

향후 국산 자동차 섹터 전망 분석

자동차 산업

Global report
2020.12.3

역내포괄적경제동반자협정 (RCEP)

한국, 중국, 일본과 아세안(ASEAN) 10개국, 호주, 뉴질랜드 등 15개국이 참여하는 역내 포괄적 경제 동반자 협정은 세계 최대 규모의 자유무역협정(FTA)이다. 2020년 11월 15일 협상이 최종 타결되었으며, 참가국들 간의 관세장벽 철폐를 목표로 진행된 대규모 FTA다. RCEP의 무역규모는 2019년 기준 5조 4000억 달러에 달하며, 이는 CPTPP(환태평양경제동반자협정)의 무역규모 2조 9000억 달러, USMCA(북미자유무역협정)의 무역규모 2조 5000억 달러와 비교했을 때에도 상당한 규모다.

기존의 대(對) 아세안(ASEAN) 자동차 수출 부문은 30~40% 정도의 관세가 부과되었다. 하지만 RCEP 체결 이후에는 다양한 국가들이 점진적으로 관세를 철폐하고 있는 추세다. 이러한 점에서 RCEP체결은 국산 자동차 업체들의 수출에 긍정적인 영향을 가져올 것으로 보인다.

그린뉴딜과 관련한 친환경 자동차의 성장

그린뉴딜은 '한국판 뉴딜' 정책의 일부로서, 기후변화에 대응하여 에너지 전환 등 환경에 대한 투자를 통해 경기부양과 고용 촉진을 끌어내기 위한 정책을 의미한다. 심화되는 환경오염으로 인해 지속가능한 발전의 필요성이 대두되면서, 기존 경제와 산업 시스템에 대한 변화가 필요했다. 그에 따라 저탄소 경제구조로 전환하여 기후위기와 환경문제에 대응하기 위한 정책이 바로 그린뉴딜 정책이다.

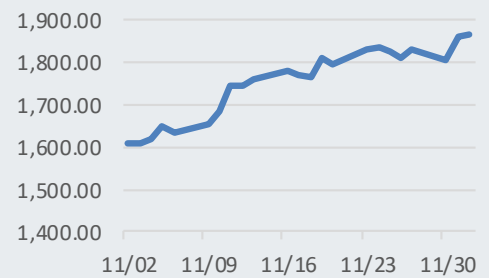
현재 정부는 전기, 수소차 통행료 50% 할인을 2022년 12월까지 연장하는 등 친환경 자동차의 보급을 늘리기 위한 정책을 추진중이다. 또한 저공해 자동차를 목표한 만큼 생산하지 않으면 생산업체를 제재하는 '저공해자동차 보급목표제'가 도입된다. 이는 완성차 업체가 전체 판매량 중 정부가 정한 비율만큼 전기차, 수소차 등 친환경차로 판매하도록 하는 제도다.

안정적인 내수시장과 성장하는 수출시장

코로나 19의 위기속에서도 국산 자동차의 내수판매는 꾸준한 성장세를 보이고 있다. 새로운 모델이 지속적으로 출시되며 인기를 얻어, 9월 대비 10월 내수 판매량 1.7%가 증가하였다. 특히, 친환경차는 전년동월 대비 77.5% 성장한 모습을 보여주며 긍정적인 기대감을 이끌어내고 있다.

코로나 사태 속에서 자동차 산업의 수출시장은 작지 않은 타격을 입었다. 9월 대비 10월 3.2% 감소한 판매량을 기록하였으며, 국산 자동차 판매 업체 대부분이 감소세를 보였다. 하지만 친환경 자동차의 수출은 전년동월 대비 30.1% 가량 증가한 모습을 보였다. 점진적으로 성장해 나가는 친환경 자동차 부문이 침체된 수출시장을 일으켜 세울 수 있는 원동력이 될 전망이다.

KRX 자동차 지수



정지우 010-4614-9495

박다솜 010-8753-0540

이주현 010-3759-2904

박현정 010-9503-3547

INTRO

국산 자동차 산업 개황

- 내수 시장
- 수출 시장
- 친환경 자동차

정책 & ISSUE

- RCEP(역내포괄적경제동반자협정)
- 한국판 뉴딜

결론

INTRO

코로나 침체기와 회복세

꾸준한 내수와
수출의 회복세

코로나 사태 이후 현대, 기아, 한국GM, 쌍용, 르노삼성 등 주요 자동차 생산 기업들의 자동차 생산량이 급격하게 감소하기 시작했다. 하지만 신차효과 등에 힘입어 국내 자동차 수출액은 2개월 연속으로 증가하며 회복세를 보이기 시작했으며, 내수는 안정적으로 증가세를 지속하고 있다.

친환경차 이슈가 대두되면서 친환경차의 내수와 수출이 모두 증가하고 있다. 특히, 내수 판매의 경우 9개월 연속의 증가세를 보이고 있으며, 전기차의 경우 39개월 연속 수출액이 증가하였다.

이러한 회복세 속에서, RCEP체결이라는 긍정적 이슈가 대두되며 국내 자동차 산업의 수출에 긍정적 기대를 할 수 있게 되었으며, 국내 자동차 산업의 안정적인 성장을 전망할 수 있다.

국산 자동차 산업 개황

1. 내수 시장

신차효과로 인한
Q의 꾸준한 성장

지난 10월 추석 연휴에 따라 자동차 업체들의 영업일수가 감소하였지만, 그럼에도 신차효과(카니발, 아반떼, 쏘렌토, 제네시스 G80 등) 등의 이유로 전년동월 대비 1.7% 증가한 160,151대의 판매량을 기록하였다.

2020년 1월~10월까지의 업체별 내수 판매 현황을 보면, 쌍용을 제외한 대부분의 업체가 전년동기대비 판매량 상승을 기록했다. 현대차의 경우 대형 및 고급 차종의 인기로 큰 수익을 거두었으며, 기아차의 경우 새로 출시된 SUV 모델 등이 실적상승을 이끌었다. 쌍용의 경우 기존 모델의 판매 저조로 인해 판매실적이 감소했다.

[도표 1] 2020년 10월 업체별 내수판매 현황

	20.01~10 판매량 (대)	점유율(%)	전년동기대비
현대	649,333	48.8	+6.0%
기아	463,020	34.8	+9.6%
한국 GM	67,140	5.0	+11.3%
쌍용	70,170	5.3	-20.2%
르노삼성	80,722	6.1	+17.3%
합계	1,330,385	100.0	+7.9%

자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

침체된 분위기 속의
꾸준한 성장

2. 수출 시장

수출 시장에서는 국산 자동차가 크게 힘을 내지 못한 수치를 보여준다. 조업일수 감소 등의 영향으로 전년동월 대비 전체 수출량이 3.2% 감소하여 200,666대를 기록했다. 반면, SUV와 친환경차의 수출은 증가하였으며, 이는 2개월 연속 증가세를 기록했다. 유럽지역의 코로나 재확산 등의 영향으로, 대부분의 국산 자동차 업체가 전년동기 대비 수출량이 대폭 감소하였다. 하지만 코로나 사태 이후 침체되어 있던 수출 시장 속에서, 점차 회복세를 보이고 있다. 올해 9월과 비교했을 때, 현대차의 경우 16.8%의 수출량 증가, 기아차의 경우 8.6% 증가, 쌍용의 경우 57% 증가를 기록했다. 국산 자동차의 수출량은 내수 시장의 판매량에 비하면 아직 미미한 수치를 기록하였지만, 점차 회복세를 보이고 있다.

[도표 2] 2020년 10월 업체별 수출 현황

	20.01~10 수출량 (대)	점유율(%)	전년동기대비
현대	668,812	44.0	-21.3%
기아	593,824	39.1	-21.6%
한국 GM	223,209	14.7	-16.3%
쌍용	14,735	1.0	-30.3%
르노삼성	18,355	1.2	-75.8%
합계	1,518,935	100.0	-22.9%

자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

3. 친환경 자동차

3.1 친환경 자동차의 성장세

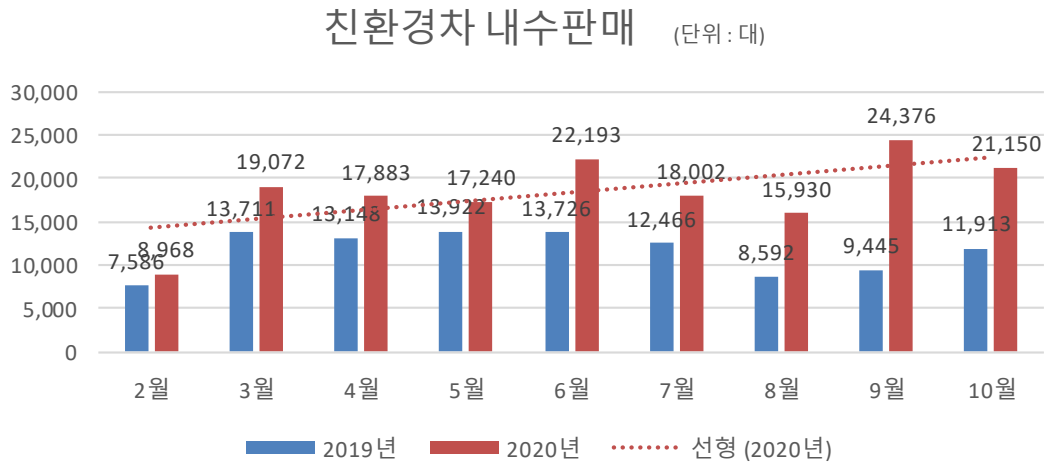
그린 뉴딜 등의 이슈로 EV, HEV, PHEV, FCEV 등 다양한 친환경 자동차들이 활발히 생산되고 시장에서 판매되고 있다. 특히 전기차와 하이브리드 자동차의 수출이 기하급수적으로 증가하고 있는 추세다.

친환경 자동차의 판매는 내수에서 2019년 10월 대비 77.5%가 증가한 21,150대를 기록했으며, 수출에서 30.1% 증가하여 30,110대를 기록했다. 코나, 니로 등의 전기차가 수출 상승을 견인했으며, 전기차 수출은 39개월 연속 증가하고 있는 추세다. 이러한 상황은 코로나 사태로 인해 잠잠해진 국산 자동차의 수출 시장에 큰 이슈로 다가왔다.

3.2 내수 시장

친환경 자동차는 9개월 연속으로 내수판매가 증가하였다. 하이브리드 자동차의 경우 전년동월 대비 80.9%, 전기차의 경우 51.6%, 플러그인하이브리드 자동차의 경우 762.2%, 수소차가 5.3% 가량 판매가 증가하였다. 국산 하이브리드의 경우 쏘렌토 HEV, 그랜저 HEV 등의 모델이 판매 증가에 크게 기여하였고, 국산 전기차의 경우 포터 EV, 봉고 EV 등 상용 전기차의 판매 증가가 EV 내수 판매에 기여했다.

[그림 1] 2020년 친환경차 내수판매 현황



자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

[도표 3] 2020년 10월 친환경차 차종별 내수판매 현황

	2020년 1월~10월(대)	전년동기대비
하이브리드(HEV)	119,150	+51.8%
전기차(EV)	40,335	+44.1%
플러그인하이브리드(PHEV)	8,166	+148.8%
수소차(FCEV)	5,088	+58.7%
합계	172,759	+52.9%

자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

3.3 수출 시장

친환경 자동차의 수출 시장에서는 39개월 연속 증가하는 등 지속적인 성장세를 보여주고 있다. 전년동월 대비 전기차는 51.7%, 하이브리드 자동차는 36.3% 수출이 증가하였다. 코나 EV와 니로 EV가 친환경차 전체 수출 37.2%의 비중을 차지하였으며, 친환경차 전체의 수출량 중에서 전기차의 비중이 44.1%를 차지하였다.

특히, 전기차 수출 시장의 상승세는 EU의 환경규제와 관련하여 더큰 기대감을 가져온다. 올해부터 자동차 한 대의 연평균 이산화탄소 배출량이 1km당 95g으로 제한되었다. 이러한 이슈는 국내 전기차의 수출이 EU에 70.3% 의존하고 있다는 점에서 긍정적으로 다가온다.

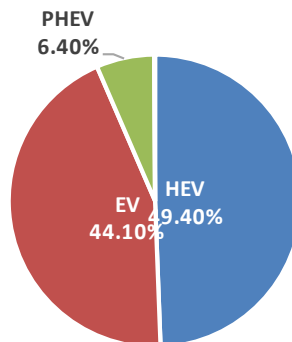
[도표 4] 2020년 10월 업체별 수출 현황

	2020년 1월~10월(대)	전년동기대비
하이브리드(HEV)	104,493	-13.0%
전기차(EV)	100,601	+74.5%
플러그인하이브리드(PHEV)	22,277	-11.5%
수소차(FCEV)	859	+35.1%
합계	228,230	+12.1%

자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

[그림 2] 2020년 10월 친환경차 유형별 수출비중

친환경차 유형별 수출비중



자료: 한국자동차산업협회, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

정책 & ISSUE

RCEP의 발효와
거대 경제블록 탄생

1. RCEP(역내포괄적경제동반자협정)

RCEP(역내포괄적경제동반자협정)은 Regional Comprehensive Economic Partnership의 줄임말로, 한국, 중국, 일본과 아세안 10개국, 호주, 뉴질랜드까지 15개국이 참여하는 세계 최대 규모의 자유무역협정(FTA)을 의미한다. 2020년 11월 15일 최종 타결 및 서명이 이루어졌으며, 이에 따라 아세안 10개국 중 6개국, 그 외 5개국 중 3개국 이상에서 의회 비준이 이루어지면 60일 후 RCEP가 발효된다.

[도표 5] RCEP의 경제적 위상 (단위 : %)

경제권	인구	GDP	수출	수입
ASEAN	8.6	3.5	7.3	12.9
RCEP	29.7	28.9	25.0	38.3
NAFTA	6.5	27.3	10.7	28.3
CPTPP	6.6	12.9	13.5	24.1
EU(28)	6.8	21.9	34.6	4.2

자료 : World Development Indicators, World Bank, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

RCEP 참가국의 무역규모, 인구, 국내총생산(명목 GDP)은 전 세계에서 약 30%의 비중을 차지한다. 따라서 이번 RCEP의 체결은 역내 인구 34억 명, 무역규모 10조 1310억 달러(약 1경 1043조 원), 명목 국내총생산(GDP) 19조 7640만 달러에 이르는 자유무역지대를 성립한 것이다. 이는 명목 GDP를 기준으로 비교했을 때, 북미자유무역협정(NAFTA)과 유럽연합(EU)을 능가하는 세계 최대 규모의 경제블록의 출범이라고 할 수 있다.

1.2 RCEP으로 인한 자동차 시장의 주요 변화 요소

한국은 RCEP 참여 국 중 일본을 제외한 14개국과는 기존과 이미 양자 FTA를 체결한 상태였다. 주목할 만한 점은 중국, 호주, 뉴질랜드와는 기존 양자 FTA 체결 때 합의된 시장 개방 수준을 유지하는데 합의했으나, 아세안 10개국의 경우 추가적으로 관세장벽을 철폐하고 개방하는 데 합의하였다는 점이다.

일본의 경우 한국과 동일하게 제조업 분야의 경쟁력을 강조하고, 농업 분야 개방을 민감하게 여기기 때문에 FTA 체결 이전과 비교했을 때 큰 변화가 있을 것이라고 예상되지 않는다. 따라서 아세안 시장에 주목할 필요가 있다고 여겨진다.

한국은 2007년 아세안과 양자 FTA를 체결한 바 있으나, 개방 수준은 상대적으로 낮은 편에 속했다. 그러나 이번 RCEP 체결로 인하여 관세 철폐율이 79.1~89.4%에서 91.9~94.5%로 확대된다.

기존 대비 한-아세안 시장
개방수준 확대
→ 자동차 산업 부문 수혜
기대

특히 이러한 관세장벽 철폐는 자동차 산업에서 가장 큰 수혜를 볼 수 있을 것으로 예상된다. 지금까지 대(對)아세안 자동차 수출은 화물차의 경우 최대 40%의 관세를, 승용차의 경우 30% 이상으로 상당히 높은 관세 장벽을 가지고 있었다. 그러나 RCEP 발효되면 해당 관세들이 점진적으로 철폐될 예정이다. 더불어 인도네시아, 필리핀, 태국의 경우 자동차용 엔진, 안전벨트, 에어백 등 10~30%의 관세를 부과 받았던 자동차 부품 항목에 있어서도 관세가 완전히 사라지게 된다. 따라서 국내 자동차 업체들의 신남방 지역으로의 투자유치 확대와 역내 가치사슬 제고가 가능해지면서 국내 자동차 산업 경쟁력 증대를 기대할 수 있을 것이다.

2. RCEP으로 인한 국내 자동차 섹터 전망 예측

2-1. 긍정적 요소

아세안 시장에서 지속적인
증가추세에 있는
한국 브랜드 자동차
판매비중
→ RCEP로 인한 관세장벽
완화와 시너지 효과 기대

현재 아세안 자동차 시장에서 한국 브랜드 자동차의 판매 비중은 계속해서 상승 추세에 있다. 한국 브랜드 자동차의 판매량은 전년 동기 대비 9.3% 증가한 18만4,595대를 기록했다. 이는 한국차가 아세안 시장에서 본격적으로 자리잡기 시작했던 2015년(12만1,575대) 보다 51.8% 성장한 규모다. 판매가 증가한 만큼 시장 점유율도 확대되었다. 2019년 한국차의 아세안 시장 점유율은 2018년 대비 0.5% 포인트 증가한 5.2%로 집계됐다. 2015년 3.95과 비교하면 1.3% 포인트 상승한 수치이다. 반면 기존 아세안 시장 점유율 1위를 달리고 있는 일본은 2019년 판매량(262만9,507대)이 4.2% 감소했고, 점유율(74.3%)도 1.7% 포인트 감소하였다.

[도표 6] 아세안 주요 6개국(태국, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 베트남) 브랜드별 판매현황

(단위 : %)

구분	2015		2018		2019	
	판매량	비중	판매량	비중	판매량	비중
한국계	121,575	3.9	168,834	4.7	184,595	5.2
일본계	2,343,683	75.8	2,744,207	76.0	2,629,507	74.3
아세안	315,901	10.2	292,079	8.1	345,903	9.8
중국계	19,163	0.6	45,372	1.3	56,347	1.6
미국계	139,503	4.5	178,267	4.9	156,358	4.4

자료: Wards, LMC, 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

아세안 시장에서 이러한 한국 브랜드의 성장 추세가 RCEP 발효와 만나면 더 큰 시너지 효과를 노릴 수 있을 것으로 보인다. 국내 자동차 기업들은 현재 아세안에서도 베트남과 인도네시아를 중심으로 확장을 이어가고 있다. 현대·기아차 등 한국 브랜드는 2019년 베트남에서 시장 점유율 31.2%를 차지해 일본에 이어 2위를 차지했다. 2020년 상반기에는 현대차가 2만5,358대를 판매하며 도요타(2만5,177대)보다 높은 수치를 기록하며 판매 1위를 차지하였다.

또한 현대차는 인도네시아 델타마스 공단에 첫 완성차 공장을 건설을 통해 동남아 전기차 생산 및 수출 거점을 낙점하였다. 이 공장에서 생산되는 완성차는 주변 필리핀, 태국, 베트남 등 아세안 역내에 무관세로 수출될 수 있다. 아세안 국가들은 아세안자유무역협약(AFTA)에 따라 부품 현지화율이 40% 이상인 완성차일 경우 무관세 혜택을 부여하고 있기 때문이다. 여기에 RCEP를 통해서 한국으로부터 수입하는 자동차 부품 및 철강 제품에 대한 과세가 철폐되면서 가격 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 전망된다.

뿐만 아니라 인도네시아 정부가 내연기관차의 비중을 줄이고 전기차 비중을 확대하는 법령 제정을 준비하고 있다는 점과 일본 브랜드의 자동차는 가솔린과 하이브리드에 치중되어왔다는 점을 고려하면 국내 자동차 브랜드들이 초기에 우위를 점할 가능성 역시 상대적으로 높다고 할 수 있다. 이 밖에도 전기차는 인도네시아 뿐만 아니라 아세안 전반에서 정부 정책에 의해 장려되고 있다. 태국 정부, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르 정부 모두 전기차 보급 확대를 목표로 하고 있다는 점 역시 배터리 부분에서 우위를 가질 수 있는 한국 자동차 산업 수출 확대에 긍정적으로 작용할 수 있을 것으로 전망된다.

전기차 보급을 장려하는
아세안 국가 정부

2-2. 마이너스 요소

관세장벽 완화로 인한 자유무역의 확대가 곧 국내 자동차 시장의 상품 경쟁력을 보장한다는 것을 의미하는 것은 아니다. RCEP 체결로 인한 무역장벽 완화는 한국에게만 적용되는 사안이 아닌, 일본, 중국을 포함한 다른 RCEP 체결국들에게 동일하게 적용되는 사항이다. 따라서 아세안 시장에서 우위를 점하기 위해서는 가격 경쟁력과 가치 경쟁력 실태를 진단하고, 경쟁력 결정 요인 별 상황을 점검하는 등의 적극 개선이 동반되어야 만 실익을 챙길 수 있을 것으로 예상된다.

또한 올해 미국의 대선에서 바이든이 당선되면서, 미국이 과거에 탈퇴하였던 CPTPP(포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정)으로 복귀하면서 중국이 주도한다고 평가받는 RCEP를 견제할 농후해지면서 또 다시 한국이 '미중무역전쟁' 가운데에서 난처한 입장에 처해질 수 있다는 우려가 나올 수 있다.

무역장벽 완화는
Q증가의 필요 조건

바이든의 당선과
CPTPP

2. 한국판 뉴딜

한국판 뉴딜이란, 대한민국 정부가 2020년 7월 14일에 확정 및 발표한 정책으로, COVID-19 이후 경기 회복을 위해 계획한 프로젝트이다. 2025년까지 디지털 뉴딜, 그린 뉴딜, 안전망 강화 등 세 개의 축으로 분야별 투자 및 일자리 창출이 이루어질 예정이다.

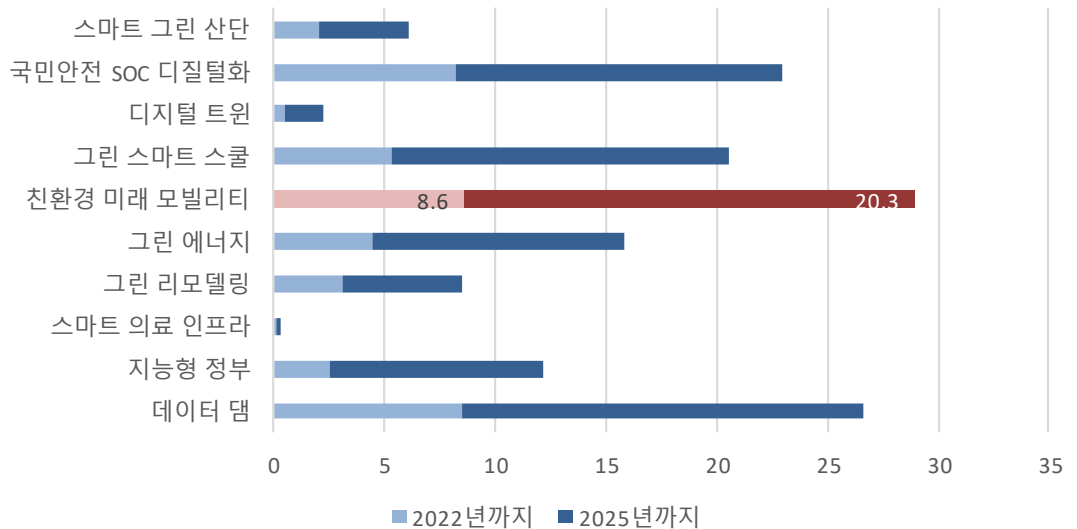
2-1. 최대 투입 비용 과제인 '친환경 미래 모빌리티'

이때 자동차 산업에 직접적인 변화를 일으킬 수 있는 부문은 그린 뉴딜 중 친환경 미래 모빌리티 부문이다. 한국판 뉴딜의 세 개 분야 중 하나인 그린 뉴딜은 친환경·저탄소 등 그린경제로의 전환을 가속화하는 것을 목표로 하고 있다. 기존 석유 모빌리티 중심의 체계가 코로나19를 계기로 친환경적 모빌리티 체계로 전환되어야 한다는 목소리가 커졌고 이에 따라 정부는 이번 그린 뉴딜의 대표 과제 중 하나로 "친환경 미래 모빌리티"를 선정하였다.

이때, 친환경 미래 모빌리티 과제는 2022년까지 총사업비 8.6조 원, 2025년까지 총사업비 20.3조 원을 투입할 예정이다. <그림 몇>을 보면, 친환경 미래 모빌리티의 총사업비는 한국판 뉴딜의 10대 대표 과제 중에서도 투입 비용이 가장 높다는 것을 알 수 있는데, 이를 통해 그린 모빌리티 사업의 중요도와 정부가 해당 사업에 얼마만큼 높은 관심도를 보이는지 확인할 수 있다.

한국판 뉴딜
10대 대표 과제 중에서도
투입 비용 최대

[그림 3] 한국판 뉴딜 10대 대표과제의 총사업비 (단위 : 조원)



자료: 한국외국어대학교 증권투자연구회 POSTRADE

2-2. 친환경 미래 모빌리티 사업의 주요 내용

2-2-1. 전기차 및 수소차 보급 확대 및 자동차 산업에의 지원 (Q의 증가)

정부의 그린 모빌리티 사업을 구체적으로 살펴보면, 우선 그린 모빌리티의 대표적인 차종인 전기차와 수소차의 보급을 확대할 방침이다. 2025년까지 전기차 (승용차, 버스, 화물 등 누적) 113만대, 수소차 20만대를 보급 예정에 있고, 2021년부터 공공기관과 공공기관장의 차량을 모두 전기차와 수소차로 전환한다고 발표하면서 전기차와 수소차를 미래의 주된 모빌리티 중 하나로 상용화할 예정이다. 더해서 미세먼지의 주요 배출원 중 하나인 노후화물차량을 전기차로 대체한다는 계획도 포함되었다.

이때 충전 시설, 즉 인프라가 충분하지 않다면 이렇게 늘어날 미래차를 감당할 수 없을 것이다. 때문에 정부는 친환경 차를 보급함에 따라 전기차 충전소는 2025년까지 약 4만 5000기를, 수소차 충전소는 450곳을 설치해 충분한 인프라를 구축할 계획임을 밝혔다.

또한 소비자들의 친환경차 구매 유인을 늘리기 위해서 정부에서는 보조금, 세제 혜택, 연료비 부담 완화를 통해 친환경차의 가격경쟁력도 확보하여 수소차 및 전기차의 파이를 넓힐 것으로 보인다.

즉, 결국 수소차와 전기차의 보급을 늘리겠다는 계획이다. 정부의 이러한 친환경 모빌리티로의 전환이 계획대로 수행된다면, 현재는 9.1만 대에 그치고 있는 전기차 보급 대수가 2022년에는 43만대로, 그린뉴딜이 최종적으로 끝나는 2025년에는 113만대로 빠르게 증가할 예정이다. 수소차 또한 현재 0.5만 대 수준에 그치고 있지만 그린뉴딜 종료 후에는 20만 대로 증가할 것으로 전망되어 약 전기차는 12배 가량, 수소차는 40배 가량의 성장을 보일 것이다.

이렇게 친환경차의 성장으로 만도, 현대위아, 한온시스템 등과 같은 자동차 부품 기업이 전기차 및 수소차의 부품 비중을 앞으로 점차 더 늘릴 것으로 예상되면서 전반적인 자동차 산업이 그린 모빌리티로의 전환으로 상승세를 보일 것으로 보인다.

2-3. 자동차섹터에 미칠 그린 뉴딜의 영향

이때 정부는 친환경차의 원활한 보급을 위해 자동차 및 부품 기업으로의 지원을 늘리겠다고 발표하였다. 사업재편지원단을 만들어 2030년까지 1000개의 자동차 부품기업이 미래차 사업으로 재편할 수 있게끔 지원하겠다고 하였다. 또한 친환경차 사업으로의 전환을 위한 R&D 비용 지원과 함께 총 3500억원 이상의 펀드를 신생기업에 투자해 친환경차 산업의 성장을 뒷받침하겠다고 하였다.

결과적으로 그린 뉴딜 중 친환경 모빌리티 사업은 20조원의 사업비를 통해 친환경차와 친환경차 충전소라는 하드웨어 보급 확대를 강조하였다. 뿐만 아니라 미래차 산업으로의 성장 지원이라는 소프트웨어적인 지원도 언급하면서 안정적인 성장이 가능하게끔 하였다. 즉, 오직 그린 모빌리티 사업에만 20조원이라는 거대한 사업비를 수반한 국책을 시행함에 따라, 자동차 산업과 부품 산업이 수혜를 입을 것으로 예상된다. 또한 바이든 후보가 미국의 대통령으로 당선되고 나서 전세계적으로 친환경이 다시 한 번 강조되는 추세와 맞물려 국내외로 산업이 확대할 여력을 확인할 수 있어 자동차 섹터의 추가적 성장을 기대해볼 수 있다.

보조금, 세제 혜택 등으로
가격 경쟁력 확보
→ 친환경차의 Q 증가

결론

국산 자동차 섹터의 긍정적 전망

관세장벽 완화에 따른
수출 증가 기대감

국산 자동차 산업은 전년동월과 비교했을 때, 생산이 4.3% 감소하였다. 코로나 상황 속에서 생산이 감소한 것은 어쩔 수 없는 상황이라고 판단된다. 하지만 이러한 악재 속에서, RCEP 체결 이전의 관세 수준에 국내 업체들은 꾸준한 자동차 수출을 기록하고 있었다. 코로나 사태가 점차 완화됨에 따라 자동차의 내수 판매량은 꾸준히 증가하고 있는 추세다. 뿐만 아니라 수출 시장에서 또한 친환경 자동차 등의 판매호조로 회복세를 보이고 있다. 지난 10년간 연평균 4%의 성장률을 기록한 세계 자동차 시장을 고려해 봤을 때, RCEP의 체결 또한 아세안(ASEAN) 국가들, 중국, 일본 등과의 관세장벽을 낮추는 효과를 기대할 수 있기에 상당히 긍정적으로 다가온다.

친환경 자동차 수요 증가

현재 자동차 산업에서 가장 두드러지는 성장세를 보이는 부문은 친환경 자동차다. 한국판 뉴딜 정책의 일부인 '그린뉴딜' 정책과 맞물려 전기차, 하이브리드 자동차, 수소차, 플러그인 하이브리드 자동차 등 다양한 친환경 자동차들이 성장하고 있다. 국산 전기차는 39개월 연속 수출 증가를 기록하는 등 꾸준한 증가세를 보이고 있고, 국내와 해외 정책들 또한 이를 단단히 지지하는 역할을 하고 있다. 이러한 상황속에서 친환경 자동차 산업이 계속해서 성장해 나가는 것은 매우 긍정적이라 판단된다.