

# 자동차산업 2021년 2분기 동향

- I. 글로벌 자동차 생산량
  - 1. 자동차 생산량
  - 2. 차종별 생산량
  - 3. 주요 자동차그룹 생산량
- II. 글로벌 자동차 판매량
  - 1. 자동차 판매량
  - 2. 차종별 판매량
  - 3. 주요시장별 판매량
- III. 국내 자동차산업 동향
  - 1. 수출 현황
  - 2. 내수 현황
  - 3. 국내 완성차업체 동향
- IV. 시사점 및 전망

작성  
책임연구원 김호건 (02-6252-3610)



※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.



## < 요약 >

### I. 글로벌 자동차 생산량

**2021년 2분기 전세계 자동차 생산량은 전년동기 대비 43.6% 증가하였으나 2020년 4분기 이후 2분기 연속 전기대비 감소**

- 코로나 재확산으로 인한 생산차질과 차량용 반도체 공급 부족으로 지난 1분기 차량용 반도체 재고를 대부분 소진함에 따른 영향으로 2분기 생산량은 1,953만대
- 코로나 팬데믹으로 급감했던 생산량이 회복되고 있으나, 아직 코로나 이전 수준을 회복하지 못하고 있음
- 토요타그룹과 폭스바겐그룹을 제외한 주요 자동차그룹의 생산량은 전기 대비 감소하였으며 모든 주요 자동차그룹 생산량은 2020년 4분기 대비 감소
- 반도체 공장이 모여 있는 말레이시아 코로나 상황 악화로 반도체 수급에 차질이 생긴 포드와 GM은 각각 8개, 6개 북미 공장 생산의 일시 축소·중단을 발표하였으며 스텔란티스도 프랑스, 이탈리아 공장 생산 중단을 결정하는 등 모든 자동차 제조사 생산에 차질이 생김

### II. 글로벌 자동차 판매량

**주요국의 백신 보급과 경기 부양책으로 자동차 수요가 회복되어 2분기 전세계 자동차 판매량은 전년동기 대비 32.1% 증가, 전기대비 0.8% 증가한 2,079만대**

- 자동차 시장에서 큰 비중을 차지하는 5개 시장은 중국(30.8%), 미국(21.7%), EU(15.0%), 일본(5.0%), 인도(3.6%)이며 전체 자동차 시장의 76.1% 차지
- 미국의 자동차 판매량은 전년동기 대비 49.1% 증가하여 팬데믹 이전 수준을 회복하였고, EU(+55.3%), 일본(+23.8%), 인도(+305.7%) 또한 판매량이 증가하였으나 이전 수준을 회복하지는 못하였음

**탄소배출을 줄이는 정책이 강화되고, 제조사별로 신차를 발표하면서 친환경자동차 시장이 빠르게 커져 4분기 연속 최대 판매량 경신**

- 2분기 하이브리드를 포함한 친환경자동차 판매량은 전년동기 대비 149.4% 증가한 223만대로 전체 자동차 판매량의 10.7% 차지
- 친환경자동차 판매비율은 전기차(42.3%), 하이브리드(32.8%), 플러그인하이브리드(17.9%)로 하이브리드와 방식의 차량이 아직 우세
- 전기차 충전 인프라 부족, 느린 충전 속도 등의 불편함으로 하이브리드 방식이 아직 큰 비중을 차지하고 있으나, 전기차 판매량이 207.8%로 빠른 성장세를 보이고 있어 곧 하이브리드방식의 자동차 판매량을 넘어설 전망
- 중국과 EU는 전기차 비중이 상당히 높은 편이고 미국, 일본, 한국은 하이브리드 방식이 우세



### III. 국내 자동차산업 동향

**2021년 2분기 국내 완성차업체의 자동차 수출액은 미국에서의 판매량 증가와 친환경자동차 판매호조로 전년동기 대비 74.8% 증가한 117억 달러이며, 2분기 기준 2015년(122억 달러) 이후 최대실적 달성**

- 수출액의 가장 큰 비중(37.1%)을 차지하는 미국에서의 판매호조로 대미 자동차 수출액이 전년동기 대비 48% 증가
- 부가가치가 높은 프리미엄 브랜드와 SUV, 친환경자동차 등 해당 수출 단가가 높은 차량 판매량 증가로 높은 수출 실적 달성
- SUV의 전세계적인 인기로 수출량은 세단(14만대)의 약 2.4배인 34만대 수출
- 2분기 가장 많이 수출된 차종은 코나로 약 3만5천대가 수출되었고 뒤를 이어 트레이블레이저가 3만4천대 수출됨
- 환경규제 강화와 새로운 친환경자동차의 수요 증가로 친환경자동차 수출량은 전년동기 대비 48.1% 증가한 87,063대이며 수출액은 27억 달러로 2분기 전체 자동차 수출액의 23%를 차지
- 특히, 하이브리드차의 2분기 수출량은 전년동기 대비 55.8% 늘어나 친환경자동차 수출을 견인

**2021년 2분기 자동차 내수 판매량은 전년동기 대비 12.8% 감소한 47만대이며 친환경자동차 판매량은 23.3% 증가한 6만대로 친환경자동차는 판매량 증가 추세**

- 2021년 2분기 전년동기 대비 자동차 판매량 감소는 2020년 2분기 개소세 감면과 신차 출시 효과 등 자동차 판매량이 많았던 영향이며 전기대비 자동차 판매량은 9.6% 증가
- SUV가 전체 자동차 판매의 38.0%를 차지하고 소형보다는 대형차 선호도가 높음
- SUV인기가 늘어나면서 2분기 세그먼트별 판매량 1위를 중형SUV(19.5%)가 차지
- 전기차 충전의 불편함을 이유로 친환경자동차 판매의 대다수는 하이브리드가 차지 (하이브리드 58.2%, 플러그인하이브리드 8.6%)
- 친환경자동차 판매 중 전기차는 25.6%, 수소전기차는 4.9%를 차지하였으며 친환경자동차 보급정책으로 빠르게 점유율 확대 중

### IV. 시사점 및 전망

**코로나 재확산, 반도체 공급난, 원자재 가격 상승 등의 요인으로 자동차 생산량이 2019년 이전 수준을 회복하기까지 시간이 더 걸릴 것으로 예상**

- 기저효과 종료로 생산량 증가율은 평년 수준으로 돌아올 전망이며 당분간 생산량은 크게 늘어나기 힘든 상황
- 동남아 코로나 확산에 따라 반도체와 차량부품 공급부족 문제는 더욱 장기화될 것이며 이후에도 각국의 코로나 확산 대응 방안이 자동차 생산량 변수로 작용



## 불안정한 공급망, 원자재 가격 상승에 따른 차량 가격 인상요인과 각국의 경기 부양책 종료에 따른 소비 위축 가능성으로 자동차 판매량 증가세는 꺾일 것으로 예상

- 기저효과도 종료됨에 따라 하반기 전세계 자동차 판매 증가율은 둔화될 전망
- 그러나, 공급량 감소에 의한 이연수요와 전기자동차 신차 출시 등 자동차 수요는 여전히 장기적으로는 판매량이 증가할 여지는 있음

## 전세계 자동차 판매량 증가율이 낮아짐에 따라 하반기 자동차 수출액 증가세 역시 둔화되나 SUV와 친환경차 중심의 판매는 계속될 것으로 예상

- 한국무역협회 국제무역통상연구원에 따르면 자동차·자동차부품 수출산업경기전망지수(EBSI)는 145.5로 수출이 증가할 것으로 전망
- 주요국의 친환경자동차 보조금 확대로 친환경자동차 수출량은 꾸준히 증가할 것이며 자동차 수출에서 차지하는 비중도 계속 늘어날 전망

## 탄소배출규제 강화 정책과 팬데믹 이후 경기 부양책의 일환으로 친환경자동차 지원이 확대되면서 내연기관차에서 친환경자동차로의 전환이 가속화되고 있음

- 전기차와 수소전기차의 인프라가 충분히 구축될 때까지 하이브리드·플러그인하이브리드의 수요는 유지될 것으로 추정
- 내연기관은 지난 수 년간 성장이 정체되었으나, 친환경자동차는 가파른 성장세를 보이고 있어 완성차 업체의 적극적인 투자와 전략이 필요
- 전기차 보급 확대를 위해서는 인프라 구축·보수·관리, 충전시간 단축, 자동차 가격 인하 노력 필요

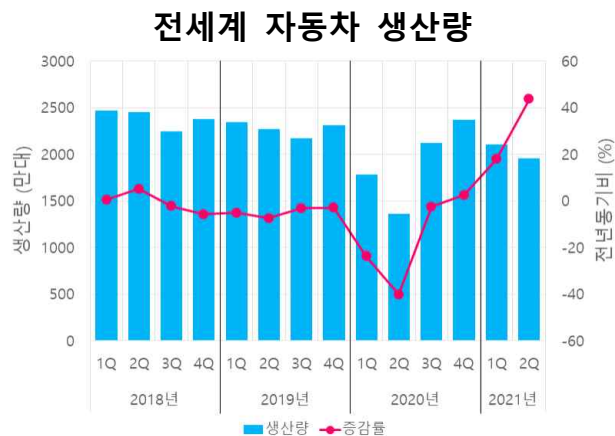


## I. 글로벌 자동차 생산량

### 1. 자동차 생산량

**2021년 2분기 전세계 자동차 생산량은 전년동기 대비 43.6% 증가하였으나 2020년 4분기 이후 2분기 연속 전기대비 감소**

- **(생산량)** 코로나 재확산으로 인한 생산차질과 차량용 반도체 공급 부족으로 지난 1분기 차량용 반도체 재고를 대부분 소진함에 따른 영향으로 2분기 생산량은 1,953만대
  - 코로나 팬데믹으로 급감했던 생산량이 회복되고 있으나, 아직 코로나 이전 수준을 회복하지 못하고 있음
  - \* 각년도 2분기 생산량: ('18 2Q) 2,456만대 → ('19 2Q) 2,272만대 → ('20 2Q) 1,360만대 → ('21 2Q) 1,953만대
- **(지역)** 2021년 2분기 전세계 자동차 생산량의 31.8%는 중국이 차지하고 있으며 그 뒤를 이어서 미국(11.5%), 일본(9.9%), 인도(4.8%), 한국(4.6%), 독일(4.5%) 순
  - 지난해 코로나로 인해 생산량 감소가 컸던 국가 순서대로 2분기 생산량 증가율이 높게 나타남
  - \* 2021년 2분기 자동차 생산량 증가율: 인도(+439.5%), 미국(+135.2%), 독일(+75.4%), 일본(+53.5%), 한국(+10.8%)
  - \* 2020년 2분기 자동차 생산량 감소율: 인도(△89.8%), 미국(△66.6%), 독일(△71.2%), 일본(△47.2%), 한국(△19.4%)
- 중국의 자동차 생산량 감소는 2020년 1분기에 집중된 이후 생산량을 회복하였으나, 반도체 공급난으로 2021년 2분기 생산량 감소



자료: MarkLines

### '21년 2분기 국가별 자동차 생산량 구성비 및 전년동기 대비 증감률

국가	생산 비율 (%)	전년동기비 (%)	국가	생산 비율 (%)	전년동기비 (%)
중국	31.8	△6.0	멕시코	4.0	180.9
미국	11.5	135.2	스페인	3.6	95.5
일본	9.9	53.5	브라질	2.6	286.4
인도	4.8	439.5	태국	1.9	148.5
한국	4.6	10.8	체코	1.7	72.1
독일	4.5	75.4	그 외	19.1	92.2

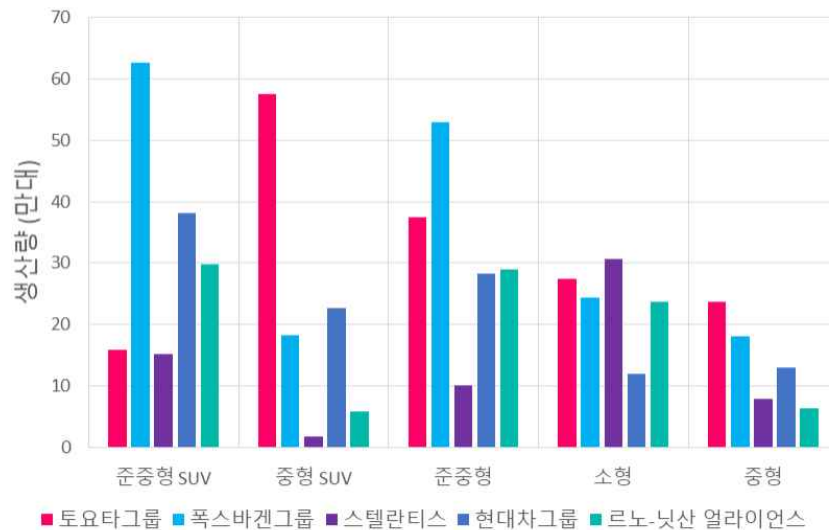
자료: MarkLines

## 2. 차종별 생산량

### 소비자의 SUV 선호도가 증가함에 따라 SUV 생산량은 735만대로 전체 자동차 생산의 37.6%차지

- GM그룹, 폭스바겐그룹, 포드 그룹 등은 세단 모델 단종 계획을 발표하고 수요가 있는 중국 시장에서만 판매
  - SUV 수요가 증가함에 따라 완성차 업체마다 다양한 모델을 출시하여 생산량 증가
  - 현대자동차는 중국 베이징 1공장을 매각하고 중국현지 판매전략을 소형차·세단에서 SUV·대형 고급차로 변경 시도 중
- SUV 생산량은 전년동기 대비 31.3% 증가하였으나 전기대비 5.1% 감소하였고, 상용차를 제외한 그 외의 차량 생산량은 전년동기 대비 25.9% 증가, 전기대비 9%감소
  - \* SUV와 상용차를 제외한 자동차 생산량은 897만대
- 세그먼트별 SUV 생산량은 준중형SUV<sup>1)</sup> 338만대, 중형SUV<sup>2)</sup> 257만대이며, 세단은 크기별로 준중형<sup>3)</sup> 231만대, 소형<sup>4)</sup> 162만대, 중형<sup>5)</sup> 152만대 생산

주요 자동차그룹의 차종별 생산량



자료: MarkLines

1) 준중형SUV: 폭스바겐-Tiguan, BMW-X1, 현대-Tucson  
 2) 중형SUV: 메르세데스벤츠-GLC Class, 현대-Santafe  
 3) 준중형: 폭스바겐-Golf, 쉐보레-Cruze, 현대-Avante  
 4) 소형: 폭스바겐-Polo, 기아-Pride  
 5) 중형: 메르세데스벤츠-C Class, BMW-3 Series, 현대-Sonata

### 3. 주요 자동차그룹 생산량

#### 기저효과로 주요 자동차그룹 생산량은 전년동기 대비 증가 하였으나 차량용 반도체 공급난에 따른 생산 차질로 전기대비 감소

- 생산량이 많은 10개 주요 자동차그룹별 2분기 생산 비중은 토요타그룹(12.8%), 폭스바겐그룹<sup>6)</sup>(11.0%), 스텔란티스<sup>7)</sup>(8.9%), 현대차그룹(8.3%), 르노-닛산 얼라이언스(7.1%), GM그룹(6.7%), 혼다(5.2%), 포드그룹(3.8%), 스즈키(3.1%), BMW그룹(3.3%) 순
- 토요타그룹과 폭스바겐그룹을 제외한 주요 자동차그룹의 생산량은 전기 대비 감소하였으며 모든 주요 자동차그룹 생산량은 2020년 4분기 대비 감소
  - 반도체 공장이 모여 있는 말레이시아 코로나 상황 악화로 반도체 수급에 차질이 생긴 포드와 GM은 각각 8개, 6개 북미 공장 생산의 일시 축소-중단을 발표하였으며 스텔란티스도 프랑스, 이탈리아 공장 생산 중단을 결정하는 등 모든 자동차 제조사 생산에 차질이 생김
- 토요타는 동일본대지진 이후 반도체 등 주요 부품 재고를 늘려 놓는 전략으로 반도체 수급 차질에도 비교적 타격이 적었음
  - 그러나, 동남아 코로나 확산으로 동남아 자동차 생산량이 많은 토요타는 하반기 자동차 생산량 감소가 예상되며 차량용 반도체 공급 부족은 더 장기화될 전망

주요 자동차그룹 생산량



\*스텔란티스는 2021.01.16 설립되었으므로 2021 1분기 이전 생산량은 PSA와 FCA<sup>8)</sup>의 합으로 나타냄

자료: MarkLines

6) 폭스바겐 그룹: 폭스바겐, 아우디, 포르쉐, 벤틀리, 람보르기니, 스코다, 세아트, 부가티, 두카티, 폭스바겐 상용차, 스카니아, 만(MAN)  
 7) 스텔란티스: 아바스, 알파로메오, 크라이슬러, 시트로엥, 닷지, DS오토모빌, 피아트, 피아트 프로페셔널, 지프, 란치아, 마세라티, 모파, 오펜, 푸조, 램(RAM), 복스홀  
 8) PSA:1976년 푸조가 시트로엥을 인수하며 탄생, FCA:2014년 피아트 크라이슬러 합병으로 설립



## II. 글로벌 자동차 판매량

### 1. 자동차 판매량

주요국의 백신 보급과 경기 부양책으로 자동차 수요가 회복되어 2분기 전세계 자동차 판매량은 전년동기 대비 32.1% 증가, 전기대비 0.8% 증가한 2,079만대

- **(판매량)** 전년도 2분기 29.2% 감소했던 자동차 판매량이 일정 부분 회복되었으며 기저효과로 인해 2분기 큰 증가율을 보임
  - 강한 수요 회복으로 인한 자동차 판매량 증가, 공급차질로 인한 생산량 감소로 자동차 재고량은 역대 가장 낮은 수준
  - \* 각년도 2분기 판매량: ('18 2Q) 2,374만대 → ('19 2Q) 2,222만대 → ('20 2Q) 1,573만대 → ('21 2Q) 2,079만대
- **(지역)** 자동차 시장에서 큰 비중을 차지하는 5개 시장은 중국(30.8%), 미국(21.7%), EU(15.0%), 일본(5.0%), 인도(3.6%)이며 전체 자동차 시장의 76.1% 차지
  - 중국은 코로나 영향으로 감소한 판매량이 회복되는듯 하였으나 반도체 공급난으로 생산량이 감소하여 판매량은 전년동기 대비 2.6% 감소
  - 미국의 자동차 판매량은 전년동기 대비 49.1% 증가하여 팬데믹 이전 수준을 회복하였고, EU(+55.3%), 일본(+23.8%), 인도(+305.7%) 또한 판매량이 증가하였으나 이전 수준을 회복하지는 못하였음
  - 인도는 코로나 대확산이 가장 심각했던 5월 이후 상황이 진정되면서 수요가 회복되고 있는 것으로 보임
  - \* 인도 2분기 월별 자동차 판매량: ('21 4월) 33.6만대 → ('21 5월) 11.6만대 → ('21 6월) 29.9만대

전세계 자동차 판매량



자료: MarkLines

### '21년 2분기 국가별 자동차 판매량 구성비 및 전년동기 대비 증감률

국가	판매비율 (%)	전년동기비 (%)	국가	판매비율 (%)	전년동기비 (%)
중국	30.8%	-2.6%	브라질	2.6	117.8%
미국	21.7%	49.1%	캐나다	2.4	52.2%
EU	15.0%	55.3%	러시아	2.3	103.6%
일본	5.0%	23.8%	한국	2.3	△12.8
인도	3.6%	305.7%	호주	1.5	45.3
영국	2.8%	175.7%	그 외	10.0%	56.3%

자료: MarkLines

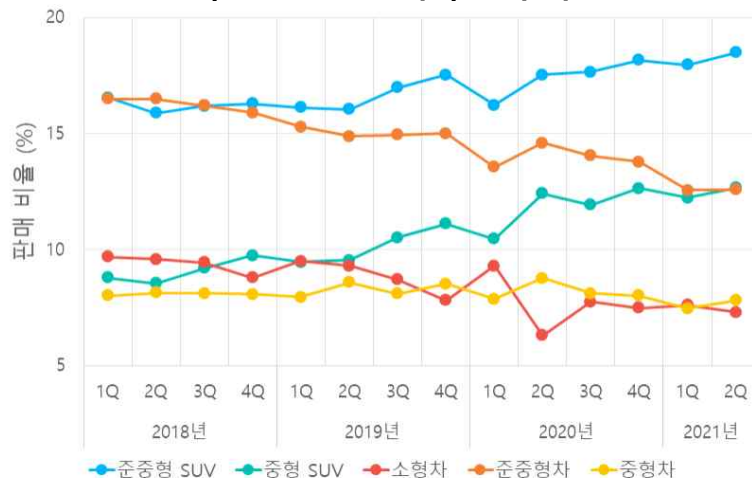


## 2. 차종별 판매량

### 오프로드 주행을 강조하던 SUV가 공간 활용성 높은 일상용 자동차로 변화하며 인기가 높아짐

- **(판매량)** 세단과 플랫폼 공유가 가능해지고 소음, 승차감, 연비 등이 개선되면서 SUV 판매량은 꾸준히 증가하여 2분기 SUV의 판매비율은 37.0%
  - 2분기 SUV의 판매량은 전년동기 대비 41.2% 증가한 791만대이며 SUV와 상용차를 제외한 차량 판매량은 31.0% 증가한 927만대
  - \* 전기대비: SUV(+3.4%), 세단(△1.7%)
  - 세그먼트별로 준중형SUV와 중형SUV의 판매비율이 꾸준히 증가하여 2분기 판매비율 1, 2위 차지
  - 자동차 업체가 소형, 대형, 프리미엄 등 다양한 크기와 종류의 SUV를 출시하여 소비자의 선택 폭이 넓어지고 판매량은 더욱 증가하는 선순환 구조가 형성되어 SUV의 판매비율 증가 추세는 앞으로도 계속 이어질 전망
- **(지역)** 미국과 중국은 SUV 판매량이 세단보다 많고 EU에서도 준중형SUV가 가장 많이 판매되는 반면 일본은 경차와 소형차의 판매비율이 각각 26.9%, 12.0%로 소형차 선호도가 높음
  - 일본의 소형차 인기는 차고지 증명과 자동차 검사 부담이 덜하다는 점, 세제혜택 등 일본의 정책적 특성에 기인함
  - 시장 성장 가능성이 큰 인도는 가성비 좋은 소형차 위주의 자동차 시장 형성되어 있는 등 지역별 선호 차량에 대한 이해 필요
  - \* 인도 자동차 판매비율: 경형세단(17.4%), 소형세단(16.3%), 소형SUV(15.8%), 준중형SUV(10.9%)

세그먼트별 판매비율 추이

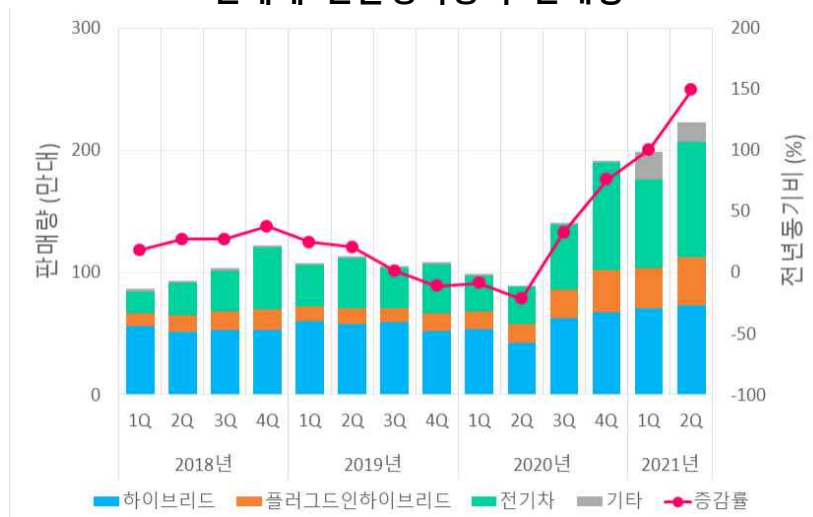


자료: MarkLines

## (친환경자동차) 탄소배출을 줄이는 정책이 강화되고, 제조사별로 신차를 발표하면서 친환경자동차 시장이 빠르게 커져 4분기 연속 최대 판매량 경신

- **(판매량)** 2분기 하이브리드를 포함한 친환경자동차 판매량은 전년동기 대비 149.4% 증가한 223만대로 전체 자동차 판매량의 10.7% 차지
- **(종류)** 친환경자동차 판매비율은 전기차(42.3%), 하이브리드(32.8%), 플러그인하이브리드(17.9%)로 하이브리드 방식의 차량이 아직 우세
  - 전기차 충전 인프라 부족, 느린 충전 속도 등의 불편함으로 하이브리드 방식이 아직 큰 비중을 차지하고 있으나, 전기차 판매량이 207.8%로 빠른 성장세를 보이고 있어 곧 하이브리드방식의 자동차 판매량을 넘어설 전망
  - \* 친환경차 전년동기 대비 판매량 증가율: 플러그인하이브리드(+167.8%), 하이브리드(+70.3%), 수소전기차(+181.0%)
- **(지역)** 2분기 전세계 친환경자동차는 중국(33.8%), EU(22.9%), 미국(17.0%), 일본(14.0%)이 전체 시장의 87.7%를 차지하며 뒤를 이어 영국(5.3%), 한국(2.7%) 순
  - 중국과 EU는 전기차 비중이 상당히 높은 편이고 미국, 일본, 한국은 하이브리드 방식이 우세
  - 특히, 중국의 전기차 비율은 69%로 매우 높고 중국 전기차 업체의 해외 시장 진출이 제한적이지만 이루어지고 있어 앞으로 행보를 주목할 필요가 있음
  - 일본은 2분기 하이브리드차 판매비율이 98%가 넘어 전기차 전환이 늦은 편
- **(브랜드)** 토요타는 하이브리드차 판매 전략으로 2분기 기준 세계 친환경자동차 판매량의 20.8%를 차지하였으며 순수 전기차만 판매하는 테슬라는 9.3%의 점유율 보유
  - 그 다음으로, 혼다(5.6%), BYD(3.8%), 폭스바겐(4.0%), 현대(3.9%), 우링(3.9%), 스즈키(3.8%), 닛산(3.3%), 기아(3.1%) 순으로 친환경자동차 시장 점유하고 있으며, BYD와 우링은 중국에서, 스즈키와 닛산은 일본에서만 대부분의 판매가 이루어짐

전세계 친환경자동차 판매량



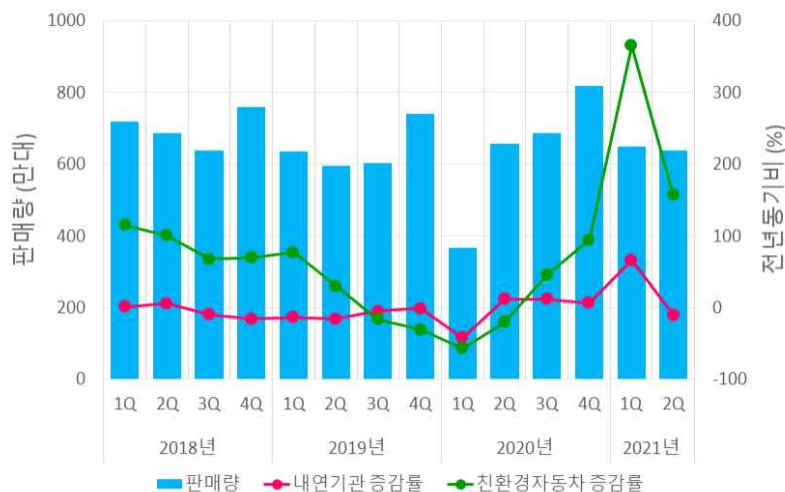
자료: MarkLines

### 3. 주요시장별 판매량

**(중국) 2021년 2분기 중국 자동차 판매량은 전년동기 대비 2.6% 감소한 639만대이고 친환경자동차 판매량은 157.5% 증가한 75만대**

- 전기대비 자동차 판매량은 1.4% 감소했으나 친환경자동차 판매량은 전기대비 27.9%증가
- **(브랜드)** 폭스바겐은 중국 자동차 시장을 2019년 3분기 12.8%까지 점유했었으나 전기차 판매량 증가, 일본차의 성장과 중국 소비자의 프리미엄 브랜드 선호 등의 요인으로 2021년 2분기에는 7.6%까지 점유율이 감소
  - 토요타는 2018년 4~5%였던 점유율을 중국 공장 건설 등 지속적인 투자로 2021년 2분기에는 6.6%(2위)까지 확대
  - \* 2021년 2분기 시장점유율: 폭스바겐(7.6%), 토요타(6.6%) 혼다(5.8%), 창안(5.8%), 우링(4.7%), 동평(4.4%), 닛산(3.9%)
- **(차종)** 2분기 판매비율은 SUV가 36.0%, 세단이 34.7%로 SUV의 판매량이 더 많음
  - 세그먼트별로 준중형SUV와 준중형세단의 판매비율은 전년동기 대비 각각 1.4%, 21.8% 감소하였으나 중형SUV와 중형세단의 판매비율은 각각 4.1%, 4.3% 증가하여 소형차보다 대형차 선호증가가 뚜렷함
- **(친환경자동차)** 전체 자동차 판매의 11%가 친환경자동차이며 그 중 69.0%가 전기차로 전기차 비율이 매우 높음
  - 중국은 큰 내수시장, 정부의 대규모 보조금 지원, 빠른 인프라 확충으로 전기차 시장이 급성장하고 있음
  - 브랜드별 2분기 친환경자동차 시장점유율은 BYD(12.9%), 테슬라(12.3%), 우링(11.6%), 토요타(11%), 혼다(5.9%) 순이며 전기차의 경우 테슬라를 제외한 외국 브랜드의 판매가 부진함
- **(국내기업)** 2분기 중국시장에서 현대와 기아의 점유율은 각각 1.5%(9.8만대), 0.6%(4만대)로 매우 부진한 상태
  - 중국시장의 프리미엄·대형차·SUV선호에도 SUV모델 부재, 늦은 신차 출시, 고가도 저가도 아닌 애매한 브랜드 이미지로 판매 부진

중국 자동차 판매량

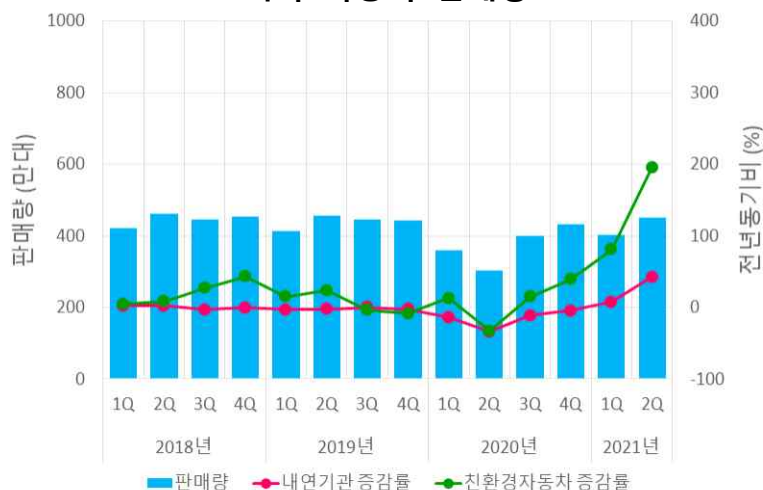


자료: MarkLines

## (미국) 2021년 2분기 미국 자동차 판매량은 전년동기 대비 49.1% 증가한 452만대이고 친환경자동차 판매량은 195.6% 증가한 38만대

- 전기대비 자동차 판매량은 12.4% 증가했고 친환경자동차 판매량은 전기대비 23.3% 증가
- **(브랜드)** 포드의 시장점유율은 전년동기 대비 3.7%p 감소한 10.4%로 판매량 2위를 차지했고 토요타의 시장점유율은 1.9%p 상승한 13.4%를 기록하며 판매량 1위를 차지
  - 포드의 시장점유율 감소는 차량용 반도체 수급 문제로 인한 생산량 감소와 다른 완성차 업체(램(RAM)과 쉘보레)의 점유율 확대 때문
  - \* 2021년 2분기 시장점유율: 토요타(13.4%), 포드(10.4%), 혼다(9.6%), 쉘보레(9.5%), 닛산(6.2%)
- **(차종)** SUV의 판매비율이 52.5%로 SUV 판매량이 매우 높음
  - 미국은 픽업트럭의 판매량이 높은 국가로 전체 자동차 판매에서 차지하는 비율은 17.2%
  - SUV는 판매량이 최대이면서 판매량 증가율 또한 가장 높아 앞으로도 최대 판매량을 보일 전망
- **(친환경자동차)** 전체 자동차 판매의 8.4%가 친환경자동차이며 하이브리드 방식(플러그인 하이브리드 포함) 비중이 70.5%, 전기차는 29.2%, 수소전기차는 0.2%를 차지
  - 하이브리드가 주력인 토요타(39.6%)의 시장점유율이 가장 높으며 그 뒤를 이어 테슬라(18.1%), 혼다(8.6%), 포드(7.8%), 현대(6.7%) 순
- **(국내기업)** 자동차 수요가 늘어나면서 국내기업의 SUV, 친환경자동차, 고급브랜드 판매량이 증가하여 현대자동차그룹(현대·기아·제네시스)은 최대 판매 실적 달성
  - 현대와 기아의 2분기 친환경자동차 판매량은 809.5%, 205.1% 증가하였고 바이든 정부의 친환경 정책으로 더 큰 성장이 기대됨
  - 각 브랜드별 판매량은 현대 24만대(+69.3%), 기아 21.9만대(+74.6%), 제네시스 1.1만대(+209.0%)로 각각 미국 시장에서 5.3%, 4.8%, 0.2%의 시장점유율을 보임

미국 자동차 판매량



자료: MarkLines

## (EU) 2021년 2분기 EU 자동차 판매량은 전년동기 대비 55.3% 증가한 313만대이고 친환경자동차 판매량은 174.9% 증가한 51만대

- 전기대비 자동차 판매량은 8.4% 증가했고 친환경자동차 판매량은 전기대비 24.1% 증가
- **(브랜드)** 폭스바겐은 2분기 36.7만대를 판매하며 판매비율 1위(8.1%)를 지키고 있으나, 반도체 부족 문제가 심각한 르노와 포드는 각각 1.3%p, 0.8%p 점유율 감소
  - 반면, 반도체 재고를 확보해 놓은 토요타의 점유율은 0.8%p 증가한 3.8%가 되어 포드의 판매량을 역전
  - \* 2분기 시장점유율: 폭스바겐(8.1%), 르노(5.5%), 푸조(5.0%), 토요타(3.8%), 포드(3.4%), 피아트(3.9%), 시트로엥(3.6%)
- **(차종)** SUV의 판매비율은 34.8%이고 세부 세그먼트별 판매량 1위는 준중형SUV
  - 2017년 2분기 12.3%에 불과하던 준중형SUV의 판매비율이 2021년 2분기 19.8%까지 확대되어 SUV의 인기는 증가 추세
- **(친환경자동차)** 전체 자동차 판매의 16.3%가 친환경자동차이고 EU는 탄소배출규제가 강력한 시장으로 전기차 비중이 높아 중국과 전기차시장을 주도
  - 친환경차량 중 전기차 판매비율은 36.4%로 다른 나라에 비해 높긴 하나, 아직까진 하이브리드(23.8%)와 플러그인하이브리드 (39.3%) 방식의 판매량이 더 많으며 수소전기차 판매비율은 0.04%
  - 유럽브랜드의 친환경자동차 전환이 늦은 가운데 하이브리드 판매량이 많은 토요타(17.2%)의 시장점유율이 가장 높고, 뒤를 이어 테슬라(10.6%), 르노(8.3%), BMW(5.6%), 메르세데스벤츠(5.5%) 순으로 점유율 차지
- **(국내기업)** 현대와 기아의 SUV 및 친환경자동차 판매호조로 점유율이 확대되어 각각 2.4%(+0.6%p), 2.3%(+0.4%p) 점유율 차지
  - 현대와 기아의 2분기 친환경자동차 판매량은 전년동기 대비 114.4%, 152.1% 증가한 2.3만대, 2만대 수준이며 노후화된 자동차가 많은 유럽 특성상 친환경자동차로의 전환과정은 국내기업의 기회요인으로 작용할 것으로 기대

EU 자동차 판매량



\*영국의 EU탈퇴로 2020.01.31. 이후 EU 판매량에서 영국은 제외

자료: MarkLines



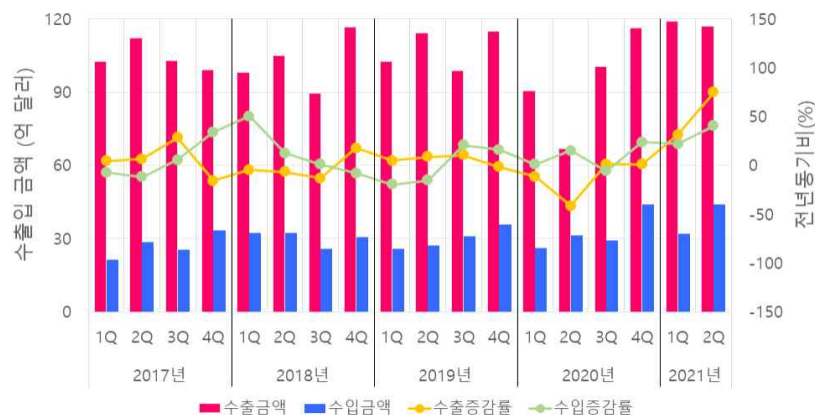
### III. 국내 자동차산업 동향

#### 1. 수출 현황

**2021년 2분기 국내 완성차업체의 자동차 수출액은 미국에서의 판매량 증가와 친환경자동차 판매호조로 전년동기 대비 74.8% 증가한 117억 달러이며, 2분기 기준 2015년(122억 달러) 이후 최대실적 달성**

- **(지역)** 수출액의 가장 큰 비중(37.1%)을 차지하는 미국에서의 판매호조로 대미 자동차 수출액이 전년동기 대비 48% 증가
  - 부가가치가 높은 프리미엄 브랜드와 SUV, 친환경자동차 등 대당 수출 단가가 높은 차량 판매량 증가로 높은 수출 실적 달성
  - 미국 다음으로 수출액이 많은 캐나다(6.8%)와 러시아(6.2%)에서도 현대·기아의 SUV 판매량이 증가하면서 수출액 증가(각각 +108.9%, +388.0%)
  - \* 대륙별 수출액: 북미(43.9%), 유럽(30.5%), 중동(7.3%), 오세아니아(6.2%), 아시아(5.8%), 중남미(4.9%), 아프리카(1.5%)
- **(수출차종)** SUV의 전세계적인 인기로 수출량은 세단(14만대)의 약 2.4배인 34만대 수출
  - 2분기 가장 많이 수출된 차종은 코나로 약 3만5천대가 수출되었고 뒤를 이어 트레일레이저가 3만4천대 수출됨
- **(친환경자동차)** 환경규제 강화와 새로운 친환경자동차의 수요 증가로 친환경자동차 수출량은 전년동기 대비 48.1% 증가한 87,063대이며 수출액은 27억 달러로 2분기 전체 자동차 수출액의 23%를 차지
  - 특히, 하이브리드차의 2분기 수출량은 전년동기 대비 55.8% 늘어나 친환경자동차 수출을 견인
  - \* 친환경자동차 종류별 수출 비율: 하이브리드(45.9%), 전기차(39.6%), 플러그인하이브리드(14.2%), 수소차(0.4%)

한국 자동차 수출입 동향

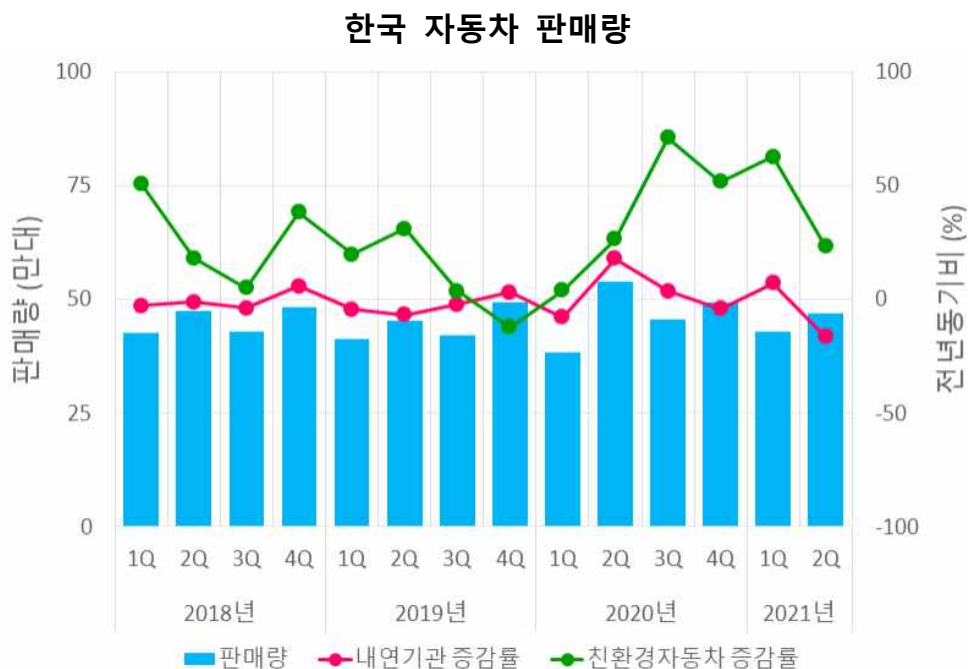


자료: KITA

## 2. 내수 현황

**2021년 2분기 자동차 내수 판매량은 전년동기 대비 12.8% 감소한 47만대이며 친환경자동차 판매량은 23.3% 증가한 6만대로 친환경자동차는 판매량 증가 추세**

- 2021년 2분기 전년동기 대비 자동차 판매량 감소는 2020년 2분기 개소세 감면과 신차 출시 효과 등 자동차 판매량이 많았던 영향이며 전기대비 자동차 판매량은 9.6% 증가
- 친환경자동차 판매량은 전기대비 22.6% 증가하여 친환경자동차 판매량 증가가 기대됨
- **(브랜드)** 현대자동차그룹의 한국시장 점유율은 74.2%로 현대 34.2%( $\Delta 0.9\text{p}$ ), 기아 31.5%( $+1.6\text{p}$ ) 제네시스 8.5%( $+1.7\text{p}$ ) 순
- 다른 국내 완성차 업체는 반도체 공급 부족으로 생산량 감소, 차량 단종으로 판매량 감소
- \* 쉼보레(점유율: 3.2% 전년동기비:  $\Delta 0.7\text{p}$ ), 르노삼성(3.1%  $\Delta 0.3\text{p}$ ), 쌍용(3.0%  $\Delta 0.4\text{p}$ )
- **(차종)** SUV가 전체 자동차 판매의 38.0%를 차지하고 소형보다는 대형차 선호도가 높음
- SUV인기가 늘어나면서 2분기 세그먼트별 판매량 1위를 중형SUV(19.5%)가 차지
- **(친환경자동차)** 전기차 충전의 불편함을 이유로 친환경자동차 판매의 대다수는 하이브리드가 차지 (하이브리드 58.2%, 플러그인하이브리드 8.6%)
- 친환경자동차 판매 중 전기차는 25.6%, 수소전기차는 4.9%를 차지하였으며 친환경자동차 보급정책으로 빠르게 점유율 확대 중



자료: MarkLines

### 3. 국내 완성차업체 동향

#### (현대차 그룹) 미국, EU 등 주요시장과 인도, 베트남 등 신흥시장에서의 판매량 증가로 역대 최대 실적 달성

- (현대) 2분기 매출은 30조3,261억원(전년동기 대비 +38.7%)으로 역대 최대이며 영업이익도 7년만에 최대실적인 1조 8,860억원(전년동기 대비 +219.5%) 달성
  - 3분기 연속 전기대비 영업이익률이 증가하고 있어 성장이 기대됨
  - 반도체 수급문제로 인한 생산차질에도 자동차 수요 증가로 생산량은 전년동기 대비 8.8% 증가하였고 내수는 11% 감소한 반면 수출량은 45.9% 증가하여 내수와 수출을 합친 전체 판매량은 11.6% 증가
    - \* 2분기 최다 판매 차종: 아반떼(50,137대), 팰리세이드(40,980대)
- (기아) 수출 증가로 2분기 매출(18조3,395억원 +61.3%)과 영업이익(1조4,872억원 +924.2%) 모두 역대 최대 실적 달성
  - 생산량은 전년동기 대비 23.9% 증가하였고 내수는 8.2% 감소하였으나 수출량은 65.0% 증가하여 전체 판매량은 24.9% 증가
    - \* 2분기 최다 판매 차종: K5(50,885대), 모닝(37,831대)

#### (기타) 한국지엠, 르노삼성, 쌍용은 반도체 수급 문제, 차량 단종, 노사갈등 등으로 판매가 부진함

- (한국지엠) 반도체 공급 부족문제로 생산량은 전년동기 대비 17.1% 감소하였고 다마스 단종 등 판매 감소로 내수 판매는 28.3% 감소, 수출량도 14.8% 감소하여 전체 판매량은 18.5% 감소
  - 생산감소, 판매부진, 노사 임금 협상 등 여러 문제가 혼재되어 있어 하반기 실적도 좋지 않을 것으로 예상
    - \* 2분기 최다 판매 차종: 트레이블레이저(40,139대), 트랙스(9,732대)
- (르노삼성) 생산량은 전년동기 대비 12.6% 감소하였고 XM3의 판매호조로 수출량은 351.3% 증가하였으나 내수판매는 55.4% 감소하여 전체 판매량은 13.8% 감소
  - 브랜드명에서 '삼성'삭제, 노사갈등, 반도체 수급난 등의 문제가 있으나 XM3 수출량 증가가 기대됨
    - \* 2분기 최다 판매 차종: XM3(18,879대), QM6(13,079대)
- (쌍용) 기업회생절차문제, 부품·반도체 수급 문제에 따른 자동차생산 차질로 판매량이 감소하여 2분기 매출액은 6,124억(전년동기 대비 △13.4%)으로 줄어들었으나 영업손실은 △932억원으로 전년동기 대비 20.4% 축소
  - 그러나 영업이익률이 -15.2% 수준으로 하반기에도 누적 손실액은 더욱 커질 전망
  - 생산량은 전년동기 대비 8.5% 감소하였고 내수는 40.0% 감소, 수출량은 296.7% 증가하였으나 전체 판매량은 14.5% 감소
    - \* 2분기 최다 판매 차종: 렉스턴스포츠(9,367대), 티볼리(5,937대)



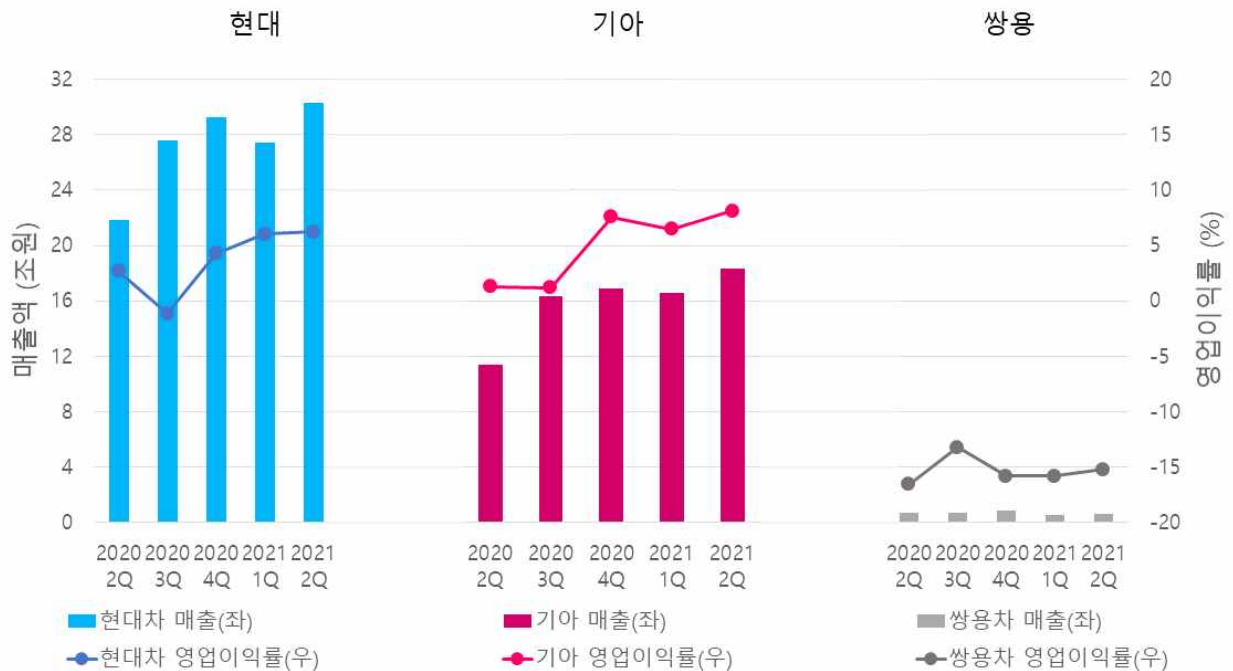


### '21년 2분기 국내 기업별 자동차 생산량·판매량



자료: KAMA

### 국내 완성차 업체 매출과 영업이익률





## IV. 시사점 및 전망

### 코로나 재확산, 반도체 공급난, 원자재 가격 상승 등의 요인으로 자동차 생산량이 2019년 이전 수준을 회복하기까지 시간이 더 걸릴 것으로 예상

- 기저효과 종료로 생산량 증가율은 평년 수준으로 돌아올 전망이며 당분간 생산량은 크게 늘어나기 힘든 상황
- TSMC가 차량용 반도체 생산 확대를 발표하는 등 반도체 부족 문제는 다소 완화될 전망이나 당분간은 공급 부족이 지속되어 자동차 생산량에 영향 줄 것으로 예상
- 동남아 코로나 확산에 따라 반도체와 차량부품 공급부족 문제는 더욱 장기화될 것이며 이후에도 각국의 코로나 확산 대응 방안이 자동차 생산량 변수로 작용
- 철강, 리튬 등 원자재 가격 상승으로 인한 제조사 부담으로 수익성이 악화될 것으로 추정

### 불안정한 공급망, 원자재 가격 상승에 따른 차량 가격 인상요인과 각국의 경기 부양책 종료에 따른 소비 위축 가능성으로 자동차 판매량 증가세는 꺾일 것으로 예상

- 기저효과도 종료됨에 따라 하반기 전세계 자동차 판매 증가율은 둔화될 전망
- 그러나, 공급량 감소에 의한 이연수요와 전기자동차 신차 출시 등 자동차 수요는 여전히 장기적으로는 판매량이 증가할 여지는 있음

### 전세계 자동차 판매량 증가율이 낮아짐에 따라 하반기 자동차 수출액 증가세 역시 둔화되나 SUV와 친환경차 중심의 판매는 계속될 것으로 예상

- 한국무역협회 국제무역통상연구원에 따르면 자동차·자동차부품 수출산업경기전망지수(EBSI)<sup>9)</sup>는 145.5로 수출이 증가할 것으로 전망
- SUV의 인기는 과거부터 꾸준히 상승하였고 앞으로도 상승세는 이어질 것으로 기대되며, 특히 최대 수출상대국인 미국과 EU에서의 SUV 판매량은 더 늘어날 것으로 예상
- 그러나 기저효과가 종료되고 차량용 반도체 문제가 장기화 되면서 하반기 수출 증가율은 둔화될 것으로 예상
- 주요국의 친환경자동차 보조금 확대로 친환경자동차 수출량은 꾸준히 증가할 것이며 자동차 수출에서 차지하는 비중도 계속 늘어날 전망
- 현대자동차그룹의 첫 전기차전용 플랫폼(E-GMP)기반의 신차 출시로 전기차 수출량 증가가 기대됨

9) 수출산업경기전망지수 > 100 : 향후 수출 여건 개선



## 탄소배출규제 강화 정책과 팬데믹 이후 경기 부양책의 일환으로 친환경자동차 지원이 확대되면서 내연기관차에서 친환경자동차로의 전환이 가속화되고 있음

- 전기차와 수소전기차의 인프라가 충분히 구축될 때까지 하이브리드·플러그인하이브리드의 수요는 유지될 것으로 추정
  - 그러나 EU집행위원회의 2050년 넷제로(net zero) 목표에 따라 2035년 하이브리드 판매가 중단될 가능성이 있어 귀추가 주목됨
- 내연기관은 지난 수 년간 성장이 정체되었으나, 친환경자동차는 가파른 성장세를 보이고 있어 완성차 업체의 적극적인 투자와 전략이 필요
  - 토요타는 하이브리드, 테슬라는 전기차에 적극적으로 투자하여 친환경자동차 시장을 선도하고 있으며, 중국 기업은 큰 내수시장을 바탕으로 성장 중
  - 전기차는 내연기관에 비해 반도체 수요가 많아 안정적인 반도체 확보가 필요하기 때문에 반도체 공급 이슈가 종료되는 시점에 친환경자동차 판매량은 더욱 늘어날 것으로 예상
- 전기차 보급 확대를 위해서는 인프라 구축·보수관리, 충전시간 단축, 자동차 가격 인하 노력 필요



## 참고자료

### 세그먼트는 차의 크기를 표시하는 구분법으로 국가마다 표현과 기준이 다름

- 유럽에서는 알파벳 순서대로 차의 크기를 나눠놓은 반면 한국은 배기량과 차체 크기를 기준으로 경형~대형으로 분류
- 정확하게 유럽의 자동차 분류 기준과 일치하지는 않으나 편의상 A세그먼트-경형, B세그먼트-소형, C세그먼트-준중형, D세그먼트-중형, E세그먼트-대형으로 구분

### 세그먼트 구분법

유럽		한국		
구분	전장	구분	배기량	크기
A세그먼트	3500mm 미만	경형	1000cc 미만	전장 3.6m 전고 2.0m 전폭 1.6m 이하
B세그먼트	3500~3850mm			전장 4.7m 전고 2.0m 전폭 1.7m 이하
C세그먼트	3850~4300mm	소형	1000~1600cc	전장, 전고, 전폭 중 어느 하나라도 소형 초과
D세그먼트	4300~4700mm	중형	1600~2000cc	전장, 전고, 전폭 중 어느 하나라도 소형 초과
E세그먼트	4700~5000mm			
F세그먼트	5000mm 초과	대형	2000cc 초과	전장, 전고, 전폭 중 어느 하나라도 소형 초과

### 차체 크기



자료: 키즈현대