

자동차 시장 부진, Peak Car 시그널인가

- 모빌리티 혁명과 자동차 수요변화 -

박형근 수석연구원, 신성장/그룹사업연구센터 (hyungkeun.park@posri.re.kr)

목차

1. 자동차 시장 부진에 고개 드는 Peak Car 가설
2. Peak Car 가설 대두의 배경
3. Peak Car에 대처하는 자동차 업계
4. 자동차 3-Peak(Car-Oil-Steel) 가능성 점검
5. 시사점

Executive Summary

- 2018년 자동차 시장은 $\Delta 0.5\%$ 성장을 기록하며, 2009년 이후 9년 만에 역성장, 2019년 상반기도 하락세 이어가 Peak Car 가설 대두
 - 특히 글로벌 최대 시장인 중국은 28년 만에 마이너스 성장을 기록하며 업계에 충격을 야기하면서 2018년 말부터 약 6개월 동안 4만여 명이 일자리 상실
 - 과거 석유공급의 제약으로 시장에 패닉이 올 것이라는 Peak Oil 가설과 같이 자동차 시장이 정점을 찍고 하락세로 들어선 것 아니냐는 우려 일부 제기
- 최근 자동차 시장 위축 원인으로서는 미-중 무역분쟁과 같은 경기적 요소 외에도 자동차 소유패턴 변화, 모빌리티 서비스의 이용 증가가 꼽힘
 - 도시화가 진행될수록 도심 교통정체, 환경오염, 주차난 등 자동차 소유에 따른 불편이 늘어 시민들은 차를 구매하기보다 대중교통과 같은 이동서비스 선호
 - 라이드헤일링 등 모빌리티 서비스가 이러한 트렌드를 가속화하고 있으며, 저렴한 비용으로 이용 가능한 로봇택시가 보급되면 자동차 소유의 의미가 크게 희석될 전망
- 자동차 업계는 구조조정을 통한 체질개선, 전기차·자율주행·모빌리티 서비스 등 미래기술에 대한 투자로 Peak Car 대비
 - 완성차 기업들은 효율화를 위해 기업 간 플랫폼 공동개발을 다수 진행 중이며, 투자부담과 리스크를 줄이기 위해 미래기술에 대한 협력, 공동투자
 - 협력범위는 다임러-BMW, 포드-폭스바겐과 같이 라이벌 경쟁 관계도 뛰어넘고 있으며, 완성차-IT 스타트업 형태로 업종, 규모의 경계도 무너뜨리는 중
- Peak Car는 연료시장 수요정체(Peak Oil), 자동차강판 수요정체(Peak Steel)로 이어질 수 있어 현실화 가능성에 대한 점검 필요
 - 자동차, 연료수요의 정체는 선진국 중심으로 우선 확산 중인 것으로 보이나, 신흥국의 모터라이제이션 영향으로 2040년까지 글로벌 시장은 성장할 전망
 - 특히 Peak Car 를 앞당겨 올 자율주행기술의 완성과 보급까지는 많은 시일이 걸릴 것으로 보여 자동차 시장 침체는 일시적일 것으로 전망
- 하지만, 자동차 업계가 Peak Car를 대비해 구조조정과 합종연횡을 이어갈 것으로 예상되어 소재공급 기업 입장에서는 이러한 변화에 대비 필요
 - Peak Car 가설에 따라 궁극적으로 찾아올 수 있는 수요둔화에 대비하여 제한된 시장 내에서 고객 수성전략을 펼쳐야 함

1. 자동차 시장 부진에 고개 드는 Peak Car 가설

Peak Car란?

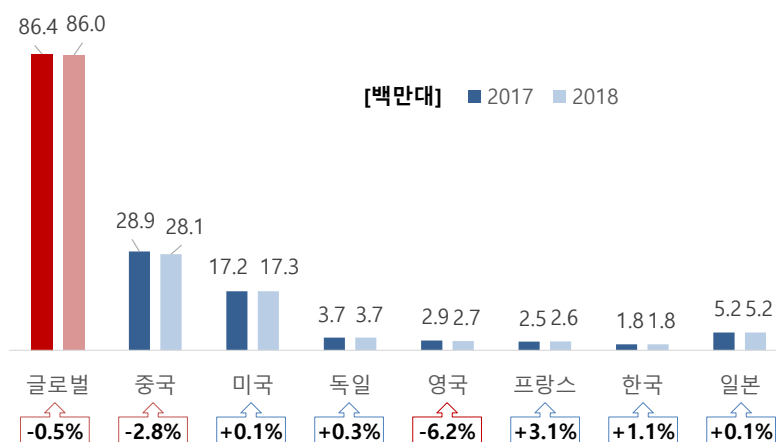
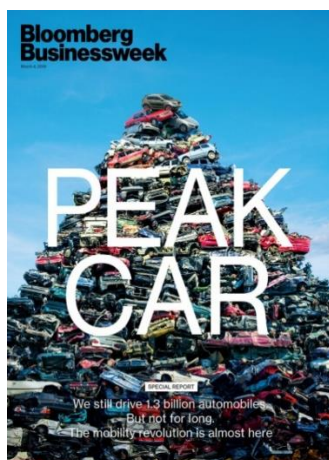
- 자동차 소유 패턴의 변화, 모빌리티 서비스의 발전, 도시화의 영향으로 사람들이 더 이상 차를 구매하지 않아 자동차 수요가 정체할 것이라는 이론
- 과거 한정적 원유 자원으로 인해 오일공급이 정점에 이르러 점차 감소할 것이라는 피크오일 이론과 유사해 Peak Car로 지칭

□ 2018년 글로벌 자동차 판매량은 8,601만 대에 머무르며 전년비 0.5% 감소, 2019년 상반기까지 하락세 이어지며 2년 연속 역성장 우려¹

○ 특히 세계 최대시장인 중국 자동차 판매가 2,808만 대로 28년 만에 첫 역성장, 전년비 2.8%나 감소하며 업계에 충격을 주고 있음

- 2019년 5월까지도 전년 동기대비 중국 △15.1%, 인도 △8.9%, 유럽과 미국이 각각 △2.0%, △2.1% 기록
- 차종별로는 SUV가 2,977만대 판매로 전년비 7% 성장하며, 승용차와 MPV 시장의 위축을 만회
- 일부 기관에서는 2019년 자동차 시장이 지난 해 대비 3%까지 하락할 수 있다는 우려를 보여 완성차 업계 긴장 고조

< 블룸버그 비즈니스위크 3월 표지, 글로벌 2017년/2018년 자동차 판매 >



¹ JATO Dynamics(2019.2.21)

자료: Bloomberg, JATO Dynamics

○ 자동차 시장 급랭에 따라 완성차 업체는 구조조정으로 체질개선 준비 중

- 2018년 11월 GM은 미시간, 메릴랜드 등 7개 공장 폐쇄를 진행하고 북미지역 인력 15% 감축을 통해 자원을 마련하여 자율주행차, 전기차 등 미래기술 투자의사를 밝힘
- 포드는 2019년 5월 전체 사무직 직원의 10%에 해당하는 7,000명 감원 계획을 발표했고, 폭스바겐은 향후 5년간 사무관리직 7,000명 감축을 발표
- 현대·기아차 또한 중국 공장 일부를 폐쇄하고 인도로 거점을 옮기는 등 대비 중이며, 닛산도 이미 중국 공장의 생산량을 20% 이상 감축
- 구조조정 여파로 지난 6개월간 글로벌자동차 산업 내 4만여 명이 일자리 상실

○ 일각에서는 자동차 수요의 정체가 오는 Peak Car가 시작되었다고 주장

- 2019년 3월 유력 경제주간지인 블룸버그 비즈니스위크는 메인테마로 'Peak Car'를 제시하고 관련 이미지로 표지를 장식
- 경기적 요인뿐만 아니라, 모빌리티 서비스의 발달, 자동차 소유패턴의 변화가 자동차 판매 부진의 원인으로 작용하면서 점점 자동차 수요가 줄어들 것으로 분석
- 특히 최근 이목을 끌고 있는 자율주행차 기술발달로 향후 자율주행차가 더욱 확산되면 더 이상 차를 소유할 필요가 없어질 것이라는 주장이 받아들여지면서 Peak Car 가능성을 둘러싼 논란 가열

< 글로벌 완성차 업계 구조조정 >

글로벌 구조조정 칼바람 막 올린 완성차 업계			
완성차 브랜드	구조조정 내용	완성차 브랜드	구조조정 내용
폭스바겐	2023년까지 사무관리직 7,000명 감축 생산직 구조조정도 적극 검토	GM	북미 공장 최대 7곳 단계적 폐쇄 관련 인력 1만5,000명 구조조정
도요타	고위급 임원 32명 구조조정 간부급 직급도 통폐합·슬림화	현대·기아차	중국 베이징현대 1공장 2,000명 희망퇴직 기아 엔청 1공장 가동 중단·외부 임차
르노·닛산 연합	닛산 미국·멕시코 공장 1,700명 감원 중국 닛산 공장 생산량 20% 감축	혼다	2021년까지 영국 공장 폐쇄 터키 공장은 올해 세단 생산 중단
재규어랜드로버	올해 4,500명 구조조정 단행	스즈키	작년 9월 중국 공장 폐쇄·사업 철수

자료: 매일경제(2019.3.21)

2. Peak Car 가설 대두의 배경

□ 자동차 소유의 필요성이 점차 사라지는 세상

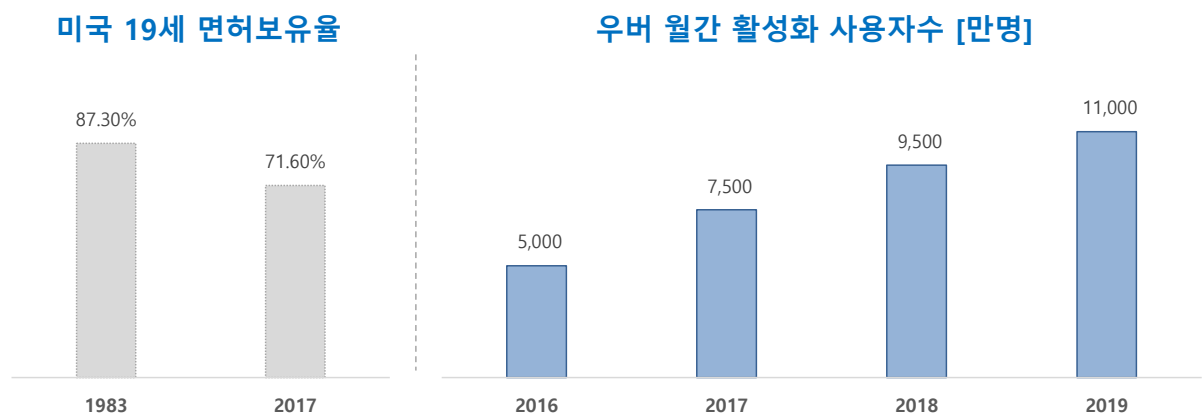
○ 도시로 모여드는 사람들, 불편해지는 자동차 소유

- 오늘날 인류의 도시 거주 비중은 전체 인구의 55%를 넘어서고 있으며, 2050년이 되면 68%에 이를 것으로 전망
- 메가시티의 경우 출퇴근 시간이 100분을 넘어설 정도로 교통정체가 심각하며, 주차공간이 도시 면적의 30%를 차지하는 상황에서도 주차불편을 겪고 있음
- 이를 반영하듯, KPMG는 차량을 2대 이상 보유한 미국 내 가구 비중이 현재 57%에서 2040년이 되면 43%까지 낮아질 것으로 전망

○ 젊은 층의 자동차에 대한 인식 변화와 모빌리티 서비스 발전

- 도시화의 영향으로 이동거리가 짧아지고 대중교통의 발달로 이동 편의성이 증대됨에 따라 자동차 소유에 대한 필요성이 희석
- 세계적인 고령화 확산 추세에 따라 자동차 구매력이 점차 줄어들고, 젊은 층의 자동차 구매의사가 줄어 이러한 트렌드는 가속화될 전망
- 미국 19세 운전면허 보유 비중이 1983년 87.3%에서 2017년 71.6%까지 감소해 젊은 층의 자동차 소유에 대한 인식 변화 관찰 가능
- 우버의 월간 사용자수는 2016년 5,000만 명에서 2019년 1억 명을 넘어설 것으로 예상, 중국의 디디추싱, 동남아의 그랩 등 유사 기업 빠르게 성장 중

< 자동차 이용패턴의 변화 증거 >



자료: Federal Highway Administration, Census Bureau, Statista

○ 저렴한 로봇택시 시대를 열어줄 자율주행기술의 발전

- 최신 차량에는 차선이탈방지, 고속도로 자율주행기능 등 자율주행기술의 일부인 첨단주행보조장치(ADAS) 탑재가 빠르게 느는 중
- 완성차 및 IT, 모빌리티 서비스 업계에서는 수년 내 완전한 자율주행기술 완성을 목표로 기술개발 중
- 레벨4 이상의 자율주행기술이 완성되면 도로상에서도 운전자가 필요 없는 로봇택시가 보급될 것이며, 이용료는 버스나 지하철 수준까지 낮아질 전망
- 로봇택시의 보급은 자동차 소유의 필요성이 더욱 희석됨을 의미하며, 따라서 자율주행기술의 완성 시기가 Peak Car의 도래 시기를 좌우
- 전문가들은 로봇택시가 보급되기까지 최소 10년에서 20년이 걸릴 것으로 내다보고 있어, 이 영향은 장기화될 가능성이 높음

3. Peak Car에 대처하는 자동차 업계

□ 완성차 업계는 구조조정 통해 마련한 재원을 미래 기술에 투자

○ ‘로드맵 E’ 통해 디젤게이트 오명 벗고 진화하려는 폭스바겐

- 폭스바겐은 지난 해 ‘로드맵 E’를 발표하고 2025년까지 총 80여 종의 전기차를 출시하겠다고 선언, 2023년까지 총 500억 유로 배터리 구매 계획
- 배터리의 안정적 수급을 위해 SK이노베이션과 JV 추진, 스웨덴 노스볼트에도 1조 2,000억원 지분투자를 통해 JV 설립
- 2019년 7월에는 포드와의 협력을 통해 픽업트럭 공동개발 등 플랫폼을 공유하고 자율주행기술을 교류하는 등 긴밀한 협력관계를 이어나갈 것으로 선언

○ 자동차 산업의 위기의식 드러낸 피아트크라이슬러(FCA)-르노의 합병 시도

- 결과적으로는 이탈리아, 프랑스 각 정부의 자존심 싸움으로 번져 무산되었지만, FCA-르노의 합병시도는 자동차 업계가 새로운 생존경쟁으로 돌입한 것을 상징
- FCA는 내연기관·대형차 중심의 포트폴리오로 인해 전기차·자율주행 등 미래기술에 대한 갈증이 있어 르노와의 합병 제안
- 합병 무산 후 FCA는 피아트 500 EV 전기차 생산을 위해 이탈리아 토리노에 700백만 유로 투자 발표, 전기차 생산 본격 참여

○ 자율주행기술과 모빌리티 서비스 시장 선점 위한 협력 활발

- 라이벌 관계인 다임러와 BMW는 이미 전략적 제휴를 통해 자율주행차를 공동개발 중이며, 올 초 U\$10억 공동투자를 통해 각각 보유 중인 카투고와 드라이브나우 차량공유서비스를 결합·확장할 계획
- GM은 2016년 자율주행기술 개발업체 크루즈 오토메이션을 인수하고 지난해에는 소프트뱅크로부터 U\$2,250백만을 투자받아 GM 크루즈의 지분 공유, 이후 일본 혼다로부터 U\$750백만을 투자받아 자율주행 협력
- 현대차는 2017년 모빌아이와 자율주행 공동개발 협력, 자율주행기업 오로라와 동남아 최대 라이드헤일링 기업 그랩에 투자하여 미래 시장 대비

○ 플랫폼 공유와 미래기술 투자가 새로운 생존공식

- 자동차 업체의 합종연횡과 협력은 플랫폼 공유를 통한 극단적 원가우위 확보와 미래기술인 전기차, 자율주행기술, 모빌리티 서비스에 대한 투자부담이 원인
- 폭스바겐의 전기차 플랫폼인 MEB의 공유와 외부판매는 아직 초기 시장 형성 단계인 전기차 플랫폼의 확산을 통해 규모의 경제를 달성하고자 하는 의도

〈 자동차 기업 간 협력, 합종연횡 〉



자료: Center for Automotive Research, "Disrupted by Mobility Startups, Automakers Reshape Their Roles", 2018.5.4

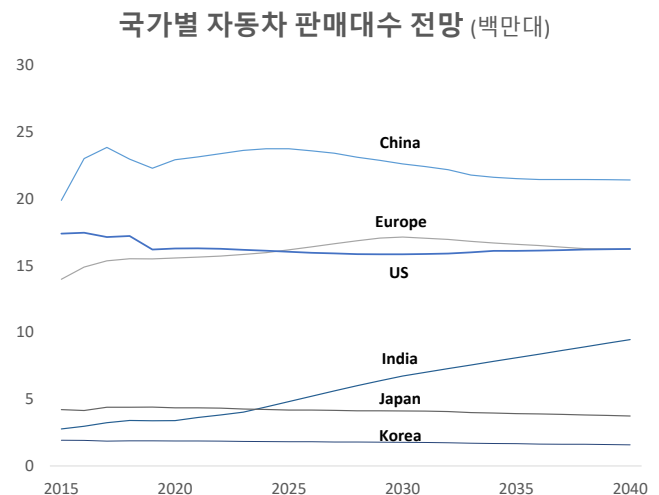
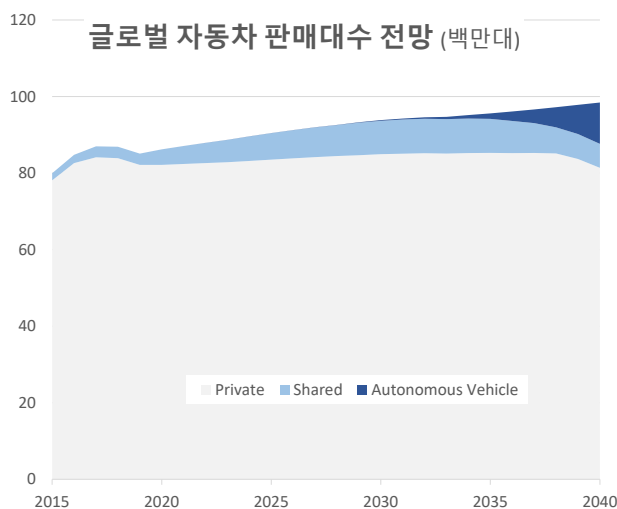
4. 자동차 3-Peak (Car-Oil-Steel) 가능성 점검

□ Peak Car는 결과적으로 Peak Oil(수송연료), Peak Steel(자동차강판)로 연결될 수 있어 현실화 가능성에 대한 진단 필요

○ Peak Car: 선진국 중심으로 시작될 것으로 보이는 자동차 수요정체

- 미국은 인구당 차량보유대수 1위 국가로 자동차 시장이 이미 포화, 올해 자동차 시장이 역성장해 1,700만 대 이하로 축소되고 나면 향후 다시 회복하기 어려울 것이라는 의견이 다수
- 한국은 지난 해 잠시 성장했지만, 내수시장 190만 대 회복이 쉽지 않아 보이며, 일본은 440만 대 선에서 정체, 양국 모두 고령화로 인해 지속적 하락세 전망
- 유럽도 서유럽 지역은 정체 혹은 마이너스 성장 중이며, 러시아 정도가 10%대 높은 성장세에 있음
- 전체 글로벌 신차 시장은 아직 모터라이제이션 과정에 있는 중국과 인도 등 신흥국의 견인으로 2040년까지는 성장할 것으로 보여, 현재의 하락세는 2018~2019년 두 해 정도의 일시적 현상으로 예상됨
- 단, 블룸버그와 같은 기관에서는 개인차량 보유 감소와 모빌리티 서비스의 확산, 특히 자율주행기술의 완성과 보급이 앞당겨지면 Peak Car가 앞당겨질 수도 있다는 의견 제기

< 글로벌 자동차 판매대수 장기전망 >

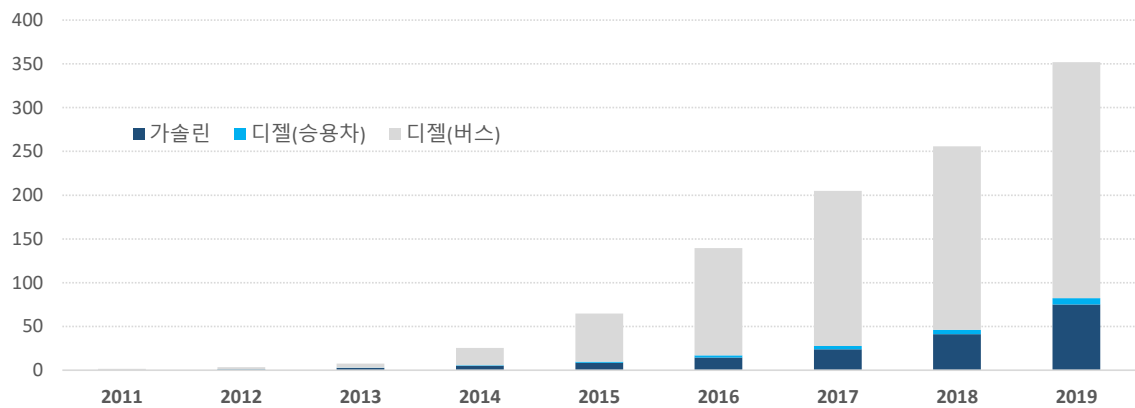


자료: BNEF(2019.5.15)

○ Peak Oil: Peak Car에 앞서 먼저 징후가 나타난 Peak Oil

- 자동차용 연료시장은 자동차 수요정체 이전에 이미 엔진효율의 혁신적인 개선과 전기차 보급 영향으로 OECD 국가에서는 2005년부터 위축되기 시작
- 2025년 이후부터 시작되는 주요국의 내연기관 판매금지와 가파른 속도로 강화되는 연비규제로 이 트렌드는 빠르게 전개될 전망
- 블룸버그 뉴에너지 파이낸스는 전기차로 인해 2040년 하루 연료 640만 배럴이 대체될 것이며, 이에 더해 엔진효율화 효과로 연료수요가 하루 750만 배럴 감소할 것이라고 전망
- 하지만 자동차 수요와 마찬가지로, 중국과 인도의 경제성장과 맞물려 신흥국 시장 연료수요가 지속적으로 증가해 전체 자동차용 연료시장은 2040년경이 되어야 정체될 것으로 예상

〈 전기차로 인한 수송연료 대체 추이, 천 배럴/일 〉



자료: Bloomberg(2019.3.19)

○ Peak Steel: 경량화 추세와 대체재 위협보다 우려되는 Peak Car 영향

- 자동차 경량화가 화두가 되면서 철강업계는 알루미늄과 플라스틱 복합재 등 대체재를 예의주시 중
- 하지만 가장 큰 대체재인 자동차 차체용 알루미늄 시장이 2018년 160만 톤에서 2025년 350만 톤으로 연 12% 고속성장을 하더라도, 약 9,000만 톤으로 추정되는 자동차용 철강소재 시장의 4%에 못 미치는 수준
- 최근의 모빌리티 트렌드가 자동차 신차 수요에 부정적인 영향을 미쳐 Peak Car가 도래한다면 그 이전에 자동차용 철강수요에서 Peak Steel이 올 가능성도 고려 필요

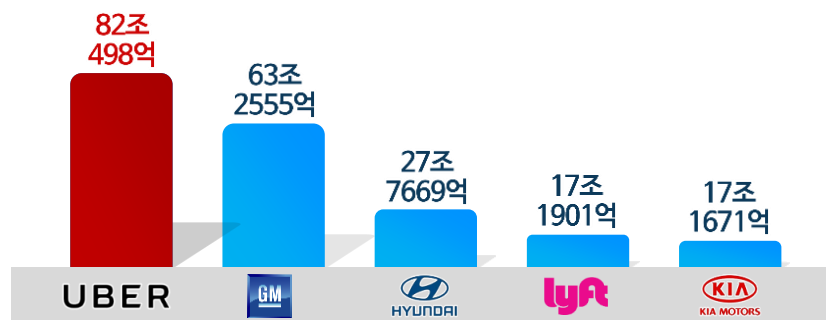
5. 시사점

□ 지금의 자동차 산업 침체는 미·중 무역갈등 등 경기적 요인에 따른 일시적 현상일 수 있으나, 장기적 관점에서 Peak Car에 대한 대비 필요

○ 자동차 업계는 현재의 상황을 자동차 역사상 최대의 격변기로 해석하며 구조조정을 통한 체질개선, 미래기술에 대한 투자를 진행 중

- 일각에서는 최근의 모빌리티 패러다임 변화를 ‘카마겟돈(Car-mageddon)’으로 표현하며 자동차 산업의 헤게모니가 완성차 업계에서 모빌리티 서비스로 넘어가고 있음을 주장
- 이미 우버는 GM의 기업가치인 63조원을 뛰어넘어 82조원 시장평가를 받고 있어 언제 모빌리티 서비스 기업이 완성차 업체를 인수하더라도 어색하지 않은 시대 도래

〈 모빌리티 서비스-완성차 시가총액 비교 〉



* 2019.5.10 주가·환율 기준

○ 소재공급 기업 입장에서는 한정된 시장 안에서 자동차사 간 합종연횡, 협력관계 변화에 따른 고객 수성전략 수립 필요

- 국내 자동차 생산시장은 지난해 400만 대 선이 무너진 이후 회복하기 쉽지 않은 상황으로 고객다변화 지속 노력 필요
- 자동차사 간 플랫폼 공유 및 협력이 늘 것으로 예상, 하나의 플랫폼이 더 큰 확장성을 갖는 점에 착안해 전기차 등 신규 플랫폼 소재공급에 더욱 주력할 필요

이 자료에 나타난 내용은 포스코경영연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.

[참고자료]

[보고서/논문]

BNEF, “Peak Car? BNEF Light Duty Vehicle Outlook 2019”, 2019.5.15

JATO Dynamics, “2018 Full Year Global Sales Release”, 2019.2.21

[홈페이지]

중국자동차공업협회 (<http://www.caam.org.cn/>)

[언론]

이재철, “글로벌 미래車 경쟁…공장폐쇄·감원 칼바람 이제 시작”, 매일경제, 2019.3.21

문서우, “폭스바겐그룹, 미래차 선도할 것…2022년까지 45조원 투자”, 모터그래프, 2018.3.8

김은배, “포드-폭스바겐, 전기·자율차 분야 ‘전략 제휴’ 확대”, 스페셜경제, 2019.7.15

조현일, “폴크스바겐, 배터리 생산 추진… 국내 업계 파장 예고”, 세계일보, 2019.7.15

김상준, “폭스바겐·포드, '합병' 수준의 협력, 플랫폼까지 '공유'”, 미디어펜, 2019.7.17

손해용, “인구 대비 車 가장 많은 나라는 미국, 2위는 뜻밖에…”, 중앙일보, 2017.11.20

문희철, “BMW·벤츠, 운전자 아예 필요없는 자율주행차 만든다”, 중앙일보, 2019.3.4

Alaric Nightingale, “Forget Tesla, It's China's E-Buses That Are Denting Oil Demand”, Bloomberg, 2019.3.19

Jane Chung, “Novelis Sees Automotive Aluminum Demand More Than Doubling by 2025”, Reuters, 2018.10.4

Dan Murtaugh, “How Much Oil Is Displaced by Electric Vehicles? Not Much, So Far”, Bloomberg, 2019.3.19