 투자 지연으로 일시 감소
 - 로컬계 판매는 외자계 진입규제 정책에도 '10년 41%에서 '16년 30%로 감소, 반면 일본계는 동기간 36%에서 47%로 점유율 확대
 - 자동차 보급률은 내수 성장으로 '10년 19대에서 '15년 32대로 상승하면서 Motorization 초기단계 진입
 - 자동차 생산은 '16년 전년비 7.8% 증가한 454만대로 한국을 제치고 글로벌 5대 자동차 생산국 등극
 - 정부의 'Automotive Mission Plan for 2016-2026' 육성 정책 및 조세 시스템 개혁(GST)의 경제적 효과 가시화, '15년 이전에 증설한 공장 가동 및 수출거점 전략 추진에 따른 기업투자 확대 등에 힘입어 자동차 생산은 최근 2년간 빠르게 증가

〈 인도 자동차 내수 시장 〉



〈 메이커별 자동차 판매 변화 〉



- 미국·중국의 대체시장으로 부상해 글로벌 자동차사들의 투자가 이어지면서, 생산설비는 '20년 925만대 돌파 예상
 - 일본계(Suzuki, Nissan, Honda)와 한국계 자동차사는 내수 고성장의 잠재력 및

높은 수입관세(125%)로 인한 현지화 불가피로 적극적 설비 확대 예상

- 한편, 중국계 자동차사는 GM 등 외국계 합작 파트너와 협력을 통해 시장 진출을 시도하고 있으나 진행이 더딘 상태
 - 상해기차는 합작사인 GM 생산거점 활용, 북경기차는 독일 Borgward 메이커 인수 후 진출 계획, 장안기차도 협력파트너 물색('16.6) 중

〈 인도 업체별 자동차 생산실적 및 생산능력 전망 〉

(천대)

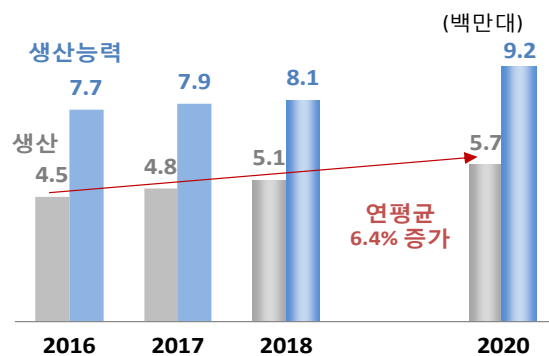
	생산실적	생산능력				
	'16	'14	'16	'17	'20	'14~'20
Suzuki	1,513	1,510	1,510	1,760	2,010	+500
Hyundai	665	680	680	720	1,020	+340
TATA	532	1,682	1,683	1,683	1,688	+6.5
Mahindra	448	732	780	780	960	+228
Nissan	309	400	480	480	680	+280
Ford	243	200	440	440	440	+240
Honda	159	240	300	300	420	+180
Toyota	146	310	310	310	310	-
Ashok Leyland	145	150	150	150	180	+30
VW	136	130	200	200	200	+70
GM	69	270	270	160	220	▲50
Eicher Motors (VECV)	56	74	74	108	115	+41.5
Fiat	7	135	135	135	245	+110
기타	61	499	681	681	762	+262.5
합계	4,539	7,011	7,692	7,906	9,250	+2,239

자료: FOURIN

○ 인도 자동차 생산은 모디 정부의 강도 높은 개혁의 가시화 및 제조업 육성, 외국인 투자 유치 등에 힘입어 '20년까지 5~6%의 고성장을 이어갈 전망

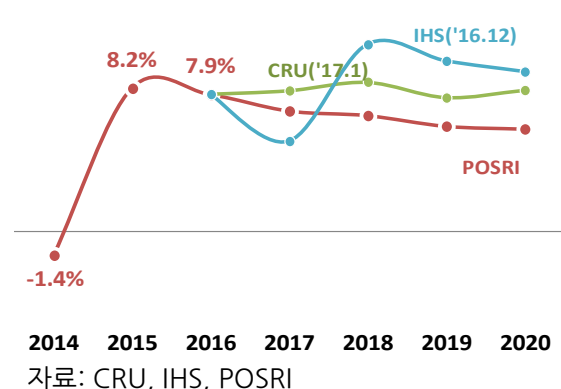
- 다만, 2017~18년에 자동차 판매·생산은 화폐개혁으로 인한 단기적 신용 경색으로 소비심리가 위축되면서 둔화 예상

〈 車생산 및 생산능력 전망 〉



자료: FOURIN, POSRI

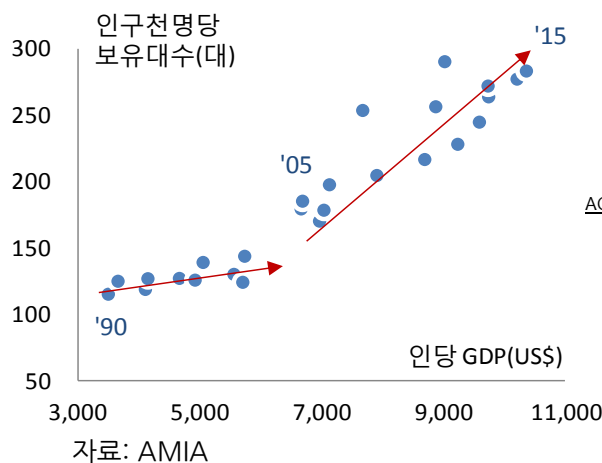
〈 타기관 생산 전망 비교 〉



□ 멕시코, 북미 생산 거점화로 '20년 車생산 450만대 돌파 예상

- 자동차 생산은 트럼프 당선에 따른 불확실성 고조로 '16년 0.1% 늘어난 3,576대로 증가 폭이 둔화되었으나, 세계 5대 수출국으로 부상
 - 자동차 내수는 승용차 수요의 견인으로 '15~'16년 2년 연속 18%대의 증가율을 보여 '16년 165만대 규모의 시장으로 성장
 - 자동차 내수 및 미국향 수출 호조에 힘입어 '15년 자동차 보급률 291대로 2차 Motorization이 빠르게 진행 중
 - 생산은 글로벌 완성차업체의 미국 진출을 위한 교두보로 떠올라 설비가 빠르게 늘어나는 가운데, 대미 수출도 호조를 보여 '11~'15년 연평균 8.8% 고성장을 보였으나 트럼프 당선 이후 불확실성 고조
 - 멕시코는 트럼프 정부의 NAFTA 재협상 요구, 멕시코 제품에 보복관세 도입 등으로 불확실성이 커지고 있는 상황

〈 멕시코 자동차 내수 시장 〉



〈 주요 자동차사 공장 현황('16) 〉



- 車 설비능력은 글로벌 자동차사들의 미국 트럼프 정부와의 갈등으로 인한 단기 투자계획 변경에도 지속적 투자로 '20년 600만대 돌파 예정
 - 멕시코는 풍부한 저임금 노동력, 다수의 FTA 체결, 미국 시장 인접성에 힘입어 글로벌 자동차 업체의 생산·수출 거점화로 '20년까지 설비 투자 지속
 - Nissan, Honda, Mazda 등 일본계 자동차사는 '12~'20년에 120만대 규모의 신규 공장을 가동하고, GM 등 미국 Big 3사도 70만대 투자 계획
 - 그러나 미국의 강경한 태도로 글로벌 완성차 업체들은 일부 계획을 취소하거나 변경 예정

〈 멕시코 업체별 자동차 생산실적 및 생산능력 전망 〉

(천대)

	생산실적	생산능력 전망					트럼프 당선이후
	'15	'12	'16	'17	'20	'12~'20	
Nissan	823	600	1,000	1,150	1,150	+550	변경가능
GM	690	505	800	1,000	1,200	+695	美 투자발표
FCA (Chrysler)	504	520	520	520	520	-	美 투자발표
VW	458	525	1,000	1,200	1,200	+675	
Ford	434	510	510	510	510	-	설립계획 취소
Honda	204	60	263	263	263	+203	
Mazda	182	-	250	250	250	+250	
Toyota	105	50	89	89	263	+213	
Daimler (상용차)	90	55	70	70	70	+15	
기타	81	-	100	550	700	+700	
Audi	-	-	-	150	150	+150	
Kia	-	-	100	300	300	+300	美 투자발표
Hino		1	1	1	1	-	
BMW	-	-	-	-	150	+150	강행
기타	-	-	-	100	100	+100	
합계	3,571	2,976	4,603	5,603	6,127	+3,301	

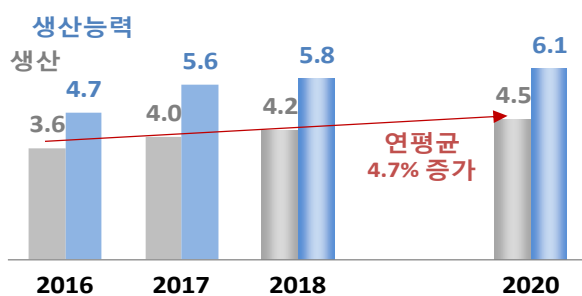
자료: FOURIN

○ 멕시코 자동차 생산은 '20년 450만대를 돌파해 한국과 유사한 생산량과 시장 성숙도를 보일 전망

- 멕시코는 대미무역이 전체의 60%에 육박해 미국 의존도가 높기 때문에 미국 경기 회복에 편승해 자동차 수요도 꾸준히 확대될 것으로 예상
- 게다가 미국의 대대적인 무역보복은 현실화되지 못할 가능성이 높아 자동차 생산은 '20년까지 4.7%의 완만한 성장세를 보일 것으로 기대

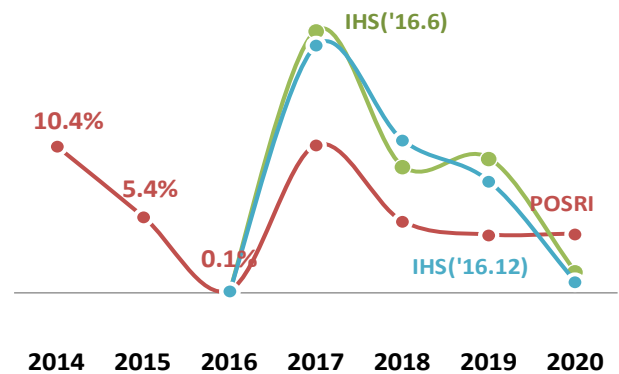
〈 車생산 및 생산능력 전망 〉

(백만대)



자료: FOURIN, POSRI

〈 타기관 생산 전망 비교 〉

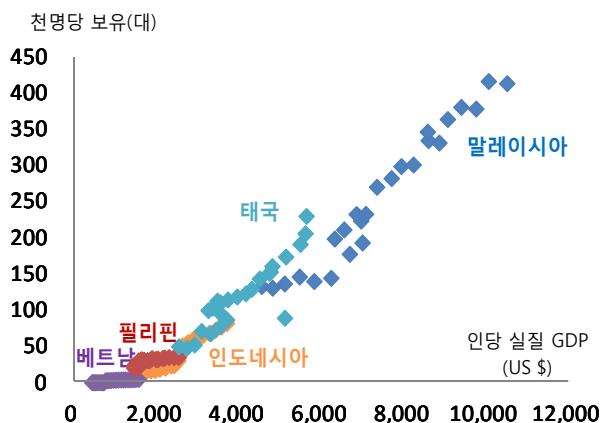


자료: CRU, IHS, POSRI

□ 아세안, 외국자본 투자 유치와 정부 육성정책으로 중심지로 부상

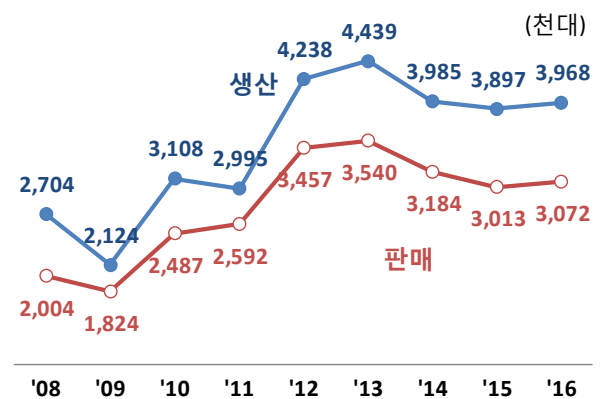
- 아세안 5개국, 경제규모에 비해 자동차 산업 비중이 상대적으로 높으며 '13년 생산 및 판매의 정점을 보인 후 최근 3년간 성장세 주춤
 - 자동차 내수는 베트남, 필리핀 고성장에 힘입어 '16년 307만대 기록
 - 최대 시장인 말련, 태국 내수는 부진했으나, 베트남, 필리핀은 고성장
 - 말련, 태국 자동차 보급률은 '15년 각각 416대, 228대로 비교적 성숙한 시장이나 인니(90), 필리핀(35), 베트남(5)은 100대 이하의 신흥 시장
 - 아세안 5개국의 자동차 생산은 '16년 397만대로 인도, 한국과 유사한 수준
 - 태국은 부품에서 완성차까지 탄탄한 생태계를 갖춘 역내 최대 생산허브이자 수출기지. 인니는 인구 2.5억명의 거대한 내수를 기반으로 '06~'16년 연평균 7.2%의 빠른 성장

〈 아세안-5 자동차 시장 성숙도 〉



자료: 각국 자동차 협회

〈 아세안-5 자동차 생산·판매 추이 〉

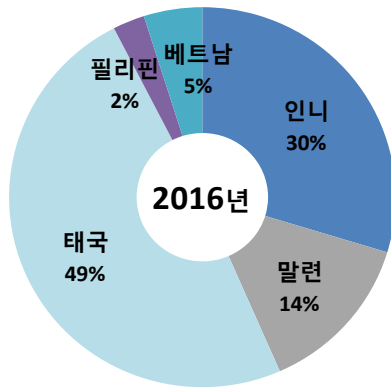


자료: AMIA

○ 아세안-5, 생산의 자립구조를 형성하지 못해 외자계 의존도가 높음

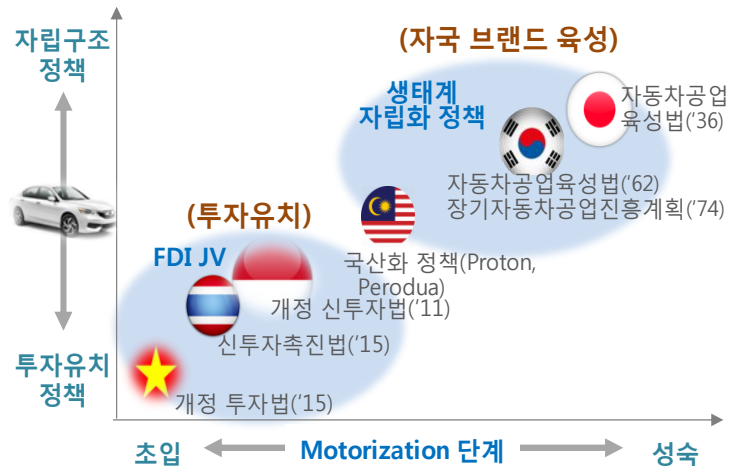
- 아세안 자동차 산업은 FDI 기반이며 기술력이 낮은 수준이라 자립구조를 형성하지 못하고 있어 조립생산(CKD) 비중이 높음
 - 조립생산 비중: 베트남 100%, 필리핀 94%, 말련 65%, 인니 14%, 태국 2%
- 아세안 5개국은 일본, 한국 등처럼 자국 브랜드 육성을 목표로 하나, 실제로 말련을 제외하면 일본계 자동차사 의존도가 높음
 - 말련은 Perodua, Proton 2대 자국 자동차 브랜드 보유. '15년 53% 비중
 - 일본계 비중('15): 인니 98%, 태국 95%, 필리핀 89%, 베트남 60%, 말련 40%

< 국별 역내 자동차 생산 비중 >



자료: 각국 자동차 협회

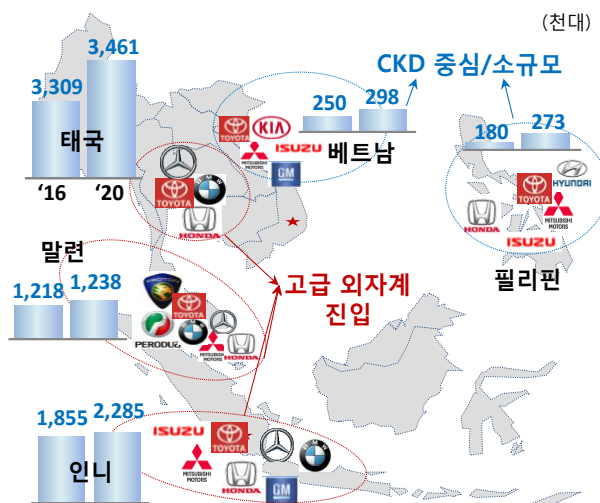
< 정부 자동차 산업 육성 정책 >



○ 생산설비는 외국자본 유입 지속으로 '20년까지 760만대 내외로 확대 전망

- 2020년까지 일본, 중국 등 외자계 자동차들은 인니, 태국을 중심으로 설비 확충 지속이 기대되나 조립생산 중심이라 성장 한계
 - 인니, 태국은 고급 외자계 진입이 기대되나, 베트남, 말련, 필리핀은 소규모 조립생산(CKD) 중심으로 설비 확대 예정
- 최근 2년 동안 중국 등 일부 외자계 자동차들이 기존 투자계획을 중단하면서 '16~'17년 당초 예상보다 생산설비 확대 규모 축소
 - 중국계 동풍, 상해, 지리, 장성기차 등에서 당초 태국, 인니 등에 계획했던 투자규모를 중단, 축소, 연기

< 생산설비 현황 및 확대 계획 >



자료: FOURIN, 각국 자동차 협회

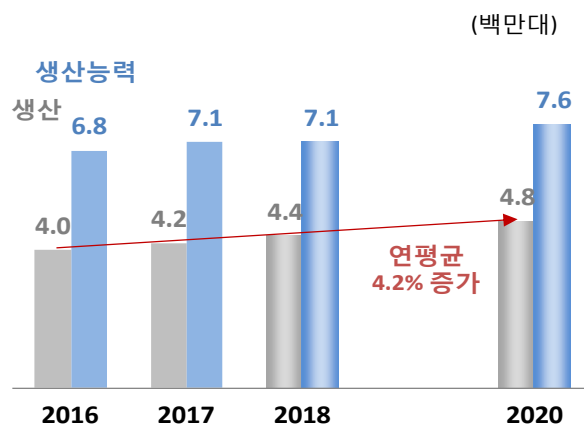
< 메이커별 생산설비 확대 계획 >

(천대)		'15	'16	'17	'18~20
일 계	인니	+132		+80	+200
	태국		+195		
	말련		+94		+15
	필리핀	+32	+8		+93
중 계	베트남		+14	+5	+40
	인니			+150	
기 타 외 자 계	태국				+150
	인니		▲40		
	말련	+4	+150	+2	
	베트남		+10	+2	+3
생 산 능 력		6,378	6,812	7,051	7,555

○ 아세안 자동차 생산은 태국 회복 및 인니·베트남 수요 확대로 '20년까지
연평균 4.2% 늘어나 480만대에 이를 전망

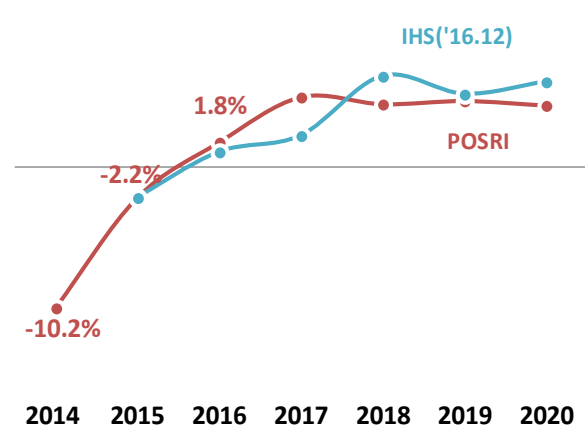
- 아세안, 일본계와 구미계를 중심으로 한 투자가 지속되면서 완만한 성장 기대
 - 최근 2년간 정정불안 등으로 부진을 보였던 태국 및 인니 시장이 빠르게 성장하면서 아세안 수요를 견인할 것으로 예상
 - 또한 베트남은 적극적 외국자본 유치로 다국적 기업의 생산기지화에 앞장서고 있는 만큼, 향후 車생산도 확대될 여력 충분

〈 車생산 및 생산능력 전망 〉



자료: FOURIN, POSRI

〈 타기관 생산 전망 비교 〉



자료: CRU, IHS, POSRI

4. 브라질·러시아, 車시장 회복 vs. 침체 갈림길

□ 브라질 자동차, 생산·수출 동반 회복세를 보이며 기지개

○ 자동차 시장은 '17년 내수와 수출이 빠르게 늘어나며 장기 침체 국면을 벗어날 조짐

- 브라질 시장은 '05~'12년 두 자릿수의 고성장을 기록한 이후 3년 연속 마이너스 성장
 - 생산은 현지생산 장려정책, 수입차 공업세(30%) 인상, 헤알화 약세 등에 따라 '13년 373만대의 세계 7위로 도약했으나, 경기 침체, 정정불안, 유가 및 환율 하락 등으로 지난 3년간 침체 국면 전환
 - '17년 들어 경제 활성화를 비롯해 기저효과로 내수와 수출이 개선되고 있으나 구매력 정체, 신차 부족 등으로 회복은 제한적일 전망

- 생산설비는 브라질 내수 회복 기대에 힘입은 다국적 완성차 제조업체들의 신규투자 계획이 늘면서 2020년까지 확대될 전망
 - 만(MAN) 라틴아메리카, Toyota, VW 등은 최근 신규투자 계획 수립

□ 러시아, 정정불안과 저유가로 '18년 이후에나 본격 회복 기대

○ 자동차 시장은 유가 하락 및 루블화 급락으로 4년 연속 침체

- 러시아 자동차 내수는 크림반도 사태 이후 정정불안, 경기 침체, 소비심리 위축, 에너지 의존형 시장 성장 패턴을 보이며 4년 연속 위축되는 모습
 - 자동차 내수는 '13년 304만대에서 '16년 161만대까지 절반 수준으로 하락
 - 러시아 자동차 생산은 정정불안 및 저유가 지속으로 인한 수요 회복 불투명, 생산설비 노후화 등으로 단기에 회복되기 어려울 전망
- 생산설비는 '2020 러시아 자동차산업 발전 전략'에 따른 정부 지원 확대와 Daimler 등의 신규 설비 증설로 소폭 확대 예상

〈 주요국 자동차 생산 전망 〉

(천대)

	'16	'17(f)	'18(f)	'20(f)	연평균 증가율	
					('11~'15)	('16~'20)
미국	12,257	12,300	12,380	12,450	9.3%	0.6%
중국	28,119	29,100	30,150	32,700	6.1%	5.9%
인도	4,539	4,840	5,140	5,750	3.2%	6.4%
멕시코	3,576	3,950	4,150	4,500	8.8%	4.7%
아세안-5	3,968	4,171	4,363	4,780	4.6%	4.2%
인도네시아	1,177	1,240	1,300	1,420	9.4%	5.3%
말레이시아	545	590	625	690	1.6%	2.3%
태국	1,944	2,020	2,100	2,300	3.1%	3.8%
필리핀	106	113	119	130	4.2%	5.6%
베트남	195	208	219	240	8.9%	6.9%
브라질	2,138	2,280	2,420	2,700	▲6.5%	2.3%
러시아	1,301	1,380	1,500	1,900	▲0.4%	6.6%

자료: 각국 자동차 협회, POSRI

5. 파급 영향 및 시사점

- 글로벌 자동차 시장은 성장동력 약화로 저성장 기조 고착화 및 자국 산업 보호를 위한 통상마찰 발생으로 성장이 주춤할 것으로 예상
 - 자동차 산업은 선진국 경기 부진 및 중국 경제 ‘뉴노멀’ 진입으로 저성장 기조가 당분간 유지될 전망
 - 더욱이 글로벌 보호무역주의 강화로 자동차 교역의 위축도 불가피한 상황이라 완성차 업체들에게 부정적으로 영향을 미칠 것임
 - 한편, 글로벌 자동차사들이 산업구조 변화에 발맞춰 자율주행, 전기차(EV), 경량화 등 차세대 친환경차 개발에 박차를 가하고 있어 혁신을 통한 비약적 도약이 예상됨
- 글로벌 완성차 업체들은 G2 시장의 점유율 확대를 모색하는 동시에 성장 잠재력이 높은 지역에 현지화 전략 추진
 - 최근 국내 자동차 산업도 사드 배치로 인한 중국과의 갈등으로 현지화 및 수출에 피해가 커지면서 성장이 정체되는 등 어려운 시기
 - G2는 최대 자동차 시장이므로 정치적 마찰 및 수입규제 강화 등의 이슈가 일시 발생하더라도 큰 호흡을 갖고 중장기적으로 시장 점유율 확대 방안 모색
 - 또한 인도, 아세안, 멕시코 등 성장 잠재력이 높은 신흥시장 발굴을 통해 수출지역 다변화를 추진하는 동시에 현지화 등의 대체시장 확대 고려

이 자료에 나타난 내용은 포스코경영연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.

[참고자료]

[보고서]

- 신정관 외, “2016 글로벌 자동차 시장 분석”, 리서치센터, KB 투자증권, 2016
- 김경찬 외, “세계 자동차산업의 구조 변화와 시사점”, POSRI 이슈리포트, 포스코경영연구원, 2010.2.23
- 김경찬 외, “Motorization 분석에 기초한 중국 자동차산업의 향방”, POSRI 이슈리포트, 포스코경영연구원, 2010.11.23
- 박형근, “새로운 모빌리티 패러다임과 자동차 디자인 - CES를 통해 본 자동차 미래”, POSRI 이슈리포트, 포스코경영연구원, 2017.2.23
- KPMG, “Global Automotive Executive Survey 2017”, 2017
- CRU, “Steel Sheet Products Market Outlook”, January 2017
- KAMA, “멕시코, 북미 자동차 생산거점으로 부상”, 한국자동차산업협회, 2016
- 글로벌경영연구소, “2017년 자동차산업 전망”, 경영환경전망, 현대자동차그룹 글로벌경영연구소, 2016.12
- FOURIN, 世界自動車調査月報, 각호
- FOURIN, 中國自動車調査月報, 각호
- FOURIN, アジア自動車調査月報, 각호

[홈페이지]

- 세계자동차공업협회 (<http://www.oica.net/>)
- 중국자동차공업협회 (<http://www.caam.org.cn/>)
- 한국자동차산업협회 (<http://www.kama.or.kr/>)
- 일본자동차산업협회 (<http://www.jama.or.jp/>)
- 인도자동차공업협회 (<http://www.siam.in>)
- 멕시코자동차산업협회 (<http://www.amia.com.mx>)
- IHS (<http://www.ihs.com>)