

보도자료

이 자료는 배포시부터 취급하여 주십시오.

제 목 : 경제상황 평가(2026년 4월)

- ▣ 국내경제는 반도체 경기 호조와 추경에도 불구하고 중동전쟁에 따른 공급 충격으로 성장세가 당초 예상보다 둔화될 전망
- ▣ 물가상승률은 국제유가 상승으로 인한 상방압력이 크게 확대되었지만, 정부 물가안정대책이 이를 일부 완화할 것으로 예상
- ▣ 美관세정책의 향방이 불투명한 가운데 지정학적 리스크가 확대되며 성장과 물가 전망경로에 대한 불확실성이 그 어느 때보다 커진 상황

※ 자세한 내용은 <붙임> **경제상황 평가(2026년 4월)** 참조

[문의처: 조사국·경제모형실]

경제성장: 조사총괄팀 차장 임웅지 (02-759-4202), 과장 최영우 (4167), 조사역 강보민 (4172)

세계경제: 국제종합팀 차장 김보희 (4280) 경상수지: 국제무역팀 과장 진찬일 (4190)

물가: 물가동향팀 과장 장태윤 (4213) 고용·임금: 고용동향팀 과장 이영호 (4205)

경제모형: 모형전망팀 과장 박병국 (4137)

[공보관] 02-759-4016

“한국은행 보도자료는 인터넷(<http://www.bok.or.kr>)에도 수록되어 있습니다.”



한국은행
BANK OF KOREA

여 백

<붙임>

경제상황 평가

2026년 4월

I. 세계경제 1

II. 국내경제 4

BOX 1 최근 중국 자동차산업 성장의 핵심동인 점검..... 17

<부록 1> 국내외 주요 경제지표..... 24

<부록 2> 주요 이슈 분석목록 26



한국은행
BANK OF KOREA

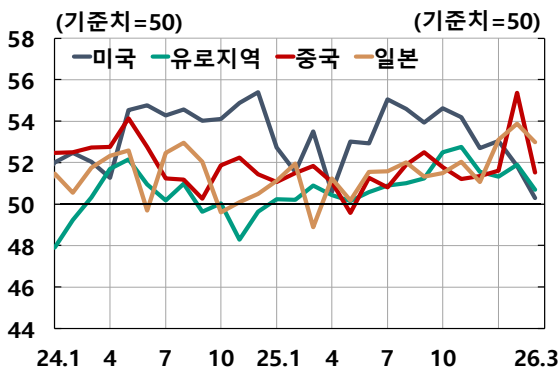
- ▶ 국내경제는 중동전쟁 영향으로 성장의 하방압력이 크게 증대되었으나, 반도체 경기 호조와 정부 정책대응이 충격을 완충함에 따라 올해 성장률은 당초 예상을 다소 하회할 전망이다.
- ▶ 소비자물가는 국제유가 상승 등의 영향으로 비용측면에서 상방압력이 크게 확대되었으나, 정부 물가안정대책 등이 오름폭을 일부 상쇄할 것으로 예상된다.
- ▶ 美관세정책의 향방이 불투명한 가운데 중동궤 지정학적 리스크가 더해지면서, 성장과 물가 전망경로에 대한 불확실성이 그 어느 때보다 커진 상황이다.

I. 세계경제

□ 세계경제는 중동전쟁에 따른 에너지 등 국제원자재 가격 급등과 공급망 차질, 지정학적 불확실성 확대에 성장세가 크게 둔화될 전망이다.

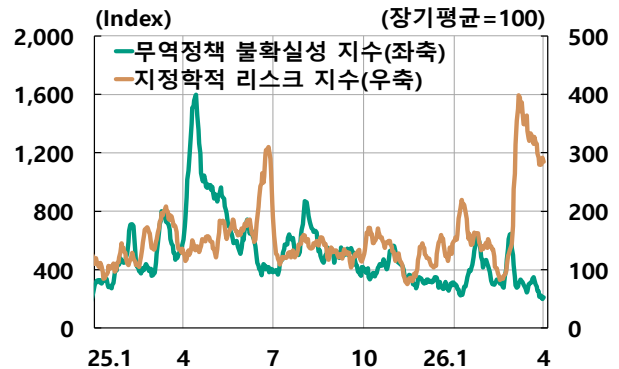
- 주요국별로 보면, **미국**은 견조한 AI 투자가 성장세를 뒷받침하겠으나 중동전쟁 여파로 인해 성장의 하방압력이 점차 높아질 전망이다.
- **유로지역**은 에너지 가격 상승의 영향을 더 크게 받으며 회복세가 약화될 것으로 예상된다.
- **중국**은 비교적 높은 에너지 자급률, 상당한 원유 비축량 등이 공급 충격을 완충하며 4% 중반대의 성장세를 유지할 것으로 판단된다.

주요국 종합 PMI



자료: S&P Global

무역정책 불확실성, 지정학적 리스크¹⁾



주: 1) 7일 이동평균

자료: Caldara et al.(2019, 2021)

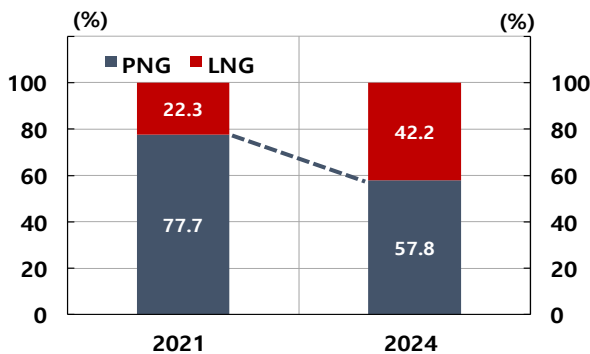
FYI 1 유로지역 천연가스 수급상황 관련 리스크 점검

중동전쟁 이후 유로지역의 천연가스 가격이 상승하는 가운데, 계절적인 재고확충 수요도 증가하고 있어 2022년 러·우 전쟁 당시와 같은 수급불안이 재현될 수 있다는 우려가 제기되고 있다.

유로지역은 러·우 전쟁 이후 천연가스 수입처를 다변화하면서 PNG^{러시아}에 대한 의존도를 낮추고 21년 78% → 24년 58%¹ 대신 LNG^{미국 등} 수입비중^{22% → 42%}을 크게 늘려왔다. [그림 1, 2] 이에 따라 유로지역은 구조적으로 ①글로벌 LNG 가격 변동의 영향을 더 크게 받게 되었다. 또한 계절적으로 재고축적 시기가 도래한 데다 재고 수준^{28%}도 예년^{20~25년 43%, 22년 26%}보다 이례적으로 낮아¹, [그림 3] ②재고축적 부담이 상당히 높아진 상황에서 천연가스 가격까지 상승하여 충격이 가중되고 있다. 특히 유럽 전기요금은 가스발전 비용에 크게 연동되는 구조²로, ③가스가격 상승^{전쟁전 대비 +67%}은 전력가격^{독일 도매가 +31%} 상승으로 쉽게 전가^[그림 4]되며 경제전반에 빠르고 직접적으로 영향을 미친다.

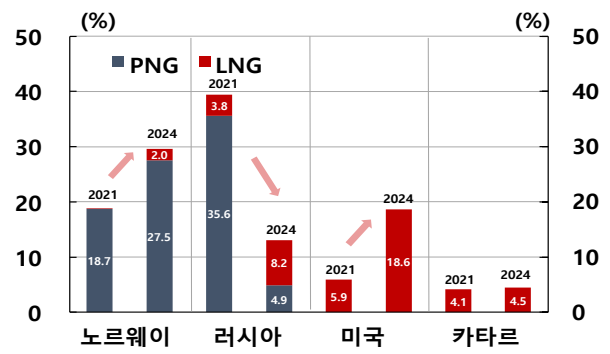
유로지역의 중동 LNG에 대한 직접적인 의존도가^{45%} 높지 않은 점을 고려할 때 이번 중동전쟁의 영향은 러·우 전쟁 당시처럼 직접적인 공급감소 충격이 아닌, 글로벌 LNG 가격 상승 충격의 형태로 나타날 것으로 판단된다. 유로경제는 이에 대응하여 단기적으로 재고 목표량의 유연한 설정³, 세금이나 보조금을 통한 전기비 부담 완화 정책⁴을 추진하고 있다. 그러나 만약 전쟁이 장기화되며 가스 수급불안이 지속될 경우, 아시아지역 국가들과 물량 확보 경쟁 심화로 인해 유로지역의 천연가스 조달비용이 더욱 상승하고 기업 및 가계의 부담이 가중되는 등 유로경제가 겪는 부정적 효과가 상당히 커질 수 있다. ECB는 3월 경제전망에서 중동 에너지 가격 상승을 반영해 전력가격이 지난 12월 전망 시보다 17% 상승할 것으로 전제하며 올해 성장률은 -0.3%p 하향, 물가상승률은 +0.7%p 상향 조정하였다.

[그림 1] 유로지역 천연가스 수입비중 변화



자료: Eurostat

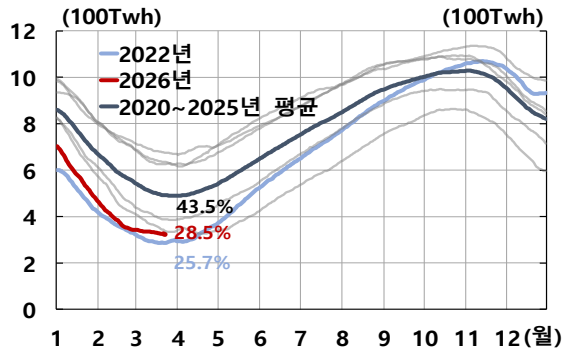
[그림 2] 유로지역 국가별 천연가스 수입비중 변화



자료: Eurostat

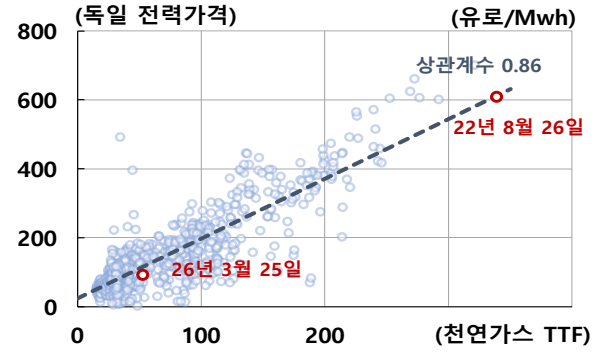
1 이는 지난 겨울철 한파로 인한 수요 증대, 풍력 등 재생에너지 발전 부진, PNG에서 LNG로의 대체 등에 주로 기인하였다.
 2 유럽 전력시장은 한계가격제(marginal pricing) 구조로 마지막에 투입되는 발전원의 비용에 따라 전력가격이 정해진다. 비용순서대로 재생에너지, 원자력, 석탄, 천연가스가 투입되므로 천연가스 가격이 전력가격을 결정하게 된다.
 3 EU집행위는(3.23일) 회원국들에게 가스저장 목표수준(90%)를 낮추거나 달성 시한(11.1일)을 연장하는 등의 방안을 안내하였다.
 4 중동전쟁 이후 독일은 22년 당시 운영했던 가스 TF를 재가동하였으며, 스페인은 전기요금 부가가치세를 인하하였다.

[그림 3] 유로지역 천연가스 재고¹⁾



주: 1) 수치는 매년 3.22일 기준 재고율(저장시설 충전률)
자료: Bruegel

[그림 4] 유로 천연가스 가격과 독일 도매 전력가격(21.1월~26.3월)

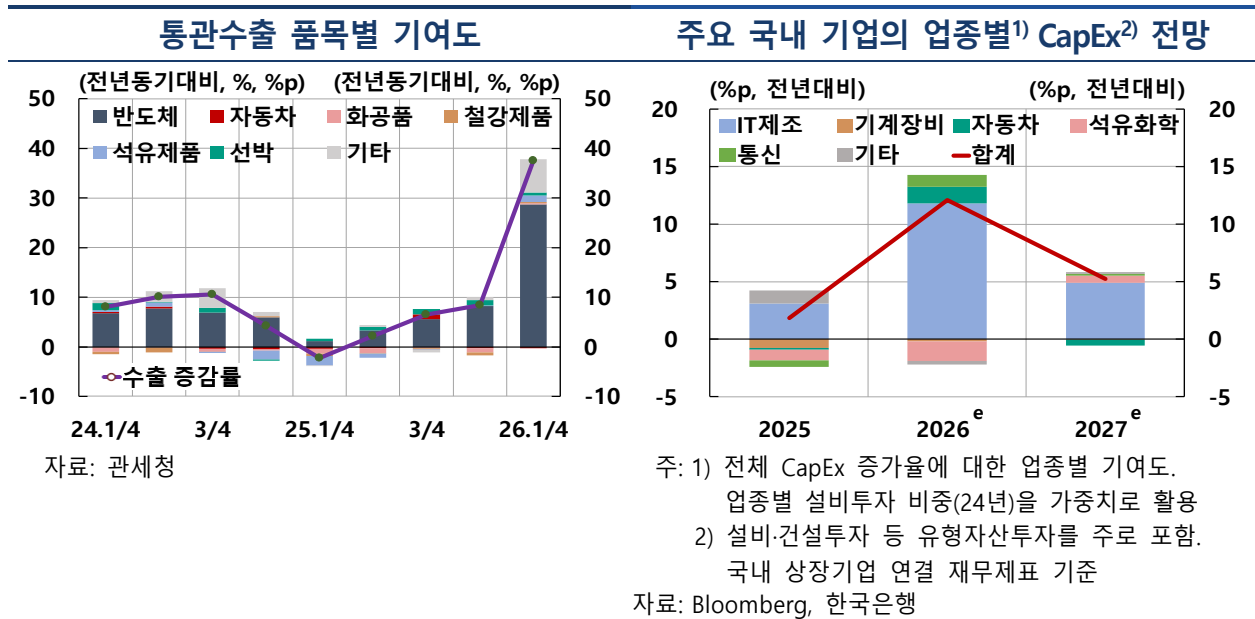


자료: Bruegel

II. 국내경제

□ 금년 성장률은 중동전쟁 영향으로 하방압력이 크게 증대되었으나 반도체 경기 호조와 추경 등 정부 정책대응이 충격을 완충함에 따라 당초 예상^{20%}을 다소 하회할 전망이다.

- 1/4분기 성장률^{전기대비}은 반도체 수요 확대에 힘입어 수출이 큰 폭 증가하고 소득·자산^{주식}여건 개선과 심리 호조를 기반으로 소비의 회복세도 이어지면서 당초 예상^{0.9%}을 상당폭 상회할 전망이다.
- 2/4분기에는 중동發 에너지가격 급등의 영향이 하방압력으로 작용하겠으나, 견조한 AI투자 수요와 추경 등 정부의 정책대응이 충격을 완충할 것으로 판단된다. 하반기중에는 중동상황이 점차 진정되면서 회복세를 재개하겠지만, 에너지 공급망의 정상화 지연 등을 감안할 때 회복 속도는 완만할 전망이다.



□ 금년중 소비자물가 상승률은 증동상황에 따른 국제유가 상승 등의 영향으로 지난 전망수준^{2.2%}을 상당폭 상회할 전망이다. 다만, 향후 물가 경로상에는 유가 흐름이 어떻게 될지, 그리고 유가 충격의 전이효과가 얼마나 될지에 대한 불확실성이 큰 상황이다.

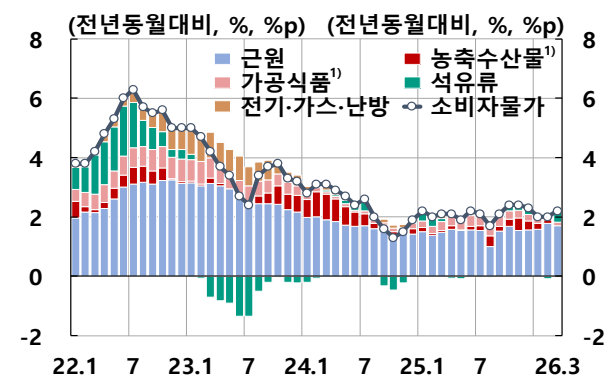
- 3월 중 소비자물가 상승률은 석유류가격이 큰 폭 상승하면서 전월보다 높아졌으나, 근원물가 상승률은 개인서비스 가격 오름폭 둔화 등으로 소폭 낮아졌다.
- 향후 소비자물가는 국제유가 상승 등에 따른 상방압력이 커졌지만, 정부의 물가안정대책, 최근 농산물 가격 안정세 등이 오름폭을 일부 상쇄할 것으로 예상된다.

소비자물가 및 근원물가 상승률



자료: 국가데이터처

소비자물가 상승률 및 기여도



주: 1) 근원품목 제외

자료: 국가데이터처

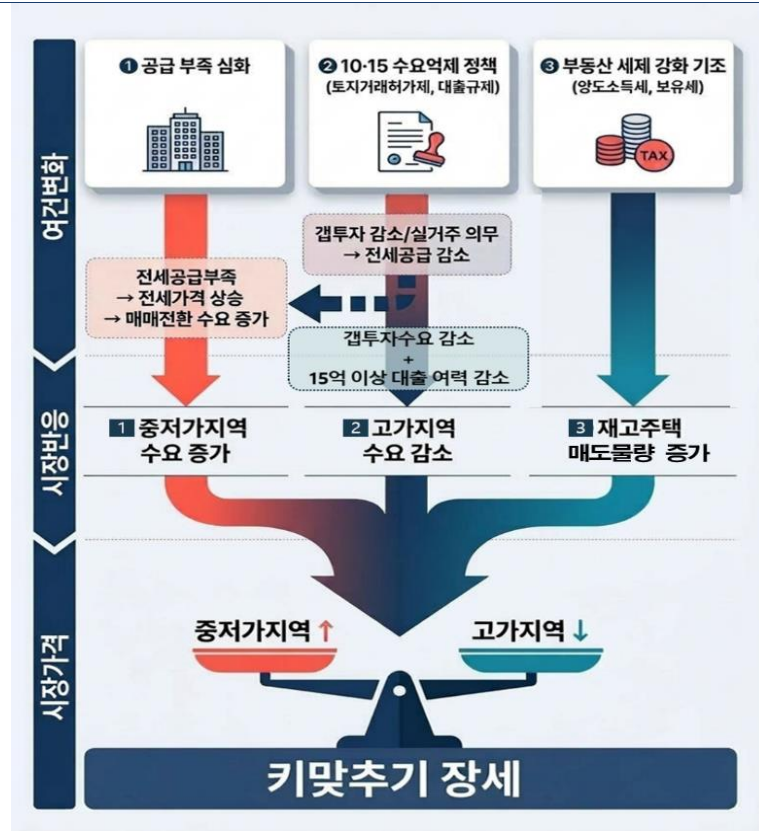
FYI 2 최근 수도권 주택시장 키맞추기 장세의 배경

금년 들어 수도권 주택시장은 키맞추기 장세가 진행 중이다. 강남3구 등 고가지역은 지난 2년간 큰 폭 상승하다 금년 들어 오름세가 둔화되고 3월중 하락 전환하였다. 반면, 지난 2년간 상대적으로 상승폭이 크지 않았던 중저가지역은 올해 높은 상승세를 보이며 수도권 오름세를 주도하고 있다.

이와 같은 최근의 주택시장 상황은 ①신규주택 공급부족, ②10.15 안정화 대책, ③부동산 세제 강화 기조 등의 여건 변화가 복합적으로 작용하며 시장 반응이 지역별로 차별화된 데 기인한다.^[그림 1] 우선 여건 변화를 보면,

- ① 수도권 입주물량 감소가 지속되었다.^[그림 2] 이는 매매시장뿐 아니라 임대차시장 공급량에도 영향을 미친다.
- ② 지난 10.15대책으로 토지거래허가구역이 강남3구, 용산구에서 서울 전역 및 12개 경기 지역으로 확장됨에 따라 수도권의 갭투자 등 투자수요가 크게 위축되었다. 특히 15억 이상 주택의 담보대출 한도가 당초 6억원에서 2~4억원으로 축소됨에 따라 고가 아파트 매수 수요가 감소하였다.^[그림 3]
- ③ 다주택자 양도세 중과 유예 종료(5.9일 예정), 보유세 부담 증가 우려 등으로 고가지역을 중심으로 매도물량이 크게 증가하였다.^[그림 4]

[그림 1] 최근 주택시장 여건 변화와 파급 경로



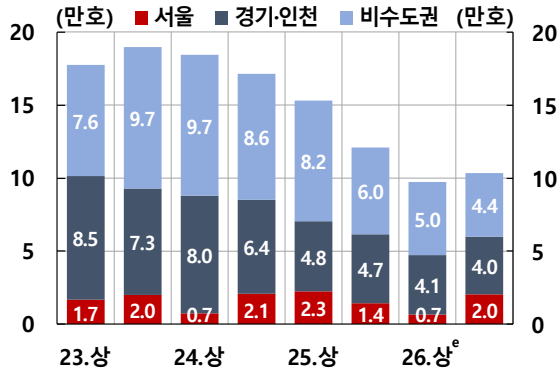
자료: 자체작성(시각화에 생성형 AI(Gemini) 활용)

이러한 여건변화에 따른 시장반응을 보면,

- ㉠ 신규주택 공급부족과 10.15대책의 영향이 복합적으로 작용하면서 중저가지역 구축 매매 수요가 증가하였다. 신규주택 공급부족, 갭투자 감소 등에 따른 전세공급 위축으로 전세 가격이 상승함(그림 5)에 따라 임대차에서 매매시장으로 수요가 이동하였다. 특히 15억 이상 아파트의 자금조달 여건이 악화됨에 따라 증가된 수요는 15억 이하 중저가 아파트에 집중되는 경향이 있다.
- ㉡ 10.15대책으로 갭투자수요, 15억 이상 주택수요가 위축됨에 따라 고가지역은 매매수요가 감소하였다.
- ㉢ 반면, 부동산 세제 강화로 매도물량이 큰 폭으로 증가했으며, 이는 신축 공급물량 감소를 상쇄하였다.

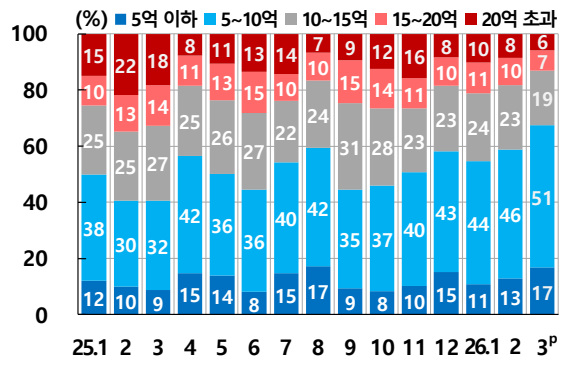
이에 따라 지역간 가격차가 줄어드는 이른바 **키맞추기 장세**가 나타났다. 중저가지역은 건조한 매수세로 아파트 가격 오름세가 지속된 반면, 고가지역은 매물증가를 받아 줄 수요가 부족하여 가격이 하락하였다.

[그림 2] 전국 아파트 입주물량¹⁾



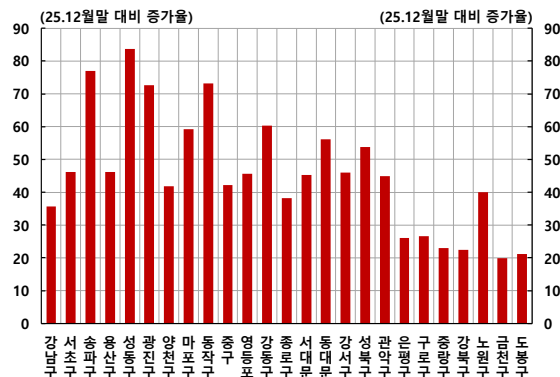
주: 1) 2026년 4.3일 조회 기준, 2026년은 예정물량
자료: 부동산 114

[그림 3] 서울 아파트 금액대별 매매거래¹⁾ 비중



주: 1) 2026년 4.3일 조회 기준
자료: 국토교통부, 자체시산

[그림 4] 아파트 매도물량(매물+거래량)¹⁾ 증가율²⁾



주: 1) (26.2월말 매물+1~2월 거래량)/25.12월말 매물
2) 지역 순서는 중위 아파트가격 순
자료: 국토교통부, 한국부동산원, 아실

[그림 5] 수도권 아파트 전세가격 변동률¹⁾



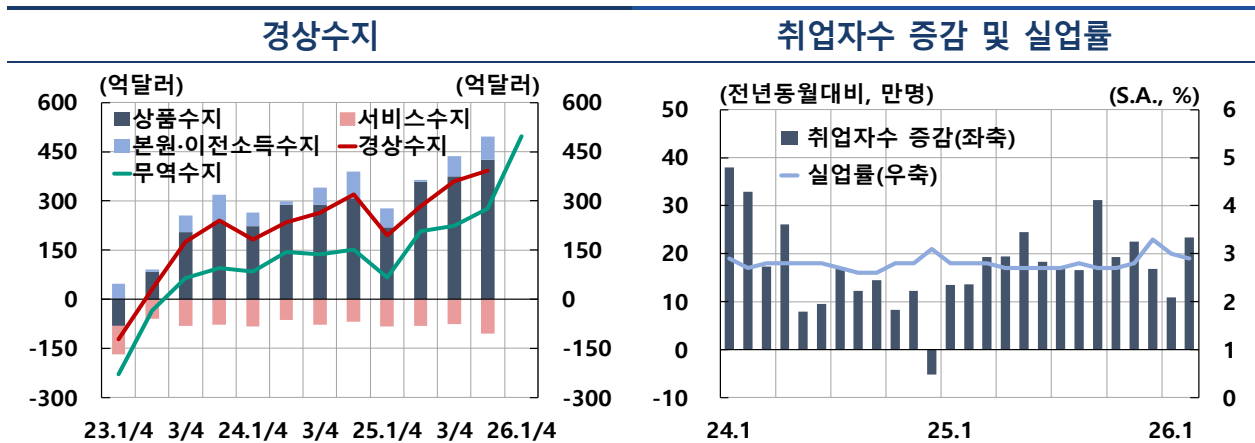
주: 1) 2026년 4월 1주(4.6일) 기준
자료: 한국부동산원

□ 올해 경상수지 흑자규모는 지난 전망^{1,700억달러}을 상회할 것으로 예상된다.

- **상품수지**는 에너지 수입금액이 크게 증가하겠지만 메모리 가격의 큰 폭 상승에 따른 반도체 수출 증가세에 힘입어 흑자규모가 당초 예상을 상회할 전망이다. **서비스수지**는 해상운임 상승 등으로 적자폭이 지난 전망보다 소폭 축소되겠다.

□ 올해 취업자수 증가규모는 지난 전망^{17만명}에 부합할 것으로 예상된다.

- 취업자수는 중동전쟁과 건설경기 부진이 하방요인으로 작용하겠으나, 추경을 통한 일자리 확충 정책이 이를 대부분 상쇄할 것으로 예상된다. 민간고용의 개선 흐름은 예상보다 더딘 반면 공공일자리는 확대될 것으로 판단된다.



자료: 한국은행

자료: 국가데이터처

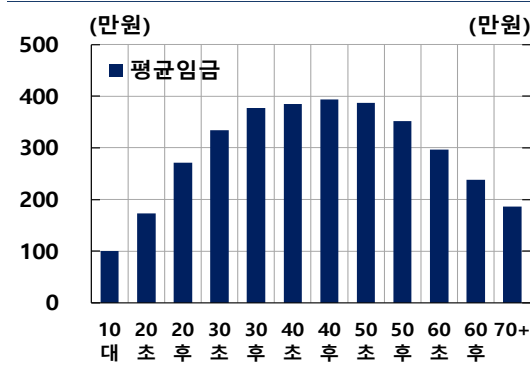
FYI 3

청년고용 부진이 명목임금 상승률에 주는 영향은?

명목임금 상승률은 기초적 임금 흐름뿐 아니라 고용의 구성 변화에 의해서도 변동(구성효과) 할 수 있다. 예를 들어, 최근 임시·일용직 임금이 하락하고 있는 데에는 산업별 취업자수의 구성 변화가 그 배경에 있다. 즉, 임금수준이 상대적으로 높은 건설업 고용이 크게 감소함에 따라 평균임금이 하락하는 것이다. 한편 구성효과는 연령별 고용 비중이 변화하는 경우에도 발생한다. 이에 본고에서는 경제활동인구조사(부가조사)를 활용¹하여 연령별² 임금 흐름과 고용 구성변화를 살펴보고 임금상승률에 어떤 효과를 주는지 분석하였다.

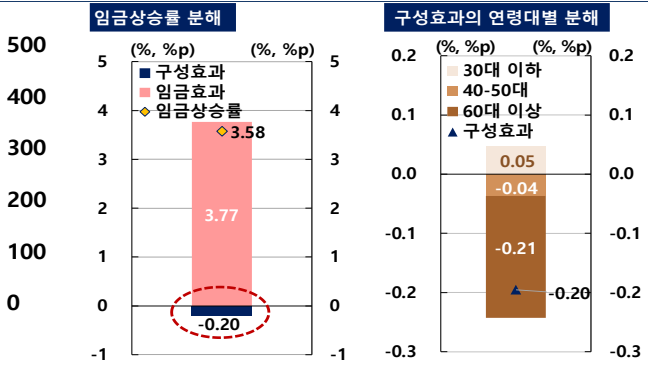
인구구조 변화는 장기적으로 임금상승률에 하방압력을 주는 요인이다. 국내 연령별 임금 구조는 중장년층은 높고 청년·고령층이 낮은 '역 U자형'을 나타낸다.^[그림 1] 이러한 구조 하에서 인구 고령화가 진행됨에 따라 임금수준이 낮은 고령층 취업자 비중은 빠르게 확대되는 반면, 고임금 중장년층 비중은 축소되어 전체 임금이 하락압력을 받는다. 분석 결과, 2014~25년 중 인구 고령화에 따른 연령 구성효과는 임금상승률을 연평균 0.2%p 낮춘 요인이었던 것으로 추정된다.^[그림 2]

[그림 1] 연령별 임금구조



자료: 국가데이터처

[그림 2] 임금상승률의 구성효과¹⁾



주: 1) 2014~25년 중 연평균 기준
자료: 조사국 추정

그런데 최근 3년동안^{2023~25년}은 이러한 인구구조 변화에 따른 임금 하방압력, 즉 구성효과가 거의 발생하지 않았다. 팬데믹 이후 경제활동이 재개된 2021~22년 중 연령별 구성효과는 연평균 -0.4%p 정도였으나, 이후 그 폭이 빠르게 축소되었다.^[그림 3] 특히 2024년에는 분석기간^{2014~25년} 중 유일하게 구성효과가 플러스(+)로 나타나기도 하였다.

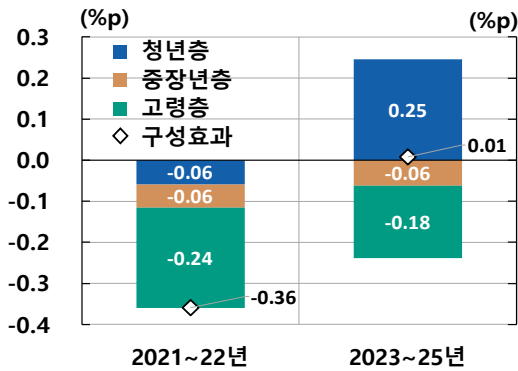
최근 임금의 연령 구성효과가 나타나지 않은 것은 청년고용 부진이 크게 영향을 준 것으로 분석된다. 구성효과에 대한 연령별 기여도를 보면, 2021~22년 중에는 청년층^{-0.06%p}, 중장년층^{-0.06%p}, 고령층^{-0.24%p}이 모두 임금상승률을 낮추는 방향으로 작용하였다. 그러나 2023~25년 중에는 중장년층^{-0.06%p}과 고령층^{-0.18%p}의 기여도가 증전과 유사하였음에도 청년층^{+0.25%p}은 큰 폭의 플러스 요인으로 작용하였다.^[그림 3] 임금수준이 낮은 청년층의 고용 비중이 축소^[그림 4]됨에 따라, 전체 임금상승률이 높아지는 노이즈가 발생한 것이다.³

¹ 명목임금 동향을 파악할 때 활용하는 사업체노동력조사는 기업(사업체)이 조사 대상이기 때문에 연령별 임금 정보가 포함되어 있지 않다. 따라서 본고에서는 연령별 임금 정보가 포함되어 있는 경제활동인구조사 부가조사(연 1회 조사)를 활용하였다. 이때 두 통계의 포괄범위가 가급적 일치할 수 있도록 사업체노동력조사의 대상이 아닌 공공행정 및 국방, 공공일자리 등은 분석대상에서 제외하였다.

² 편의상 청년층(15~39세), 중장년층(40~59세), 고령층(60세 이상)으로 구분하였다.

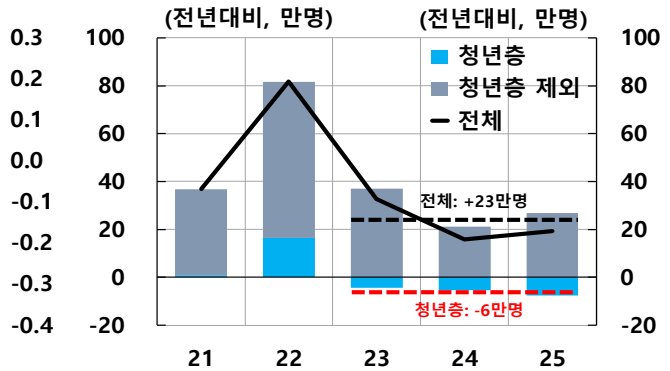
³ 미국 등 주요 선진국에서도 경기부진시 저임금 근로자의 고용 비중이 축소됨에 따라 전체 평균임금에 상방압력이 나타나는 구성효과가 발생하였다(Christodouloupoulou & Kouvas, 2022; Honroe & Hu, 2025).

[그림 3] 기간별 구성효과의 분해



자료: 조사국 추정

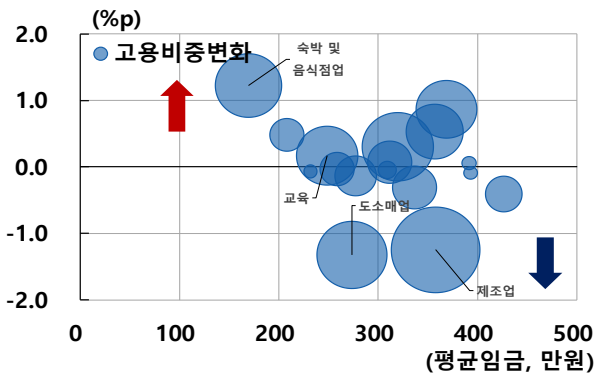
[그림 4] 연령별 취업자수 증감



자료: 국가데이터처

특히 최근 청년층은 임금수준뿐만 아니라 임금상승률 자체도 여타 연령층에 비해 낮아 그 영향이 복합적이다. 2023~25년 중 청년층의 임금상승률_{4.1%}은 고령층의 임금상승률_{5.6%}을 상당폭 하회하였다. 이는 제조업 등 상대적으로 임금수준이 높은 산업의 청년층 고용 비중은 축소된 반면, 숙박·음식점업 등 저임금 업종과 시간제의 청년층 고용 비중은 확대되었기 때문이다.^[그림 5, 6] 결국 최근 청년고용 부진은 취업자 비중 축소를 통해 전체 평균임금을 끌어올리는 효과_{구성효과}와 청년층 자체의 낮은 임금상승률이 전체 임금상승을 제약하는 효과_{임금효과}를 모두 수반하게 된다.

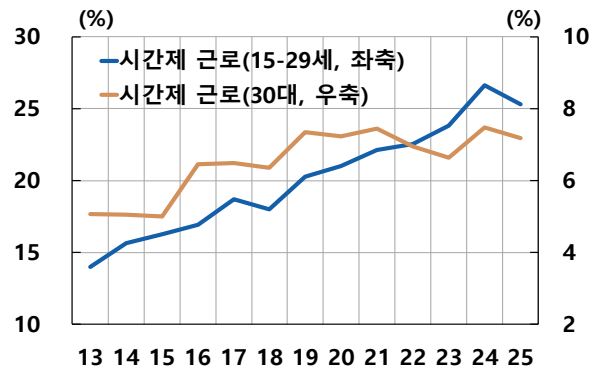
[그림 5] 청년층 산업별 고용비중 변화¹⁾²⁾



주: 1) 2021~22년 대비 2023~25년의 비중 변화
2) 원의 크기는 고용비중(2025년 기준)

자료: 국가데이터처

[그림 6] 청년층 시간제 근로 고용비중



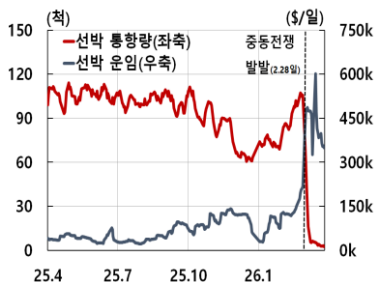
자료: 국가데이터처

종합하면, 명목임금 상승률의 기초적인 흐름을 파악할 때에는 연령별 고용 구성 변화에 따른 영향을 세밀하게 고려할 필요가 있다. 특히 최근의 구성효과 축소가 역설적으로 청년 고용의 부진에 따른 결과라는 점에서, 전체 임금상승을 기초적인 임금의 상승으로 해석하지 않도록 유의할 필요가 있다.

FYI 4 중동전쟁의 산업별 영향 점검

최근 중동전쟁으로 호르무즈 해협을 통한 해상교역에 어려움이 발생한 상황이다.^[그림 1] 이로 인해 호르무즈 해협을 통해 수출되는 원유, 천연가스_{LNG} 등 주요 에너지원의 가격이 급등하고 있다.^[그림 2] 이는 글로벌 공급망 압력을 가중시키는 동시에, 우리 주력 산업에 필수적인 에너지·소재·광물의 수급여건을 악화시켜 업계에 부담을 더하고 있다.^[그림 3] 이하에서는 중동전쟁이 우리 산업별로 미치는 영향을 ① 공급망 리스크, ② 생산비 및 수익성, ③ 현지 생산 및 수요의 측면에서 점검한다.

[그림 1] 호르무즈 해협선박통항량및운임¹⁾



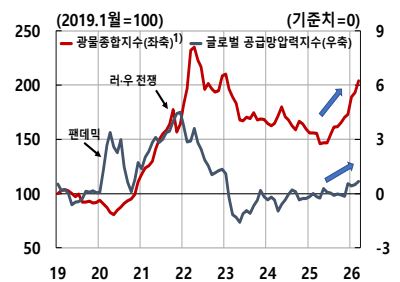
주: 1) TD3C(중동-중국) 구간 용선료
자료: IMF PortWatch, Clarkson

[그림 2] 원유 및 LNG¹⁾ 가격



주: 1) JKM 선물가격
자료: 한국석유공사, Investing.com

[그림 3] 공급망 압력



주: 1) 국내 산업의 중요광물(15종) 가격 변동을 종합한 지수(수급여건 반영)
자료: FRB NY, 광물자원공사(KOMIS)

① 공급망 리스크

기본적으로 우리나라의 중동産 원유와 천연가스 수입 비중이 높은 점이 산업에 상당한 리스크 요인이다. 발전원에서 LNG 비중이 상당히 높으며¹⁾ 원유는 가공되어 운송연료나 석유화학 산업의 기초 원료로 쓰인다. 따라서 중동전쟁에 따른 에너지가격 상승은 경제 전체의 비용상승압력으로 작용하며, 공급차질로 번질 경우 광범위한 생산차질까지 나타날 위험이 있다.

제조업 업종별로 보면, 중동産 원재료 수입 비중이 높은 석유화학 산업을 중심으로 공급망 불확실성이 커지고 있다.^[그림 4] 특히, 석유화학의 원료인 나프타는 전체 수입물량의 56.3% 가량이 중동 국가들에 집중되어 있다.²⁾ 자동차, 조선³⁾, 반도체 등 핵심 수출산업부터, 플라스틱, 비닐 등 생활 필수품까지 다양한 소재를 공급하는 석유화학 산업의 특성상 공급망 훼손의 영향은 산업 전반으로 파급될 것으로 예상된다. 현재는 기존 비축물량, 대체 공급처^{러시아} 등 발굴, 정부의 수출제한^{산업통상부, 3.27일 조치} 등으로 석유화학 제품의 광범위한 생산중단이 발생한 상황은 아니지만, 중동전쟁이 길어지면서 원자재 가격 상승을 감당하기 어려운 업종부터 생산차질이 가시화될 가능성이 높아지고 있다. 반도체 산업도 일부 필수소재^{헬륨, 브롬} 등의 수입이 중동 국가에 집중되어

1 에너지원별 발전량 비중(25년 기준, %, 한국전력공사): 원자력 31.0, 석탄 28.7, LNG 27.4, 신재생 11.4, 유류 0.2

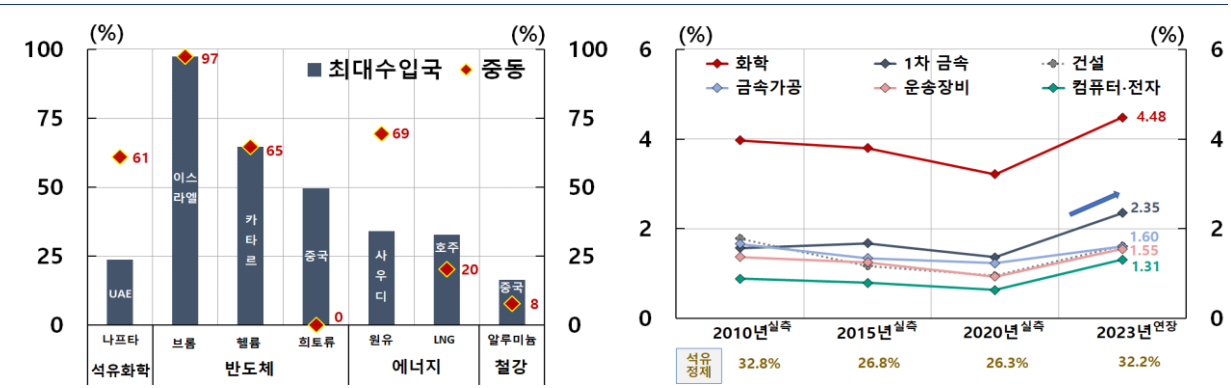
2 나프타의 총 국내수요는 4.5억(100%)배럴이며, 국내생산은 3.1억배럴(이중 1.1억배럴은 수출), 해외로부터의 수입은 2.5억배럴(55.6%) 수준이다(24년 기준, 한국석유공사). 우리가 나프타를 수입하는 중동국가는 UAE(24.0%), 카타르(11.4%), 쿠웨이트(8.6%), 오만(4.3%) 등이 있다(22~26.1월 평균물량 기준, 한국은행 시산).

3 최근 조선업 생산과정에 필수적인 선박 철관 절단용 에틸렌 가스의 일시적 수급차질 발생에 대한 우려가 확산되었으나, 조선사들과 국내 A 기업과의 공급계약을 통해 해소된 것으로 파악되었다.

있어 공급망 우려가 제기되고 있다.⁴ 다만, 기업들의 비축 물량과 필수 소재들의 공급망 구조⁵ 등을 고려할 때, 대체 공급처 발굴 등으로 대응이 가능하여 공급망 차질은 제한적일 것으로 판단된다.

여타 주요 수출산업의 공급망 리스크는 적어도 단기에는 제한적일 것으로 판단된다. 자동차, 조선, 철강제품 등의 생산에 필수적인 핵심소재 및 광물들은 공급망이 중국·호주 등 중동 이외 지역에 집중되어 있다.⁶ 또한, 이들은 과거 수출통제 등 여러 공급망 위기 상황을 거치면서 일정기간 이상을 버틸 수 있도록 비축물량을 확보하는 한편 공급망 다변화를 추진해 왔다. 다만, 제조업 전반에 주요 소재를 공급하는 석유화학 산업에서 생산중단이 본격화되면, 여타 제조업의 생산차질로 이어질 수밖에 없어 면밀한 리스크 관리가 필요하다.

[그림 4] 산업별 주요 핵심소재의 최대수입국 및 중동 비중 [그림 5] 유가 및 LNG 가격 상승시⁷⁾ 산업별 생산비 증가율



자료: 한국무역협회, 광물자원공사(KOMIS)

주: 1) 유가 및 LNG 가격 동시 50% 상승 가정
 자료: 한국은행 산업연관표(각 연도별)

② 생산비 및 수익성

원유 및 LNG 가격상승에 따른 단기적 생산비 부담 증가는 각 산업별 투입·산출 구조에 따라 차별적으로 나타난다.^[그림 5] 원유 및 LNG 가격이 동시에 50% 상승할 경우,⁷ 이를 원료로 직접 사용하는 석유정제 및 화학산업에서 큰 폭의 생산비 증가가 나타난다. 그리고 여타 주요 산업별로는 1차 금속·철강 포함 및 금속가공, 운송장비·자동차·조선 포함, 컴퓨터·전자·반도체 포함 제품 제조업 순으로 생산비 증가 압력이 큰 것으로 분석되었다. 동일한 충격에 대한 시점별^{2010/15/20/23년} 분석 결과를 비교하면, 에너지원 가격 상승에 대한 산업별 생산비 증가폭은 2010년대 들어 전반적으로 감소하다가 최근 다시 증가하는 모습이다.⁸

⁴ 영국 신용평가사 피치사는 헬륨 등의 공급 제한이 상당기간 지속된다면 반도체업체들은 조달비용 상승과 수익 변동에 직면할 수 있으며, 고부가 제품 위주로 생산 우선순위를 조정해야 할 수 있다고 분석하였다(26.3월).

⁵ 산업용 헬륨가스 생산량(25년 기준, USGS) 세계 1위는 8,000만 m³를 생산하는 미국이며(카타르는 6,400만 m³), 유통·운송·판매 등 최종수요처로의 연결 공급망은 미국, 프랑스 등 주요 선진국 기업들이 주도하고 있다.

⁶ 산업별 핵심소재·광물의 최대수입국 비중('25년 금액기준, %): 자동차(마그네슘 중국 80.1, 영구자석 중국 90.7), 조선(코크스 중국 98.9, 몰리브데넘 칠레 30.5), 철강(알루미늄 중국 16.4), 이차전지(리튬 중국 72.4, 망간 중국 57.1)

⁷ 2023년 산업연관표를 활용하여, 원유 및 LNG 가격상승이 생산비에 증가율에 미치는 효과를 가격 파급효과 모형으로 분석하였다. 원유 및 LNG 가격 상승률은 50%로 가정하였는데, 이는 전망의 기본 시나리오에 따른 25.4/4분기 대비 26.2/4분기 브렌트유가 상승률(55.6%)을 참고하였다. 3월말 기준으로 두바이 유가 및 LNG 가격은 2월말 대비 각각 70%, 88% 상승하였다.

⁸ 이러한 측면에서는 우리 산업의 에너지 저소비 구조로의 전환 노력이 보다 필요할 것으로 보인다.

에너지 가격 상승에 따른 생산비 부담은 기업 수익성에도 영향을 미치는데, 산업 및 기업 규모별 비용-매출 구조에 따라 차이를 보인다.⁹ 석유정제로 얻은 원료를 사용하는 화학산업에서 가장 직접적인 타격이 우려되며, 전기장비 등 원자재 및 에너지 가격에 민감한 산업도 상당한 수익성 하락이 예상된다. 반면, 석유정제업은 원유구입·정제·판매 시기 조절이 가능하여 영향이 제한적이고, 컴퓨터·전자반도체 포함 수익성 하락이 가장 작은 것으로 나타났다. 또한 수익성 하락은 대체로 대기업보다는 원가 상승압력에 취약한 중소기업에서 크게 나타난다.¹⁰ 특히, 고무 및 플라스틱제품 등 생활 밀착형 업종의 중소기업이 에너지 가격 상승의 부정적 영향을 크게 받는 경향이 있다.

③ 현지 생산 및 수요

중동 주요국으로 수출하는 우리 제조업체는 현지수요 감소에 따른 피해가 불가피할 것으로 보이며, 향후 현지생산 계획에도 일부 차질이 예상된다. 자동차 산업이 대표적인데, 우리 기업들은 '25년 기준 전세계 수출물량 중 약 6.9%를 중동 주요국에 수출하고 있다.¹¹ 미국의 품목관세 부과와 전기차 수요 둔화 등으로 글로벌 경쟁이 심화되는 상황에서, 중동 시장 판매 확대를 돌파구로 삼고 있는 우리 자동차 기업들의 피해가 예상된다. 또한, 전쟁이 장기화되면 중동시장 공략을 위한 현지생산 공장의 건설 일정이 지연될 수 있다.¹²

그러나 일부 산업의 경우 중동전쟁이 향후 현지수요 확대의 기회가 될 가능성도 있다. 중동에 진출한 건설업은 단기적으로 수요 둔화를 피하기 어렵겠지만, 향후 전후 복구사업이 본격화되면 신규 수요가 발생할 수 있다. 방위산업도 이번 전쟁 과정에서 실제 성능이 부각된 제품을 중심으로 수요가 확대될 가능성이 있다. 조선업도 에너지 공급망 다변화가 진행된다면 우리가 비교우위를 가진 선종의 수요가 늘어날 여지가 있다.

⁹ 2010~2024년까지 유가 변동률(두바이유 기준, %)과 산업별 수익성 증감률(%p)의 상관계수를 기준으로 하였다. 「수익률=(매출액-재료비)/매출액」로 정의하였으며, 매출액, 재료비는 한국은행 기업경영분석 자료를 활용하였다.

<유가 변동과 산업별 수익성 변화율의 상관관계>

	화학	전기장비	고무·플라스틱	자동차	기타 운송장비 (조선 포함)	1차 금속 (철강 포함)	석유정제	컴퓨터·전자 (반도체 포함)
전 체	-0.90	-0.78	-0.64	-0.40	-0.20	-0.17	-0.16	-0.05
대기업	-0.87	-0.75	-0.34	-0.39	-0.24	-0.10	-0.16	-0.03
중소기업	-0.83	-0.68	-0.90	-0.54	-0.58	-0.79	-0.30	-0.54

¹⁰ 유가 변동률과 소재제조업 수익성 증감률의 상관계수(2010~24년): 전체 -0.76, 대기업 -0.69, 중소기업 -0.78

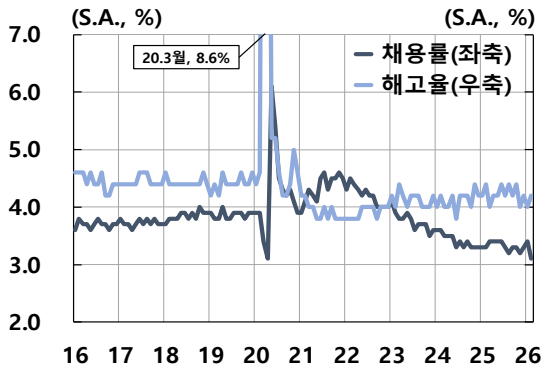
¹¹ 2025년 국내 자동차 對중동 수출(만대, KAMA): 이스라엘 5.1, 사우디 4.2, 튀르키예 3.5, 이라크 3.3, 이란 0

¹² 현대자동차는 중동시장 판매 확대를 위해 사우디에 '26년말 가동을 목표로 공장을 건설 중에 있다.

FYI 5 우리나라에도 **저해고·저채용** 현상이 나타나고 있는가?

미국 노동시장에서 **저해고·저채용**(Low Fire, Low Hire) 현상이 지속¹됨에 따라 그 배경과 함의에 대한 관심이 높다. 미국의 해고율은 팬데믹 기간 급등한 이후 기록적으로 낮은 수준을 유지하고 있는 가운데 채용률이 꾸준한 하락세를 보이고 있다.^[그림 1] 국내 노동시장 역시 2023년 이후 해고율^{비자발적 이직}²과 채용률이 동시에 낮아지는 현상이 관측되고 있다.^[그림 2]

[그림 1] 미국 해고율 및 채용률



자료: BLS

[그림 2] 우리나라 해고율 및 채용률



자료: 고용노동부, 한국은행

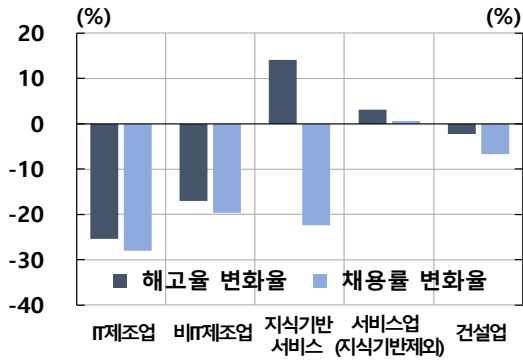
미국에서는 저해고·저채용 현상의 배경으로 (1) 기업들의 노동비축^{labor hoarding}, (2) 불확실성 확대, (3) AI 확산 영향 등이 지목된다. 팬데믹 당시 극심한 구인난을 경험했던 기업들이 경기 둔화에도 노동자를 해고하기보다는 인력을 유지하는 노동비축 행태가 확산되었다^{저해고}. 또한 무역 및 이민 정책의 불확실성이 증대됨에 따라 기업들이 여건 변화에 민감하게 반응하기보다 인력을 보수적으로 운영^{wait & see}하는 전략을 취하면서 해고와 채용이 동시에 줄어들었다^{저해고·저채용}. 이에 더해 AI 기술의 확산이 반복적 업무를 대체하기 시작하면서 신규채용 유인을 크게 약화시키고 있다^{저채용}.

선행연구들을 보면, 이러한 요인들은 국내 노동시장에도 공통적으로 영향을 주고 있는 것으로 평가된다. 최근 제조업을 중심으로 해고율이 낮아지고 있는데^[그림 3] 이는 인력부족에 직면한 중소 제조업 기업들의 노동비축 행태를 시사한다(오삼일·이하민, 2024)^{저해고}. 또 대외의존도가 높은 경제 구조상 통상 환경의 불확실성 확대도 기업의 신규채용을 위축시키는 주요 원인이 되고 있다^{저채용}(김태훈, 2024).^[그림 3] 최근 AI 기술의 확산은 청년층을 중심으로 신규채용을 제약하고 있으며, 실제로 AI 노출정도가 높은 업종^{지식기반서비스업}에서 채용 둔화가 뚜렷하게 관측된다(한진수·오삼일, 2025)^{저채용}.^[그림 3]

특히 국내에서는 인구구조 변화가 **저해고** 현상을 심화시키고 있을 가능성이 있다. 국내에서는 최근 노동공급의 주 연령층이 청년층에서 장년층으로 빠르게 이동했는데^[그림 4], 기업이 신규인력을 구하기 어려워질수록 기존인력을 유지하려는 경향이 강해져 **해고율**이 낮아지게 된다. 이러한 현상은 임시일용직, 300인 미만 사업장 등 취약부문에서 두드러지게 나타나고 있다.^[그림 5, 6]

¹ 지난 25.9월 미연준의 제롬 파월 의장은 미국 노동시장을 '저해고-저채용(Low Firing, Low Hiring)' 환경으로 정의한 바 있다.
² 미국의 해고율(Layoffs and Discharge rate)과 개념적으로 가장 유사한 국내 지표는 비자발적 이직률(사업체노동력조사)이다. 비자발적 이직에는 해고, 계약종료 등이 포함되고 정년퇴직은 포함되지 않는다. 다만, 우리나라 해고율과 채용률의 수준(level)이 미국보다 더 높는데 이는 우리나라의 높은 기간제 근로자 비중 등에 기인한 것으로 판단된다.

[그림 3] 산업별 해고율 및 채용률의 변화율¹⁾²⁾



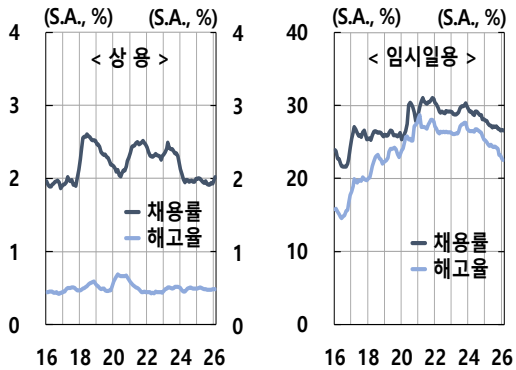
주: 1) 지식기반: 정보통신, 전문과학기술서비스업
 2) 20.1-22.12월 평균 대비 24.1-26.2월 변화율
 자료: 고용노동부

[그림 4] 20대 대비 50대 인구 및 취업자수 비중



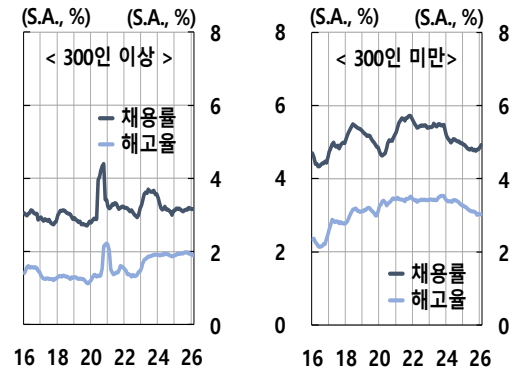
자료: 국가데이터처

[그림 5] 종사상지위별 해고율 및 채용률¹⁾



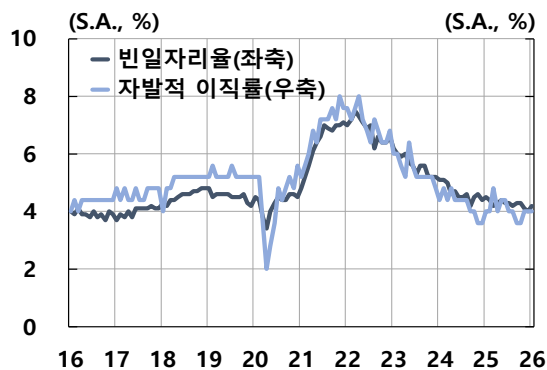
주: 1) 5개월 중심 이동평균
 자료: 고용노동부, 한국은행

[그림 6] 종사자규모별 해고율 및 채용률¹⁾



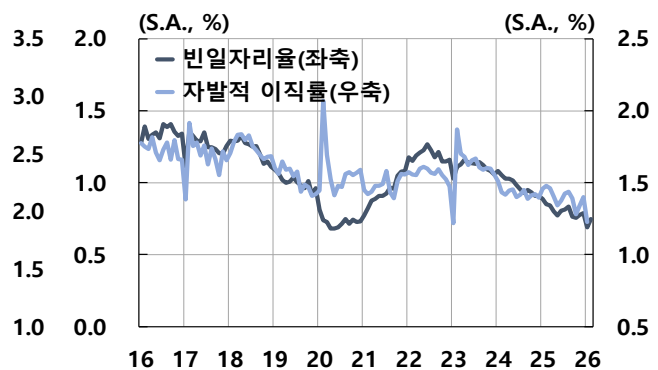
저해고·저채용 현상은 노동자들의 자발적 이직을 위축시키는 요인이 되기도 한다. 기업들이 기존인력을 유지하게 되면 이직하기 어려운 여건이 조성되기 때문이다. 자발적 이직이 활발할 경우 빈 일자리에 대한 대체수요가 발생하지만, 최근 자발적 이직률의 하락으로 인해 이러한 대체 채용이 크게 위축되었다.

[그림 7] 미국 빈일자리율 및 자발적 이직률



자료: BLS

[그림 8] 우리나라 빈일자리율 및 자발적 이직률



자료: 고용노동부, 한국은행

종합하면, 국내에서도 **저해고·저채용** 현상이 나타나고 있으며, 구조적인 요인의 영향이 크다는 점에서 향후에도 **저해고·저채용** 현상이 지속될 가능성이 있는 것으로 평가된다.

저해고·저채용 환경하에서는 다음과 같은 점에 유의해야 하겠다. 먼저 취업자수, 실업률 등 주요 지표가 양호한 경우에도 노동시장의 활력이 저하되고 유휴인력^{slack}이 클 수 있음에 유의해야 한다. 해고와 채용 등 노동이동이 정체된 상태에서도 낮은 실업률과 취업자수 증가세가 유지될 수 있기 때문이다. 실제로 미국에서는 장기 실업, 비자발적 단시간 취업자 비중이 상승하고 있어 취업자수, 실업률 지표가 노동시장 상황을 정확히 나타내지 못한다는 지적이 제기되고 있다(Cole & McCracken, 2026). **청년층, 실직자 등 취약계층의 리스크 확대 가능성에도 유의할 필요가 있다.** **저해고·저채용** 환경에서는 시장에 새로 진입하려는 청년이나 실직자는 높은 진입장벽에 직면하게 된다. 특히 경기 충격이 발생할 경우 기업들이 채용을 더 줄이게 되므로 취약계층의 노동시장 진입이 더욱 제약될 수 있다. 이는 고용 취약계층의 인적 자본을 훼손하고 장기적으로 고용 가능성을 더욱 낮추어 구조적 불평등 심화로 이어질 수 있다.

<참고문헌>

김태훈. (2024). "불확실성의 경제적 영향 및 경로 탐색: 기업자료 분석을 중심으로". 산업연구원 연구자료, 1-86.

오삼일·이하민. (2024). "기업의 노동 비축과 낮은 실업률", 한국은행 블로그

한진수·오삼일. (2025). "AI 확산과 청년고용 위축: 연공편향 기술변화를 중심으로", BOK 이슈노트 제2025-30호.

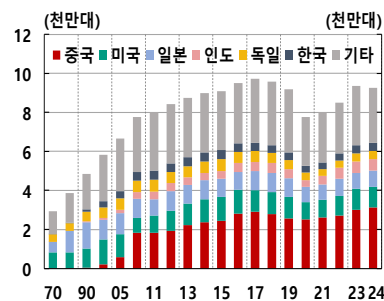
Cole, A., & McCracken, M. W. (2026). *The Effects of a "Low-Fire, Low-Hire" Economy on Workers* (No. 102890). Federal Reserve Bank of St. Louis.

BOX 1 최근 중국 자동차산업 성장의 핵심동인 점검

최근 글로벌 자동차시장에서 중국의 약진이 두드러지고 있다. 중국 자동차산업은 14억의 거대한 내수시장과 정부 정책, 서방 제조사와의 적극적인 협력 등을 기반으로 이미 2000년대 후반부터 세계 최대의 생산국 지위를 유지하고 있다^[그림 1]. 2020년 들어 뒤늦게 글로벌 자동차시장으로 뛰어든 중국은 공격적으로 수출을 늘린 결과, **지난해 미 관세정책에도 불구하고 승용차 수출 1,000억 달러를 달성하며 금액 기준으로 일본을 제치고 세계 2위 수출국**^[그림 2]으로 부상했다.¹ 아울러 이러한 중국의 자동차 수출 증가는 최근 중국 수출 호조에 상당부분 기여하고 있다.^[그림 3]

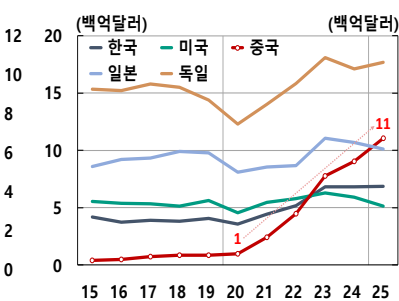
중, 2010년대부터 세계 최대 자동차생산국 중, 세계 2위 승용차 수출국으로 도약 **후, 최근 중국 수출 호조 상당부분 기여**

[그림 1] 국가별 자동차 생산량



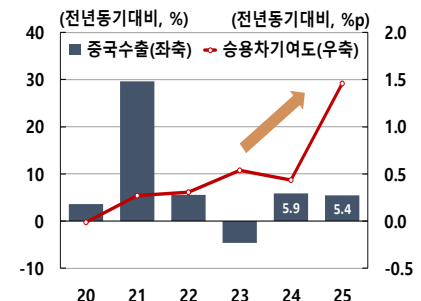
자료: 세계자동차공업협회(OICA)

[그림 2] 국가별 승용차 수출액



자료: UN Comtrade, 무역통계진흥원, USITC, 해관총서, 일본내각부, 독일연방통계청

[그림 3] 중국 통관수출 및 승용차수출



자료: 해관총서, 조사국 시산

거대 내수시장에 기반한 규모의 경제와 내재화된 공급망 등 차별화된 경쟁력을 갖춘 중국 자동차의 부상은 독일, 일본, 우리나라 등 전통적 자동차 강국에게 심각한 위협으로 다가오고 있다. 특히 과거 오일쇼크로 인해 연비효율성이 중요해지며 일본이 자동차 강국으로 부상했던 것처럼², 금번 중동 사태를 계기로 친환경차 수요가 증가하여 중국이 가장 큰 수혜를 입을 가능성도 제기되고 있다. 이에 본고에서는 최근 중국 자동차 수출 호조의 특징을 살펴보고, 중국 자동차산업이 글로벌 시장에서 영향력을 확대하게 된 핵심 동인이 무엇인지 점검하였다.

최근 중국 자동차 수출 호조의 주요 특징

최근 중국 자동차 수출 양상을 살펴보면, ① (지역별) 미국을 제외한 전세계에서 고르게 판매가 증가하고, ② (차종별) 지역별 특성에 따라 차종을 다변화하는 맞춤형 전략을 사용하고 있다.

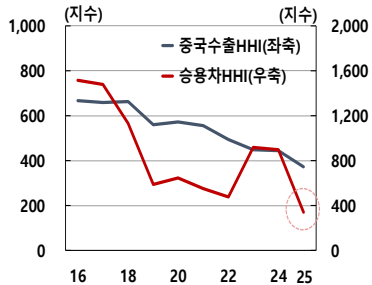
① (지역별) 중국은 지난해 미 관세정책 시행이후 對미수출 감소를 여타국 수출 확대³로 상쇄하고 있는데, 이러한 경향⁴이 승용차 부문에서는 더 광범위하고, ^{HHI}급감 빠른 속도로 나타나고^[그림 4] 있다.

1 수출대수 기준으로 중국은 25년중 6.0백만대를 수출하여, 일본^{3.8}백만대의 1.5배에 달했다. 자료: 중국자동차공업협회, 일본자동차공업협회.
 2 자세한 내용은 본고의 '<참고 1> 오일쇼크 이후 자동차시장 재편'을 참조하기 바란다.
 3 McKinsey(2026)는 미국과 중국처럼 지정학적으로 멀어진(Geopolitical distance) 국가 간 무역은 줄어든 반면, 다른 국가와 경로를 통한 우회.재편으로 지리적으로는 멀지만(Geographic distance) 지정학적으로 가까운 국가 간 무역은 증가했다고 분석("Trade is growing but traveling shorter geopolitical distances.")하였다.
 4 자세한 내용은 BOX 1 「최근 중국의 수출국 다변화 가속화 현상에 대한 평가」(경제전망보고서, 25.11 월)를 참고하기 바란다.

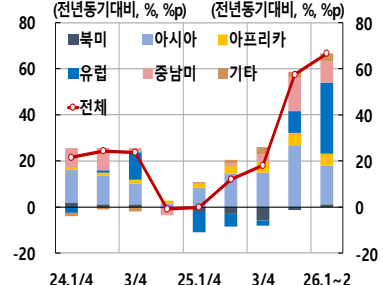
주로 신흥국을 대상으로 소규모로 수출하던 10년전과 달리 현재는 미국을 제외한 선진국과 러시아⁵, 아프리카, 중남미 등 신흥국에 모두 고르게 상당한 물량을 수출하고 있다.^[표 1, 그림 5]

中 자동차, 전세계 광범위하게 침투중

[그림 4] 중국 총수출승용차수출집중도¹⁾ [표 1] 중국 승용차수출 상위 10 개국¹⁾ [그림 5] 중국승용차수출국가지역별기여도



역\$	2015년	41.4	2020년	73.8	2025년	1,104.1
1	이란	9.2	미국	11.2	러시아	84.6
2	베네수엘라	4.6	사우디	10.8	UAE	80.7
3	미국	3.4	러시아	5.0	영국	68.6
4	사우디	2.5	호주	3.8	벨기에	66.0
5	칠레	2.1	이집트	3.5	멕시코	63.5
6	러시아	1.6	칠레	3.2	호주	46.2
7	이집트	1.5	멕시코	3.0	브라질	43.2
8	UAE	1.3	말레이시아	2.9	사우디	34.3
9	콜롬비아	1.1	브라질	2.3	키르기스	29.8
10	페루	1.1	베트남	1.8	스페인	28.7



주: 1) HHI = $\sum s_i^2$ (s_i 는 국가 i 의 비중),
지수 낮을수록 수출대상국 다변화
자료: 해관총서, 조사국 시산

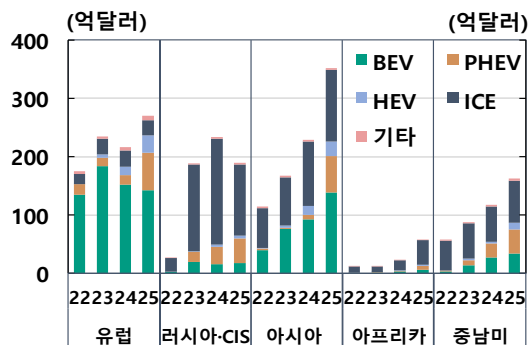
주: 1) 음영은 선진국
자료: 해관총서

자료: 해관총서, 조사국 시산

② (차종별) 중국은 순수 전기차_{EV} 뿐 아니라 내연기관차_{ICE}와 하이브리드 친환경차_{PHEV}까지 폭넓은 차종을 갖추고 각국의 무역여건에 따라 유연하게 각국 시장을 공략하였다. 중국은 시장 후발주자로서 막대한 개발비용과 기술 축적이 필요한 엔진과 변속기 등은 협력관계에 있는 서방 제조사의 기술에 의존하고, 대신 친환경차 기술개발과 희토류, 전기모터, 배터리 생산 등 자국이 비교우위를 지닌 공급망 확충에 전략적으로 집중했다⁶. 그 결과 중국은 양산비용을 낮추고 무역여건과 각국 상황에 따라 유연한 대응능력을 갖추게 되었다. 예를 들어, EU 가 역내 자동차산업을 보호하기 위해 24 년 10 월부터 중국산 전기차에 대해 최대 45%의 관세를 부과하자 중국은 전기차와 하이브리드의 특성이 결합된 PHEV (플러그인하이브리드(10% 관세))로 빠르게 대체하였으며, 그 결과 對유럽 자동차 수출은 관세 부과 이전보다 오히려 더 증가하였다.^[그림 6, 7] 아프리카 등 신흥국의 경우에는 충전시설 등 친환경차 인프라가 부족한 점을 고려하여 내연기관차를 중심으로 수출을 확대하였다.

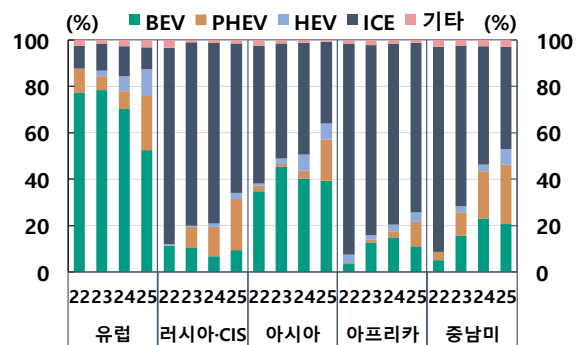
무역여건에 따라 유연하게 수출 포트폴리오(EU 向: PHEV, 신흥국向: ICE)를 조정

[그림 6] 중국의 지역별 승용차 수출



자료: 해관총서, 조사국 시산

[그림 7] 중국의 지역별 승용차 수출비중



자료: 해관총서, 조사국 시산

⁵ 중국의 對러 승용차수출은 러우전쟁 이후 對러제재로 여타국과 교역이 제한되면서 이에 대한 반사효과로 크게 늘어났다.

* 對러 승용차수출(비중, \$): 21년 15.1억(10.5%) → 22년 16.3억(6.6%) → 23년 113.9억(26.2%) → 24년 150.6억(25.8%) → 25년 84.6억(7.7%)

⁶ 후발주자의 단계생략형 기술 추격전략의 비슷한 사례로는 우리나라의 D램(1K 및 16K를 건너뛰고 64K부터 생산)과 중국의 전화교환기 보급(수동교환기 생략) 등이 있다^{이근(2005)}.

중국 자동차산업 성장의 핵심 동인

이렇게 중국차산업이 경쟁력을 갖추게 된 데에는 ① 정부의 전략적 지원 및 대규모 내수시장, 친환경차로의 글로벌 트렌드 변화 등 대내외 여건이 맞아떨어진 점, ② 공급망 전반의 수직적 내재화를 추진하여 이에 성공하였다는 점, ③ 국가주도로 전문인력을 양성하였고 규제도 과감하게 완화하였던 점 등의 요인이 크게 작용하였던 것으로 분석된다.

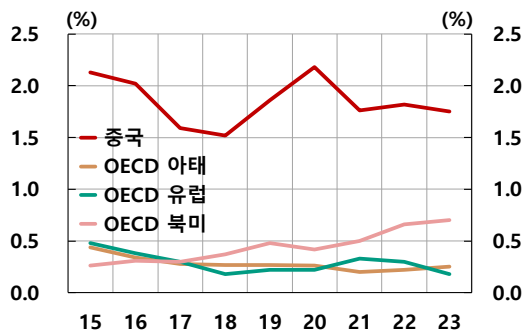
① 정부의 전략적 지원 및 거대 내수시장과 친환경차로의 글로벌 트렌드 변화

중국정부는 2010년대부터 일찌감치 미래성장동력으로서 친환경차 전환을 선정하고 장기 산업정책「중국제조 2025(2015)」, 「자동차산업 중장기 발전계획(2017)」 등을 수립하고 대규모 보조금을 지원하였다⁷. 지방정부들도 부동산부문 부진이 이어지자 건설업을 대체할 성장수단으로서 자동차산업을 적극 활용하기 위해 각종 지원책^{부지 할인, 세제 감면} 등을 경쟁적으로 내놓았다⁸. 미전략문제연구소(CSIS)는 중국정부의 친환경차 전환지원 규모를 2,300억 달러^{2009~23년}로 추정하였는데, 동 금액은 여타 OECD 국가들의 지원규모를 크게 상회하는 수준이다.^{[그림 8] OECD(2025)}

한편 중국내 풍부한 수요는 이러한 중국정부의 정책적 지원⁹의 효과를 극대화하는 대내 요인으로 작용하였다. 중국 자동차산업은 정부의 지원과 14 억명 인구를 가진 거대한 내수시장^[그림 9]에 힘입어 단기간에 생산규모를 확대하며 규모의 경제의 혜택을 누릴 수 있었다.

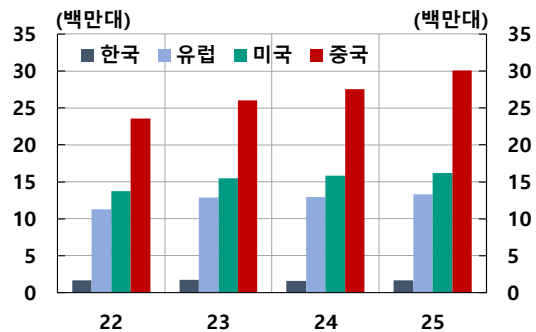
중국정부의 자동차산업 지원규모는 OECD 국가 전체를 상회 중국 승용차 내수판매는 미·유럽 2배 이상

[그림 8] 주요국 자동차산업 지원규모¹⁾



주: 1) 기업별 매출액 대비 정부지원금의 가중평균
자료: OECD(2025)

[그림 9] 주요국 승용차 내수시장 규모



자료: 한국자동차모빌리티산업협회

아울러 때맞춰 본격화된 전 세계적인 탄소중립 정책으로 글로벌 자동차 수요가 친환경차 중심으로 증가한 점은 그동안 내수시장에 머물러 있던 중국 자동차산업이 글로벌 무대로 확장하는데 결정적인 계기로 작용하였다. 친환경차에 대한 소비자 인식이 우호적으로 바뀜에 따라^[그림 10], 전 세계적으로 친환경차 판매가 크게 늘어났으며^[그림 11] 정부의 지원¹⁰을 바탕으로 생산능력을 선제적으로 확충했던 중국차업계는 전 세계적으로 판매를 빠르게 늘릴 수 있었다.^[그림 12]

⁷ 또한 외국회사의 합작투자 의무(외국 및 중국기업 각각 50% 지분 소유(2018년 폐지)) 등을 통해 제조 선진국의 기술·생산·품질·공급망 역량의 중국 내부 흡수를 유도하였다.

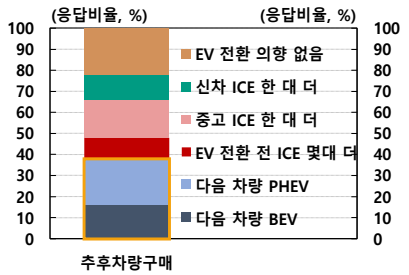
⁸ 당시 중국 지방정부들이 경쟁적으로 생산시설을 유치하면서 2019년 약 500개 이상의 완성차 제조사가 설립되었다.^[김한솔(2025)]

⁹ 중국정부는 녹색성장 및 미래 성장동력 확보를 위해 친환경차 부문을 적극적으로 지원하였는데, 배터리 충전시설 등 관련 인프라 확충뿐 아니라 보조금, 세제 감면 등 친환경차 전환을 위해 막대한 지원을 실시하였다. 아울러 중국정부는 보조금뿐 아니라 번호판 우대^{전기차 번호판 우선 발급(베이징)}, 내연기관 규제 강화^{중국 6단계 배출 표준 적용} 등 정책을 추진하며 친환경차로의 시장 전환을 강력하게 유도하였다. 이후 친환경차 보급률이 빠르게 높아지자, 중국정부는 친환경차 구매보조금을 단계적으로 삭감하였다.

¹⁰ 중국은 「중국제조 2025」의 전기차 글로벌 판매 목표^{3백만대}를 계획^{25년}보다 훨씬 빠른 21년도^{35백만대}에 달성하여 친환경차 전환 부문은 대외적으로도 성공적인 정책 성과로 평가되었다.^[USCC(2025)]

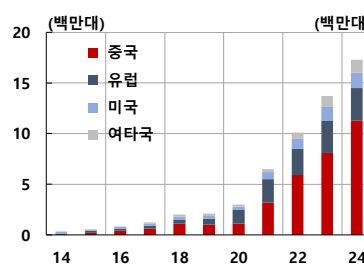
유럽 구매자 40%는 친환경차 전환을 고려 글로벌 시장에서 친환경차 판매 빠르게 증가 중국, 친환경차 판매 목표 빠르게 달성

[그림 10] 자동차 구매 인식



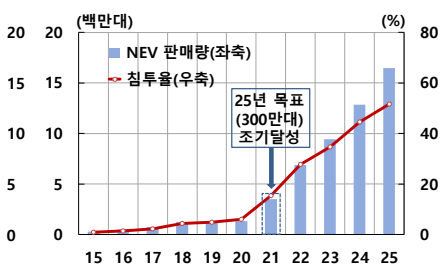
자료: McKinsey(2024)

[그림 11] 글로벌 친환경차 1) 판매



주: 1) 판매지역별 EV, PHEV 합계
자료: 국제에너지기구(2025)

[그림 12] 중국 친환경차 판매대수



자료: 중국자동차공업협회

② 공급망 전반의 수직적 내재화에 성공

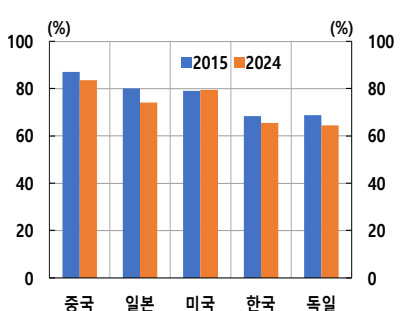
중국은 국가-기업의 긴밀한 협력하에 광물부터 소프트웨어까지 수직적 공급망을 내재화했다. [그림 13] 친환경차 제조를 위해서는 배터리 제조에 필요한 리튬, 니켈, 코발트부터 영구자석모터 등에 들어가는 희토류 등 내연기관보다 다양한 광물자원이 필요하다. 중국은 아프리카·남미 등과의 외교협력 등을 통해 전세계 매장량의 1/3에 해당하는 광물과 희토류의 채굴권을 확보하였다. [표 2] 특히 희토류는 중국이 사실상 공급망을 독점 [그림 14]함에 따라 희토류 정제와 영구자석 생산의 90% 이상이 중국내에서 이루어지고 있다.¹¹

아울러 최근 자동차에서 중요성이 높아지고 있는 차량용 소프트웨어·전장 분야에서도 기존의 제조사들이 IT기업과 협업 계약을 체결하는 방식과 달리 중국은 완성차와 빅테크기업이 개발단계에서부터 구조적으로 융합되어 소프트웨어·하드웨어 통합 개발 시스템을 구축하였다. 그 결과 주요 중국 완성차 업체들은 통상 4~5년 걸렸던 신모델 개발기간을 18개월 정도로 단축한 것으로 알려졌다. Reuters

이처럼 소재부터 SW 기술개발까지 공급망이 내재화됨에 따라 중국 자동차 업체들은 원가절감뿐 아니라 신모델 개발기간을 단축할 수 있게 되었다. 그 결과 차종 다변화를 통해 무역여건 변화에도 유연하게 대응¹²할 수 있었다.

중국자동차산업공급망은상당부분내재화 배터리·전기차 공급망 전반을 장악 희토류는 사실상 독점

[그림 13] 국가별 운송장비수출 국내부가가치 1) [표 2] 중국전기차관련소재등내재화정도 1)

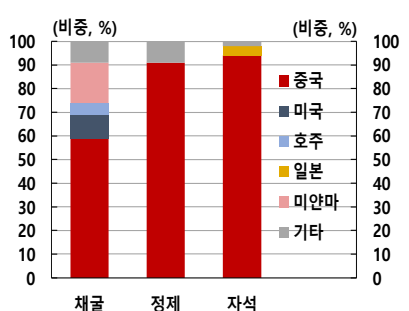


주: 1) 수출대비 자국부가가치(DVA)
자료: ADB-MRIO, 조사국 시산

분야	중국내	중국기업
채굴	리튬	27.3
	니켈	4.8
	코발트	1.6
	망간	7.2
	망간	11.9
정제	리튬	58.4
	니켈	73.6
	코발트	63.8
	망간	71.5
양극재	LFP	89.9
	NCM	56.7
전지	70.0	60.2
전기차	54.0	45.8

주: 1) 세계 생산대비, 음영은 50% 이상
자료: Greitemeier et al.(2025)

[그림 14] 전세계 희토류 공급망



자료: 국제에너지기구(2025)

¹¹ BYD의 경우 차량부품의 약 75% 정도를 자체 생산하는 것으로 알려졌다. Reuters

¹² 또한 중국은 세계최대 자동차 수출부두인 상하이항 하이퉁을 비롯한 다수의 수출거점을 확보하고, 전세계 자동차 운반선(Pure Car Carrier, PCC) 발주량* 134척중 105척을 중국조선사가 건조하여 수출물류 측면에서도 이점을 확보해가고 있는 것으로 평가된다.

* PCC 수주잔량(26.3월 기준, 클락슨): 중국 105척(360만CGT), 일본 23척(61만CGT), 한국 6척(19만CGT)

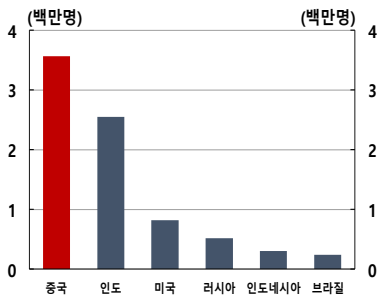
③ 정부의 적극적인 전문인력 양성과 규제완화

중국내 존재하는 풍부한 전문인력과 자유로운 실험 환경은 앞서 언급된 수직적인 공급망이라는 제조플랫폼과 결합하여 효율을 최대로 끌어올리며 중국 자동차산업의 기술적 우위를 가능하게 하였다. 중국은 풍부한 인력풀을 기반으로 자동차·전기·소프트웨어 전반에 걸친 **대규모의 엔지니어 인력**¹³을 확보¹³하고 있으며, **막대한 연구개발투자**를 통해 기술개발 속도를 끌어올렸다.¹⁴ 특히 중국은 후발주자로서 기술경쟁력 확보가 어려운 내연기관차보다 친환경차 기술개발에 전략적으로 집중하며 **전기차 분야에서의 기술력을 빠르게 높였다.**¹⁵

또한 중국은 자동차산업의 핵심경쟁력으로 떠오르고 있는 **SDV**(software-defined vehicles) **분야에서 국가**¹⁵가 **전략적인 관점에서 관련 규제를 과감하게 완화했다.**¹⁶ 현재 선전·우한·상하이 등 주요 도시에서 각 도시별 규제를 바탕으로 자율주행차 테스트가 진행 중인데, 비교적 저가^{10~20만위안(22~44백만원)}의 차량에도 자율주행 SW가 탑재되어 초기 상용화 국면에 진입한 상황이다. 이러한 **정책적 지원에 힘입어 중국은 전기차 제조에 이어 자율주행 기술에서도 미국과의 격차를 빠르게 좁히고 있다.**¹⁷ 앞으로 중국의 압도적인 기술개발 속도는 후발 경쟁자에게 상당한 진입장벽¹⁷으로 작용할 것으로 보인다.

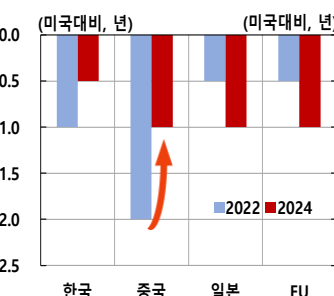
중, 연간 300만명이 넘는 이공계 졸업자 중, 전기차 제조 기술과 자율주행 기술에서 빠르게 미국 추격

[그림 15] 국가별 STEM 졸업자수(2020)



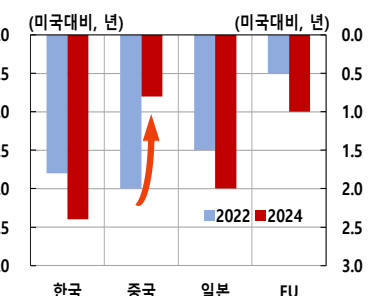
자료: 조지타운대

[그림 16] 국가별 전기차 제조 기술



자료: 한국과학기술기획평가원(KISTEP)

[그림 17] 국가별 자율주행 기술



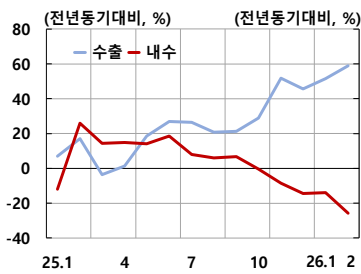
13 중국 BYD社의 R&D 인력은 12만명으로 알려져 있으며, 이는 우리나라 현대차의 전체 임직원수 12.6만명(2024년)과 맞먹는 수준이다.
 14 정책적(하이구이(海归))으로 유치했던 해외귀국 인재들은 중국의 기술 격차를 단기간에 축소하는 '지식 브리지' 역할을 수행했으며, 최근에는 치밍(啓明)세계 혜택·주거 지원 등 프로그램을 통해 외국인 고급 인력 유치를 확대중이다.
 15 「스마트 자동차 혁신 발전 전략(2018)」에서 2035년까지 중국 표준의 스마트자동차 브랜드를 형성해 스마트자동차 강국 달성 목표를 명시했으며, 「에너지 절약 및 신에너지차 기술 로드맵 3.0(2025)」에서는 L4자율주행 전면보급 등을 목표로 세부 기술 분야(지능형 네트워크, 디지털지능형 제조 등)에 대한 계획을 제시했다.
 16 베이징과 우한은 전국 최초로 자율주행차 조례를 발표하여 L3급 이상 차량의 합법적 도로 진입을 허용²⁵하였다.
 17 최근 일본 혼다가 소니와 공동으로 추진해온 전기차 개발 포기를 발표³²⁵한 가운데, 독일 폭스바겐은 중국 샤오핑의 자율주행 소프트웨어(VLA 2.0) 탑재를 결정하는 등 글로벌 주요 제조사의 중국 기술 의존 움직임이 포착되고 있다.

종합평가

중국 자동차산업은 국가주도 지원과 규모의 경제를 바탕으로 생산·물적·기술 측면의 경쟁력을 확보하며 빠르게 성장하였다. 그러나 고속 성장 과정의 이면에는 과다한 자동차회사의 난립으로 과열경쟁이 심화되고 부실이 누적되고 있는 것도 사실이다. 실제로 최근 수요증가세가 둔화^[그림 18],¹⁸ 되는 가운데 공급과잉이 지속되고,^[그림 19] 이로 인한 가격경쟁도 격화되면서 중국 제조사들의 순이익은 급감^[그림 20]했다. 중국정부는 이를 개선하고자 지난해부터 반내권(反内卷, Anti-involution) 정책^{반부정당경쟁법(25.10 월 시행) 개정 등}을 추진하며 기업간 과도한 경쟁을 지양하고 질적 성장을 도모하고자 전기차 산업에 대한 구조조정을 진행중이다.

중국 승용차 내수판매 부진 지속

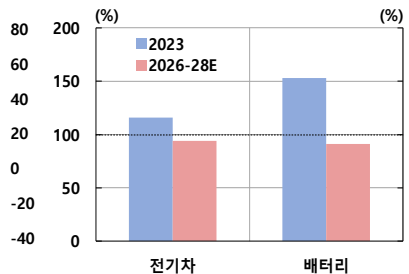
[그림 18] 중국 승용차 판매



자료: 중국승용차협회(CPCA)

중국 전기차·배터리, 과잉

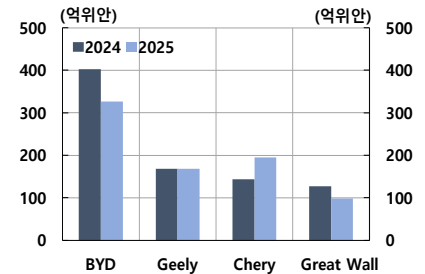
[그림 19] 중국 전기차·배터리 과잉생산¹⁾



주: 1) 세계 수요 대비
자료: Goldman Sachs

저가출혈경쟁→자동차기업순이익급감

[그림 20] 중국 주요 자동차기업 순이익

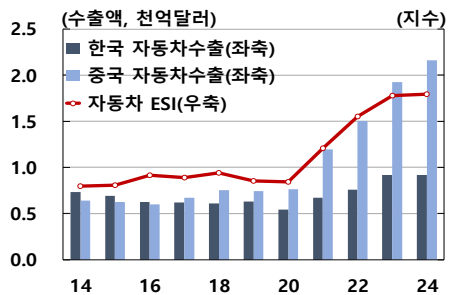


자료: Bloomberg

앞으로도 중국 자동차기업은 내수부진과 미국 관세장벽에 따른 충격을 극복하기 위하여 대외 수출확대를 도모할 것이다. 중국의 글로벌 진출이 확대되면서 우리나라 자동차와 중국 자동차와의 수출 경합도는 2020년 이후 매우 빠르게 높아졌으며^[그림 21], 주력시장 중 하나인 유럽시장에서 한·중 점유율 격차도 빠르게 축소되고 있다.^[그림 22] 더욱이 그간 중국승용차의 무풍지대¹⁹였던 국내에서도 최근 들어 중국 전기승용차 판매가 빠르게 늘고 있는 점^{BYD 25년 6,107대 → 26.1/4분기 3,968대}에도 주목하여야 하겠다.

한·중 자동차수출 경합도는 빠르게 상승

[그림 21] 한·중 자동차수출 경합도¹⁾



주: 1) 두 국가(A,B) 수출(X) 품목(i) 구조의 유사성

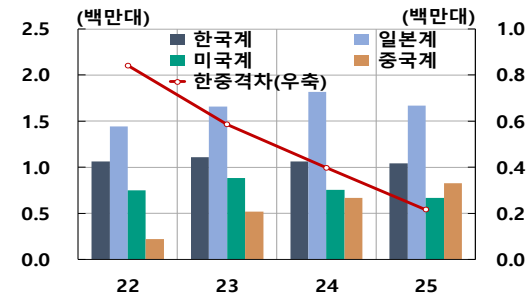
$$ESI_{AB} = 100 \times \sum_{i=1}^N \min(X_{i,A}/X_A, X_{i,B}/X_B)$$

($0 \leq ESI_{AB} \leq 100$).

자료: UN Comtrade

유럽 자동차시장, 한·중 격차 빠르게 축소

[그림 22] 유럽 자동차시장¹⁾ 외국계브랜드 판매량



주: 1) EU+영국+EFTA 합산 기준
자료: 한국자동차모빌리티산업협회

¹⁸ 최근 이구환신 보조금도 줄면서^{24-25년 차량당 2만위안 정액지급 → 26년 차량가격의 12% 지원(최대 2만위안)} 중국의 내수판매 부진도 더욱 심화된 상황이다.
¹⁹ 2017년도에 중국산 승용차^{캔보 600, SUV}가 국내에 처음으로 수입되었으나 품질이슈 등으로 판매는 매우 저조하였다.

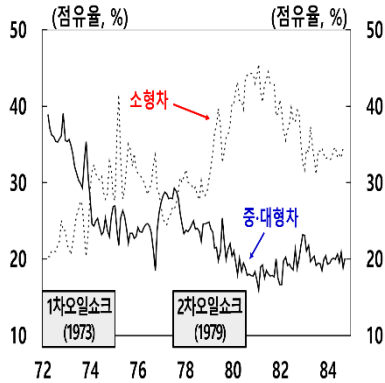
<참고 1> 오일쇼크 이후 자동차시장 재편

최근 중동전쟁으로 인해 유가가 급등하면서 중국 전기차 수요가 증가할 수 있다는 전망이 제기되고 있다.²⁰

1970년대 오일쇼크 당시 자동차시장을 분석한 연구(Ramey & Vine, 2010)에 따르면, 유가 급등시 중·대형차 수요가 감소하고 연비가 높은 소형차 수요는 증가하는 양상을 보였다. 그러나 당시 주요 자동차 생산기업은 중·대형차 생산설비를 곧바로 소형차 생산으로 전환하기 어려웠다. 이러한 수급불균형 속에서 당시 소형차 생산에 비교우위를 가지고 있던 일본은 오일쇼크를 거쳐 세계 1위 자동차 생산국으로 발돋움하였다.

현재 중국 전기차는 막대한 보조금 및 R&D투자로 가격경쟁력을 갖추고 있으며, IMF(2024), RNZ Research(2024)는 중국 전기차의 생산성 우위가 과거 일본 사례보다 더 강하게 나타난다고 평가한 바 있다. 따라서 고유가 시대가 지속될수록 전기차 수요가 증대되고, 이미 가격경쟁력과 생산설비를 갖추고 있는 중국 전기차의 시장점유율이 확대될 가능성이 있다.

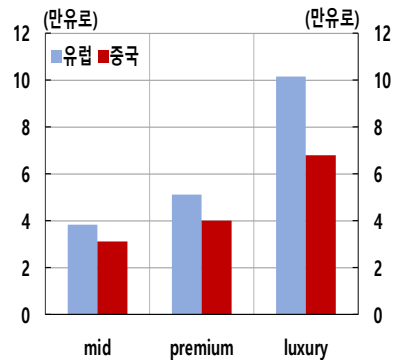
오일쇼크 당시 미국 자동차¹⁾ 내수판매



국가별 자동차 생산량(천대)

	1973년	1985년
1 미국	12,638	1 일본 12,135
2 일본	7,081	2 미국 11,538
3 독일	3,949	3 독일 4,554
4 프랑스	3,242	4 프랑스 3,083
5 영국	2,164	5 소련 2,249
6 이탈리아	1,960	6 캐나다 1,931
7 소련	1,604	7 이탈리아 1,571
8 캐나다	1,575	8 스페인 1,386
9 벨기에	1,016	9 영국 1,349
10 스페인	823	10 벨기에 1,035

차종별 중국 전기차 가격경쟁력¹⁾



주: 1) 소형(Compact, Subcompact), 중대형(소형 이상)
자료: Ramey & Vine(2010)

자료: J.C.Vidal(2017)

주: 1) 2023년 유럽내 판매금액 기준
자료: IMF(2024)

²⁰ Bloomberg_{3,14}은 중동사태로 인해 미국 소비자들의 전기차 수요가 증가하고 있다고 언급하였으며, SCMP_{3,24}은 동 사태로 중국 전기차 기업들이 크게 수혜를 입을 수 있다고 평가하였다.

<부록 1> 국내외 주요 경제지표

[세계경제]

(전기대비, %)	2024	2025					2026			
		연간	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월
GDP성장률 ¹⁾	2.8	2.1	-0.6	3.8	4.4	0.7	..	-	-	-
산업생산 ²⁾	-0.7	1.2	1.0	0.5	0.5	-0.3	..	0.7	0.2	..
미 소매판매	3.0	3.7	0.4	0.7	1.4	0.4	..	-0.1	0.6	..
국 소비자물가 ³⁾	2.9	2.6	2.7	2.4	2.9	2.7	..	2.4	2.4	..
비농업취업자수 증감(천명)	1,826	764	205	169	34	-91	133	160	-133	178
GDP성장률	0.9	1.4	0.6	0.1	0.3	0.2	..	-	-	-
산업생산 ²⁾	-3.0	1.6	2.0	-0.3	0.1	0.3	..	-1.5
EU 소매판매	1.2	2.5	0.5	0.8	0.3	0.5	..	0.0	-0.2	..
통관수출 ⁴⁾	0.6	2.3	7.3	-5.7	-0.1	-0.8	..	-1.9
소비자물가 ³⁾	2.4	2.1	2.4	2.0	2.1	2.1	2.0	1.7	1.9	2.5
GDP성장률 ³⁾	5.0	5.0	5.4	5.2	4.8	4.5	..	-	-	-
산업생산 ²⁾³⁾⁶⁾	5.8	5.9	6.5	6.2	5.8	5.0	..	-	6.3	..
중국 소매판매 ³⁾⁶⁾	3.5	3.7	4.6	5.4	3.4	1.7	..	-	2.8	..
고정투자 ³⁾⁵⁾⁶⁾	3.2	-3.8	4.2	2.8	-0.5	-3.8	..	-	1.8	..
통관수출 ³⁾	5.8	5.5	5.6	6.1	6.5	3.8	..	9.8	39.6	..
소비자물가 ³⁾	0.2	0.1	-0.1	0.0	-0.2	0.6	..	0.2	1.3	..

주: 1) 전기대비 연율 2) 광공업 기준 3) 전년동기대비 4) 역내거래 제외 5) 누계 기준

6) 26.2월 통계는 1~2월 누계 기준

자료: Fed, BEA, BLS, Eurostat, 중국국가통계국, 해관총서 등

[국제에너지 가격]

(기간중 평균)	2024	2025					2026				
		연간	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월	4월 ³⁾
두바이유 ¹⁾	80	69	77	67	70	64	88	62	68	129	116
브렌트유 ¹⁾	80	68	75	67	68	63	78	65	69	100	107
유럽 천연가스 ²⁾	35	36	47	36	33	30	40	34	32	53	50

주: 1) 달러/배럴 2) 유로/MWh 3) 4.1~7일까지의 평균

자료: Bloomberg

[국내경제]

	(전기대비, %)	2024	2025				2026				
			연간	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월
성장	GDP 성장률	2.0	1.0	-0.2	0.7	1.3	-0.2	..	-	-	-
	소매판매액 (전년동기대비)	-1.9	0.3	0.6	-0.6	1.2	0.6	..	2.9	0.0	..
				(-0.8)	(-0.1)	(1.6)	(0.9)	..	(0.7)	(4.7)	..
	설비투자지수 (전년동기대비)	3.0	1.2	-2.2	0.3	0.6	-3.8	..	5.3	13.5	..
				(5.4)	(5.5)	(1.2)	(-6.2)	..	(13.8)	(5.3)	..
	건설기성액 (전년동기대비)	-4.6	-16.5	-7.2	-2.6	-0.8	-4.1	..	-7.8	19.5	..
				(-21.1)	(-17.3)	(-11.9)	(-15.1)	..	(-7.1)	(1.2)	..
	통관수출(억\$) (전년동기대비)	6,836 (8.1)	7,093 (3.8)	1,595 (-2.3)	1,751 (2.1)	1,849 (6.5)	1,898 (8.4)	2,193 (37.4)	658 (33.8)	673 (28.7)	861 (48.3)
	통관수입(억\$) (전년동기대비)	6,318 (-1.7)	6,319 (0.0)	1,528 (-1.3)	1,544 (-1.7)	1,625 (1.6)	1,622 (1.4)	1,694 (10.9)	571 (11.6)	519 (7.5)	604 (13.2)

자료: 한국은행, 국가데이터처, 관세청

	(전년동기대비, %)	2024	2025				2026				
			연간	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월
물가	소비자물가	2.3	2.1	2.1	2.1	2.0	2.4	2.1	2.0	2.0	2.2
	근원물가 ¹⁾	2.2	1.9	1.9	2.0	1.7	2.0	2.2	2.0	2.3	2.2
경상수지	경상수지(억\$)	1,000	1,231	195	284	360	392	..	133	232	..
	상품	1,109	1,381	220	359	376	426	..	152	234	..
	서비스	-294	-345	-82	-81	-77	-106	..	-38	-19	..
	본원·이전	185	195	57	6	61	71	..	19	17	..
고용	취업자수 증감 (만명)	15.9	19.3	15.5	20.7	21.6	19.5	..	10.8	23.4	..
	실업률 (S.A., %)	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7	2.9	..	3.0	2.9	..

주: 1) 에너지, 식료품 제외
 자료: 한국은행, 국가데이터처

<부록 2> 주요 이슈 분석목록
(경제전망보고서 Indigo Book · 경제상황 평가)

수록호	제목	작성부서/팀	대표저자
2025.4월	<input type="checkbox"/> BOX 금년 1/4분기 및 향후 성장 흐름 평가	조사총괄팀	최영우
5월	<input type="checkbox"/> BOX 美관세정책이 우리 품목별 수출에 미치는 영향	국제무역팀	임응지
	핵심이슈 인구구조 변화가 소비 둔화에 미치는 영향	구조분석팀 모형전망팀	박동현
	중장기 심층연구 초고령화에 따른 통화정책 여건 변화와 시사점	경제연구원	이재원
7월	<input type="checkbox"/> BOX 반도체 수출 경기사이클 _{cycle} 이번에는 다를까?	국제무역팀 경기동향팀	임응지
8월	<input type="checkbox"/> BOX 중국의 최근 소비여건 점검	중국경제팀	이준호
	<input type="checkbox"/> BOX 최근 집중호우와 폭염의 성장·물가 영향	경기동향팀	양준빈
	핵심이슈 美관세정책이 우리 경제에 미치는 영향	국제무역팀	임응지
10월	<input type="checkbox"/> BOX 최근 수출 및 경상수지 상황에 대한 평가와 향후 전망	국제무역팀	임응지
	<input type="checkbox"/> BOX 미국 고용지표 둔화 요인과 現노동시장 상황 평가	미국유럽경제팀	정희완
	<input type="checkbox"/> BOX 일본과 중국의 건설투자 장기부진의 경험과 시사점	아태경제팀 중국경제팀	김보희
11월	<input type="checkbox"/> BOX 최근 중국의 수출국 다변화 가속화 현상에 대한 평가	중국경제팀	이준호
	<input type="checkbox"/> BOX 석유화학산업 구조재편의 경제적 영향 점검	재정산업팀	하정석
	핵심이슈 부동산발 가계부채 누증이 소비에 미치는 영향	구조분석팀	김찬우
	중장기 심층연구 우리나라 중소기업 현황과 지원제도 개선방안	경제연구원	장근호
2026.1월	<input type="checkbox"/> BOX 최근 미국 소비의 취약요인 점검	미국유럽경제팀	정희완
	<input type="checkbox"/> BOX 주요 품목별 수출 경쟁력 평가	국제무역팀	진찬일
	<input type="checkbox"/> BOX 중국의 수출전환 추진이 ASEAN 경제에 미친 영향	아태경제팀	김보희
2월	<input type="checkbox"/> BOX 과거 회복기에 비추어 본 현 소비 국면 판단과 향후 전망	경기동향팀 아태경제팀	양준빈
	<input type="checkbox"/> BOX 부문별 성장차별화가 물가에 미치는 영향	물가동향팀 고용동향팀	정원석
	<input type="checkbox"/> 경제전망 결과 리뷰	조사총괄팀 물가동향팀	이종웅
4월	<input type="checkbox"/> BOX 최근 중국 자동차산업 성장의 핵심 동인 및 평가	중국경제팀	이준호
	<input type="checkbox"/> BOX 글로벌 반도체 경기 확장세 지속가능성 점검	국제무역팀	주 욱