

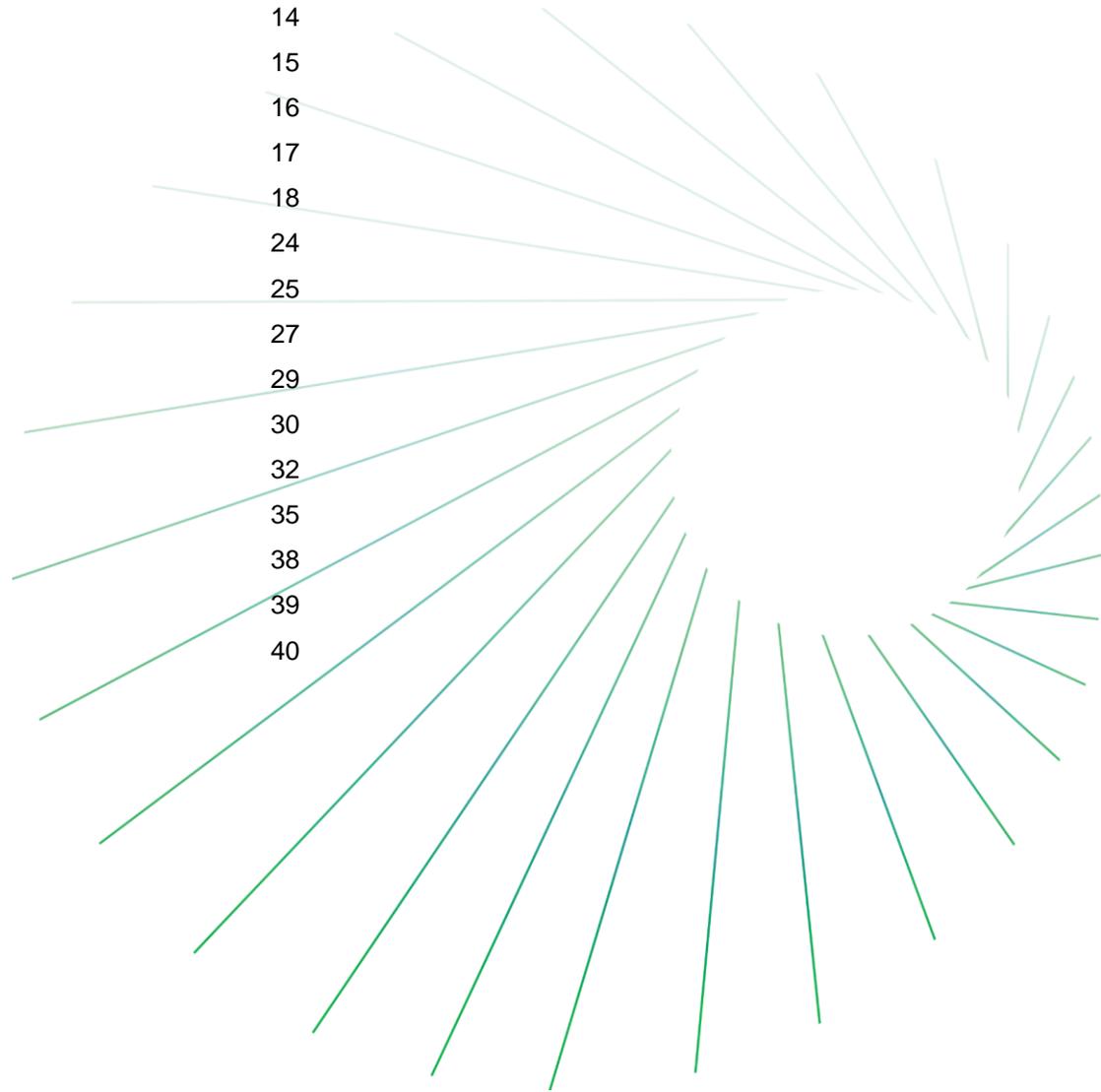
글로벌 판매량 및 생산 논평

2021년 12월



목록

글로벌 판매량	3
글로벌 생산량	4
유럽 판매량	8
유럽 생산량	13
중화권 판매량	14
중화권 생산량	15
일본/한국 판매량	16
일본/한국 생산량	17
중동/아프리카 판매량	18
중동/아프리카 생산량	24
북미 판매량	25
북미 생산량	27
남미 판매량	29
남미 생산량	30
아세안 판매량	32
아세안 생산량	35
인도/파키스탄 판매량	38
인도/파키스탄 생산량	39
오세아니아 판매량	40



글로벌 판매량

2021년 11월: -12.7%; 658만대 vs. 754만대

2021년 YTD: +5.5%; 7,255만대 vs. 6,879만대

- 차질 많았던 또 다른 한 해가 지나는 와중에, 공급망 상황은 여전히 판매 추진에 필요한 불투명한 생산의 회복을 결정짓는 핵심 요소로 남아 있다. 자동차 칩 "기근"은 여전히 중요한 문제로 남아있지만, 이제는 변화하는 코로나의 영향과 더불어 물류, 상품 가격 및 노동력과 같은 다른 주요 구성 요소에 대한 압력에 대해서도 인지하고 있다. 팬데믹의 전망, 특히 백신과 변종의 "경쟁"은 계속해서 자동차 수요 주기에 중요한 동인으로 작용한다. 백신 접종 프로그램은 미국, 중국 본토, 유럽, 영국, 동남아 주요국 등 주요 시장에서 인구 면역력 수준을 지속해서 개선하겠지만, 북반구에는 다가오는 겨울에 대한 우려가 남아있고 오미크론 변종의 출현도 걱정스러운 전망을 나타낸다. 예측에는 아직 오미크론에 대해 전체적으로 반영하지 않았으나, 이미 공급 제약을 반영한 자동차 수요를 더 낮추기 위해서는 경제적 영향이 상당해야 할 것이다.
- 최근 IHS Markit 글로벌 생산 및 판매 예측은 전망을 어둡게 만드는 전례 없는 "퍼펙트 스톰" 상황을 반영했다. 저하된 차량 생산 수준은 한동안 차량 리드 타임에 영향을 미쳐 이미 고갈된 재고 수준에 부하를 걸고, 기존 주문이 이행되는 것을 지연할 것으로 예상된다. 비교 기저효과가 복잡성을 더하지만, 2021년 11월 글로벌 수요는 12.7% 하락하여 회복의 해로 기대되었던 해에 수요를 맞추기 위해 고군분투했다는 것을 드러냈다.
- 수요는 계속해서 팬데믹 이전 수준을 크게 밀돌고 있으며, 2021년 글로벌 판매량은 전년 동기 대비 2.9% 감소한 7,940만대를 기록할 것으로 예상된다. 공급망이 계속해서 적응함에 따라 2022년 회복세는 제한적이며(+3.7%) 성장률은 2023년에 반등할 것으로 보인다(+9.4%). 2023~4년 예측(2023년 -91만5,000대, 2024년 -100만대)은 생산 감축에 따라 더욱 축소되었고, 열리는 수요 억제 효과와 시장추진의 감소를 반영하여 일부 수요 '손실' 또는 '손상'에 주의하도록 알렸다.
- 최근 몇 달 동안 OEM으로부터 향후 5~15년 전력화 목표에 대한 발표가 전례 없이 쏟아져 나왔다. 전기차는 규정을 준수하기 위한 부단한 노력으로부터 이제는 많은 OEM의 본격적이고 핵심적인 제품으로 빠르게 부상하고 있다. COP26이 열린 해, 미국, EU, 영국 등의 정책 입안자와 규제 기관은 녹색 미래를 위한 비전을 공유했다. 변혁적 변화는 확고한 의제로 자리 잡았으며, 이 야심 찬 경쟁을 따라가는 것은 지속적인 도전 과제가 되었다.

- 2020년 3.4% 감소한 전 세계 실질 GDP는 2021년 5.6%, 2022년 4.3%, 2023년 3.3% 증가할 것으로 전망된다. 11월 JP모건 글로벌 종합산출지수(IHS Market 집계)는 0.3 포인트 올라 4개월 만에 최고치인 54.8 포인트를 기록했다. 비록 생산 증가세는 강화하였지만, 신규 주문과 고용 증가세는 둔화하였다. 투입 비용과 산물 가격은 최근 최고치에 머물러있고 따라서 가격 압박도 고수준에 머문다. 정해진 브렌트 가격은 2021년 4분기 배럴당 평균 80달러, 2022년 배럴당 75달러, 2023년 배럴당 72달러(2020년 배럴당 42달러)가 될 것으로 예상된다.
- 중국 본토 수요는 2021년 11월까지 2,130만대(+1.5% y/y)를 기록했다. 2021년에는 공급망 부족으로 시장 성장이 위축되면서 1.0% 감소한 2,340만대를 기록할 예정이다. 부분적으로 제작되었던 차량이 완성되는 것을 반영하여 2021년 말부터 2022년 사이에 약간의 상방 위험이 존재하는 것을 인지했다. 정전 관련 위험이 남아 있어, 자동차 산업에 특히 연말까지 일부 제한된 중단이 발생할 수 있다. 2022년은 현재 2,420만대(+3.3% y/y)로 설정되어 있다. 2023년에는 유의미한 회복이 있을 것으로 예상된다. 다소 하향 조정된 예측이지만, 위기 이전 수준보다 9.9% 증가한 2,690만대로 회복될 것을 예상한다.
- 미국 자동차 수요는 칩과 인력 부족에 의해 심각한 타격을 받고 저하된 국내 생산에 의해 억제되고 있으며, 달러 보유 재고는 아마 정상 수준의 절반에도 미치지 못하는 위험한 수준에 있다. 2021년은 1,510만대(+3.3% y/y) 이하로 설정되었으며, 2022년은 불과 2.6% 증가한 1,550만대를 기록할 것으로 보인다. 2023년에는 공급이 정상화(다운그레이드)됨에 따라 수요가 1,680만대로 8.8% 증가하여 더욱 전형적인 수준을 볼 것으로 예상된다.
- 유럽 자동차 산업은 바이러스에 대한 우려가 확산하고 공급망 문제가 지속함에 따라 한겨울에 암울한 상황이 예상되고, 특히 독일에 기반을 둔 생산에 우려가 있다. 2021년 서유럽과 중부유럽의 수요 예측은 1,390만대로, 전년 동기 대비 0.2% 증가한 성장률에 그칠 것으로 보인다. 2022년 수요는 1,500만대(+7.8%)에 그친다. 2023년 유럽 수요는 1,640만대로 평상 이하로 예상되며, (빨라야) 2024년에 1,700만대 이상으로 회복할 것으로 보인다.

글로벌 생산량

2021년 11월: -16.1%; 679만대 vs. 810만대

2021년 YTD: +3.0%; 6,914만대 vs. 6,714만대

- 2021년 마지막 달에 들어서면서 공급망 붕괴는 여전히 단기 전망에 영향을 미치는 주요 요소로 남아있다. 생산 조정은 단기적으로 안정되었고 다소 개선되기도 했지만, 중기 상황과 반도체

생산 능력이 점진적으로 증가할 가능성에 대한 관심이 커지고 있다. 비 자동차 부문의 굳건한 수요와 차량 내 반도체 사용량의 증가세가 맞물려 향후 12~18개월 동안 반도체 공급망에 대한 부담이 지속할 것으로 예상된다.

- 2021년 12월 예측 업데이트는 2021년 4분기의 강력했던 생산 실적을 반영하기 위한 단기적 업그레이드와, 칩 가용성에 대한 기대치 조정에 따른 2022년(특히 2022년 4분기) 감소에 의해 상쇄된 반도체 공급 안정화를 포함했다. 최신 추정치에 따르면 11월 생산은 679만대로 16.1% 감소했으며, 이는 여전히 표면화되어있는 공급망 중지 상황과 일치한다. 2021년 첫 11개월 동안 연초 누계 생산량은 6,914만대로 전년 동기 대비 3.0% 증가한 것으로 추산된다. 2021년 전망은 55만7,000대 (0.7%) 증가했다. 이에 따른 연간 전망은 저조했던 2020년 생산량보다 1.2% 증가한 7,550만대다.
- 2022년에도 생산 수준을 개선하여 2021년 최신 예측보다 9.0% 증가한 8,231만대를 달성할 것이 요구된다. 하지만 이것은 11월 업데이트에 비교하여 48만2,000 대 낮춰진 수치이다. -0.6%의 이번 감소 폭은 올해 마지막 분기에 초점을 맞춘 것으로, 차량용 반도체 공급망 내 가용 용량이 한계치에 도달할 것에 대한 우려를 반영한다. 이번 평가는 점진적 생산 능력 증가, 높아진 '차량 내 탑재된 칩 수' 요건, 그리고 비 자동차 부문의 높은 수요에 대해 다룬다. 이 외 2022년 예측에 영향을 미치는 기초 요건에는 변화가 미미하다. 원자재 부족, 특히 알루미늄과 마그네슘 부족으로 인한 위험은 지속해서 모니터링하고 있지만, 12월 업데이트에는 유의미한 영향으로 반영되지 않았다.
- 중국 본토의 남은 2021년에 대한 전망은 36만1,000대, 즉 기존 예측보다 1.6% 증가했다. 현재까지 4분기 실적 호조로 인해 활동이 증가했으며, 이는 마지막 주까지 계속되어 생산량이 2020년에 비해 1.4% 증가한 2,368만대에 이를 것으로 예측된다. 2022년에는 정전으로 인한 추가 중단 위험이 여전히 남아 있으며, 중국 내 생산, 특히 국제합작 투자기업의 생산 활동은 4분기에 발생할 수 있는 생산 능력 위축을 피하지 못할 것으로 예상된다. 따라서 올해 전망치는 2021년 대비 1.7% 증가한 2,408만대로 21만대 축소됐다.
- 동남아시아국가연합(ASEAN) 지역과 인도에서도 중국 본토와 마찬가지로 4분기 실제 수치가 더 높았다는 것을 확인할 수 있었다. 11월 생산 추정치는 전년 대비 7.2% 감소한 65만7,000대, 연간 누계 비교는 2020년 대비 29% 높은 707만대를 기록했다. 1년간 전망은 2020년 결과 대비 23.6% 높아진 765만대로, 15만대(2.0%) 상향 조정되었다. 2021년 말의 모멘텀은 2022년까지 이어지지만, 다른 지역과 마찬가지로 공급망 생산 능력에 대한 우려에 따라 4분기 생산

예측치를 하향 조정했다. 따라서 2022년 남아시아 생산량은 803만대로 5.0% 증가할 것을 예상하지만, 이는 기존 전망치보다 9만9,000대 (1.2%) 낮은 규모다.

- 일본의 11월 생산은 70만5,000대로 전년 동기 대비 5.8% 감소한 것으로 추정되며, 연간 누계 비교 결과 675만대를 생산하여 -3.8%에 머물렀다. 4분기에는 3분기 말 일본 OEM에 영향을 미친 와이어링 하네스 부족 이후 일시적인 발돋움이었을 것으로 예상된다. 베트남의 와이어링 하네스 공급이 중단했을 당시 OEM은 반도체 재고를 축적할 수 있었는데, 이를 통해 와이어링 하네스 공급이 복구되었을 때 생산량을 더 높일 수 있었다. 2022년 1분기에 소진될 단기적 효과로 예상되지만, 생산 능력의 제약을 반영하기 위해 적용되었던 4분기 조정의 상당 부분을 상쇄하기에는 충분했다. 2022년 전망은 기존 전망치와 동일한 792만대로, 2021년 최신 전망에서 6.6% 개선된 수치이다.
- 한국의 최근 실측 자료는 현재까지 반도체 부족으로 인한 중단이 비교적 적었음에도 예상치를 하회했다. 11월 생산량은 28만2,000대로 전년 동기 대비 12.3% 감소한 것으로 추정되는 반면, 연간 누계 비교는 308만대로 2.8% 감소했다. 이번달 업데이트로 올해 전체 전망은 338만대로 2만대 감소했고, 2022년 전망은 0.5% 감소한 344만대로 집계됐다. 이것 역시 올해 말 반도체 공급 여력에 대한 우려에 따른 결과다.
- 유럽의 11월 생산은 143만대 (25.8%) 감소한 것으로 추정되며 전년 동기 대비 4.1% 감소한 1,449만대로 추산된다. 유럽은 반도체 공급과 관련하여 계속해서 어려움을 겪고 있으며, 4분기에는 중단 발생률이 다소 완화되었지만 상황은 여전히 안정적이지 않다. 단기적으로는 유럽 차량 포트폴리오의 지리적 다양성과 높은 칩 사용량이 계속해서 과제로 남을 것으로 예상된다. 이번달 2021년 연간 전망은 1,567만대로 2020년 대비 5.4% 하락했다. 2022년 전망은 4분기의 감소를 감안하고도 18.0% 증가하는 1,850만대로 강력한 회복을 요구하지만, 이 수치는 2020년을 제외하고는 2009년 글로벌 금융위기 이후 유럽 생산 중에서 가장 낮은 수치이다.
- 북미 생산 수준은 11월 109만대로 전년 동기 대비 13.0% 하락할 것으로 예상되며, 연간 누계 비교는 1,194만대(+0.7%)에 그친다. 연간 전망은 1,294만대로 1만8,000대 소폭 감소하였는데, 이는 제약이 있던 2020년 수준보다 0.6% 낮은 수치이다. 이번달의 2022년 예측은 1,517만대로 2021년 최신 예측보다 17.2% 높은 수치이다. 이런 대표적인 수치 아래로는 4분기 생산을 줄이기 위한 조정이 적용되었지만, 최근 몇 달간 그리고 2021년 말에 보다 안정적이었던 주요 OEM의 실적을 바탕으로 올해 상반기에는 더 많은 긍정적인 조정이 집중되어 있을 것으로 보인다.

- 남미 아르헨티나에서는 단기적으로 활동에 긍정적인 조정이 있었고 이는 브라질의 경직된 전망을 상쇄했다. 11월 최신 추정치에서 지역 생산은 24만7,000 대로 전년 동기 대비 7.7% 감소했으나, 연간 누계 비교는 여전히 2020년에 비해 확실히 높은 17.4% 증가세를 나타냈다. 연초에는 자동차 산업 일정에 큰 조정이 있었지만 4분기에는 차질 정도가 줄었다. 그 결과, 2021년 연간 예측은 2020년 대비 13.6% 증가한 255만대로 소폭 상향 조정되었다. 브라질에서는 유럽과 남아시아 일부 지역과 마찬가지로 2022년 1분기에 다운 타임이 발생할 거라는 신호를 OEM이 보내고 있지만, 예측은 두 자릿수 성장세를 유지하여 +11.9% 증가한 285만대로 성장할 것으로 보인다. 여기에는 반도체 생산 능력 및 자동차 산업으로의 배분에 대한 보편적인 우려에 따라 낮은 4분기 제조율을 포함되었다.
- 2021년 하반기 대부분 동안, 말레이시아의 백엔드 활동에 영향을 미친 록다운의 영향과 잇따른 노크온 효과가 예측에 지배적인 영향을 미쳤다. 생산 능력 제약으로 인해 실질적으로 최대 2.5개월의 백엔드 활동이 손실되었다. 특히 이 문제는 더 이상 마이크로컨트롤러(MCU)에 국한되지 않고 모든 칩 유형에 영향을 미치기 때문에 2021년 초부터 생산에 제약을 걸어온 프론트 엔드 웨이퍼 제조 문제를 더욱 복잡하게 만들고 있으며, 문제가 점차 확산함에 따라 이제 자동차 산업 넘어서까지 영향을 미치고 있다. 후자는 자동차 제조업체와 1티어 공급업체를 소비자 전자 제품 부문과의 공급 경쟁으로 내몬다. 이러한 새로운 전개는 백엔드 중단이 굳어지기 전에는 심각한 위험이 될 것으로 여겨지지 않았다. 그 결과, 2021년 4분기에는 구제책에 대한 희망이 줄어들고 그 파급 효과는 2022년까지 이어질 것으로 보인다. 이 영향은 상반기에 걸쳐 조정 프로세스를 내년 중반까지 지연시키고 조정 달성 기간을 최대 6개월까지 연장할 수 있다. 반도체 공급업체의 현실적인 공급 수준과 차량 생산업체의 현실적인 수요 수준을 확보하기 위해서는 정렬 과정이 매우 중요하다. IHS Markit은 정렬이 구체화되기 시작하면 공급망 생산 능력도 안정화되고 2022년 후반에는 9천만대의 생산을 지원할 수준까지 정상화될 것을 예상한다. 이 시점에 차량 공급 능력은 잠재적 수요보다 낮은 수준으로 유지된다. 그러나 2022년 2분기부터 공급 능력이 점진적으로 가용 가능해지며, 2023년에는 약 9,050만대의 생산을 지원할 것으로 보인다. 9천만대의 생산을 지원할 수 있다는 것은 지속 가능하게 정렬되었음을 알린다. 진정한 회복 주기를 타기 위해서는 여전히 자동차 산업에 추가로 할당되는 생산 능력이 필요하며, 이를 통해 산업은 수요에 (제약을 거는 것이 아니라) 대응하고 재고를 보충할 수 있게 될 것이다. 재고는 코로나19 초기에 발생한 차질이 해결되기 전에 반도체 위기가 발생함으로써 심각하게 고갈되었으며, 2022년과 2023년까지도 빠듯한 상태로 이어갈 것으로 보인다. IHS Markit은 2024년부터 생산이 수요를 초과하여 재고 수준이 재건될 것으로 예상한다. 급격한 반등을 기대하긴 어려우며 장기화된 상황은 최소 2~3년간 지속할 것으로 보인다. 이는 또한 자동차 제조업체가 가지고 가길 원하는 재고 수준에 대해 더욱 높아진 규율에 따라 많은 지역에서 제한될 것으로 보인다. 코로나 초기의 록다운 이후,

온라인 거래는 차량 구매 패턴을 변화시켰으며 대량 제조업체조차 주문형 생산 방식에 다가서도록 했다. 또한 공급 축소로 인해 업체에 가격 결정력이 주어졌는데, 이건 아마 쉽게 내려놓아 지진 않을 것이다.

유럽 판매량

2021년 11월: -17.7%; 124만 4천대 vs. 151만 3천대

2021년 YTD: +1.9%; 1,528만 4천대 vs. 1,499만 6천대

- 11월 유럽 light vehicle 등록이 다시 하락했다. 최근 IHS Markit의 예측에 따르면 유럽은 전년 동기 대비 17.7% 감소해 124만4000대를 기록했다. 그럼에도 불구하고, 2020년 상반기 COVID-19 조치에 의해 야기된 낮은 기저 효과가 상당한 초기 상승으로 이뤄졌고 긍정적인 조정으로 도움이 되었다. 2021년 11월까지 등록은 전년 동기 대비 1.9% 증가하여 약 1528만 4천대가 되었다.
- 11월 생산량은 28만2,000대로 전년 동기 대비 12.3% 감소한 것으로 예측된 반면, 연간 누계 비교로는 308만대로 2.8% 감소했다. 이번달 업데이트에는 한해 338만대로 2만대 감소했고 2022년 전망은 0.5% 감소한 344만대로 예측했으며 이 전망은 하반기 반도체 공급망 우려에 따른 결과로 예상된다.
- 유럽은 반도체 공급망에 계속해서 어려움을 겪고 있으며 4분기 공급 중단 발생률이 다소 완화되었지만 여전히 안정적이지 않은 상황이다. 단기적으로는 유럽 차량 포트폴리오의 지리적 다양성과 높은 칩 사용량이 계속해서 과제로 남을 것으로 예상된다. 이번달 2021년 연간 전망은 1,567만대로 2020년 대비 5.4% 하락했다. 2022년 전망은 4분기의 감소를 감안하고도 18.0% 증가하는 1,850만대로 강력한 회복을 갈망하지만 2020년을 제외하고는 2009년 글로벌 금융위기 이후 유럽 생산 중에서 가장 낮은 수치이다.
- 유럽 내 자동차 판매량은 위기 이전 연도인 2019년과 비교하면 2021년 11월 2019년 같은 기간 대비 24.6% 감소했고, 2021년 현재까지 수치를 2019년 수치와 비교해보면 19.4% 감소했다. 지난달 하락세는 비록 대부분 두자릿수 하락률을 기록했지만, 일부 원인은 가장 큰 시장들의 위축이었다. 지난달 서유럽에서 발생한 추락은 2020년 10월 이미 잠잠해졌음에도 불구하고 발생했다. 최근 2021년 등록 약세는 반도체 부족에 따른 가용차량 부족이 주된 원인으로 작용해 생산 타격이 이어지고 있다. 생산이 너무 오래 걸렸다는 것은 기존 재고가 고갈되었다는 것을 의미하고 이를 증거로 3/4분기가 지금까지 생산에 가장 큰 타격을 입혀 많은 OEM 업체들의

재입고 능력을 더욱 저해했다는 것을 시사한다. 2023년 상반기는 이제 회복 노력이 시작되는 시점으로 보이는 가운데, 반도체 공급은 가전업체들의 경쟁의 도움을 받지 못하고 2023년, 2024년까지 정상화될 가능성이 낮다.

- 1월 서유럽 시장은 반도체 부족이 지속되면서 예상됐던 모든 국가에서 높은 손실을 보이며 상당히 동등한 성과를 거두었다. 영국(3.1% 상승)과 아일랜드(8.9% 상승)를 제외한 서유럽의 모든 EU 국가들은 하락했다. 그리스가 하락세를 주도하며 82% 하락했고, 독일(31% 하락), 이탈리아(23% 하락), 스웨덴(20%)이 뒤를 이었다. 프랑스(-4.1%)와 포르투갈(-7.4%)에서 한 자릿수 하락을 기록했다. 다른 시장과 달리 아이슬란드와 노르웨이가 강한 성장률을 기록했다. 아이슬란드는 소량시장(+467대)이 74% 증가했고 노르웨이는 14.6%의 안정적인 성장세를 보이며 전년 동기 대비 24.5%(YTD 2021년 동기 대비)의 큰 성과를 거뒀다. 서유럽 시장의 EU 부분은 여전히 소폭 호조(YTD 2021 대 YTD 2020 1.3% 상승)를 보이고 있고, 유럽자유무역연합(EFTA)은 1.7% 성장(YTD 2021 대 YTD 2020)했다. 서유럽 국가 내에서 EU를 제외한 국가들(EFTA) 내에서 실적이 더 저조한 국가는 스위스로, 2021년 11월 전년 동기 대비 15.2% 감소했다.
- 서유럽 시장 실적은 일반적으로 2020년 1분기까지만 해도 견실하게 시작했지만 코로나19 바이러스 영향으로 인해 2020년 2분기 판매량이 대규모로 감소하는 등 추세가 크게 바뀌며 시장을 깊은 불황으로 내몰았다. 감염자 수 감소와 정부 지원으로 3/4분기에 판매량이 개선되었으나 2차 유행이 도래하여 다시 판매량을 끌어내렸다. 긍정적인 점은 전세계 정부가 코로나19 바이러스 대유행을 관리하기 위한 지속 가능한 방법을 모색하고 있다는 점이다. 회복 주기는 예방 접종 프로그램의 진전을 포함하여 대유행의 경로에 따라 크게 결정될 것이다. 서유럽의 모든 지역은 높은 코로나19 감염률과 지속적인 제한으로 인해 자동차 수요 전망을 더욱 어렵게 할 수 있다. 이 위기는 특히 OEM과 공급업체가 "새로운 정상" 차량 수요 수준에 대처하기 위한 전략을 구체화함에 따라 이미 압박을 받고 있는 글로벌 자동차 산업에 대한 운영 및 경제적 압박을 가중시키고 있다.
- 일부 회원국에서는 새로운 코로나19 사례의 추세가 여전히 관심사로 남아 있다. 유로존 전체의 경제 활동에 대한 억제 효과는 다양한 요인을 반영하여 현저하게 감소하였다. 여기에는 코로나19 사례의 다양한 국가 추세가 포함된다. 높은 예방접종률로 상대적으로 입원 및 사망률이 적고 엄격한 격리조치가 적기 때문에 위험 회피가 줄어든다. 유행 후 환경에 대한 비즈니스 모델의 적응은 또한 코로나19 제한과 단기 성장 역학 사이의 관계를 이동시켰다. 유로존 실질 국내총생산(GDP) 성장률이 2021년 말과 2022년 초에 눈에 띄게 둔화될 전망이다. 2021년 중반의 예외적으로 높은 성장률은 주로 코로나19 규제 완화로 인한 가계 소비의 강한

반등을 반영했다. 그 반등세가 약해지는 것과 함께, 악화되는 코로나19 추세, 공급망 파괴, 치솟는 에너지 가격을 포함한 다른 역풍이 유로존 성장을 저해할 것이다. 성장률은 회원국에 따라 계속 차이가 날 것이다. 이는 코로나19 관련 개발, 공급 중단에 대한 민감도, 정책 지원 및 현재까지 유행 후 복구의 크기를 포함한 다양한 영역에 걸친 차이를 반영한다. 독일과 같이 제조업과 무역을 지향하는 경제는 부채가 많고 서비스에 민감한 남유럽 경제보다 더 빨리 코로나19 이전 수준의 GDP로 돌아왔다. 하지만 남유럽 지역은 공급망 문제로 인해 가까운 시일 내에 더 큰 타격을 입을 것이다.

- 유럽중앙은행(ECB)은 자산매입 속도를 줄이고 있지만 금융상황의 긴축에 민감하게 반응하는 정책의 진화에 따라 매우 수용적인 입장을 유지할 것이다. 기초 소비자물가 상승률이 헤드라인 금리보다 덜 빠르게 상승했다. 게다가 지속적인 생산 격차와 잘 고정된 인플레이션 기대치를 고려할 때 더 높은 임금 인상을 통한 2차 효과의 위험은 상대적으로 낮다. 기저 효과와 공급측 병목현상 완화는 2022년 중 완만한 물가상승률로 이어질 것이다.
- 유로존 연간 실질 GDP 성장률은 2021년 5%를 넘어설 것이지만 이미 급격한 둔화가 진행되고 있다. 민간소비는 코로나19 제한 완화, 노동시장 상황 개선, 2020년 가계저축률 급등의 완화로 인해 2021년 중반의 급성장 원동력이었다. 실질 GDP 성장률은 2021년 2, 3분기 전 분기 대비 평균 2%를 넘었지만 민간소비 반등이 시들해지면서 코로나19 추세 악화, 공급망 붕괴, 에너지 가격 급등 등이 복합적으로 작용해 4분기부터 실질 GDP 성장률이 훨씬 낮아진다는 지적이다.
- 2022년 연간 실질 성장률(4.4%)에 대한 시장 공감대 기대치가 너무 높다. 2022년 유로존 실질 GDP 성장률은 코로나19의 2차 파동 중 더블딥 경기 침체와 관련된 기저 효과의 증가에도 불구하고 11월 업데이트에서 4%를 훨씬 밑돌 것이다. 공급망 관련 차질이 완화되면서 산업생산과 무역이 반등할 가능성이 높지만, 서비스업에서 제조업 주도성장으로의 전환은 빨라도 2022년 봄까지는 어려울 것으로 보인다. IHS Markit Eurozone 제조업 구매관리자 지수 PMI®)와 IHS Markit Services PMI®를 포함한 조사 데이터는 이미 성장세가 둔화되고 있으며, 가장 전형적인 측면은 앞으로 더욱 약세를 예고하고 있다.
- 유로존의 장기적인 성장 전망은 여전히 도전적일 것이다. 2021년 중반의 지속할 수 없을 정도로 강한 성장률은 3분기 기준 유로존의 실질 GDP를 빈혈 이전 수준의 0.5% 이내로 밀어냈다. 이러한 일시적 따라잡기 효과를 넘어 실질성장률이 구조적 요인에 의해 억제될 것이다. 인구통계학적 추세는 많은 회원국에서 불리하지만 생산성 증가율은 장기간 하락세를 보이고 있다. 공공부문 부채 부담이 매우 높은 회원국들에서도 다년간의 대규모 재정 조정이 필요할 것이다. 유로존의 잠재성장률은 장기적으로는 1.2%에 불과할 것으로 보인다.

- 서유럽의 발전과 비교하면 11월 중부유럽의 수요가 소폭 개선돼 19.2% 감소한 9만9,070대를 기록했는데, 이는 두 해 동안의 수치(중부유럽 일부)를 비교하면 여전히 5.9% 성장한 것으로 해석된다. 중부유럽 시장은 1년 넘게 가파른 하락세를 이어가다가 지난 2분기 성장률이 서유럽 지역보다 다소 높은 등 3월부터 회복세에 들어갔다. 리투아니아(55% 하락), 슬로바키아(44% 하락), 헝가리(44%) 등 거의 모든 중앙유럽 시장에서 11월 하락과 거래량 감소가 뚜렷했다. 불가리아(9.5% 하락), 체코(7.5% 하락), 에스토니아(-3.7%) 등은 한 자릿수 하락에 그치며 하락세가 둔화됐다. 게다가 동유럽은 다시 유럽 지역의 다른 두 시장과 비슷한 결과를 보였다. 한 달 동안 동유럽의 수요는 작년 같은 기간에 비해 20.7% 감소했다. 이 같은 물량 약세의 주원인은 터키 시장에서의 손실폭(24.9%)이 컸는데, 이는 1년 전 강한 회복세를 보였던 국내 자동차 시장의 기초수준 강세와 관련이 있다. 더구나 러시아 증시는 1년 전 같은 달에 비해 두 자릿수(20.1%)의 하락세를 보였다.
- 2020년 한 해 동안 유럽 light vehicle 시장은 2020년 봄 코로나19 바이러스 발생으로 인해 1641만7,367대가 판매되며 20.4%의 상당한 손실을 기록했다. 그 결과는 서유럽에서의 손실(23.7%)과 중부 유럽에서의 유사한 손실(23.8%)의 영향을 받았다. 동유럽 지역은 2020년 전체 매출액이 2.1% 증가하며 전체 유럽 지역의 판매 수준을 끌어올리고 있다. 효과적인 백신이 2021년 3분기까지 널리 보급될 것이라는 호재에도 불구하고 2021년 3분기 기대는 조심스러운 쪽으로 기울고 있다. 코로나19 바이러스의 전세계 확산은 여전히 단기적인 경제 전망에 근본적인 영향을 미칠 것이다. 게다가, 반도체 부족은 단기적인 발전에 영향을 미칠 것이다.
- 장기간에 걸쳐 막대한 영향을 미칠 코로나19 바이러스 발생 이외에도 추가적인 하방 위험이 존재한다. 보호무역주의는 중요한 걱정거리이다. 전면적인 무역전쟁의 위험은 일부 지출, 특히 투자를 연기하기에 충분할 수 있다. 신흥시장 동요는 성장에 대한 추가적인 역풍이자 불확실성의 원인이다. 이탈리아의 정치적 발전, 국가 생산과 확산에 대한 잠재적 영향, 그리고 다른 회원국들에 대한 전염 또한 주목할 가치가 있다.
- 대륙 서부의 경우 올해 마이너스 성장률이 0.3%~1246만대로 2020년 대비 약 4만대가 줄어들어 소폭 감소가 예상된다. 중부 유럽은 올해 약간 더 나은 실적을 내고 있으며 2021년 말에는 4.7%의 성장률을 기록할 것으로 예상된다. 서유럽과 중부유럽을 합친 회복량은 2021년 1380만대에 그칠 것으로 예상돼 2020년 대비 약 0.2% 증가했으며 2019년 대비 400만대 가까이 줄어들 것으로 보인다.

- 동부에서는 러시아와 주변국들의 혼란이 계속되고 있으며 이에 대한 기대는 저조하다. 특히 터키 리라화 안정화와 지방세 변동으로 터키 경제가 회복되면서 자국 내 차량 판매가 급증한 것으로 나타났다. 그러나 가장 최근의 추세는 터키 자동차 시장을 다시 침체시켰다(2021년 11월-24.9%) 2020년 한 해 동안 터키의 light vehicle 판매는 낮은 비교 기반으로 전년 동기 대비 61.3% 증가했다. 계속되는 경기회복과 금리인하가 수요를 끌어올렸다. 앞으로 최근 지정학적 긴장이 성장 성과에 영향을 미칠 수도 있다. 코로나19 바이러스 위기 상황에서 내수 진작을 목적으로 한 금리 인하가 리라화 안정성에 하방 위험을 크게 높인다. 일부 OEM 업체들은 코로나19 바이러스가 발생한 가운데 몇 주 동안 터키 공장의 생산을 중단했다고 발표했다. 현재 코로나19 바이러스가 터키의 경제 활동에 미치는 순효과는 여전히 불확실하다. 일반적으로 단기적으로는 2020년부터 시작된 경제성장률 반등에 힘입어 신차 시장의 점진적인 회복세가 나타날 것으로 보인다.
- 동유럽 전체 지역이 올해 플러스 성장 영토에 그칠 가능성은 낮다. 2021년 동유럽에서의 판매는 0.5%의 소폭 감소에 그칠 것으로 예측된다. 올해 마지막 달에는 러시아의 미미한 개선과 터키에서의 지속적인 약간의 회복이 있을 것으로 보이며, 2020년 선매수 이후 시장은 가벼운 투자 회수 효과를 겪을 수 있다. 러시아는 2026~27년 20만대 돌파에 근접하고 터키는 10만대 시장이 되면서 향후 10년 내 판매량이 40만대를 넘어설 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 동유럽은 2034년 이전까지 2012년 유럽 매출(23.0%)을 회복하지 못할 것으로 예상된다.
- 장기적으로 서유럽은 2007년 판매 최고 수준으로 돌아가지 않을 것으로 예상된다. 일부 시장은 향후 10년 초반에 탈원전 국면에 진입할 수도 있다. 놀랍게도 회복 경로가 긍정적인 방향으로 돌아설 것으로 전망된다. 억제된 수요는 더 크고, 무엇보다도 예상보다 훨씬 더 빨리 그리고 빠르게 방출된다. 이러한 결과는 극도로 낮은 에너지 가격, 많은 국가들의 빠른 구매력 증가, ECB의 통화 정책 등, 지지해온 일반적인 환경의 도움을 받았다. 하지만, 장기적으로, 공공 부채, 실업, 그리고 연금 제도를 포함한 많은 핵심 사안들은 여전히 제자리에 있을 것이다. 더욱이 유럽은 차량 판매 잠재력을 저해할 수 있는 둔감한 인구 통계(일부 예외 포함), 점점 더 제약되는 운송 법규 및 파괴적인 사회 진화(예: 운송 습관 및 자동차와의 관계 변화)와 같은 구조적 제약에 동시에 대처해야 할 것이다. 유럽도 브렉시트 효과에 대처해야 한다. 더욱이 전기화로의 전환은 어떤 개념(플러그인 하이브리드 전기, 배터리 전기, 압축 천연가스, 연료전지, 가솔린, 디젤)이 위에 오를지 명확하지 않기 때문에 불확실성의 국면을 초래할 것이다. 특히 자가용 구매자 부문에서는 누구도 '구식' 자동차나 콘셉트에 머무르고 싶어하지 않기 때문에 불확실성은 계속될 것이다. 또한 2020/21년부터 OEM 업체의 CO2 배출량 목표는 모든 참가자에게 큰 과제가 될 것이며 시장 구조, 파워트레인 혼합, 자동차 가격에도 영향을 미칠 것이다. 긍정적으로 보면, 시장이 포화상태와는 거리가 멀기 때문에, 중부 유럽 국가들의 성장은

더 지속가능해야 하고, 부와 소득의 증가와 함께 새로운 수요(즉, 신차 시장의 새로운 고객들)가 계속 건설되어야 한다. 동유럽도 중장기적으로 반등해야 한다. 터키의 전망은 강력한 인구통계학적, 경제적 잠재력 덕분에 밝다. 러시아는 더 복잡한 사례를 제시한다. 의심할 여지 없이, 이 시장은 정기적으로 250만 개의 유닛을 쉽게 생산할 수 있지만, 취약한 거대 기업을 최고의 플레이어로 만들기 위해서는 일부 구조적인 진화(예를 들어, 더 다각화된 경제를 만드는 것)가 필요하다.

유럽 생산량

2021년 11월: -25.8%; 143만 대 193만 대

2021년 YTD: -4.1%; 1,489만 대 1,510만 대

- 2021년 유럽 전망치는 1570만대로 변동이 없었다. 이는 여전히 2020년에 비해 연간 물동량이 5.4% 감소할 것으로 예상된다는 것을 의미한다. 3/4분기 생산은 32% 감소했고 4/4분기에도 27% 감소할 것으로 예측했다. 이에 따라 2021년 하반기에는 생산량이 전년 동기 대비 29% 감소할 것으로 전망된다.
- 단기 발전이 크게 악화된 것은 반도체 위기가 가중됐기 때문이다. 일부 OEM 업체는 작년 중반까지만 해도 이 위기에 더 탄력적으로 대처하는 것으로 보였지만, 현재는 모두 상당한 영향을 받고 있는 것으로 보고되고 있다. 의미가 깊은 2020년 감소에 이어, 유럽에서 만들어진 자동차 재고도 연초 이후 120만 대가 감소했다. 4분기에는 바닥에 가까울 정도의 감소를 예측하고 있으며, 2022년 공급망 부족에서 재고 재건을 허용할 때까지 판매량은 생산량을 바짝 따라갈 것으로 보인다.
- 증가하는 백엔드 이슈가 광범위한 부품에 영향을 미치고 자동차 및 비자동차 부문에 압력을 가하는 등 전 세계 반도체 부족과 관련된 최근 상황이 2022년 내내 지속될 것으로 보인다. 이 지역의 생산량은 2021년에 비해 18%밖에 성장하지 못할 것으로 보인다. 공급 조건 정상화와 재고 보충은 2023년에 시작하여 연간 9%의 추가 회복이 있을 것이다. 성장률은 2024년 +6%로 약화되고 2025년 이후로는 미미할 것으로 보이며 장기적으로 2130만~2160만대 수준에서 안정세를 보일 것으로 보인다.

중화권 판매량

2021년 11월: -10.8%; 238만 대 266만 대

2021년 YTD: +1.5%; 2,170만 대 2,139만 대

- 2021년 11월 중화권에서 판매된 light vehicle는 238만대로 2020년 같은 달에 비해 10.8% 감소했다. 구체적으로 중국 본토에서의 light vehicle 판매량은 2020년 10월 261만대에서 233만대로 10.7% 감소했다. 승용차는 전년(y/y) 대비 9.4% 감소한 203만대를 기록했고, 경형 상용차(LCV) 판매량은 전년 대비 18.2% 감소한 30만대를 기록했다.
- 중국 본토에서의 light vehicle 판매량은 전년 대비 2096만대에서 2128만대로 1.5% 증가했다. 승용차 판매량은 전년 대비 2.6% 증가한 1794만대, LCV 판매량은 4.1% 감소한 334만대로 집계됐다. 부문별로는 YTD 세단 판매량이 840만대에서 883만대로 5.2%, 스포츠유틸리티차량(SUV) 부문은 841만대에서 843만대로 0.1% 증가했다. 다목적차량(MPV)의 경우 YTD 판매량이 전년 대비 3% 증가한 70만대를 기록했다.
- IHS MARKIT은 2021년 4분기가 칩 공급 차질을 이어갈 것으로 예상하지만, 반도체 부족을 더 잘 반영하기 위해 제작 일정이 조정되면서 자동차 제조사들의 극적인 발표가 줄어들 것으로 예상된다. 말레이시아 반도체 가동능력 개선은 단기적으로 가장 뚜렷한 호재다. 이는 긍정적인 발전이지만 여전히 해결해야 할 밀린 업무가 남아 있고 비자동차 부문의 수요로 인해 복잡해지고 있다. 이는 자동차 수요를 충족시키는 데 있어 점점 더 큰 제약이 되고 있다.
- 그동안 대량 브랜드에 칩 부족이 훨씬 가중되면서 프리미엄 점유율은 2021년 17.8%로 증가할 것으로 전망된다. 신에너지차(NEV) 시장점유율(승용차 판매 비중)은 2020년 5.6%에서 2021년 약 13%로 증가할 것으로 예상되지만, 제품 강세와 NEV 가격 하락으로 2020년에 비해 NEV 보조금이 줄어들 것으로 보인다. 국내 브랜드 점유율은 용량 및 판매 채널 확대에 따라 2020년 32.8%에서 2021년 39.6%로 증가할 전망이다.
- 2022년 light vehicle 판매량은 전년 대비 3.3% 증가한 2,419만대를 기록할 것으로 예상된다. 반도체 리드 타임이 2022년 하반기에 개선될 것으로 추정됨에 따라 light vehicle 공급망에도 차질이 줄어들 수 있다. 한편, NEV 판매는 예상보다 많은 고객 주문과 신제품의 증가로 인해 상승세를 유지할 것이다.

중화권 생산량

2021년 11월: -17.8%; 222만 대 270만 대

2021년 YTD: +3.7%; 2,165만 대 2,088만 대

- 지난 11월 중국의 light vehicle 생산량은 222만대를 기록해 전년 동기 대비 17.8% 감소했다. 중국 본토에서 light vehicle 생산은 2020년의 높은 저변으로 인해 전년 동기 대비 17.7% 감소하여 220만대가 되었다. 다만 10월부터 중국 본토에서 반도체 납기가 더욱 개선되면서 10월 light vehicle 생산량은 226만대를 달성하며 11월 전망치를 25만대 앞질렀다. 계절성을 중심으로 2021년 마지막 두 달 동안 지속적인 증가세를 유지하기 위해 11월 전망치와 12월 전망치를 11월 전망치 대비 각각 5만대 상향 조정했다.
- 2021년 중국의 light vehicle 생산량은 전년 대비 1.4% 증가한 2,393만 대로 예상된다. 중국 본토에서는 반도체 공급 완화 이후 4분기 회복세가 호조를 보여 생산량이 11월 전망치보다 1.5%포인트 급증한 2,368만대에 그칠 것으로 보인다. 다만 2021년 4분기가 호조를 보이면서 2022년에는 페이백 효과가 나타날 것으로 보인다. 지난 12월 전망에서는 2022년 생산량이 21만대 하향 조정돼 1.6%의 성장세가 정체되고 있다.
- 중국자동차판매업협회(CADA)가 최근 발표한 차량재고경보(VIA) 지수는 55.4%로, 전월 대비(m/m), 2020년 동기 대비 5.1% 낮았다. 반도체 공급이 11월에 회복되면서 재고가 조금씩 쌓였다. 그러나 새로운 코로나19 사례가 연말에 딜러들의 정상적인 판매에 지장을 주었다. 딜러들은 연간 목표치를 달성하기 어려워 수량보다는 이익을 유지하는 것을 선호했다.
- 11월 중화권의 승용차 생산량은 전년 동기 대비 16.6% 감소한 190만대를 기록했다. 시장 부문에서는 자동차 생산량이 930만대로 전년 대비 11.6% 감소했다. 다목적차량(MPV) 생산은 전년 대비 24.9% 감소한 6만7243대를 기록했다. 스포츠유틸리티차량(SUV) 생산량은 전년 대비 20.8% 감소한 90만대를 기록했다. 승용차의 마이너스 성장은 2020년의 높은 저변이 주효했다. 하지만 배터리 전기 자동차(battery-electric vehicle)의 성능은 뛰어났다. 최대 신에너지차(NEV) 생산업체인 BYD는 지난 10월 y/y 90% 이상을 기록하며 거의 9만대를 생산했다. 우링은 하위권 지역에서 흥광 미니 EV에 대한 수요 증가에 힘입어 BEV 시장에서도 큰 비중을 차지했다. 테슬라 차이나는 골든위크 기간 중 용량 확장에 성공한 후 모델3 수출사업과 모델Y 현지수요에 힘입어 10월 5만5000대 이상을 달성하며 회복 모멘텀을 유지했다. 2021년에는 전체 BEV 생산량이 260만 대에 이를 것으로 예상되어 2020년에는 거의 3배에 이를 것으로 예상된다.

- 지난 11월 중화권 경형 상용차(LCV) 생산량은 전년 동기 대비 24.1% 감소한 32만대를 기록했다. 시장 부문에서는 새시 캡의 생산량이 117만 대로 31.3% 감소했다. 승합차는 10만대로 14.3% 감소했다. 픽업 차량은 전년 대비 13.2% 감소한 47,381대를 기록했다. 2020년 기준치가 높아지면서 경형 상용차(LCV)가 승용차보다 더 큰 폭으로 급락했다. 투자 회수 효과로 인한 수요 침체로 LCV 생산량은 2021년 말까지 6.7% 감소한 375만대를 달성하는데 그치고 2022년에도 감소세가 이어질 전망이다.

일본/한국 판매량

2021년 11월: -18%: 0.47만 대 0.57만 대

2021년 YTD: -4.8%: 556만 대 584만 대

- 증가하는 백엔드 이슈가 광범위한 제품에 영향을 미치고 자동차 및 비자동차 부문에 압력을 가하는 등 전 세계 반도체 부족과 관련된 최근 상황이 2022년 내내 지속될 것으로 보인다. 이 지역의 생산량은 2021년에 비해 18%밖에 성장하지 못할 것으로 보인다. 공급 조건 정상화와 재고 보충은 2023년에 시작하여 연간 9%의 추가 회복이 있을 것이다. 성장률은 2024년 +6%로 약화되고 2025년 이후로는 미미할 것으로 보이며 장기적으로 2130만~2160만대 수준에서 안정세를 보일 것으로 보인다.
- 일본 light vehicle 판매량은 2021년 11월 전년 동기 대비 15.5% 감소했다. 코로나바이러스 질병 2019 코로나19가 발생한 가운데 소비자들이 점차 새로운 정상으로 돌아오면서 매출이 개선되기 시작했다. 그러나 새로운 코로나19 사례의 수가 급증했고, 정부는 8월 말과 9월 말까지 두 번 연장하기 전에 일본의 일부 주요 지역에 비상사태를 7월까지 선포했다. 이는 많은 일본인들이 모든 예방 접종을 받았기 때문에 새로운 코로나19 사례의 감소를 가능하게 했다. 정부가 점진적으로 봉쇄조치를 완화한 것은 차량 시장 환경이 나아지는 데 순풍이 불 수 있었다. 다만 반도체와 일부 전자기기 등 부품 품귀현상에 주요 OEM의 제품 공급 차질이 나타나면서 속도가 붙었고 이는 단기 시장을 하락세로 몰고 갈 수 있다.
- 11월 미쓰비시를 제외한 일본 내 국내 OEM 업체 대부분은 전년 동기 대비 매출 감소를 기록했다. 도요타(렉서스 브랜드 포함)의 판매량은 전년 대비 18.6% 감소했다. 혼다의 판매량은 전년 대비 8.2% 감소했고 닛산의 판매량은 전년 대비 10.1% 감소했다.
- 2020년 코로나19 사태의 사후 복구 효과로 2021년 일본 시장 전체 내수 판매 전망치는 439만대로 잡혔고 남은 달 판매량도 제품 공급 측면의 제약에 더 큰 하방 압력으로 부정적인 영향을 받을 수 있다.

- 한국 전체 light vehicle 판매량은 2021년 11월 두 자릿수 감소를 기록했고 이는 글로벌 반도체 부족과 장기화된 코로나19 대유행으로 차량 생산과 판매가 지속적으로 위축된 것으로 보인다.
- 한국 OEM은 2021년 11월 모두 전년 동기 대비 하락세를 기록했다. 현대차는 전년 동기 대비 11.4%, 기아(KIA)는 전년 동기 대비 8.9%, 쌍용차는 32.3% 감소했고 르노삼성은 전년 동기 대비 15%, 한국GM은 60.1% 감소했다. 수입차 판매 역시 2021년 11월 30.3% 감소했다.
- 2020년 소비세 사후 감면이 끝났지만 정부는 차량 판매의 잠정적인 활성화하기 위해 2021년 6월까지 연장한 뒤 2021년 말까지 추가 연장하기로 했다. 다만 특소세 인하 효과가 장기화되면서 단기적으로 판매와 개발 지속가능성 측면에서 영향이 줄어들고 있는 것은 물론 생산활동과 부품부족으로 인한 부정적 영향도 커지고 있다. 2021년 한국 신차 판매량은 2019년 대비 6.4% 증가한 데 이어 2020년 168만대로 2020년 대비 9.8% 감소할 가능성이 높다.

일본/한국 생산량

2021년 11월: -7.7%; 99만 대 107만 대

2021년 YTD: -3.5%; 983만 대 1,019만 대

- 일본의 경우 2021년 11월 생산량이 전년 동기 대비 5.8% 감소하였다. 공급 제약의 부정적 영향이 국내 영업에 영향을 미쳤다. 올해 1월부터 계속된 반도체 부족과 동남아국가연합(ASEAN·아세안) 국가, 특히 베트남과 말레이시아에서 코로나19 환자가 계속 급증한 데 따른 기타 부품 부족으로 엄격한 봉쇄조치가 실행돼 공급 차질이 빚어졌다. 많은 공급업체와 반도체 회사들에게 거의 모든 OEM 업체들은 생산을 중단하고 휴일 조업과 초과 근무를 줄이고 라인 비율을 낮출 수밖에 없었다. 반면, 많은 아세안 부품 제조업체들이 정상 수준으로 운영을 재개하면서 일본의 자동차 생산량은 지난 몇 달 동안 개선되고 있다.
- OEM은 다이하쓰 등 도요타가 7.0%, 닛산이 12.2%, 스바루가 14.0%, 스즈키가 15.5% 하락했다. 한편 혼다는 2.4%, 미쓰비시는 3.5%, 마쓰다는 11.4% 상승했다. 계속되는 운영 조건 어려움에도 불구하고, 일부 OEM 업체들은 생산 실적이 개선되는 모습을 보였다.
- 단기적으로는 많은 OEM 업체들이 이월 발주를 최대한 보완하기 위해 2022년 3월까지 더 높은 수준의 생산을 계획하고 있다. 예를 들어 비연결 도요타는 2021년 12월부터 2022년 3월까지의 경영 정상화를 목표로 2021 회계연도(FY) 국내 생산량 목표인 300만대를 달성한다. 그러나

장기 공급망 제약으로 인해, 토요타는 12월에 네 개의 공장에 대한 임시 가동 중단 및/또는 휴일 작업 중단을 발표했다. 스즈키는 또한 아세안 코로나19 사태로 인한 부품 부족 때문에 두 공장의 생산을 중단했다. 반도체 공급업체뿐만 아니라 원자재, 물류, 노동력과 같은 제한된 자원 때문에 다른 부품의 공급업체가 생산 속도를 높이는 것이 중요할 수 있다.

- 2021년 전체 생산량은 전년 동기 대비 3.9% 감소하여 744만대가 될 것으로 예상되는데, 이는 우리가 예상했던 것보다 더 나은 실적과 11~12월 생산 계획으로 인해 1.2% 또는 87,000대가 상향 조정되었다. 반면, 2022년 전체 생산량은 전년 동기 대비 6.6% 792만대로 완만하게 회복하여 지난 예측 라운드 이후 변화가 거의 없었다.
- 한국의 light vehicle 생산량은 2021년 11월 전년 동기 대비 12.3% 감소한 것으로 추산된다. 대부분의 국내 완성차 업체들은 반도체 부족 현상으로 감소세를 이어갔으며 르노삼성은 XM3 수출 증가에 힘입어 상승세를 유지했고 기아(KIA) 및 현대차(HYUNDAI)는 12.1%, 제너럴모터스(GM)코리아는 46.4%, 쌍용차는 30.0% 하락했으나 르노삼성은 101.9% 급등했다. 반도체 부족 등을 중심으로 위축이 지속되면서 한국의 전년대비 생산 감소폭도 2.8%로 확대됐다. 칩 이슈는 당분간 지속될 것이므로 2021년 전체 생산량은 338만대로 전년 동기 대비 2.4% 감소할 것으로 예상된다.
- 현시점에서는 상황이 악화될 것으로 보이지는 않는다. 하지만 반도체 공급은 OEM이 생산능력을 완전히 가동할 수 있는 수준까지 단기간에 돌아오지는 않을 것이다. 차량당 칩 수가 늘고 다른 업계와 칩 확보 경쟁이 심화되는 점은 추가 반도체 용량 상승에 제약이 될 것으로 보인다. 이에 따라 2022년 전체 생산량은 344만대로 전년 대비 1.9% 회복에 그칠 것으로 예상된다.

중동/아프리카 판매량

2021년 11월: -8.9%; 0.24만 3천 대 0.26만 7천 대

2021년 YTD: +18.3%; 314만 대 263만 1천 대

- 반도체 중동·아프리카 지역의 11월 light vehicle 수요는 -8.9%로 2020년 동월 대비 감소가 예상돼 3~5월 고율에서 성장 속도가 둔화하는 차량 판매 추이를 확인할 수 있다. 2020년 3월 코로나19 대유행의 시작을 알렸으며, 심각한 봉쇄 조치로 인해 다음 달 차량 판매가 급격히 감소했다. 따라서 2021년 3-7월과 2020년 3-7월의 비정상적인 상황을 비교해야 한다. 그러나 2021년 9월부터 2021년 12월까지 예상대로 높은 성장률을 기록하지 못했다. 사실상 올해

마지막 3개월은 모두 마이너스 결과를 기록할 것이다. 10월과 11월 모두 8% 이상 감소했고, 글로벌 칩 부족이 차량 생산에 영향을 미치고 신차 재고 감소로 전시장을 압박한 탓에 12월은 20% 감소할 것으로 전망된다. 2021년 1분기는 8.1%의 성장률을 기록했고, 2분기는 65.0%로 치솟은 반면 3분기는 17.7%의 성장률을 기록할 것으로 보인다. 지난 분기는 13.3% 감소할 것으로 예상된다. 신차 수요는 2019년 첫 3분기(예전)와 비교했을 때 예상보다는 좋지 않고 소비자들이 검역과 경제 봉쇄를 넘어서기 시작했음에도 불구하고 이제 확실한 회복이 지연되었음을 나타낸다. 전체적으로 2020년 3월부터 2021년 2월까지 코로나19 위기 12개월 동안 수요가 20.5% 감소했으며 등록된 차량은 74만대 줄었다.

- 최근 몇 년 동안 지역 경제가 매우 취약했고 코로나19 대유행은 기업과 소비자 신뢰 수준을 더욱 악화시켰다. 게다가 2020년 사상 최저의 원유 가격은 전세계 공급이 세계 수요를 크게 무색하게 하면서 석유 수출 수익에 크게 의존하는 나라들을 더욱 침체시켰다. 소비자들이 집에 머물도록 강요하는 정부의 폐쇄로 항공, 크루즈, 화물 운송, 주유소 및 제조 공장과 같은 선진국의 주요 산업 부문은 석유에 대한 수요를 크게 낮추었다. 그 결과, 석유나 관광 수입에 크게 의존하는 국가들은 그 지역 전체에 걸쳐 붕괴되었다. 다만 각 지역과 국가의 특정 핵심 분야에 따라 다양한 속도로 경기 회복이 탄력을 받는 만큼 2022년 상반기에 좀 더 긍정적인 반전이 속도를 내야 한다. 상품에 대한 강력한 수요는 특정 국가에 혜택을 주었다. 관광의 복귀는 또한 대유행의 시작 이후 새로운 등록을 동결하고 수요 수준에 맞추기 위해 그들의 비행대 규모를 줄인 일부 국가에서 중요한 시장 점유율을 대표하는 렌터카 회사의 부흥을 촉발시킬 것이다. 전세계적인 칩 부족으로 인해 자동차 제조사들이 생산 속도를 떨어뜨리고 있기 때문에 신차에 대한 수요 증가는 더 긴 대기 시간에 직면할 것으로 보고 이에 따라 많은 등록이 다음 해로 밀려나게 된다.
- 2020년 1월부터 12월까지 전체 생산량은 17.6% 감소했다. 지난 몇 년간 전개된 전반적인 마이너스 추세는 가까운 시일 내에 바닥을 치고 반등할 가능성이 높다. 다만 구조적인 경제개혁이 추진돼야 한다는 점은 이러한 회복세를 계속 무색하게 할 것이다. 중동·아프리카 지역의 2021년 전체 전망치는 334만5000대(지난달 대비 2만2000대 증가)로 전년 동기 대비 14.3% 증가해 지역 전체 물량이 16년 전인 2005년 수준으로 여전히 유지되고 있다. 게다가 6년 연속 수요 감소는 지역 전체의 경제 불안과 신차 구매에 대한 소비자들의 신중함을 강조한다.
- 2021년 11월 자동차 판매는 특정 경제 발전이 다양한 시장과 하위 지역에 다른 방식으로 영향을 미치면서 지역 전체의 뚜렷한 실적에 영향을 받았다. 중동(이란 제외)과 걸프만에서 11월 한 달간 차량 수요가 2020년 같은 달에 비해 17.5%나 급감했다. 비슷한 방식으로 이란의 자동차 수요는 7.3%, 아프리카 대륙의 자동차 수요는 1.7% 감소했다.

- 앞서 예측한 대로 MEA 지역 전체의 차량 수요 둔화는 특정 국가의 경기회복 계획과 집행에 따라 국가별로 다른 속도로 보고될 예정이다. 코로나19 이후의 "더 완화된" 제한에서 몇 가지 산업까지 일정 정도 경기 변동성으로 인해 다음 해 내내 예상되는 더 강한 수요는 계속 중단될 것이다. 앞으로 몇 달간 오미크론 변종과 관련하여 여행 산업과 그 지역 전체의 더 넓은 경제에 새로운 혼란을 가져올 것이다. 더욱 중요한 것은 전 세계적으로 차량 생산에 영향을 미치는 칩 부족 현상 등으로 차량 등록의 느린 복구 속도가 경제 제한 완화에 따른 소비자들의 높은 수요와 일치하지 않을 것이라는 점이다.
- 2021년 신차 판매는 중동(이란 제외)과 걸프 지역 전체에서 15.6% 증가할 것이다. 일부 국가에서 도입될 부가가치세(VAT) 인상률을 피하기 위해 소비자들이 차량 구매를 앞당기면서 특정 달에는 일부 변동성이 있을 수 있다. 오만은 5%의 부가가치세를 도입하여 걸프만의 4번째 국가가 되었다. 쿠웨이트와 카타르만이 이행 과정이 뒤쳐져 있다. 걸프 국가인 바레인, 사우디아라비아, 아랍에미리트연합은 이미 부가가치세를 도입했다. 2020년 2분기(46월)에 비해 2021년 2분기와 3분기(46월)에는 회복세가 강하고 긍정적이었다. 남은 2021년 4분기는 글로벌 칩부족 현상으로 마이너스다. 내년은 저성장으로 조심스러운 흐름을 보일 것이며 더 많은 종류의 백신이 출시되고 경제적 제한이 완화되면 보다 긍정적인 신뢰 지표에 따라 소비자 지출 수준이 상승할 수 있기 때문이다. 또한, 국제 유가의 상승은 걸프 지역의 경제 지형에 도움이 될 것으로 보인다
- 아프리카 대륙은 불행히도 2020년 하반기에 코로나19 대유행의 크나큰 위력을 느꼈다. 이 투쟁은 2021년과 2022년 내내 지속될 것으로 보이며 바이러스의 전 세계적 진양지가 대륙으로 옮겨갔다. 아프리카 지도자들이 바이러스가 더 퍼지는 것을 막기 위해 고군분투하는 과정에서 남아프리카 공화국은 특히 더 많은 코로나19 양성 사례를 기록하며 네번째로 오미크론 변종의 전파를 확인했다.
- 아프리카의 신차 수요는 11월 추정치 1.7% 감소했으나 2021년 YTD에서는 22.7%로 플러스를 유지하며 수년간 상당한 억눌린 수요가 크게 증가하면서 회복의 청신호를 켜다. 2015년 이후 차량 판매량은 20만대 미만 최고치에서 현재 최저치인 10만대 미만으로 상당히 떨어졌다. 2018년 후반과 2019년 상반기 동안 긍정적인 기세가 짧게 이어졌고, 2021년 중반부터 반전의 시작이 예상된다. 알제리, 모로코 등 북아프리카 국가들은 2020년 마이너스에 빠지면서 남아프리카공화국에 합류해 지역의 전반적인 수요 수준을 해쳤다. 소비자 수요가 훨씬 줄어든 결과로, 상품 가격 상승으로 인한 일부 상대적 지지에도 불구하고 아프리카 전역의 자동차 수요는 2020년 한 해 동안 26.7% 감소할 것으로 보인다. 차량 수요도 2021년 말 가격 회복

추세가 현실화되면서 약간 높아진 글로벌 원유 수요의 영향을 계속 받을 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고, 아프리카의 자동차 총 수요는 17년 전인 2003년에 달성된 수준으로 떨어졌다. 이 시나리오는 사하라 이남 국가에 걸쳐 더 많은 어려움을 초래할 것이며, 북아프리카 국가들도 서유럽의 경기 침체를 겪을 것이다. 아프리카 대륙에서의 신차 판매는 2021년에 약 17.8% 증가할 것으로 추정된다.

- 남아공은 아프리카에서 가장 큰 자동차 시장이지만 최근 천연자원과 귀금속에 대한 강한 수요에도 불구하고 지난 몇 년간 경제 상황이 극도로 어려웠고 코로나19로 인해 더욱 침체되었다. 낮은 자동차 정책과 아프리카민족회의(ANC) 내부의 정치적 긴장 때문에 신차 수요가 계속 고전하고 있고, 이는 결국 경제정책 침체로 이어졌다. 시릴 라마포사가 이끄는 ANC는 2019년 5월 총선에서 승리했으며, 당의 주요 과제는 낮은 소비자 신뢰 수준을 회복하는데 중요하고 필요한 더 큰 안정성을 제공하는 것이었다. 신형 차량과 같은 고가의 구매는 코로나19 대유행 기간 동안 대부분 연기되었으며 2022년 상반기까지 보다 확실한 속도로 회복될 것이다. 2020년 수개월에 걸쳐 이동을 제한하고 폐업한 정부 폐쇄 조치의 결과로 소비자 지출이 급격히 감소했다. 현재 회복세가 서서히 풀리고 있는 가운데 2021년 11월까지 차량 판매량이 24.8% 증가했다. 그러나 결과는 2019년의 사전 빈혈 판매 실적에 비해 계속 뒤쳐지고 있으며, 이는 차량 기단을 갱신하기 위한 밑줄 친 노력을 보여준다. 게다가, Jacob Zuma 전 대통령의 체포로 인해 과텅과 과줄루 나탈 주에서 약탈과 폭력으로 혼란에 빠진 정치적 불안이 심화되었다. 이러한 사회적 불안에 대한 평화적 해결은 역동적인 경제 지형을 뒷받침하는 열쇠가 될 것이다.
- 사하라 이남 지역은 최근 몇 년 동안 낮은 국제 유가가 수출국의 석유 수입을 해치고 낮은 상품 가격이 다른 나라의 농업과 광업 수입을 해치면서 어려움을 겪고 있다. 2014년에 도달한 많은 물량에 이어, 차량 수요는 지난 5년 동안 감소 추세를 유지하기 위해 고군분투했고, 정부 정책에도 불구하고 중고차 수입은 계속해서 대륙에 넘쳐나고 있다. 2021년 자동차 판매량이 20년 전 수준을 유지할 것으로 전망됐다. 더 많은 정부가 자동차 부문에 대한 성장 전략을 시행함에 따라 2023년 이후에는 더 강력한 반전이 예상된다.
- 북아프리카 국가들도 경제 성장을 위한 올바른 길에 놓기 위해 고군분투하고 있다. 알제리, 이집트, 튀니지의 경제 붕괴로 인해 3년(2015~2017년) 동안 신차에 대한 수요가 크게 감소했다. 전반적으로, 북아프리카 자동차 판매량은 15년 전 등록된 수준으로 떨어졌다. 2018년 알제리는 차량 수입 쿼터제를 시행했고, 이후 판매 전개가 정상 시장 수요보다 크게 낮아질 것으로 전망되는 등 저조한 흐름을 이어가고 있다. 실제로 2020년 신차 등록대수는 2만7,000대로 사상 최저치를 기록한 것으로 추정되며, 이는 알제리의 2012년과 2013년 모두 50만대였던 것과

극심하게 차이가 난다. 2021년 알제리 자동차 시장은 21,000대로 최저치를 경신하며 더욱 가라앉을 것으로 예상된다. 최근 이집트 자동차 시장은 어려움을 겪고 있으며 2021년 순조로웠던 회복의 길을 이어가야 한다. 연간 수요는 20% 이상 증가한 278,000대에 이를 것으로 보인다. 마지막으로, 모로코의 자동차 시장은 코로나19 바이러스 발생의 영향과 주요 무역 파트너로 인한 판매 부진에도 불구하고 경제 성장에 따라 계속 발전하고 있다. 신차 수요가 30% 이상 증가하고 있으며 2021년에는 17만5000대를 목표로 하고 있다. 더 많은 완성차 업체들과 많은 계층 공급업체들이 이 지역에서 제조 발자국 확대를 미루고 있기 때문에 2022년 북아프리카 전역의 신차에 대한 수요 회복은 완만할 것으로 보인다.

- 중동과 걸프 지역(이란 제외)의 11월 신차 수요가 17.5% 가량 감소하면서 이 지역에서 형성되기 시작한 회복세가 소폭 중단됐다. 지역 전체에 걸쳐 많은 나라들이 경제 규제를 풀었고, 기업 활동이 돌아왔다. 2021년에는 이 같은 추세가 다소 긍정적일 것으로 예상되며, 연간 차량 판매량은 15.6% 증가할 것으로 전망된다. 더군다나 이란 자동차 판매량은 2017년 최고치인 160만대를 기록한 이후 20여년 전 수준으로 무너져 현재 80만대까지 내려갔다. 극명하게 두 자릿수 하락은 트럼프 행정부 들어 미국이 다시 취한 경제 제재의 직접적인 결과다. 경제 발전의 부진이 이란 사람들의 부정적인 정서에 계속 영향을 미치고 있기 때문에 2021년 이란 시장은 저성장을 기록해야 한다. 걸프 지역 전체에 걸쳐, 높은 세금은 고가 상품에 대한 수요를 둔화시켰다. 이란과 사우디아라비아는 중동과 걸프 지역에서 가장 큰 자동차 시장이며 이들의 실적이 전체 수요에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다. 최근 이란의 차량 수요는 현지에서 판매되는 차량 2대당 1대꼴로 나타나 국가의 중요성이 부각되고 있다.
- 신차에 대한 수요의 높은 변동성은 계속될 것으로 보이며, 이란과 사우디를 필두로 이전 카타르에 등을 돌린 걸프 지역 내 정치적 혼란에 놓여 있다.
- 국제유가는 항공, 크루즈, 도로 운송과 같은 산업을 정체시키고 선진 시장에서 석유 수요를 크게 낮춘 다양한 글로벌 폐쇄로 인해 약한 글로벌 회복의 지원을 받아 2020년 말부터 서서히 상승하기 시작했다. 그 결과, 석유 수출국들은 더 낮은 수익으로 예산을 계획했다. 그러나 3분기부터는 세계 경제가 소비자 지출에 힘입어 더 빠른 속도로 회복될 것으로 예상됨에 따라 더 높은 국제 물가가 형성될 것으로 보인다. 지금 가장 큰 어려움은 신차 제작을 위한 칩 공급이다. 이 때문에 IHS MARKIT 분석가들은 2021년 4분기 자동차 수요가 중동과 걸프 지역에서 감소할 것으로 예상하고 있다. 이 지역(이란 포함)의 차량 수요는 2022년 하반기에 더 완전한 회복을 시작해야 한다.

- 향후 몇 년 동안 걸프 지역 국가들에서 부가가치세 도입으로 소비자들은 계속해서 약간의 영향을 받게 될 것이고, 상품 가격이 높아지면 가처분소득이 낮아져 신차에 대한 수요가 타격을 받게 될 것이다. 아랍에미리트와 바레인도 각각 2018년 1월과 2019년 1월부터 부가가치세를 시행하고 있다. 사우디아라비아는 2020년 7월 부가가치세를 15%로 3배 인상했다. 쿠웨이트, 오만, 카타르 등 걸프 지역 3개국은 2021년 4월까지 5%의 부가가치세를 부과하기로 약속했다. 카타르와 쿠웨이트가 2022년 부가가치세 도입을 목표로 하면서 오만만이 성공했다. 한편, 걸프 지역의 지도자들은 장기적으로 석유 수입에 덜 의존하기 위해 필요한 프로젝트를 계속 시행할 것이다. 마지막으로, 코로나19 대유행과 최근 최고치보다 낮은 유가의 직접적인 결과로, 향후 몇 분기에 걸쳐 차량 수요의 매우 완만한 회복이 예상된다. 긍정적으로 보면, 현재 원유가격이 상승하고 있고, 이스라엘과 바레인, UAE의 역사적인 평화협정은 이 지역에 절실한 안정을 가져올 것이다. 2021년부터 조 바이든 대통령 행정부는 걸프 국가 지도자들로부터 이 지역의 평화와 경제 발전을 더욱 지원할 것이라는 큰 기대를 갖게 될 것이다.
- 이란 자동차 소유주들은 더 오랜 기간 동안 차량을 보유하게 되어 이란 차량 함대 시대가 앞당겨질 것이다. 결과적으로 이러한 추세는 장기적으로 신차에 대한 수요 증가로 이어질 것이다.

세계 원유 전망

- 전 세계 석유(크루드 및 액체) 생산량 중 약 4.4 MMB/d는 2027년 이후에만 공급되거나 혹은 전혀 공급되지 못할 것으로 보고 있다. 이는 2020년 유가 폭락과 에너지 전환 관련 투자 결정이 불러온 2019년 이후 업스트림 설비투자 감소로 '손실'된 석유공급 물량이다. 공급 손실은 사우디아라비아와 이라크를 제외한 어떤 OPEC 회원국으로부터의 전체 생산량보다 크다.
- 손실된 공급량의 약 3.6 MMB/d는 원유이며, 잔액은 천연가스 액체와 바이오 연료로 구성되어 있다. 미국은 손실된 원유 공급량 중 1.5 MMB/d를 차지하고 있으며 이는 그 어느 나라보다도 가장 많은 비율이다. 2021년 석유수출국기구(OPEC)+가 강력한 석유시장 지배력을 갖는데는 미국의 공급량 감소가 큰 수요 증가와 함께 핵심 요인이었다. 그러나 오일 공급 전력은 정적이 아니라 동적이다. 미국의 생산 증가율이 2022년 이후 세계 석유 수요 증가 속도와 함께 세계 석유 공급 전력의 균형을 결정하는 데 중요한 역할을 할 것이다.
- 공급의 손실이 앞으로 몇 년 동안 더 높은 가격을 결정하지는 않는다. 전세계 석유 수요도 코로나19 발생으로 인해 더 낮은 수준으로 재설정되었는데, 이는 새로운 오미크론 변종에서 볼

수 있듯이 여전히 수요에 위협이 되고 있다. 그러나 OPEC+와 미국 모두 시장 상황에 대한 공급의 빠른 반응성은 잉여와 적자의 유가 순환이 과거 8년 내지 18년 주기보다 짧다는 것을 의미한다.

- 장기적인 탈탄산 열망과 단기적인 경제적, 정치적 우려 사이의 긴장이 지속될 것이며, 이는 세계 석유 시장의 새로운 기본 변수이다. 주요 석유 소비 시장의 정부들은 가격이 높을 때 더 많은 석유 공급을 원하면서도 석유 소비와 새로운 공급에 대한 투자를 억제한다.

중동/아프리카 생산량

2021년 11월: -7.7%; 163,000대 대 176,000대

2021년 YTD: +11.6%; 1,792,000대 대 1,606,000대

- 2018년 미국의 이란 제재 재강제 이후 그룹 PSA, 르노 등 다양한 산업의 기업들이 이란 안팎에서 사업을 중단했다. 그 결과 이란에서의 생산은 본질적으로 이란 호드로와 사이파 같은 국내 OEM 업체들의 활동에 의존해 왔다. 2019년 상반기 시장의 폭락 이후 공급망이 재구성되면서 생산량이 살아나고 있다. 2020년 반등은 2019년 대비 23% 증가했다. 이란 호드로에서 타라, 사이파에서 샤한의 주요 출시가 있을 예정이며 2021년에 스포츠유틸리티차량(SUV) 파생 모델이 출시될 것으로 알려졌다. 2024년에는 100만대 선으로 회복될 전망이다.
- 알제리에서는 2017년 이후 수입 제한과 자동차 딜러의 산업 또는 준산업 활동에 대한 투자 의무에 따라 여러 조립 작업이 발생하였다. 그러나 이번 규제 관련 활동의 지역적 내용은 0에 가까웠고, 정권이 바뀌면서 2019년 제도가 무너졌다. 이후 수입규제가 일부 풀렸고, 지금은 새로운 산업조립체제가 갖춰졌다. 이 새로운 틀에서 생산량은 2020년에 97% 급감하여 4,400대가 되었다. 현지 콘텐츠 수준을 높이기 위해 투자를 아끼지 않은 르노와 스틸란티스가 국내에서 자동차 조립 활동을 이어가려 할 것으로 보인다. 다임러 역시 티아레 인근 KD 공장에서 연간 3000대의 메르세데스-벤츠 브랜드 차량을 계속 조립해야 한다. 2021년 국내 생산량은 1만4000대에 이를 것으로 예상된다.
- 남아프리카에서는 코로나19 대유행이 자동차 내수 및 수출 수요에 영향을 미침에 따라 셋다운 이후 물량이 여전히 압박을 받고 있다. 2020년 생산량은 2019년 대비 30% 감소했다. 다만 2021년에는 스페인에서 폭스바겐(VW) 물량이 일부 이전되고 다임러와 도요타에서 신형 모델이 출시되면서 14% 인상이 유력하다.

- 모로코에서는 스퀘어 52 프로그램을 통해 공장이 B0 플랫폼에서 CMF-B LS 플랫폼으로 전환되는 동안 르노의 생산량이 19% 감소했다. 국내 생산량은 케니트라에 있는 스텔란티스 신공장이 2020년 9월 연간 20만대 규모에 도달해 2020년 말까지 푸조 208대 생산량을 5만대로 늘리면서 뒷받침됐다. 2021년 모로코의 생산량은 19% 증가할 것이며, 케니트라 공장은 생산 첫해에 있고 탕헤르 공장은 다키아 산데로의 신세대 덕을 보고 있다.
- 이집트에서는 고그린 인센티브 제도 시행이 긍정적인 결과를 보여 2021년에는 르노자동차와 제너럴모터스(GM) 브랜드 차량이 최대 물량 기여 차량으로 24% 인상이 예상된다.

북미 판매량

2021년 11월: -15.5%; 122만 대 144만 대

2021년 YTD: +7.4%; 1,630만 대 1,518만 대

- 이집트에서는 고그린 인센티브 제도 시행이 긍정적인 결과를 보여 2021년에는 르노자동차와 제너럴모터스(GM) 브랜드 차량이 최대 물량 기여 차량으로 24% 인상이 예상된다.
- 역년(CY)이 저물어감에 따라 자동차 수요 상황은 현재 재고가 제한된 판매량 상태를 유지하고 있다. 지역 신차 수요 수준이 CY 2022 상반기를 거치면서 압박이 지속될 것으로 예상됨에 따라 이 문제에 대한 빠른 해결은 기대되지 않는다. 공급망 문제로 압박을 받는 자동차 생산 수준은 지역 내 자동차 판매 수준에 가장 큰 당면 위험을 계속 제기할 것이다. 특히 미국과 캐나다의 소비자들은 소비 수준을 유지하려는 성향이 강하지만, 강력한 소비자들도 신차 가용성의 한계를 극복하지 못한다. 공급회수 한도는 지역 내 신차 판매에 각인을 남기며 현재 시장이 겪고 있는 짧은 재고 여건을 초래하게 된다.
- 1290만대(계절조정 연율: SAAR)로 2021년 11월 자동차 판매 속도가 2021년 9월 저점(1220만대)을 계속 웃돌았지만, 현재 여건을 감안할 때 수요 증가 잠재력이 제한적이라는 점도 반영됐다. light vehicle 판매 수준은 공급망 제약과 그에 따른 생산 둔화로 자동차 소비자에게 강요된 한계를 지속적으로 반영하고 있으며, 이는 신차 재고 수준을 제한시켰다. 자동차 판매 속도는 CY 2022년 하반기까지 월 1300만~1500만대 범위를 넘어서는 의미 있는 개선은 없을 것으로 보인다. 현재 미국 light vehicle 물량 전망치는 2021년 1507만대, 2022년 1546만대에 그치고 있다. 억눌린 수요는 2023년 초와 2025년까지 출시되어야 하지만, 이전에 추정했던 것보다 약간 적은 양이다. 반도체 반도체 공급에 따른 차량 생산수준 회복이 조금 더

길어질 것으로 가정하면서 2021년 12월 전망 발표에서 CY 2023과 CY 2024의 연간 물량은 각각 약 20만대, 1,756만대로 낮아졌다.

- 캐나다의 자동차 수요 수준은 다소 월별 변동성을 겪으면서 11월까지 약 8.3% 증가한 이 지역에서 가장 강력한 YTD(Yever-to-Date) 성장 결과를 실현했다. 캐나다 소비자들은 소비 여력을 지속해서 유지했고, 구매 의향이 있고, 준비가 되어 있고, 새로운 자동차를 찾을 수 있는 사람들은 계속해서 소비 여력을 유지하였다. 그러나 이 지역의 다른 곳과 마찬가지로 차량 재고 압박으로 인해 새로운 자동차 판매 회복세가 둔화되고 있다. 초기 CY 2021년 월별 매출 변동성을 일부 일으켰던 코로나19로 인한 폐쇄 조건이 지난 6월부터 해제된 반면, 현재 재고 압박은 지속적인 물량 회복에 역행하고 있다. 다가오는 11월 수치는 전년 대비 물량이 약 6.3% 감소한 반면, 월별 물량은 월 전 수준보다 7% 이상 감소했음을 나타낸다. 치솟는 주택시장과 소비 여력이 있는 소비자들이 억제된 자동차 수요수준에서 축적될 잠재성을 가지고 있지만, 현재의 공급 제약은 향후 12개월 동안 어떠한 수요 모멘텀에도 대항할 것이다. 캐나다 light vehicle 판매 전망치는 2021년 164만6000대, 2022년 172만2000대로 나타났다.
- 현재의 코로나19 효과 이전 3년 동안 멕시코 light vehicle 수요는 이 지역의 자동차 판매 감소 면에서 선두를 달리고 있었다. 국내 자동차 판매는 CY 2020 수요가 연중 28% 감소하면서 지역 내 가장 약한 회복 수준을 반영했다. 2021년 초반 실적도 이런 흐름을 이어갔지만 2021년 11월까지 전년 동기 대비 물량이 8%를 조금 웃돌면서 미국의 7% 증가폭보다 실적이 나은 것으로 나타났다. 2021년 11월 판매량이 약 13% 감소하면서 멕시코 자동차 판매량은 6개월 연속 지역 내 가장 높은 실적을 유지할 수 없었다. 그럼에도 불구하고, 가까운 시일 내에 light vehicle 수요는 공급 제약으로 인해 방해받을 것이다. 2021년 CY 판매량은 102만대로 2025년까지 수요가 141만대 증가해 코로나19 이전인 2019년 수준을 넘어설 전망이다.
- 글로벌 light vehicle 생산은 2021년 1분기부터 시작된 자동차 마이크로칩 부족 사태로 차질을 빚었고, 다른 공급망 압력 중에서도 2022년까지 수요 수준에 하방효과가 있을 것으로 예상된다. 마이크로칩 공급 안정화는 내년 하반기에나 나타날 수 있고, 손실된 생산량에 대한 복구작업은 2022년 후반에서야 본격화된다. 이러한 수요와 공급의 미묘한 균형은 지난 4개월간의 매출 실적에 반영되어 당장에 지역 판매 수준을 지속적으로 제약할 것이다. 지역별 판매량은 2021년 3.8% 증가하는 데 그쳐 1773만대로 들어오는 월별 물량을 감안할 때 2021년 10월 전망치 발표 때보다 소폭 14만대 하향 조정된다. 2021년 성장률에 이어 2022년에는 공급제한이 2.9% 증가해 예상 물량 1824만대가 될 전망이다. 억눌린 수요는 2023년에 출시되어야 하며, 연간 지역 판매량은 2023년에 1,990만대 이상, 2025년에는 2,090만대 이상을 기록할 것으로 예상된다. 2021년 12월 전망치 발표에서 반도체 칩 공급과 용량 가정을 조정해 보면 차량

생산수준 회복이 조금 더 길다고 가정해 2023년과 2024년 이 지역의 연간 물량은 각각 약 20만대씩 낮아졌다.

북미 생산량

2021년 11월: -13.0%; 109만 대 126만 대

2021년 YTD: +0.7%; 1,194만 대 1,186만 대

- 북미 light vehicle 전망치는 반도체 부족 등 공급망·물류·근로자 관련 이슈가 지역 내 생산에 지속적으로 타격을 주면서 2021년 총 1294만대로 0.1%(1만7,974대) 하향 조정됐다. 긍정적으로 보면 2021년 4분기 생산량이 2·4분기와 3·4분기 대비 증감을 나타내는 등 1·4분기보다는 더 나쁜 수준을 유지하는 등 대량 가동 중단 발표가 크게 둔화됐다. 2022년을 준비하면서 텍사스 동결, 후쿠시마 지진과 그에 따른 르네사스 화재, 동남아시아의 코로나19 작업 제한 등 세 가지 외부 사건으로 2021년 반도체 부족이 가중됐다는 점을 고려해야 한다. 이 사고로 인해 250만 대 중 110만 대에서 150만 대 정도가 중단되었다. 2021년에는 1,490만 대에서 1,450만 대 정도가 생산될 것으로 예상된다. 반도체를 비롯한 공급망과 물류 문제가 2022년에도 계속 문제가 되겠지만, 그러한 외부 사건의 복합적인 영향을 지나감에 따라 가동 중단 시간이 줄어들고 생산 결과가 개선되는 등 이미 개선되고 있다. 우리의 거래량 손실 분석 결과 2021년 4분기는 2021년 1분기 이후 최저 분기 손실을 반영하며 형성되고 있으며, 3분기 3대 대외 이벤트에 영향을 받은 2, 3분기 수준으로 상황이 후퇴할 것으로 기대할 이유가 거의 없다. 2022년으로 가는 모멘텀 개선에도 불구하고 2022년 생산 전망은 1517만대로 제자리걸음이다. 2021년 12월 전망치는 반도체 공급이 연중 꾸준히 개선될 것이라는 기대감으로 상반기에 가중치가 더 큰 약세를 계속 반영하고 있다. 생산은 2020년과 2021년 저점인 1,300만대에 비해 개선될 것으로 전망되지만 반도체 부족과 긴 리드타임뿐 아니라 공급망, 물류, 근로자 관련 이슈로 인해 생산이 더욱 정상화된 생산 수준으로 돌아가는 데 걸림돌이 될 것으로 보인다. 2022년 생산을 위한 추가 지원은 29대의 완전 신차 또는 국산화 차량이 이 지역에 추가됨에 따라 이루어진다.
- 2021년 11월 북미 생산량은 전년 동기 대비 13.0%인 162,755대가 감소해 109만대가 생산됐다. 반도체 부족 현상이 지속되고 있는 가운데 코로나19의 2020년 대비 현재까지 생산량이 7만8080대로 전년 대비 0.7% 증가해 현재까지 1,194만대가 생산돼 올해 마이너스로 돌아설 전망이다. 계절 조정 연율(SAAR)로 생산량은 총 1,243만대였다. 생산은 반도체 부족뿐만 아니라 향후 몇 달 동안 계속될 것으로 예상되는 공급망, 물류, 근로자 관련 문제 등 여러 가지 문제 속에서 변동성이 지속될 것이다. 경제 여건 개선과 수요 호조에 불구하고 2021년 북미

생산량은 0.6%(8만3142대) 감소해 총 1294만대가 될 것으로 전망됐다. 수요와 재고는 2022년까지 차량 공급이 제약 요인으로 남아 있어 더 높은 생산 수준을 지원한다.

- 미국의 2021년 11월 말 재고는 지난달보다 5.9%인 5만4739대가 늘어 23일 물량이라는 업계 평균을 크게 밑도는 것으로 해석된다. 일수 공급량 계산은 현재 11월 측정된 23일 공급량보다 조정된 재고량이 더 현실적인 18일 공급량에 머무르거나 20% 낮은 재고 상황을 과소평가하고 있다. 더군다나 전년 동기 대비 재고는 182만대(65.0%)가 감소해 현재 28개월째 감소세를 이어가고 있다. 재고는 1985년 재고 데이터 추적이 시작된 이래 최저 공급일수와 단위 재고 수준을 유지하고 있다. 근로자부터 물류·부품까지 업계 전반에 걸쳐 다양한 품귀현상이 빚어지고 있는 가운데 특히 반도체의 경우 2022년까지 미국 재고가 150만대 이하, 30일 공급에 그칠 것으로 전망됐다.
- 미국 생산량은 2021년 11월 반도체 부족에 따른 생산난이 여전해 전년 동기 대비 4.5%(3만5734대) 감소한 76만5238대가 생산됐다. 미국의 2021년 11월 자동차 부문 생산은 반도체 부족이 지속되는 가운데 트럭 생산이 전년 동기 대비 3.3%(6,947대), 유틸리티 차량 생산이 3.9%(16,468대) 증가하는 등 전년 동기 대비 36.0%(59,149대) 감소했다. 현재까지 미국 내 생산량은 4.4%(34만2,641대) 증가했으며, 818만대가 생산됐다. 2020년 미국 생산은 1년 전보다 18.6%(197만대) 감소한 채 한 해를 마감했고, 연초 코로나19 관련 공장 폐쇄에 따른 생산량은 862만대로 집계됐다. 2021년 생산량은 3.0%인 25만6011대가 늘어나 총 888만대가 될 전망이다.
- 계속되는 반도체 부족 현상으로 생산이 차질을 빚으면서 2021년 11월 캐나다 생산은 9만1,536대가 생산되는 등 (전년 동기 대비 3만1687대) 자동차 부문 생산량은 2만9158대로 18.0%(6388대) 감소했다. 유틸리티 차량은 42.6%(4만5859대)가 감소해 1년 전보다 6만1818대가 생산됐다. 제너럴 모터스(GM)의 풀사이즈 픽업 생산이 종료되고 2020년 오샤와 공장이 임시 폐쇄되면서 캐나다에서는 트럭 부문 생산이 더 이상 없었다. GM의 오샤와 공장 재설계가 완료되었고, 11월 8일 쉐보레 실버라도 HD를 시작으로 생산이 재개되었다. 캐나다의 현재까지 생산량은 21.3%(26만3464대) 감소했으며, 97만4966대가 생산됐다. 2020년 캐나다의 생산량은 28.3%(537,003대) 감소했으며, 코로나19 관련 섯다운으로 인해 136만대가 생산되었다. 거꾸로 2021년 생산은 반도체 부족으로 국내 성장이 차질을 빚으면서 22.7%(30만9046대) 감소한 총 105만대가 될 것으로 전망됐다.
- 2021년 11월 멕시코 생산량은 반도체 부족 현상이 지속되는 가운데 23만6699대가 생산돼 전년 동기 대비 24.1%(7만5334대) 감소했다. 2021년 11월 자동차 부문 생산량은 5만4448대로

37.7%(3만2987대) 감소했다. 트럭 생산은 8만2,255대가 생산돼 8.5%(7,652대)가 감소했고, 유틸리티 차량 생산은 9만9,996대가 생산돼 25.8%(3만4,695대)가 감소했다. 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)은 2020년 7월 1일 발효되었으며, 캐나다와 멕시코의 코로나19 때문에 6개월 연기 요청에도 불구하고 오랜 기간 지속된 북미 자유 무역 협정(NAFTA)을 대체한다. 멕시코에서 자동차를 생산함으로써 얻을 수 있는 혜택을 없애는 것으로 보이는 몇 가지 요인에도 불구하고, 멕시코는 14개의 자유무역협정(FTA)이라는 방대한 네트워크를 통해 50개 이상의 국가에 접근할 수 있는 덕분에 자동차 분야를 성장시키기 위해 세계적으로 좋은 위치를 유지하고 있다. 북미 이외의 지역에서 중화권과 같은 시장에 대한 역외 생산 압력은 그 나라의 성장에 무게를 두고 있다. 현재까지 멕시코에서 생산된 물량은 약 1,097대로 감소했으며 현재까지 278만대가 생산되었다. 2020년 멕시코 내 자동차 생산량은 코로나19 대유행으로 인한 경제적 피해에 이어 304만대가 생산되면서 1년 전보다 20.4%인 77만9,029대가 감소한 채 한 해를 마감했다. 2021년 생산량은 1.0%인 3만107대가 감소해 총 300만대가 생산될 것으로 예상된다.

남미 판매량

2021년 11월: -12.9%; 306,000대 대 351,000대

2021년 YTD: +14.0%; 3,314,000대 대 2,907,000대

- 11월에는 남미에서 30만6000대를 팔아 1위를 차지했으며 안데스 국가들은 두 자릿수 확장을 주도했다. 반면 브라질과 아르헨티나는 두 자릿수 수축으로 정반대를 겪었다. 이 지역 내에서의 비대칭의 이유 중 하나는 메르코수르의 대부분이 주요 생산량 감소가 있었던 반면 안데스 국가들은 아시아 소싱에 의존하고 있기 때문이다. 안데스 국가들에서 판매가 평준화되기 시작하여 2022년 내내 성장 속도가 안정될 것으로 보인다.
- 이 지역은 올해까지 330만대 가까이 팔리며 두 자릿수 확장을 경험했다. 정부가 의회 과반수를 잃고 국제통화기금(IMF)과의 협상을 수용하려다 보니 공작의 여지가 줄어들 가능성이 큰 만큼 아르헨티나 상황을 예의주시할 예정이다. 현재 블루달러와 공식 환율의 괴리 때문에 희미해지는 효과가 있다. 소비자들은 암시장에서 ARS200/USD1의 비율로 달러를 교환하고 있지만 자동차는 공식 환율인 ARS100/USD1로 판매돼 운영비가 3분의 1 이상 저렴하다.
- 브라질의 거시경제 모델은 2022년 220만대 판매를 목표로 하고 있다. 차량 가격과 물가상승률로 볼 때 알뜰폰 모델은 200만대 안팎의 시장을 암시하고 있다. 높은 자금 조달률과

상품 부족을 감안할 때 내년에도 판매량은 크게 변하지 않을 것이다. 다행인 것은 부품 가용성이 개선되면 상승 여력이 충분하다는 점이다.

- 2019년 지역 내 판매량은 450만 대였다. 이 수치는 사상 최고치는 아니었지만, 코로나19에서 회복하는 데 얼마나 걸릴지에 대해 전세계적으로 사용되고 있는 벤치마크이다. 2020년은 320만대의 판매로 마감되었고, 2021년에는 370만대로 증가할 것으로 보인다. 장기적인 전망은 이 지역이 회복됨에 따라 2026년까지 판매량이 5백 만대에 육박할 것으로 예측하고 있다.

남미 생산량

2021년 11월: -7.7%; 246,589대 267,180대

YTD 2021: +17.4%; 2,360,503대 2,010,098대

- 최근 몇 달 동안 남아메리카에서는 2021년 11월에 25만 대 미만의 물량이 생산되어 2020년 11월 대비 7.7% 감소했다. 이러한 감소의 주범은 전 세계 제조업자들에게 영향을 미치고 있는 계속되는 반도체 공급 위기로 남았다. 그럼에도 불구하고, YTD 기준으로 남아메리카의 판매량은 전년 대비 17.4% 증가하여 230만 대 이상을 기록했다. 불행하게도 공급망 내부의 어려움은 향후 몇 달 동안 (악화하지 않으면) 남아 2022년까지 실적 억제를 계속할 것으로 보인다.
- 브라질은 2021년 11월에 약 19만 대를 생산했다. 이는 느리지만 확실히 연간 실적에 영향을 미치고 있으며, 2020년 동기 대비 9.7%에 불과하다. 물론 이 같은 실적 악화는 몇 달째 더 강력하게 우리나라를 강타하고 있는 반도체 위기와 직결된다. 이 특정 이슈는 혼다와 제너럴 모터스(GM)가 희소성을 관리하기 위해 며칠간의 중단 시간을 발표한 2월에 브라질 해안에 도달했다. 그들은 나중에 비슷한 방식으로 활동을 줄일 수 밖에 없었던 다른 제조사들(르노와 피아트)이 뒤따랐다. 지난 3월, OEM 업체들 대부분이 영향을 받아 그들의 활동에 적응할 수 밖에 없는 지경에 이르렀다. 대부분의 교대조직을 감축했고, 몇 명은 며칠간 조업을 중단해야 했다. 설상가상으로 대유행의 압박을 고려할 때 대부분의 OEM 업체들은 추가 감염을 막기 위해 3월말과 4월초에 일주일간 가동을 중단한다. 이러한 폐쇄는 부품과 부품의 부족에 의해 어느 정도 영향을 받았다. 작성 시점에는 연말까지 운영에 영향을 미칠 수 있는 추가 중단이 예상된다. 각각의 기여 요인을 완벽하게 분리하기는 어렵더라도 올해 들어서는 반도체 위기가 브라질 생산성과를 짓누르는 주요 요소라고 IHS MARKIT은 추정한다. IHS MARKIT 계산 결과 이번 호 이전 예상 물량과 비교하면 1분기 국내 생산량이 11% 감소해 6만8000대 가까이 줄었다. 이 문제는 2분기에 악화되어 이번에는 21% 감소하여 약 135,000대가 손실되었다.

3분기에는 약 23만4000대가 손실되는 등 더 최악의 수치로 마감하는 등 악화의 길을 걷은 것으로 보인다. 현재 시나리오는 제조업체들이 가능한 한 많은 손실량을 따라잡으려 하기 때문에 연말에는 상대적으로 중단될 것으로 예상되지만(약 11만~130,000대 손실), IHS Markit은 여전히 비관적이며 어떠한 회복도 가정하지 않고 있다. 마지막으로 2022년 내내 공급 측면의 긴장은 계속될 것으로 보이며 2023년 이전에는 정상화가 불가능할 것으로 보인다. 전반적으로 이번 라운드의 경우, 부품 부족과 지속되는 코로나19 바이러스 위기의 영향을 합칠 때, 브라질 생산량은 2021년에 불과 전년 대비 기준 5~6%의 증가율을 보일 것이라는 IHS MARKIT의 견해가 남아 있다. 이 시나리오에서는 2024년에야 생산이 2019년 집계에 근접할 가능성이 높다. 2013년에 등록된 최고 수준(350만 대)으로의 복귀는 2028년 말에나 가능할 것으로 예상되며 500만 대 돌파라는 국가의 포부적인 목표는 예측 지평선에서도 고려되지 않고 있다

- 2021년 11월, 아르헨티나는 거의 48,000대의 차량을 생산했다. 이는 코로나19 바이러스 대유행으로 인해 의무화된 새로운 안전 프로토콜에 따라 모든 지역 발전소가 생산을 재개한 2020년 11월보다 40.1% 높은 수치이다. 이로써 아르헨티나는 전년 동기 대비 72.5%의 놀라운 진행률을 기록하며 YTD 실적을 글로벌 상황을 감안할 때 놀라운 수준으로 유지하였다. 그러나 대유행의 영향이 고려되기도 전에, 아르헨티나의 수치는 이미 강세의 징후를 보이고 있었는데 부분적으로 유리한 기저 비교 때문이었다. 아르헨티나는 2018년 중반 이후 여러 차례 통화 가치 하락에 따른 경제 문제로 어려움을 겪고 있다. 그 이후로 생산량은 두 자릿수 속도로 감소해왔으며, 코로나19 바이러스 대유행으로 인해 2020년에야 상황이 악화되었다. 2020년 후반에 이르러서는 수출 전선의 뚜렷한 개선 덕분에 상황이 반전되기 시작했다. 아르헨티나의 자동차 수출은 2021년 11월 말 기준 2배 가까이 증가해 전년 동기 대비 98.6% 증가하며 국가 전체 실적을 앞질렀다. 이는 수출에 대한 아르헨티나의 전략적 접근이 맞을 수 있음을 확실히 보여준다. 그러나 한가지 주의사항이 있다. 아르헨티나에 기반을 둔 제조업체들이 변동성이 있는 현지 시장의 어려움에 덜 의존하는 것은 좋은 일이지만, 시장 포트폴리오를 충분히 재조정하지 못하고 있는 것은 분명하다. 본질적으로, 그들은 그들의 지역 시장 의존성을 브라질 시장 의존성과 맞바꿔왔다. 브라질은 생산의 거의 70%를 흡수하기 때문에 아르헨티나 제조업체의 생명줄이며 주변 시장이 폭락할 때마다 부채가 될 수 있는 상황이다(2014년~2016년/17년). 엮힌 데 덮친 격으로 아르헨티나 자동차 산업은 2021년에도 매우 제한된 현지 공급 기반, 매우 좁은 소형 픽업 전문화, 정부 변화와 정책에 대한 높은 노출, 장기 투자를 방해하는 매우 단기적인 접근 등 이전의 취약점 대부분을 유지하고 있다. 결론적으로 아르헨티나의 생산량 예측은 어느 정도 신중히 접근하고 있다. 현재 상태에서는 현 상태라면 최근 공급망 내부의 긴장과 코로나19 감염 급증 등을 감안하더라도 여전히 성장기 우세할 것으로 보인다. 실제로 현 단계에서는 반도체 부족이 현지 생산에 미치는 영향이

뚜렷하지 않았다. 2021년에 이미 44만 대에 가까운 물량으로, 지역 생산량은 2021년에 65.0% 증가할 것이다. 이는 2019년 수치를 훨씬 상회하는 수치이며, 푸조 208, 올 뉴 폭스바겐 타오스 스포츠유틸리티차량(SUV), 페이스리프트 토요타 힐룩스, 토요타 SW4 SUV의 첫 해)의 강력한 제품 활동이 더욱 뒷받침되고 있다. 그러나 전반적인 불확실성을 감안할 때, 이러한 유형의 반등은 반복되지 않을 것이며 향후 몇 년 동안 중단될 가능성이 높다. 이러한 추세라면 매년 600,000단위에 도달하는 것은 2026년 하반기 전에는 불가능할 것이다.

- 전년도 생산량이 2019년보다 31.4% 감소한 230만대 이하로 추산되면서 남미 물량은 2000년대 초반 이후 볼 수 없었던 수준으로 되돌아갔다. 2021년의 경우 제2차 감염 파동으로 인한 피해와 부품 및 재료 부족(해외의 제한된 공급과 연계)의 영향이 뚜렷하다. 특히 공급망에 영향을 미치고 있는 혼란의 수준은 위생적인 면에서 관찰될 수 있는 모든 개선 사항(백신 개발 및 보건 당국과 실무자에 의한 질병의 전반적인 더 나은 처리)을 훨씬 능가했다. 이로 인해 IHS MARKIT은 단기적으로 신중한 프로필을 유지할 수밖에 없었다. 이번 라운드로 생산량은 2021년에야 소폭 반등해 물량이 약 13% 증가하고 2022년에도 비슷한 경로(12% 증가)를 유지할 것으로 보인다. 이 시나리오에서 지역 물량은 2023년까지 300만 단위의 한계치를 넘을 것이다.

아세안 판매량

2021년 11월: +7.3%; 277,066대 258,136대

2021년 YTD: +13.5%; 2,397,226대 대 2,112,870대

- 동남아국가연합(ASEAN·아세안)의 11월 light vehicle 판매량은 약 27만7,000대를 기록해 2020년 11월 대비 7.0% 증가했다. 1월부터 11월까지 시장 규모는 14.0% 증가한 약 240만대를 기록했다. 아세안 시장은 2021년에 약 269만대로 9.0% 증가할 것으로 보인다.
- 태국 light vehicle 판매량은 11월 전년 동기(y/y) 대비 7.4% 감소했으나 m/m가 증가한 7만1700대를 기록했다. 11월에는 새로운 코로나19 사례 감소, 접종률 증가, 점진적인 규제 완화, 그리고 국가의 재개장에 힘입어 매출이 향상되었다. 새로운 일일 코로나19 사례는 8월 말부터 개선되었으며, 하루 2만 건에서 11월 초에는 하루 약 3,500건으로 점차 감소하였다. 12월 10일 현재 예방접종률(최소 1회 접종)은 약 70.5%, 완전접종률은 전체 인구의 60.9%였다. 9월 초부터 정부는 많은 사업체들의 영업을 허용하고 통행금지 시간을 해제했다. 또한 11월 1일부터는 모든 예방접종을 받은 저위험 국가의 관광객들을 환영하고 있다.

- 코로나19 사태가 큰 타격을 입었던 11월 태국 소비자 신뢰도가 7개월 만에 3회 연속 상승했다. 경기부양을 위한 정부의 대책, 외국인 관광객 방문, 연말 축제가 2021년 12월에 더 많은 신뢰와 지출을 촉진하기를 바란다. 그러나 취약한 구매력, 새로운 코로나19 변종인 오미크론, 그리고 정치적 불확실성으로 인해 향후 소비자의 신뢰와 소비가 위축될 수 있다. 2021년 경제전망은 코로나19 상황보다 개선됐고 2021년 GDP 성장률은 태국은행(BOT)의 최근 전망치 0.7%보다 1%에 이를 수 있다.
- 1월부터 11월까지의 자동차 판매는 656,300대를 기록했는데, 이는 전년 동기 대비 -1.8%의 감소를 나타냈다. 2021년 상반기 연간 매출 성장은 2020년 4분기 말 이후 억눌린 수요로 인한 강력한 모멘텀과 3월의 모터쇼, 그리고 엄격한 잠금조치로 인한 저조한 성장세가 주효했다. 2021년 하반기에는 연말까지 마이너스 매출 성장이 예상된다. 이는 전염성이 더 강한 델타 변종을 가진 코로나19의 4차 파동, 흐린 경제 전망, 시장이 빠르게 회복된 2020년 하반기에 더 높은 저변, 그리고 더 심각한 전세계 칩 부족 문제 때문이다. 수요 측면에서 진행 중인 도전적인 문제에는 코로나19의 다음 물결 및 새로운 변형 위험, 소비자, 중소기업(SME), 실업자, 그리고 높은 비용을 겪고 막대한 소득을 잃은 관광 사업의 느린 회복이 포함된다. 또 다른 중요한 장애물은 공급 측면에도 있으며 반도체 부족 문제는 연말까지 태국과 전 세계에서 자동차 생산의 엄청난 둔화 또는 다운타임을 야기하고 있다. 긍정적으로 보면, 세계 무역은 2021년에 12%의 성장을 기록하며 수출이 다시 태국 경제의 핵심 기여자 중 하나가 되도록 밀어 붙였다. 더욱이 모터 엑스포와 새로운 생산의 시작과 판촉 행사들은 12월에 약간의 수요를 끌어 모을 것이다. 전체적으로 2021년 판매 전망치는 173만대로 전년 대비 5.4% 감소할 것으로 예상된다. 2021년의 자동차 메인 부문 드라이버는 미국의 제품 챔피언이다. 대도시의 실업은 사람들이 작은 마을로 돌아가 운영을 위해 픽업 서비스를 이용하여 작은 지역 사업을 시작하도록 강요하고 있다. 빠르게 성장하고 있는 전자상거래 사업과 가정 내 배달 서비스도 픽업 수요를 뒷받침했다. xEV는 코로나19 발생 중 전기차의 세계적인 인기 추세에 따라 소비자들에게 지속적으로 관심을 더하고 있다. 태국의 PM2.5 오염 문제에 대한 우려 또한 그들의 인기에 기여한다. 태국 자동차 시장에 많은 신인들이 진출하고 있다. 태국 내 전기차(EV) 생산시설 개발을 위해 PTT사와 대만계 다국적 전자제품 제조사 혼하이정밀공업(주)이 협력 중인 폭스콘사의 폭스트론이 설립된다. 장안, 체리 등 중국의 신생 제조사가 2024년 생산을 시작해 제품을 선보일 것으로 예상된다. 이밖에 BEV 소비자 인센티브도 곧 발표될 것으로 IHS MARKIT은 예측하고 있다. 인센티브에는 원산지 CBU에 대한 수입세 면제 혜택과 현금 리베이트가 포함되어 BEV 가격 경쟁력을 높이고 널리 사용될 예정이다. 공식 발표는 2021년 말이며 2022년 1월부터 시행될 예정이다.

- 단기적으로 코로나19 대유행은 경제, 기업 및 소비자 행동을 계속 압박할 것이다. 게다가 계속되는 반도체 문제는 또한 자동차 생산과 판매 성장을 방해할 것이다. 기업 부문 중 K자형 회복이 예상되는 가운데 2021년 말 상승 속도와 소비자 구매력이 둔화되면서 높은 가계부채가 국내총생산(GDP)의 90%에 이를 것으로 전망된다. 매출 회복은 더 늦춰지고, 2023년 이후 매출이 빈혈 전 수준으로 복귀할 것으로 전망된다. 매출도 2023년의 새로운 선거, 대중교통에 대한 메가프로젝트 완료 후의 도시 확장, 동방경제회랑(EEC)에 가입하기 위한 상당한 해외 투자에 의해 뒷받침되어야 한다. 태국의 새로운 주력 경제 구역이다. 많은 회사들이 봄비는 대도시로부터 더 멀리 떨어진 곳에서 일하고 이전하는 것을 허용하기 때문에 도시 확장은 계속될 것이다. 아세안 경제 공동체의 창설에 따라 접경 지방들 또한 자유 무역과 노동의 기회를 얻었다. 정부의 전기차 요금제는 중장기적으로 태국 시장 수요에 기여할 것이다. 신규 업체와 글로벌 배터리 가격 하락은 향후 더 저렴하고 폭넓은 타깃 소비자들로 이어질 것이다. 장기적으로 IHS Markit은 보급률과 대중 교통(특히 방콕의 스카이트레인)이 확장됨에 따라 자동차 산업이 더 느린 속도로 성장할 것으로 예측하고 있으며 제한된 도로에 대한 우려가 더 많고 대도시에서의 높은 교통 혼잡은 앞으로 위협이 될 것이다.
- 2021년 11월 인도네시아 자동차 판매는 자동차 산업이 자동차 경기부양책이 시행되지 않은 2020년 11월 비교 기반이 낮고 코로나19 양성 사례의 지속적인 감소, 자동차 인센티브, 소비자 신뢰 회복, 매력적인 캠페인 등의 영향으로 약 81,000대로 61.0% 증가했다. 자동차 중 s. 양성환자는 7월 중순(하루 5만건 이상)이 최고조에 달했다가 9월 초에는 하루 1만건 이하로 급격히 떨어졌다. 현재 인도네시아의 코로나19 상황은 12월 9일 500명 미만의 새로운 일일 감염 사례가 발생하면서 통제되고 있다. 자동차 경기부양책은 정부가 연말까지 연장하는데, 특히 세단과 엔진 1,500cc 미만 이륜구동차에 대해서는 고급 판매세가 적용되지 않는다. 인도네시아 소비자신뢰지수는 소득과 취업기회가 증가하는 가운데 경제상황에 대한 인식이 개선되면서 2021년 11월 118.5로 2020년 1월 이후 최고치를 기록했다. 11월 11일부터 21일까지 열린 가이킨도 인도네시아 국제오토쇼(GIIAS)는 OEM 업체들이 신제품을 전시하는 것은 물론 고객을 위한 다양한 프로모션을 제공하면서 매출 수치를 높이려는 자극제가 되었다. 인도네시아 시장은 전년 대비 66.0% 증가한 73만6000대를 기록했다. 2021년 인도네시아 예보를 수정한 것은 코로나19 사태가 급속히 회복되면서 자카르타와 자바 지역의 봉쇄가 완화됐기 때문이며, 정부는 올해 말까지 소비세 할인을 연장하겠다고 발표했다. 전체적으로 봤을 때 연간 58.0% 증가한 780만대로 장을 마감할 것으로 예상된다. 2021년 성과에 영향을 미치는 주요 요인은 특히 자동차 부문에 대한 대유행의 추가 영향에 대응하기 위한 정부 부양책, 소비자의 관심을 끌기 위한 인기 있는 부문에서 보다 중요한 모델 출시, 소비자 신뢰를 높이고 경제를 촉진하기 위한 코로나19에 대한 예방접종 프로그램이다. 2021년 1월 셋째 주 동안 대량 접종을 시작하였고, 2회 접종은 모든 인도네시아 국민에게 무료가 될 것이다. 또한

대통령은 투자 유치와 일자리 창출을 위해 2020년 이후 법인세 인하를 단행하고 경제 성장을 장려하고 고용 기회를 제공하기 위해 국가의 사업 편의성을 향상시키는 것을 목적으로 하는 투자촉진 태스크포스(TF)에 관한 대통령령을 발표했다. 하지만 아세안 국가들 사이의 낮은 백신 접종률뿐만 아니라 더 치명적인 변종에 대한 일부 백신의 효율성은 여전히 우려되는 문제로 남아 있다. 단기적으로 인도네시아 자동차 판매는 견조한 수요와 제품 다과, 법인세 추가 인하 기대감, 공공 인프라 개선으로 인해 지속적으로 증가할 것이다. 칩 부족은 단기적으로는 자동차 공급과 판매에 영향을 미치겠지만 상황이 회복되기 시작한 뒤 중기적으로는 수요가 반등할 수 있다. 장기적으로는 시장이 중산층 상승에서 성장해야 한다. 국내 보급률이 여전히 낮은 점을 고려하면 앞으로 더 성장할 수 있는 기회는 얼마든지 남아 있다. 그러나 MRT는 현재 극심한 교통 체증에 직면하고 있는 사업 지역을 통해 동시에 많은 사람들을 수용할 수 있기 때문에 대중 교통(MRT) 프로그램은 소비자들이 새 차를 사는 결정을 연장시키는 결과를 초래할 수 있다.

아세안 생산량

2021년 11월: -3.1%; 320,426대 33,668대

YTD 2021: +23.5%; 3,110,253대 2,519,193대

- 동남아시아국가연합(ASEAN·아세안) 지역 light vehicle 생산량은 2021년 11월 기준 32만426대로 전년 동기 대비 3.1% 감소했다. 11월은 전년 대비 23.5% 증가한 311만대를 기록했다. 아세안의 2021년 전체 생산 전망치는 11월 실제 생산량이 예상보다 크게 증가한 데 이어 12월 OEM 생산량도 인도네시아와 말레이시아에서 정부의 감세 정책으로 늘어난 데 힘입어 11만2300대나 크게 수정됐다. 그동안 포드, 혼다, 미쓰비시, 도요타 등 태국 내 주요 OEM 업체 대부분은 11~12월 내수와 수출 호조를 감안해 생산에 박차를 가했고, 반도체 부족은 3분기 말부터 전 지역에서 개선됐다. 아세안의 2021년 생산량은 현재 전년 대비 20% 증가한 330만대를 기록할 것으로 예상되며, 이는 2020년 이후 최저치인 282만대를 기록한 것이다. 다만 전 산업 분야에서 칩 수요가 급증하고 있다는 점을 감안하면 세계 자동차 산업은 2022년 내내 반도체 공급망 제약이 계속될 것으로 보인다. 이에 2022년 4·4분기 회복 전망을 기존 전망에서 하향 조정했지만 2022년 지역 총생산량이 350만대로 반등하고 2024년 다시 빈대 이전 수준인 400만대를 돌파할 것으로 보인다.
- 태국의 11월 light vehicle 생산량은 2020년 11월 비교기반이 높은 점을 감안하면 9.3%(15만4313대) 감소한 것으로 2021년 10월부터 두 달 연속 월 생산량 15만대를 넘어섰다. 11월 YTD 생산량은 150만대로 전년 동기 대비 19.8%의 성장을 기록했다. 그럼에도 불구하고

일부 OEM 업체들은 반도체 부족에 허덕이고 있어 자동차 업체들은 11월과 12월 생산 목표를 줄일 수밖에 없다. 태국은 오세아니아·중동 등 아시아 국가들의 수출수요 호조에 힘입어 전체 생산량의 54% 이상을 차지하는 완전구축(CBU) 수출이 14% 증가한 85만대에 이를 것으로 보인다. 이에 따라 태국의 2021년 light vehicle 생산량은 전년 대비 17.3% 성장한 163만대에 이를 것으로 예상된다.

- IHS Markit은 2021년 태국의 경제가 코로나19 델타 변종의 심각한 타격을 받아 0.5% 성장할 것으로 예상했다. 글로벌 대외수요 반등에 2020년부터 낮은 기저효과가 더해지면 태국의 산업생산이 마이너스를 벗어나는 데 도움이 될 것으로 보인다. 제조업은 2021년 5% 확대된 뒤 2022년 4.3%로 완만해질 전망이다.
- 태국 정부는 단기적으로 EV 사용을 촉진하고 가속화하기 위해 2021년 12월 말까지 EV 구매자를 위한 새로운 인센티브 조치를 발표할 예정이다. 초안에 따르면 배터리전기차(BEV) 구매 시 EV 구매자에게 최대 200만THB(60만600달러)까지 할인쿠폰이 제공되며 현지에서 V를 조립하거나 구매할 수 있다. 이 계획은 2022년 1월부터 시행될 예정이었으나 가입하는 자동차 업체는 시행일로부터 2년 이내에 태국 현지 BEV 제조를 위한 투자 계획을 수립해야 한다. 우리의 관점에 따르면, 정부의 BEV에 대한 최신 인센티브는 BEV의 보다 저렴한 가격표를 고려할 때 소비자들에게만 이익이 되지 않을 것이다. 2018~2021년 이후 정부의 EV 계획에 이미 참여한 OEM은 EV 부문에서 브랜드 노출을 강화하고 이전에 계획했던 것보다 더 일찍 지역적으로 구축된 BEV를 출시할 것이다. 2024~2025년까지 BEV의 지역 조립. 이런 가운데 중기까지 중국이나 유럽의 신규 해외 OEM 업체들도 태국에 EV 제조시설을 투자할 수 있도록 유치할 예정이다.
- 태국의 2022년 전망은 2022년 4·4분기 회복 전망을 약화시킬 반도체 공급망 이슈에 대한 우려를 반영해 2만2600대 하향 조정됐다.
- 말레이시아는 11월 전년 동기 대비 6.3% 증가한 5만7,487대를 건설한 반면 YTD는 0.4% 감소한 42만3,211대를 기록했다. 12월 전망에 따르면 2021년 전체 생산량은 OEM 업체들이 6월에서 8월 중순까지의 폐쇄 제한 이후 적체로 생산을 늘리면서 이전에 예측했던 10월에서 11월 사이의 실제 생산량이 크게 증가한 23,600대가 다시 증가했다. 또한 대부분의 주요 OEM은 코로나19 잠금 조치 동안 밀린 작업을 수행하기 위해 4분기 생산을 위한 반도체 공급을 확보할 수 있었다. 2021년 생산량은 전년 대비 3.5% 감소한 44만대를 기록할 것으로 예상되었다.

- 정부가 현지에서 조립한 차량에 대해 비과세하는 방안이 2021년 말에서 2022년 중반으로 확대됐고 2022년 말레이시아 자동차산업 전망의 핵심 동력이 될 전망이다. 반대로 2022년의 강력한 수요 전망에도 불구하고 제조업 측면에서는 반도체 공급망이 핵심 리스크가 될 것이다. 따라서 특히 2022년 4분기에는 약 25,500대의 추가 감소가 12월 전망에 반영되었지만, 2022년 전체 성장률은 전년 동기 대비 20.5%의 성장률을 기록하여 빈대 이전 수준에 가까운 55만대에 이를 것으로 예상된다.
- 인도네시아 11월 light vehicle 생산량은 8만7520대를 기록해 2020년 10월 저층기지에 힘입어 전년 동기 대비 19.6% 증가했고, 11월 YTD 생산량은 53.5% y/y(092만대) 급증했다. 인도네시아는 엔진 배기량 1,500cc 미만 차량에 대한 판매세 전액 감면, 1501~2,500cc 차량 50% 감면, 4X2 드라이브라인 차량 25% 할인 등 정부의 현지 조립차 세금 감면(PPNBM) 조치에 힘입어 2021년 전체 생산이 내수 호조에 힘입어 4만9,400대를 견인했다. 4 X 4 드라이브라인의 동일한 차량 용량 정부의 고급 판매세 인하는 2021년 12월 31일까지 종료되지만 산업부는 차량이 지역 콘텐츠의 80% 이상을 달성해야 한다는 조건 하에 이 세금 인센티브 정책을 영구화할 것을 제안했다. 2021년 전체 생산량은 현재 100만대로 전년 동기 대비 50.1% 성장해 2019년 이후 연간 생산량 100만대를 넘어설 것으로 전망되고 있다. 이번 전망 발표에서는 정부의 세제 개편 덕분에 인도네시아의 2022년 전망치를 소폭 상향 조정했다. 다만 2022년 중반까지 정부의 세제혜택이 종료된 뒤 공급망 이슈와 시장 정상화가 우려되는 가운데 2021년 생산량을 100만대로 유지하며 전년 동기 대비 0.6% 완만한 성장률을 유지하기로 했다.
- 이번 전망 라운드에서 아세안의 아세안 지역에 대한 장기적인 생산 전망은 역내 경제 확장뿐만 아니라 대유행 이후 예상되는 수요 전망을 더 잘 반영하기 위해 수정되었다. 아세안 지역 생산량은 장기적으로 탄탄한 경제 펀더멘털과 중산층 증가를 고려해 2025년 500만대 이상으로 다시 사상 최대치를 경신할 것으로 보인다. 태국과 인도네시아는 하이브리드 전기차(HEV), 플러그인하이브리드차(PHEV), 배터리전기차(BEV) 등 전기차 제조기지가 점차 될 전망이다. EV는 이제 2030년까지 국가 총 생산의 거의 40%를 차지할 것으로 보인다. 인도네시아는 최근 도요타·대하쓰와 현대차가 2025년 현지에서 EV를 조립하기 위한 투자 계획에 따라 EV의 핵심 지역 생산기지가 될 것으로 기대를 모으고 있다.
- 일본 OEM은 강력한 공급망과 강력한 자동차 시장 수요, 지속 가능한 성장 전망에 힘입어 아세안 지역을 글로벌 핵심 생산기지로 만들기 위해 추가 설비투자를 통해 태국과 인도네시아에 생산 거점을 유지할 예정이다. 중국 본토 OEM 업체들은 장기적으로 아세안을 세계 시장을 위한 우측 핸들 차량 제조 기지로 만들기 위해 이 지역에서 제조 및 시장 노출을 확대하고 있다. 최근 태국 최대 에너지기업 PTT가 글로벌 기술기업 폭스콘과 합작법인을 맺고

2023~24일부터 자동차업체용 오픈EV 플랫폼뿐만 아니라 BEV 생산을 위한 태국 신규 제조시설에 투자했다.

인도/파키스탄 판매량

2021년 11월: -9%; 311,670대 대 341,704대

2021년 YTD: +33%; 3,496,741대 대 2,629,842대

- 인도 아대륙의 light vehicle 판매량은 2021년 1월부터 11월까지 33% 성장했지만, 11월에는 2020년 11월에 비해 9% 감소했다. 11월 인도 자동차 시장에서 판매량은 10% 감소했고, 파키스탄에서는 light vehicle 판매가 29% 증가했다. 반도체 부족은 부품부족으로 이어졌고, 이는 인도의 OEM 업체들의 생산 중단으로 이어졌다. 현재 제조·딜러가 풀가동을 하고 수확기와 맞물린 축제철로 수요가 공급을 앞지르고 있다. 그러나 연간 인플레이션과 상품 가격 상승으로 인한 가격 상승은 성장의 걸림돌이다. OEM 업체들은 칩 위기로 인해 인도 내 생산을 극대화하기 위해 모델 재편과 계획을 다듬고 있다.
- 인도와 파키스탄의 YTD 성장률이 급증한 것은 2020년 2분기 저변이 작았기 때문이다. 경비절감에 따른 저축이 누적되면서 소비자들의 차량 계약금 납부능력이 높아졌다. 금리가 낮아지면서 고객들이 새 차를 사도록 유혹하는 것도 작용하고 있다. 다만 칩 위기가 수요와 공급의 불일치를 낳고 있다. 거시적인 측면에서는 인도 경제성장률 전망치가 2021년 약 7.7%로 강세를 보일 것으로 전망하고 있다. 낮은 금리와 대중교통을 피하고 자가용을 이용하는 경향이 산업 성장에 도움을 줄 핵심 동인이 될 수 있다. 2021년 인도 시장은 전년 대비 25% 성장할 것으로 예상된다.
- 파키스탄에서는 11월 자동차 판매가 강세를 보였다. 2021~2022년 예산에서 발표된 인센티브는 매출 급증을 이끌었다. 지난 3개월 동안 전면적으로 차량에 대한 연방소비세(FED) 인하와 1,000cc 미만 차량에 대한 판매세 인하 등이 급물살을 탔다. 또한, 새로운 선수들의 진출과 증가하는 수요는 그 산업이 강하게 재기하는데 도움을 주었다. 공격적인 단기 거시경제 전망, 낮은 금리, 기업과 경제의 회복이 성장의 주요 동력으로 남을 것이다. 단기적인 수요가 많을 가능성도 있지만 칩 위기로 인한 부품 부족에 의해 제한될 수 있다. 다만 중기적으로는 거시경제 악화가 나타날 가능성이 높다. 장기적으로는 자동차업계에 긍정적이고, 정부는 업계를 몰아붙이는 데 주력하고 있다. 민간 부문 정책의 변화 또한 국내에서의 판매를 촉진하는데 도움이 될 것이다.

인도/파키스탄 생산량

2021년 11월: -10.7%; 336,650대 377,170대

2021년 YTD: +33.7%; 396만 대 296만 대

- 인도 아대륙의 2021년 11월 light vehicle 생산량은 33만6650대를 기록해 반도체 부족으로 생산량이 저조한 가운데 2020년 11월 대비 10.7% 감소할 전망이다. YTD 생산량은 33.7% 증가하여 396만대 이상이 생산되었고 이는 주로 작년 비교 기반이 낮았기 때문이다.
- 개인 이동성에 대한 선호도가 높아지고 시골과 준도시 시장에 대한 소비자 신뢰도가 개선되었음에도 불구하고 인도 시장은 반도체 부족 요인으로 하락했다. 여기에 낮은 딜러 재고율로 현대크레타, 기아셀토스, VW타이건, 타타넥슨, 타타알트로즈 등 베스트셀링 모델의 대기 기간이 3개월에서 9개월로 늘어났다. 이 수치는 총 3,900만 건의 코로나19 사례를 초과했지만, 98% 이상이 회복 후 퇴원했다. 인도는 총 4700만명이 사망했다고 보고했다. 인도에서 시행되는 총 백신 접종은 이미 12억 8천만 접종에 도달했지만 새롭게 등장한 오미크론 변종은 새로운 도전 과제를 안겨준다.
- 코로나19의 2차 영향 이후, 7월에는 대리점 네트워크가 완전히 가동되면서 수요가 크게 늘었고 이는 완성차 업체들의 수요를 되살리는데 도움이 되었다. 그러나 8월부터는 반도체 부족 요인으로 생산라인에 영향을 미쳤다.
- 11월에도 완성차 업체들의 반도체 부족 현상이 지속됐다. 스즈키 마루티는 칩을 사용할 수 없기 때문에 15%의 생산량을 발표했다. 12월에도 완성차 업체들은 반도체 부족 현상이 계속될 것으로 보인다. 마루티는 최근 15% 생산 효과를 발표했고, 현대차는 생산량도 15% 하향 조정했다. 인기 차종에 대한 수요에도 불구하고 완성차 업체들이 차량을 생산할 수 없는 것은 반도체 가용성이 제한적이기 때문이다. 수요와 공급의 불일치는 앞으로 몇 달 동안 계속될 것으로 보인다. IHS Markit은 반도체 부족으로 인도 light vehicle 생산이 2021년 4분기(10~12월)에도 고전을 면치 못할 것으로 전망했다. 고립된 반도체 영향이 2021년 3분기 생산량의 25%에 달했고, 2021년 4분기 생산량의 16%에 이를 것으로 보인다. 이에 IHS Markit 애널리스트들은 현재 진행 중인 수요에도 불구하고 인도 생산시장이 고전을 면치 못할 것으로 예측하고 있다.

오세아니아 판매량

2021년 11월: -0.3%; 103,947대 104,220대

YTD 2021: +22.7%; 1,123,257대 대 915,817대

- 11월 오세아니아 판매량이 전년 동기 대비 0.3% 감소한 103,947대를 기록했다.
- 11월 호주 light vehicle 판매량은 전년 동기 대비 5.2% 감소한 8만8033대를 기록했다. 11월 마이너스 판매 성장률은 과거 코로나19 대유행과 관련 폐쇄로 인한 수요 증가에도 불구하고 글로벌 반도체 및 부품 부족의 영향을 받는 일부 신형 공급망 붕괴를 반영한다.
- 호주 내 신차 판매량은 2019년보다 14% 크게 감소한 후 2021년에는 2020년보다 17.8% 증가한 106만대에 이를 것으로 보인다.
- 뉴질랜드의 light vehicle 판매량은 코로나19에 대응하여 여름 기간 전국 경보 4단계의 갑작스런 폐쇄에 이어 8월 규제 완화 및 경보 수준의 단계로 상당한 감소세를 보인 후 11월 15,914대로 40.7%의 가파른 성장을 기록했다. 코로나19 대유행 이후 자동차 산업은 여전히 차질을 빚고 있으며 앞으로 몇 달 동안 반도체 공급 부족 문제를 해결해야 한다. 전세계적인 코로나19 백신 출시로 인해 지역 경제 회복과 긍정적인 시장 심리도 판매 개선에 도움이 되었다.
- 2021년 light vehicle 판매량은 2019년 대비 23% 감소한 2020년보다 39.4% 증가한 116만대로 전망했다.

고객 담당

이메일

아시아 태평양 AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com

고객 상담

아시아 태평양 +604 291 3600

현지 언어 오토모티브 사이트

IHSMarkit.com/Korea_Automotive

오토모티브 링크드인 그룹



Disclaimer

The information contained in this report is confidential. Any unauthorized use, disclosure, reproduction, or dissemination, in full or in part, in any media or by any means, without the prior written permission of IHS Markit Ltd. or any of its affiliates ("IHS Markit") is strictly prohibited. IHS Markit owns all IHS Markit logos and trade names contained in this report that are subject to license. Opinions, statements, estimates, and projections in this report (including other media) are solely those of the individual author(s) at the time of writing and do not necessarily reflect the opinions of IHS Markit. Neither IHS Markit nor the author(s) has any obligation to update this report in the event that any content, opinion, statement, estimate, or projection (collectively, "information") changes or subsequently becomes inaccurate. IHS Markit makes no warranty, expressed or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of any information in this report, and shall not in any way be liable to any recipient for any inaccuracies or omissions. Without limiting the foregoing, IHS Markit shall have no liability whatsoever to any recipient, whether in contract, in tort (including negligence), under warranty, under statute or otherwise, in respect of any loss or damage suffered by any recipient as a result of or in connection with any information provided, or any course of action determined, by it or any third party, whether or not based on any information provided. The inclusion of a link to an external website by IHS Markit should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). IHS Markit is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2021, IHS Markit®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by IHS Markit.

