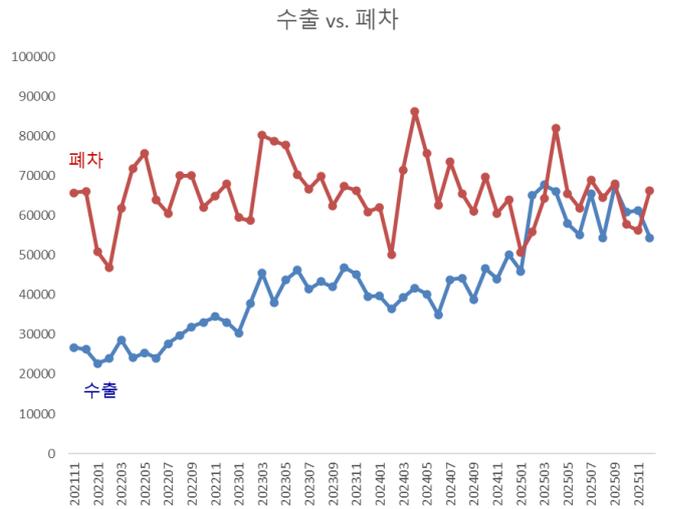


국토교통부 제공 자료의 특징 중 하나는 말소 차량을 수출과 폐차로 구분해 추가적인 분석이 가능하다는 점이다. 수출 차량은 국토교통부 말소 차량 가운데 용도 구분상 '수출용'으로 기재된 차량만을 대상으로 정의하였다. 이에 따라 최초에는 폐차로 신청되었으나 이후 수출로 전환된 차량이 있어서 국토부 통계에 집계되지 아니한 차량이 있다면 분석에서 제외하였다.

또한, 본 분석에서 사용한 '수출'은 수출 예정으로 말소된 차량을 의미한다. 일반적으로 말소 이후 6개월 이내에 실제 수출이 이뤄지지 않을 경우, 해당 차량은 폐차로 전환되거나 신규 등록 절차를 거치게 된다. 이로 인해 실제 수출 시점은 본 분석 자료에 나타난 수출월과 일치하지 않을 수 있다. 월별 정확한 수출 물량은 한국무역협회에서 제공하는 HS 코드 기반 통계를 통해 확인할 수 있으며, 다수의 기관이 이를 활용해 공식 수출 통계를 산출하고 있다. 본 분석은 이러한 무역협회 통계를 대체하기보다는, 수출 이전 단계에서의 구조적 정보를 보완적으로 제공함으로써 향후 수출 동향과 경쟁력 분석에 추가적인 시사점을 제시하는 데 목적이 있다. 무역협회 자료와 본 분석 자료를 결합한 보다 정교한 수출시장 분석은 향후 별도의 테마 분석을 통해 제시할 예정이다. 본 분석에서는 말소로 정의된 수출과 폐차를 구분해서 제공한다.

<그림1> 월별 폐차/수출 추이



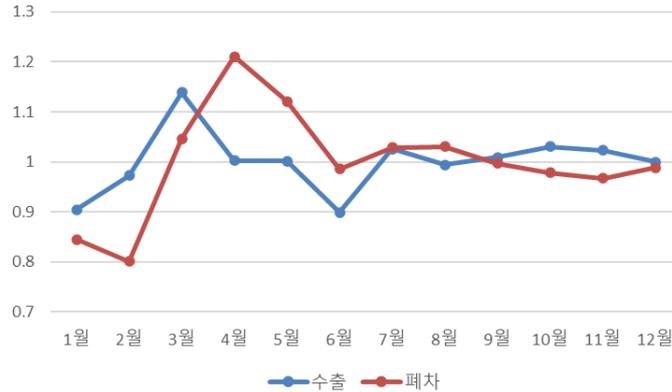
자료: 국토교통부 자동차운영보험과, 교통안전공단 자동차 정보처

<그림 1>은 월별 수출 대수와 폐차 대수를 보여주는데, 폐차는 비교적 일정한 패턴을 유지하며 안정적인 물량을 나타내는 반면, 수출은 전반적으로 견조한 성장세를 보이고 있다. 특히 2023년 초반과 2025년 초반, 두 차례에 걸쳐 가파른 증가세가 관찰되며 최근 중고차 수출 시장의 활발한 분위기를 잘 반영하고 있다. 이는 환율 약세에 따른 가격 경쟁력 강화와 함께 중동, 동유럽 등 다양한 지역에서 국산 차에 대한 선호가 확대되고 있음을 시사한다.

아울러, 본 분석에서는 매년 반복되는 월별 특징을 파악하기 위해 계절지수를 산출하였다. 월별로 반복되는 패턴을 분리한 뒤, 한 해 평균을 기준으로 비교할 수 있도록 지수를 조정하였다. 특정 달을 기준으로 삼지 않고, 평균적인 한 달과 비교해 각 달이 어느 정도 높거나 낮은지를 직관적으로 보여주는 데 목적이 있다. 자세한 통계적 설명은 생략한다.

<그림 2>는 부문별 계절지수를 제시한다. 수출은 3월에 최대치를, 6월에 최소치를 기록하며, 7월 이후에는 비교적 안정적인 수준을 유지하는 모습이다. 폐차는 3월부터 5월 사이에 상대적으로 집중되는 경향이 확인된다. 특이한 점은 성수기인 3-5월에는 트렌드가 동반 상승, 동반 하락 현상을 보이는 데, 비수기에는 수출이 증가할 때에는 폐차가 감소하고, 수출이 감소할 때에는 폐차가 증가하는 패턴을 보인다는 점이다. 이 시기에는 폐차 수준의 차량이 폐차 대신 수출로 전환되는 것이 아닌가 추정된다.

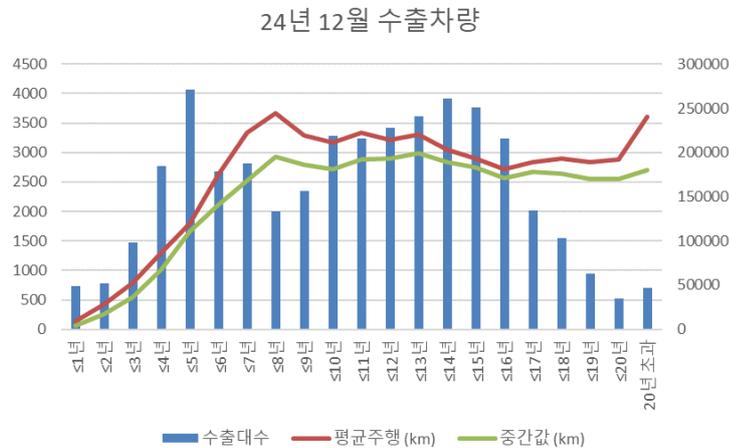
<그림2> 부문별 월별 계절지수



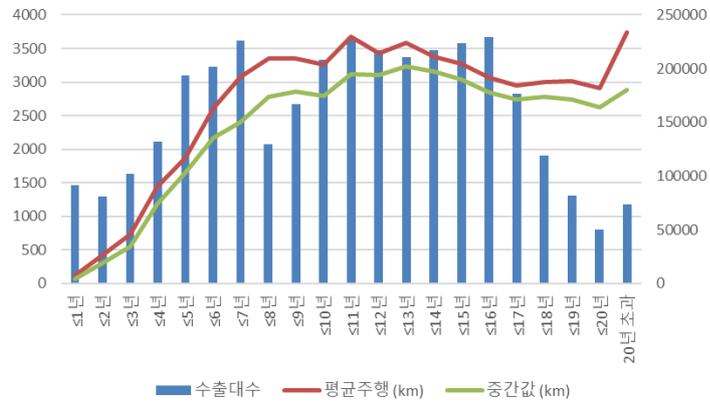
자료: 국토교통부 자동차운행보험과, 교통안전공단 자동차 정보처

수출 차량은 <그림 1>에서 확인할 수 있듯이, 2023년 이후 견조한 증가세를 보이고 있다. <그림 3>은 이러한 흐름을 보다 구체적으로 살펴보기 위해 2024년 12월과 2025년 12월을 비교해 수출 차량의 연식 분포와 주행거리 패턴을 제시한다. 두 연도에 걸쳐 수출 차량의 연식과 주행거리 구조는 전반적으로 유사한 모습을 보인다. 다만 최근 수출 호조의 영향으로 전체 물량이 모든 연식 구간에 걸쳐 확대된 점이 특징이다. 특히 2025년에는 저연식(4~7년)차량에서 두터운 수출 거래를 보여준다. 이는 수출 시장의 확대로 다양한 국가와 수요처가 새롭게 발굴되면서, 수출 대상 차량의 연식 스펙트럼이 한층 넓어졌기 때문으로 해석된다.

<그림 3> 연식별 수출 대수 및 주행거리



25년 12월 수출차량

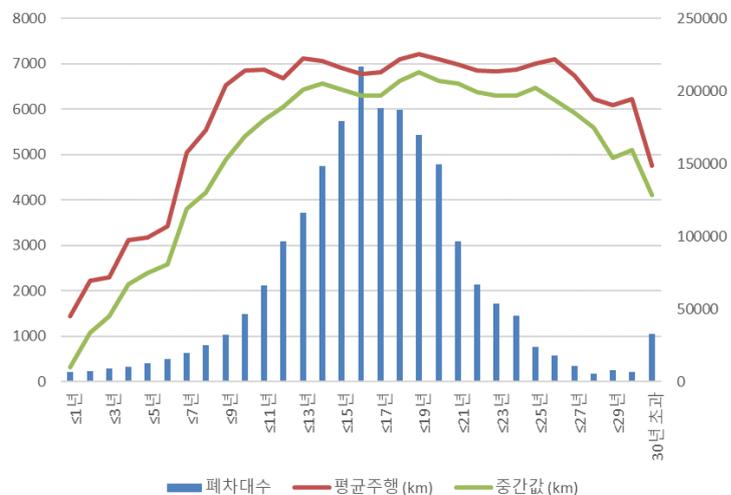


자료: 국토교통부 자동차운영보험과, 교통안전공단 자동차 정보처

마지막으로, <그림 4>는 폐차 차량의 연식별 분포와 주행거리 패턴을 보여준다. 본 보고서에서 분석한 항목 가운데 유일하게 단일 봉우리를 형성하며 좌우 대칭에 가까운 분포가 관찰된다. 폐차는 주로 15~19년차 차량에서 가장 많이 발생하고 있으며, 연식과 무관하게 평균 약 22만 km 내외의 주행거리를 기록한 차량일수록 폐차로 이어질 가능성이 높은 것으로 나타났다.

폐차는 자동차가 생산-판매된 이후 여러 차례의 중고차 거래를 거쳐 도달하는 최종 단계라는 점에서, 차량 생애주기 전반의 특성을 이해하는 데 핵심적인 지표라 할 수 있다. 이러한 인식을 바탕으로 본 연구소는 신차-중고차-폐차로 이어지는 일련의 흐름을 체계적으로 분석하고, 그 패턴을 정형화함으로써 경매 시장의 의사결정에 실질적으로 기여할 수 있는 통찰을 제공하고자 한다.

<그림 4> 연식별 폐차대수 및 주행거리



자료: 국토교통부 자동차운영보험과, 교통안전공단 자동차 정보처

▶ 요약 및 시사점

본 섹션은 국토교통부 말소 데이터를 활용해 2025년 12월 기준 한국 중고차 수출시장과 폐차 시장의 구조적 특성을 분석하였다. 수출과 폐차를 구분함으로써, 실제 수출 이전 단계에서의 잠재 수출 흐름과 차량 생애주기상의 전환 구조를 보다 명확히 확인할 수 있었다.

분석 결과, 중고차 수출은 2023년 이후 구조적인 성장 국면에 진입한 것으로 판단된다. 폐차 물량이 비교적 안정적인 수준을 유지하는 가운데, 수출 물량은 2023년 초와 2025년 초를 중심으로 뚜렷한 확장 국면을 보였다. 이는 환율 약세에 따른 가격 경쟁력과 중동·동유럽 등 신규 수요처 확대가 복합적으로 작용한 결과로 해석된다.

수출과 폐차는 계절적으로 상호 보완적인 관계를 보인다. 성수기에는 동반 움직임이 나타나지만, 비수기에는 수출 증가 시 폐차가 감소하는 대체 관계가 관찰된다. 이는 일정 수준의 노후 차량이 폐차 대신 수출로 전환되고 있음을 시사한다.

한편 최근 수출 증가는 차량 스펙의 변화보다는 물량 확대에 기인한다. 수출 차량의 연식과 주행거리 구조는 전반적으로 안정적인 가운데, 2025년에는 4~7년차 저연식 차량의 비중이 확대되며 수요 기반이 넓어졌다. 반면 폐차는 15~19년차, 약 22만 km 내외에서 집중되는 안정적인 생애주기 특성을 유지하고 있다.

종합하면, 말소 데이터 기반 분석은 수출과 폐차가 중고차 시장에서 차량 생애주기를 조정하는 핵심 메커니즘임을 보여준다. 이는 향후 신차·중고차·경매 시장과 연계한 통합적 시장 분석과 수출 경쟁력 평가로 확장될 수 있는 중요한 기초 정보를 제공한다.

**(사)전국자동차경매장협회 산하**

한국중고차유통연구소

연구소장	부소장 (운영총괄)	수석 객원연구원
조성봉	김원태	고석빈