

승용차 보유가계의 재무상태와 승용차 관련비용 및 구매비 영향요인 비교분석 - 할부구매여부에 따라 -

A Comparison of the Financial State, the Expenditure Patterns, and
the Expenses of Auto.

- with the Reference to the Installment -

전남대학교 가정대학 가정관리학과

교 수 黃 德 旬*

전남대학교 대학원 가정학과

박사과정 金 淑 香

Dept. of Home Management, Chonnam University

Professor: Duck-Soon Hwang

Dept. of Home Management, Chonnam University

Doctoral course: Sook-Hyang Kim

〈 목 차 〉

I. 서론

II. 이론적 배경

III. 연구방법

IV. 연구결과

V. 요약 및 결론

참고문헌

〈Abstract〉

This study aims to investigate the difference of the financial state, the expenditure patterns of household, the expenses of Auto, and the influential variables on the purchase in automobiles according to the auto-installment.

The important findings from the data based on the samples of household with only one car on the Korea Household Pannel Study by Daewoo Institute.

- 1) The financial state of installment households were not good than those of non-installment.

* 전남대학교 가정과학연구소 겸임연구원

- 2) The expenditures of the purchase and maintenance of installment household were higher than those of non-installment.
- 3) Variables affecting to the expenses of the purchases of installment households were the evacuation of car, in the case of new car, household's net assets and the living level compared to last year. In those of non-installment households were the evacuation of car and in the case of new car.

I. 서론

우리나라의 승용차 소유대수는 1987년에 85만 대로 인구 50명당 1대꼴로 본격적인 자동차 대중화(Motorization)가 이루어졌으며 1997년에는 6.6명당 1대꼴로 1가구 1차량시대를 맞게 되었다(통계청, 1997). 그리고 현재 가구 당 소유 차량 수는 계속적으로 증가하고 있다.

승용차 대중화는 여타 내구재에 비해 소비자에게 다양한 의미를 있다. 鈴木克也(1970)에 의하면 개인 생활의 물질적인 면 뿐만 아니라 정신적인 면에서도 깊은 영향을 준다고 했다. 그리고 이러한 영향 외에 승용차의 구입, 유지, 사용에 관련된 가계지출의 구조적 변화도 수반하는 것으로 보고하고 있다(신경주 외, 1991에서 재인용).

승용차 구매를 가계경제측면에서 살펴보면, 구입 시 차량가격 및 관련된 비용(채권, 등록세, 취득세) 등을 합하여 평균 약 천만원 정도가 지출되고 있다. 그리고 연료비, 차량관리비, 세금, 보험 등을 합하면 월평균 약 23만원이 유지관리비로 지출되고 있는 실정이다(황덕순, 김숙향, 1999; 이성원, 조규상, 1994).

그러나 이 자료는 승용차 구매대금지불방법에 따른 차이를 고려하지 않고 일시불구매가계와 할부구매가계를 모두 합해서 산출한 것이다. 할부구매가계의 경우 약 27개월 동안 월평균 22만원이 지출되는(황덕순 외, 1998) 할부금과 차를 운행하면서 기본적으로 소요되는 비용은 일시불구매가계보다 더 큰 부담이 될 것으로 본다. 우리 나라에서 98년 9월 30일자로 집계한 승용차 할부금액은 3조 6천 932억원이었으며(여

신금융협회, 1998) 해마다 증가하고 있는 추세이다.

따라서 승용차를 일시불로 구매한 경우보다 할부로 구매한 경우, 할부금과 유지비는 월평균지출액에서 차지하는 비중이 크고 타 지출비목이나 저축을 압박하여 가계 재무상태(financial strength)¹⁾를 악화시킬 수 있다. 특히 일정기간동안 지불해야 하는 일종의 고정지출항목인 할부금은 현재의 자유재량소득의 크기를 감소시키고 소비지출의 불균형을 초래할 것이다(최현자, 1996; 심영, 1993; Hayes, 1989).

따라서 본 연구는 평균 3년동안 약 25만원-30만원 정도의 월평균 할부금을 상환해야 하는 가계들의 재무상태의 실태를 조사해서 준거집단(비교집단)이 되는 일시불구매집단과 비교하여 파악하는 것이다.

가계의 재무상태분석은 크게 두 가지로 분류한다. 순자산, 부채 등의 절대액수를 그대로 사용하는 산술적 저량에 기초한 단순측정법과 가정의 재무상황에 대한 건강도와 취약성에 대한 시각을 주는 재무비율이 있다. 특히 재무비율은 단순한 대차대조표와 소득과 지출상태표에서 뚜렷하게 나타나지 않은 것에 대한 통찰력을 제공하는 것으로 보고 있다(Prather, 1990).

본 연구는 승용차를 할부로 구매한 가계와 일시불로 구매한 가계의 재무상태, 소비지출규모, 승용차 관련비용을 비교하고, 승용차 구매비용의 영향요인을 조사하고자 한다.

연구의 결과는 승용차 관련 금융회사 및 가계재무관리자에게 승용차 할부가계의 재무상태의 실태를 대략적으로 파악할 수 있는 정보를 제공할 수 있다. 특히 가계재무관련 연구자에게는 가계의 지출 비목에서 선택제로 간주되는 승용차유지비 및 할부금

1) 양정선(1997)은 재정적 건강상태로 해석했음

이 경제적인 부담감이 될 수 있는 인식을 갖고 가계 재무관련(소비자관련) 교육 및 상담에 필요한 기초 자료를 제공할 것이다. 그리고 승용차 소유가계 및 승용차 구매를 계획하는 사람들에게 승용차 유지비 및 장기적인 할부부채상환금에 대한 실태조사는 구매계획을 세우는데 도움을 줄 수 있는 정보로 제공 될 수 있다고 본다.

II. 이론적 배경

1. 승용차 구매비의 개념과 관련요인

승용차란 사람이나 수하물 및 물품을 수송할 목적으로 설계 및 장비되어 있으며 이용할 수 있는 좌석은 운전석을 포함하여 10석 이하의 자동차를 말한다(장병조, 1988).

승용차 구매비에 대한 개념은 연구자에 따라 다르다(구체적인 자료는 황덕순, 김숙향(1999)의 선행연구를 참조). 본 연구에서는 승용차 구매비를 취득세, 등록세, 제공과금 및 보험료를 제외한 차량가격으로 정의했다.

선행연구를 바탕으로 인구학적, 가계재정, 승용차 관련변수와 승용차 구매비용과의 관련성을 요약하면 다음과 같다.

가구주 직업이 승용차 구매비용 지출과 관련성을 띠고 있으며, 특히 봉급생활자보다 자영업자가 승용차 구매비 지출이 높았다(황덕순, 김숙향, 1999; 금재호 외, 1995).

소득은 구매비용 지출과 정의 관계가 있는 것으로 나타났으며(황덕순, 김숙향, 1999; 소규선, 1997; 금재호 외, 1995; Magrabi, 1991; 최원식, 1987) 외국의 선행연구도 소득이 많을수록 새차 및 새트럭구매비가 증가하는 것으로 보고했다(Talbot, 1987).

황덕순, 김숙향(1999)은 한국가구패널조사(Korea Household Panel Study)에서 1994년 7월부터 1995년 8월까지 1년동안 자가용 구매와 관련된 비용의 영향요인으로 소득보다 순자산이 승용차 구매비용 지출에 더 큰 영향력을 미친다고 하였다. 그리고 순자산과 부채가 많을수록 승용차 구매비용 지출이 더 크다고 보고했다. 이 결과에 대한 해석을 2가지로 제시했다. 첫번째는 순자산과 부채가 많은 가계가 대형차를 구

매하는 것은 과시소비측면에서 이해될 수 있을 수 있다 는 측면이다. 그리고 두 번째는 순자산이 많이 가계가 부채도 많다는 일반적인 가계의 특성으로 비추어 보면 가계경제규모로 인한 결과로도 해석 할 수 있다고 하였다.

승용차 관련특성을 보면 승용차 배기량이 클수록 신차일수록 승용차 구매비용 지출과 정의 관련성을 띠었다(황덕순 외, 1998).

2. 승용차 할부구매에 관한 선행연구

승용차를 구매할 때 할부로 구매하는 가계는 45%이며 평균할부금액은 540만원이었고 할부기간은 25-36개월이 54%로 가장 많은 것으로 나타났다(황덕순, 김숙향, 1998). 박미영의 연구(1995)에서는 할부로 구매한 가계가 66.3%, 일시불로 구매한 가계가 33.6%로 나타나 할부로 구매한 가계가 더 많았다. 두 연구결과가 다른 원인은 조사대상지역이 박미영(1995)은 서울특별시였고 전자는 전국을 대상으로 한 패널 자료로 생각된다.

3. 재무상태(Financial State)의 측정방법

가계의 재무상태를 측정하기 위해 일반적으로 사용되는 방법은 가계의 소득과 지출, 자산, 부채 및 순자산 등을 구하는 것이다. 소득은 자료획득의 용이성 때문에 가장 많이 이용되고 있으며(Hurd, 1990), 지출은 미래생활 및 현재의 생활상태를 파악할 수 있다. 자산은 위험대처능력을 높이고 불확실한 미래에 대비할 수 있어 장기적인 재무상태분석의 측정지표로 사용되고 있다. 부채는 효용의 증가나 자산축적을 위해 중요한 수단이어서 자산과 동일하게 중요한 의미를 갖는다. 순자산은 일정시점의 자산과 부채의 불균형을 포괄적으로 판단하는 정적 측정지표로서 특히 지불능력과 재정 부담능력, 생애주기적 관점에서의 재무상태를 측정하는데 매우 유용하다(김순미, 문숙재, 1997).

그러나 가계의 재무상태 분석은 절대액에 기초한 단순측정보다는 재무상태의 상대적 비율을 분석하는 것이 측정의 정밀성과 비교 가능성의 측면에서 효과

적이어서(양정선,1997) 두가지 이상의 재무변수를 조합한 재무비율을 이용하기도 한다.

Garman과 Forgue(1994)도 재무비율은 시간의 변화에 따른 재정적 건강상태를 간단하게 평가하도록 도와주기 위한 객관적 수치 척도라고 말하고 있다. Scannell(1990)는 9개의 재무비율을 제시하면서 재정 상황에 대한 피이드 백을 제공할 때, 시간의 경과에 따른 재무상태(financial status)의 변화를 측정 할 때, 고객에게 추천 할 때 응용하면 많은 도움을 준다고 설명했다. 우리나라에서도 가계의 재무상태를 분석하기 위해 연구자의 연구목적에 맞는 재무비율을 많이 사용하고 있다(최윤지,최현자,1998;김순미,1998;김연정,1998a,1998b;양정선1997).

재무비율의 측정방법은 학자마다 다양한 유형을 제시하고 있다. 본 연구에서 사용한 재무비율을 <표 1>에 제시하였다.

1) 초과지출 여부

① 소비/소득의 비율

재무비율의 값이 1인 경우는 소득과 지출의 완벽한 균형이 이루어져 가계수지상의 변동이 없게 된다. 이 비율이 1 이하이면 순자산을 증가시키거나 재무목표를 달성할 수 있으나, 1이상이면 저축을 감소시키거나 차용을 해야한다(Lytton, Porter & Lindamood,1991. Bae, Hanna, Lindamond(1993)에서 재인용). 이러한 가계를 우리나라의 선행연구에서는 '초과지출'로 정의하는 경우도 있다(김연정,1998a, 1998b;양정선,1997). 다른 선행연구에서는 비슷한 의미로 저축과 투자부분을 제외한 총 소비지출의 합계와 가처분소득의 비율로 그 값이 1이상이면 '과소비(overspending)'로 정의하기도 했다(박명희 외,1993).

이 비율은 재무상담이나 재무계획을 할 때 가계의 현 재무상태를 파악하고 재무지표를 개선할 기회를 제공해 줄 수 있는 간단하고도 매우 효율적인 자료로 사용될 수 있다(김연정,1998a)

2) 유동성비율

① 유동자산/월지출의 비율

실업 등으로 소득을 갑작스럽게 상실했을 경우, 유

동자산으로 월 평균지출을 감당 할 수 있는 기간을 나타내는 지표이다. 이 비율은 특정가계의 취업가족 원수, 긴급상황을 처리 할 수 있는 신용사용 가능성, 가족원들의 직업안정성 등에 따라 다양하게 나타날 수 있다. 가정경제학자와 재무상담가들은 일반적으로 2-6개월동안 지출할 수 있는 유동자산을 보유하는 것이 적절하다고 보고 있다.

② 유동자산/순자산의 비율

유동자산은 수익율이 낮은 방식으로 보유되는 경향이 있다. 따라서 이 지표가 높은 값을 나타내면 그 중 일부를 잠재적 수입이 높은 다른 형태의 자산으로 전환시킬 필요가 있음을 나타내는 것이다. 이 측정방법은 가계의 객관적인 재정목표보다 특수한 목표(휴가,내구재구매,자녀교육,노후대비)를 평가할 때 필요하다(Griffith,1985). Lytton, Garman & Porter (1991)은 가계자산의 25%는 유동성이 있어야 하며 은퇴기에 근접할수록 증가해야 한다고 한다.

3) 부채부담비율

① 유동자산/총부채의 비율

유동자산으로 부채 상환능력을 나타내는 지표이다. 표준설정이 어렵지만 이 비율의 값이 0.1이상일 경우 부채상환에 필요한 유동자산의 조달에 어려움을 느끼지 않는다고 보고했다(Griffith,1985). 또한 이 비율은 가계가 부채를 확장시킬 것인지 또는 일정한 유동자산의 수준 하에서 부채를 바람직한 한계수준으로 유지시킬 것인지에 대한 여부를 결정짓는데 사용될 수도 있다.

② 실물자산/총부채의 비율

실물자산으로 부채상환능력을 나타내는 지표이다. 이 비율의 값이 1미만일 경우 실물자산을 처분하여도 부채를 상환 할 수 없으므로 실질적으로 파산상태에 있는 가계이다(최윤지,최현자,1998).

③ 총자산/총부채의 비율

이 비율은 가계의 재정적 안정성(Garman&Forgue, 1994) 및 지불능력을 측정하는 지표로(DeVaney, 1993) 사용된다. 이 재무비율이 1보다 작으면 가계의 모든 자산을 처분하여도 부채를 상환 할 수 있는 지불능력이 부족한 경우로(DeVaney,1993;Lytton,Gar-

man & Porter,1991) 기술적인 지불불능상태로 본다. 최근에는 증가하고 있는 소비자파산을 평가할 수 있는 자료로 사용될 수 있다(김연정,1998a),

Jolly와 그의 동료들은(1985) 농촌가정의 재무복지를 부채/자산의 비율로 평가하면서 부채/자산의 비율이 1을 초과하면 파산상태이며, 0.4이면 재무관리상의 어려움을 나타내고, 2.7이면 재무관리가 극도로 어려움에 처한 것이라고 설명하였다.

④ 총부채/순자산의 비율

최근의 주택구매와 같은 특별한 경우가 아니라면, 총부채가 순자산을 초과하지 않은 한도로 재무관리를 해야 함으로 그 준거기준을 1미만으로 보고 있다(Griffith,1985). Scannell(1990)은 부채/순자산의 비율은 연령과 부적 관계이지만 18세 이하의 자녀가 있는 가구와 배우자교육수준과는 정적 관계가 있는 것으로 설명했다.

4. 연구문제

본 연구에서 연구하고자 하는 문제는 다음과 같다.

연구문제 1 : 자가용 승용차 구매시 할부구입여부에 따라 가계 재무상태에 차이가 있는가?

연구문제 2 : 자가용 승용차 구매시 할부구입여부에 따라 가계지출 비목별 소비지출 규모에서 차이가 있는가?

연구문제 3 : 자가용 승용차 구매시 할부구입여부에 따라 구매비용 및 유지비 지출이 어떤 차이를 보이는가?

연구문제 4 : 자가용 승용차 구매시 할부구입여부에 따라 구매비 지출에 영향을 주는 제 변수들의 영향력은 어떠한가?

Ⅲ. 연구방법

1. 측정자료

본 연구는 실증 분석을 하기 위해 대우경제연구소에서 실시한 1995년 한국가구패널조사(Korea Household Pannel Study) 자료를 이용하였다. 표본추출은 다단계 추출확률법에 의해 추출하였으며 전체표본은

〈표 1〉 재무상태 분석의 조작적 정의(산술적 저량과 재무비율)

변 수	정의 측정 방법
산술적 저량에 기초한 재무상태	
유동자산	예금+주식+채권+보험+계+빌려준 사채
실물자산	현재주택시세
총자산	금융자산+실물자산
총부채	가계 부채의 합(금융기관 부채+사채+월부 및 외상)
순자산	총자산-총부채
재무비율에 기초한 재무상태 준거기준(Guideline)	
초과지출여부(FR1) 연간총지출/연간총소득(FR1) 초과지출의 여부	1.0미만
유동성비율 유동자산/월지출(FR2) 유동자산/순자산(FR3)	유사시를 대비하는 유동자산 보유액의 적절성 자산의 유동성 정도
부채부담의 비율 유동자산/총부채(FR4) 실물자산/총부채(FR5) 총자산/총부채(FR6) 총부채/순자산(FR7)	유동자산을 이용한 부채상환능력 실물자산을 이용한 부채상환능력 가계의 전반적인 지불능력 자산의 유동성 정도
	0.1이상 1.0이상 1.0이상 1.0미만

※ FR: Financial Rates의 약자

※ 대우패널조사 특성상 본 연구에서는 실물자산의 측정변수로 '주택의 현재시세'만을 사용함.

3,108가계이다. 본 연구는 1994년 7월 이후부터 1995년 8월 이전에 자가용 승용차를 구매한 320가계를 분석자료로 사용한다.

2. 변수의 정의

연구문제1를 검증하기 위해 재무상태에 관한 변수를 다음과 같이 조작적으로 정의한다(표 1).

연구문제2의 소비지출비목 변수는 다음과 같이 분류한다. 소비지출비목은 일반적으로 9개의 비목으로 분류되고 있으나(이기춘,1997), 9대 비목에 포함되지 않은 외식비, 승용차 유지비 등은 가계의 소비지출액에서 많은 비중을 차지하고 있으므로 세분화시켰다.

연구문제3의 종속변수는 여섯개의 승용차관련변수로 종속변수의 조작적 정의는 <표 2>와 같다.

생각되어 본 연구 모형에 포함시켰다.

3. 통계분석 방법

조사대상가계의 일반적 특성 및 경향을 조사하기 위해 백분율, 평균 등을 산출하였다. 자가용 승용차를 할부로 구매한 가계와 일시불로 구매한 가계 집단간 차이의 검증은 t-검정 및 분할표분석(χ^2)를 사용했다.

독립변수들이 자가용 승용차 구매비용 지출에 미치는 영향력을 파악하기 위해서 단계적 회귀분석을 실시하였다. 여기서 가구주직업, 주거소유형태, 신차여부는 가변수를 사용하였다. 독립변수들간의 다중공선성, 자기상관, 이분산성을 알아보기 위한 방법으로 VIF, D.W., 잔차그림을 알아보았다.

<표 2> 승용차관련변수의 조작적 정의

용 어	구 체 적 정 의
자가용승용차 구매비	차량가격(일시금.선금.채권할인비용,등록세.취득세는 제외함)
자가용승용차 총유지비	연료비+차량관리비+임의보험+ 책임보험+세금
연 료 비	차량 주행시 지출된 유류비용(1개월 기준)
차량관리비	유지/수리비, 세차비, 주차비, 인테리어 등에 관련된 비용(1개월 기준)
세 금	1년간 지출한 비용
보 험	1년간의 임의보험과 책임보험

<표 3> 연구문제4의 관련가설

종속변수	통계적으로 영향력있는 변수	추가변수(소비자태도변수)
구매 비용	= 순자산,배기량, 신차여부	과거1년전과 비교한 생활정도, 1년후의 예상되는 생활정도

연구문제4를 위한 통계적 검증모형은 선행연구(황덕순,김숙향,1998) 결과에서 통계적으로 유의한 변수로 나타난 인구학적, 가계재정, 승용차관련변수에 주관적 소비생활인지를 추가하였다. 승용차는 고가의 내구재이므로 현재의 자신의 경제상태에 대한 주관적인 느낌이나 미래에 대한 낙관적, 혹은 비관적 예견이 승용차 구매대금지불방법에 영향을 줄 것으로

IV. 연구결과

1. 조사대상가계의 일반적 특성

본 연구의 조사대상가계의 일반적 특성은 <표 4>와 같다.

총 분석대상 가계는 320가구였으며 이 중 46%인

〈표 4〉 할부 구매가계와 일시불구매가계의 특성비교

변인	구분	전체가계 (N=320)	할부구매가계 (N=147)	일시불구매가계 (N=173)	t-검정 및 x ²
		N(%)	N(%)	N(%)	
a) 가구주 연령	25세이상-30세미만	23(7.1)	13(8.8)	10(5.8)	t= -0.394
	30세이상-40세미만	155(47.7)	65(44.2)	86(49.7)	
	40세이상-50세미만	63(19.4)	29(19.7)	33(19.1)	
	50세이상-60세미만	59(18.2)	28(19.0)	31(17.9)	
	60세이상	25(7.7)	12(8.2)	13(7.5)	
	평균	42세	42세	41세	
가구주 직업	봉급생활자	170(53.8)	70(47.6)	102(58.4)	x ² = 6.62*
	자영업/자유업	98(31.1)	57(38.8)	43(25.4)	
	기타	49(15.1)	20(13.6)	29(16.2)	
주거소유형태	자가	108(33.8)	49(33.3)	60(34.7)	x ² = 0.11
	비자가	212(66.2)	98(66.7)	113(65.3)	
가구의 소득자 수	1명이하	172(53.5)	72(49.0)	98(56.4)	x ² = 4.29
	2명	112(35.1)	57(38.8)	56(32.6)	
	3명이상	36(11.4)	18(12.2)	19(11.0)	
a) 가구의 월평균소득	200만원 미만	121(37.8)	55(37.4)	65(37.0)	t= -0.395
	200-400만원 미만	141(44.0)	59(40.1)	82(48.0)	
	400만원 이상	58(18.2)	33(22.4)	26(15.0)	
	평균	309만원	318만원	305만원	
b) 과거1년전과 비교한 생활정도	매우 나빠졌다	14(4.6)	7(4.8)	8(4.6)	x ² = 2.67
	나빠졌다	58(8.2)	25(17.0)	32(18.5)	
	그렇다	194(60.3)	93(63.3)	100(57.8)	
	좋아졌다	48(15.1)	21(14.3)	28(16.2)	
	매우 좋아졌다	6(1.8)	1(0.7)	5(2.9)	
	평균	2.91	2.89	2.94	
b) 1년후의 생활정도	매우 나빠질 것이다	2(0.6)	1(0.7)	1(0.6)	x ² = 3.75
	나빠질 것이다	29(9.2)	9(6.1)	21(12.1)	
	비슷할 것이다	184(57.2)	85(57.8)	98(56.1)	
	좋아질 것이다	90(28.3)	44(29.9)	46(27.2)	
	매우 좋아질 것이다	15(4.6)	8(5.4)	7(4.0)	
	평균	3.27	3.21	3.33	

* 결측치로 인해 N의 수가 틀림

a) 가구주연령과 가구의 월평균소득은 원자료가 연속형임

b) '매우 나빠졌다' 1점, '매우 좋아졌다' 5점 순으로 점수화 되었음

147가계가 자가용 승용차를 할부로 구매한 가계였고, 54%인 173가계가 승용차를 일시불로 구매한 가계였다. 할부구매가계와 일시불구매가계의 두 집단 사이에는 가구주직업만 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 할부구매가계가 일시불구매 가계보다 가구주의 직업이 자영업자가 상대적으로 많았다.

승용차를 구매한 가계 중에서 주택을 소유하지 않은 가계는 34%로 나타나 승용차 소유에 대한 인식이 사치재에서 편의재로 점차 변화하고 있음을 알 수 있었다. 그러나 할부구매가계와 일시불가계사이에서는 통계적으로 유의한 차이는 없었다.

2. 조사대상가계의 승용차에 관한 일반적 사항

자가용 승용차를 할부로 구매한 가계의 경우 할부 금액은 540만원이었으며 할부개월은 평균 28개월이었

고 25개월-36개월이 가장 많았다. 월 평균 할부금액은 22만원이었으며 이것은 고정적인 장기 할부부채액이 되어 가계지출에 영향을 미칠 것으로 사료된다.

자가용 승용차를 할부 구매한 가계와 일시불 구매

<표 5> 할부구매가계와 일시불구매가계의 승용차에 관한 특성비교

변 수	구 분	전체구매가계 (N=320)	할부구매가계 (N=147)	일시불구매가계 (N=173)	t-검정 및 x 2
		N (%)	N (%)	N (%)	
a) 할부 개월수	없 음	173(54.2)			
	1-12 개월	23(7.4)	23(15.0)		
	13-24 개월	42(13.2)	42(29.3)		
	25-36 개월	82(15.2)	82(55.9)		
	평 균	12.56	27.78		
a) 할부금액	없 음	173(54.2)			
	300만원 미만	34(12.0)	34(23.9)		
	300-500만원 미만	39(12.3)	39(27.5)		
	500-1000만원미만	51(16.3)	51(35.9)		
	1000-1500만원미만	13(4.6)	13(9.2)		
	1500만원 이상	5(1.5)	5(3.5)		
평 균	250.46	539.22			
b) 승용차 배기량	1500cc 미만	75(23.7)	24(16.3)	52(30.0)	t=-1.1753
	1500-2000cc	169(52.9)	87(59.2)	82(47.4)	
	2000cc이상	74(23.4)	36(24.5)	39(22.5)	
	평 균	1657.1	1683.3	1633.3	
승용차 용도	출퇴근용	199(62.2)	87(59.2)	111(63.6)	x 2=1.98
	업무용	87(27.4)	45(30.6)	43(25.4)	
	기타(외출,레저)	34(10.5)	15(10.2)	19(11.0)	
승용차 만족도	매우 불만족이다	9(2.8)	3(2.0)	6(3.5)	x 2=12.52
	불만족이다	28(8.6)	6(4.1)	21(12.2)	
	보통이다	12(38.0)	49(33.3)	73(41.3)	
	만족이다	88(27.2)	51(34.7)	37(21.5)	
	매우만족이다	76(23.5)	38(25.9)	28(21.5)	
승용차 선택이유	품질에비해싼가격	50(15.4)	14(9.5)	35(20.5)	x 2=10.672*
	안전성	76(23.7)	39(26.5)	36(21.0)	
	권유	58(18.2)	23(15.6)	35(20.5)	
	기타c)	136(42.8)	71(48.3)	67(38.1)	
	신차여부	신차	140(64.6)	140(95.2)	
중고차	77(35.4)	7(4.8)	106(62.9)		
교환여부	처음구입	163(50.2)	64(43.8)	99(58.2)	x 2=1.01
	교환	155(47.7)	82(56.2)	71(41.8)	

※ 결측치로 인해 N이 틀림

a) 할부금액과 할부개월의 원자료는 연속형임

b) 승용차 배기량은 연속형의 형태이기 때문에 t-test를 실시했음.

c) 기타 항목에는 다음과 같은 문항이 되어 있음²⁾

2) 제조회사 이미지(9.2%), 디자인/모양/색상(11.1%), 승차감(7.4%), 내구성(1.5%), 신 모델(4.3%), 기타(9.2%)이다.

한 가계사이에는 신차여부와 승용차를 선택한 이유에서 집단간 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다(표 5).

본 연구결과에서 관심을 끄는 사항은 할부구매가계가 일시불구매가계보다 신차를 구매하는 비율이 상대적으로 매우 높았다는 점이다. 이와 같은 현상은 몇 가지로 이해될 수 있다고 본다. 할부구매가계는 중고차를 구매하고 싶지만 목돈(일시불로 지불할 돈)이 없기 때문에 할부가 가능한 신차를 불가피하게 구매하는 것으로 생각될 수 있다. 또 하나는 할부구매가계가 일시불로 구매한 가계보다 신차를 선호하거나(과시소비) 미래소득을 앞당기는 성향이 강하다고 볼 수 있다.

3. 할부구매가계와 일시불구매가계의 재무상태 분석

1) 산술적 저량에 기초한 가계의 재무상태

자가용승용차를 할부로 구매한 가계와 일시불로 구매한 가계의 자산 및 부채액을 항목별로 살펴본 결과는 다음과 같다(표 6). 할부구매가계가 일시불구매가계보다 금융자산, 실물자산, 총자산, 순자산 등이 적었고 총부채액은 많았다.

따라서 승용차를 할부로 구매한 가계는 일시불구매가계보다 상대적으로 가난한 것으로 나타났다. 이러한 상황에서 월평균 22만원을 28개월동안 고정적으로 지출해야 하는 할부부채상환금은 할부구매가계의 재무상태를 일시불구매가계보다 상대적으로 더

열악하게 만들 것으로 사료된다.

두 집단간의 차이비교에서는 유동자산이 통계적으로 유의한 차이를 보였다. 즉 할부구매가계가 일시불구매가계보다 유동자산이 적었다. 이것은 할부구매가계가 유동자산의 적음으로 인해 소비자금용이 용이한 신차를 구매하는 것과 관련이 있을 것으로 추측된다.

2) 재무비율에 기초한 가계의 재무상태

재무비율은 학자마다 다양한 유형을 제시하고 있다. 본 연구에서 사용한 변수와 그 분포는 <표 1>에 제시했다. 여기서 제시한 준거기준(guideline)은 우리에게 적합하게 개선된 것이 없으므로 외국 선행연구의 준거기준을 사용하였다(표 7).

재무비율측면에서 할부구매가계와 일시불구매가계를 비교하면, 할부구매가계가 일시불구매가계보다 초과지출을 많이 하는 것으로 나타났다(FR1). 그러나 할부구매가계의 총소비지출액에서 승용차 할부금을 제하고 분석해본 결과 초과지출을 하지 않은 가계가 90%로 일시불구매가계보다 높았다. 따라서 승용차 할부금 상황이 초과지출을 증가시키는 것으로 나타났다. 그리고 할부구매가계는 유동자산 및 실물자산으로 부채를 상환 할 수 있는 능력(FR4,FR5)과 총자산의 적절한 유동성 및 현금화(FR3)도 낮았으나 유사시를 대비하는 유동자산보유액의 적절한 비율(FR2)만 일시불구매가계보다 높았다.

그러나 본 연구에서 사용한 실물자산의 측정변수로 '주택의 현재 시세'만을 분석자료로 사용했다. 그

<표 6> 할부구매가계와 일시불구매가계의 자산,부채 비교분석

변 수	할부 구매가계(N=147)					일시불 구매가계(N=173)					t-검정
	25th%	median	75th%	mean	SD	25th%	median	75th%	mean	SD	
유동자산	380	1000	1880	1407	1629	510	1034	2862	2213	2808	t= 3.20**
실물자산	0	3500	8000	5515	8184	0	3200	9000	6213	8632	t= 0.68
총자산	1400	4709	9000	6742	8476	1710	5504	11200	8435	9257	t= 1.66
총부채	0	300	1400	1069	1815	0	10	750	720	1759	t=-1.77
순자산	890	4446	7857	5933	8448	1350	5000	11040	7795	9257	t= 1.65

〈표 7〉 할부구매가구와 일시불구매가구의 재무비율 비교분석

재 무 비 율		할부 구매가구(N=147)					일시불 구매가구(N=173)				
		N	중앙값	평균	Guide line	% Meeting*	N	중앙값	평균	Guide line	% Meeting*
초과지출여부	연간총지출/연간총소득(FR1)	140	0.5	0.6	<1.0	86%	145	0.7	0.9	<1.0	88%
유동성 비율	유동자산/월지출액(FR2)	139	03	10.3	≥3.0	75%	148	6.8	11.5	≥3.0	73%
	유동자산/순자산(FR3)	132	0.1	-0.1	≥0.25	39%	169	0.34	0.4	≥0.25	55%
부채부담비율	유동자산/총부채(FR4)	93	0.9	8.5	≥0.1	82%	87	1.7	18.5	≥0.1	92%
	실물자산/총부채(FR5)	96	3.5	25.1	≥1.0	62%	88	3.5	47.9	≥1.0	73%
	총자산/총부채(FR6)	98	4.8	33.2	≥1.0	78%	88	7.3	68.0	≥1.0	89%
	총부채/순자산(FR7)	132	0.01	-0.4	<1.0	95%	169	0	0.01	≥1.0	69%

※ 제시된 준거기준을 만족시키는 가계의 비율
 결측치로 인해 N의 차이가 있음
 할부구매가계의 총소비지출액에는 승용차 월평균할부부채 상환금이 포함되어 있음(FR1).

러므로 실물자산을 정확하게 산출한다면 다른 결과가 나올 수도 있다.

4. 할부구매가계와 일시불구매가계의 비목별 소비 지출 규모 비교

〈표 8〉은 할부구매가계와 일시불구매가계의 소비 지출 규모이다. 총소비지출 규모를 살펴보면 할부구매가계는 154만원으로 일시불구매가계의 평균 150만원보다 많다.

비목별 지출규모를 살펴보면, 주거비 지출에서만 통계적으로 유의한 차이를 보였을 뿐, 다른 비목들의 지출액에서는 통계적으로 유의한 차이가 없었다. 두 집단에서 주거비 지출액에서만 통계적으로 유의한 차이를 보인 것은 〈표 4〉의 결과를 보면 주택 소유로 인한(주거 소유형태) 차이로는 보여지지 않는다. 그러나 일반주택, 또는 아파트 등의 주택형태의 차이로 인한 유지관리비의 차이 때문으로 해석된다. 이에 대한 해석을 제시하기 위해 두 집단간의 주택형태에 대한 분할표분석(x²)을 한 결과 0.05수준에서 통계적으로 유의한 차이를 보였다.

5. 할부구매가계와 일시불구매가계의 승용차 관련 비용 비교

할부구매가계와 일시불구매가계의 승용차관련 비용 지출규모를 비교해보면, 차량가격에서 현격한 차이를 보이고 있다(표 9). 즉 할부구매가계의 경우 차량가격이 1057만원인 반면 일시불구매가계는 662만원으로 할부구매가계의 차량가격이 상대적으로 높다. 이것은 일시불로 구매하는 가계는 중고차 구매율이 〈표 5〉 할부구매가계보다 높은 것으로 보아 중고차를 구매하면서 일시불로 구매하는 경우가 많은 것으로 사료된다. 그러나 승용차 총유지비는 두 집단간에 통계적으로 유의한 차이가 없었다.

6. 가구특성이 승용차 구매비용 지출에 미치는 영향 : 중회귀분석

〈표 10〉은 선행연구를 토대로 한 연구모형의 중회귀분석결과이다. 승용차 구매비용 지출에 미치는 독립변수의 선정은 황덕순,김숙향(1998)의 선행연구 결과를 토대로 주관적 소비생활인지변수를 추가했다.

〈표 8〉 할부구매가계와 일시불구매가계의 소비지출 규모 비교분석

(단위: 만원)

비 목	할부구매가계 (N=147)		일시불 구매가계 (N=173)		평균 t-검정
	지출액	순위	지출액	순위	
식료품	33.7	1	32.7	1	-0.33
연료비	4.3	12	4.7	11	1.18
의료비	7.3	7	6.6	8	-0.61
교육비	22.1	3	23.3	2	0.45
경조비	10.3	5	9.8	4	-0.45
가구비	5.1	11	5.5	9	0.31
주거비	7.3	7	4.7	11	-2.31*
양육비	0.7	14	0.4	15	-0.82
의류비	11.0	4	9.7	5	-1.04
외식비	5.5	10	5.3	10	-0.23
교양오락비	7.6	6	8.6	6	
승용차유지비	25.7	2	22.3	3	-1.50
휴가비	1.5	13	1.3	13	-0.42
세금	0.4	15	0.8	14	1.81
공과금	6.7	9	7.2	7	0.97
총소비지출액	153.8a)		149.8		

* p<.05

a) 할부구매가계의 총소비지출액에 승용차 월 평균 할부부채상환금(22만원)을 합하면 175만원임.

※ 총소비지출액의 평균액은 지출 비목별 결측치로 인해 표에 제시되어 있는 소비지출 비목의 합계와 차이가 있음. 총소비지출액은 공공교통비,통신비가 포함되지 않음.

〈표 9〉 할부구매가계와 일시불구매가계의 승용차관련비용 비교분석

변 수	할부 구매가계 (N=147)		일시불 구매가계 (N=173)		평균 t-test	
	지출액	소득대비(%)	지출액	소득대비(%)		
차량가격	1056.7		662.0		-6.82***	
일시금,선급,채권	492.6		640.3		2.79**	
세금;등록세,취득세	159.4		86.5		-2.90**	
총 유지비	합 계	25.7	8.15	22.3	7.31	-1.50
	연료비	11.5	4.70	11.1	3.64	-0.30
	차량관리비	7.6	2.50	5.5	1.81	-1.20
	세금	3.0	0.94	2.8	0.74	-0.77
	보험	4.3	1.25	3.7	1.10	-1.58

〈표 10〉 할부 구매가계와 일시불구매가계의 승용차 구매비용 지출의 회귀분석

독립변수	할부 구매가계	일시불 구매가계
	구매비(β)	구매비(β)
가구주직업(자영업자=1)		
소득		
순자산	0.008*	
배기량	0.816***	0.072***
신차여부(신차=1)	292.30*	595.50***
과거1년전과 비교한 생활정도	-130.491**	
1년 후의 생활정도		
상수	-277.919*	135.7***
F 비	28.51	-741.60
Adjusted-R ²	0.470	0.640

β :표준화 회귀계수

* $P < 0.05$, ** $P < 0.01$, *** $P < 0.001$ 에서 통계적으로 유의함

가구특성이 승용차 구매비용 지출에 미치는 영향에서 할부구매가계와 일시불구매가계사이에는 어느 정도 차이가 있는 것으로 나타났다(표 10). 할부구매가계에서 제변수의 영향력은 47%이며 일시불구매가계에서는 64%로 나타났다.

차량구매비에 미치는 영향요인은 할부구매가계의 경우 순자산과 정적 관계를 나타냈으나 과거1년전과 비교해서 생활정도가 좋아질수록 차량가격은 감소하는 것으로 나타났다. 일시불 구매가계는 유동자산이 할부구매가계보다 많으면서 중고차 구매비율이 높았다. 이 결과를 토대로 본다면 생활정도가 좋아질수록 할부부담이 높은 신차 보다 차량가격이 낮은 중고차를 일시불로 구매하는 것으로 추측된다. 그리고 승용차 배기량이 클수록, 신차인 경우 두 집단 모두에서 영향력 있는 변수로 나타났다.

선행연구와 비교하면, 승용차 구매비용 지출의 영향요인으로 인구학적, 가계재정변수만을 고려한 경우 가구주직업, 주거소유형태, 순자산이 주요 영향요인으로 나타났는데(황덕순, 김숙향, 1999) 승용차관련 변수를 추가한 본 연구에서는 중요한 영향요인이 승용차 배기량인 것으로 나타났다.

V. 요약 및 결론

자가용 승용차를 일시불로 구매한 가계와 할부로 구매한 가계의 재무상태 및 소비지출규모와 승용차 관련 비용 및 영향요인을 분석한 결과는 다음과 같았다.

자가용 승용차 할부구매가계는 재무상태 및 소비지출규모와 승용차관련비용 뿐만 아니라 승용차관련 비용에 미치는 영향력의 형태에 있어서도 일시불구매가계와 부분적으로 다른 것으로 나타났다.

첫째, 할부구매가계와 일시불구매가계의 두 집단간의 일반적 특성에서는 가구주 직업만 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 두 집단간의 승용차 관련 특성의 차이에서는 승용차 선택이유와 신차 또는 중고차의 구매여부가 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 즉 가구주의 직업이 자영업자인 경우, 봉급생활자보다 승용차를 할부로 구매하는 비율과 신차의 구매비율도 높았다.

둘째, 두 집단간의 재무상태를 비교한 결과, 산술적 저장측면에서 두 집단간의 차이를 비교하면 할부구매가계가 일시불구매가계보다 금융자산, 실물자산, 총 자산, 순자산 등이 적고 총 부채액은 많았다. 재무비율의 비교에서는 할부구매가계가 초과지출, 유동자산 및 실물자산으로 부채를 상환할 수 있는 능

력 등이 낮아 일시불 구매가계보다 재무상태가 상대적으로 좋지 않은 것으로 나타났다. 초과지출의 여부를 제시해주는 재무비율을 구체적으로 분석해보면, 할부구매가계의 총소비지출액에서 승용차 할부금을 제외하고 분석한 결과 초과지출을 하지 않은 가계가 90%로 일시불구매가계보다도 높았다. 따라서 승용차 할부금이 초과지출을 증가시키는 것으로 나타났다.

셋째, 소비지출 규모별 비교에서는 주거비 지출만 통계적으로 유의한 차이를 보였다. 두 집단에서 주거비 지출에서만 통계적으로 유의한 차이를 보인 것은 주택 소유로 인한(주거 소유형태) 차이로는 보여지지 않는다. 아마도 일반주택, 또는 아파트 등의 주택형태의 차이로 인한 유지관리비의 차이 때문으로 해석된다. 이에 대한 해석을 제시하기 위해 두 집단간의 주택형태에 대한 분할표분석(x²)을 한 결과 0.05수준에서 통계적으로 유의한 차이를 보였다.

넷째, 승용차 관련영역별 지출규모를 비교 분석해보면, 승용차 유지비는 두 집단간에 통계적으로 유의한 차이를 보이지 않았으나 구매와 관련된 비용에서 현격한 차이를 보이고 있었다. 즉 할부구매가계는 차량가격이 1057만원인 반면, 일시불구매가계는 662만원이 지출되었다. 차량가격의 차이는 일시불구매가계가 중고차 구매 비율이 매우 높은 것으로 보아 이로 인한 차이라고 생각된다.

다섯째, 차량구매비에 미치는 영향요인은 할부구매가계의 경우 순자산과 정적 관계를 나타냈으나 과거 1년 전과 비교해서 생활정도가 좋아질수록 차량가격은 감소하는 것으로 나타났다. 그리고 승용차 매기량이 클수록, 신차인 경우 할부구매가계 및 일시불구매가계의 두 집단에서 영향력 있는 변수로 나타났다.

본 연구의 결론 및 시사점은 다음과 같다.

첫째, 자가용 승용차를 할부로 구매한 가계의 재무상태가 일시불 구매가계보다 전반적으로 좋지 않음에도 불구하고 중고차보다 신차를 더 많이 구매하는 것으로 나타났다. 이것은 여러 가지 측면에서 해석할 수 있다. 할부구매가계가 미래의 재정적 부담을 인식하면서도 중고차를 구매하지 않고 신차구매

를 많이 하는 것은 미래의 구매력(소득)을 현재의 내구재구매와 교환한 것으로 보인다(이기춘, 박근주, 1997). 즉 미래보다 현재에 대한 선호가 높고(최현자, 1995) 과시적 요인과 같은 사회심리적 요인이 일시불구매가계보다 강한 것이라고 볼 수도 있다. 그러나 일시불구매가계에서 유동자산이 할부가계보다 많으면서도 중고차 구매비용이 높게 나타났다. 이것은 할부구매가계도 중고차를 구매할 의사가 있지만 저축액이 적거나 소비자금융(금융권의 중고차를 위한 가계대출)이 용이하지 않아 불가피하게 할부제도가 잘 되어 있는 신차를 구매하는 것일 수도 있다. 이에 대한 심층적인 연구가 필요하다고 본다.

두 번째는 할부구매가계는 평균 28개월동안 약 22만원의 할부부채액을 매달 고정적으로 상환해야 하기 때문에 이로 인한 재무상태 악화 가능성이 높다고 보여진다. 따라서 승용차를 할부로 구매할 계획을 세운 경우, 좀더 신중한 주의가 필요하다. 승용차 관련비용에 대한 예산은 가처분소득의 15%가 적절하고(Burkett, 1989) 20%를 초과하면 기타지출과 저축을 압박한다고 보고했다(김혜선, 배미경, 1998). 그리고 재무관리측면에서 보면 적절한 지출관리가 이루어지지 않는다면, 재무관리의 하위영역들인 금전관리, 저축관리, 자산관리와 상호보완적이고 역동적인 관계의 특성상 가계의 효율적인 재무관리가 어려워진다(김순미, 양정선, 1994). 따라서 가계의 재무상태에 맞게 승용차를 구매해야 할 것이다.

그리고 중고차를 구매할 의사가 있지만 소비자금융이 용이하지 않아서 재정적 부담을 감수하고서 신차를 구매할 수도 있다고 보여진다. 차후에 금융권의 중고차 구매를 위한 가계대출의 실태조사가 필요하다고 본다.

승용차 구매비용 지출에 중요한 요인이 될 수 있는 사회, 심리적으로 중의 하나인 과시요인은 선행연구에서 밀접하다고 보고 있었으나(유두련, 1991; 갑태영, 김영철, 1990) 본 연구에서 분석하지 못했으며 이러한 한계점은 후속연구가 필요하다고 보여진다.

본 연구의 조사대상의 표본은 전국가구나 소비지출비목 변수들의 많은 결측치와 공공교통비, 통신비 등이 제시되지 않아 총 소비지출액과 총 소비지

출액에서 차지하는 각 비목별 구성비를 정확하게 제시하지 못했다. 그리고 실물자산의 측정변수로 '주택의 현재시세'만을 사용했다는 제한점이 있다.

【참 고 문 헌】

- 갑태영·김영철(1990). 승용차수요 증장기 전망. 기아경제연구소. 연구보고서7.
- 강이주(1995). 선택성 소비지출의 변동을 통한 소비패턴 고찰(Ⅱ). 소비자문제연구. 16호. 113-127.
- 김연정(1998a). 재무비율분석을 통한 가계의 재정상태분석. 한국소비자학회. '98학술발표회 자료집. 37-63.
- _____ (1998b). 은퇴노인가계와 취업노인가계의 소득, 지출 및 자산의 비교분석. 대한가정학회지 36(7), 57-67.
- 김순미(1998). 재무계획수립을 위한 노인가계의 재정상태 분석. 대한가정학회지 36(10), 179-196.
- _____ · 문숙재(1997). 은퇴준비를 위한 재무계획프로그램 개발에 관한 기초연구. 대한가정학회지 35(5), 1-15.
- _____ · 양정선(1994). 가계재무관리 유형에 따른 은퇴계획. 대한가정학회지 32(5), 46-54.
- 김혜선·배미경(1998). 가계재무관리, 학지사.
- 금재호·홍영립·이미경(1995). 한국인의 경제활동. 대우경제연구소.
- 박미영(1995). 소비자의 정보탐색과 구매후 만족에 관한 연구. 서울대학교 대학원 석사학위논문.
- 박명희·이승신·배미경(1996). 한국 도시근로자 가계의 과소비와 영향요인. 대한가정학회지 34(5), 209-222.
- 심영(1993). 가계부채가 소비패턴에 미치는 영향. 소비자학연구4(2), 29-50.
- 소규선(1997). 소득수준별 승용차 구매행동에 관한 연구. 광운대학교 대학원 석사학위논문.
- 양세정·강미나(1995). 자산이 가계소비지출에 미치는 영향. 소비자학연구 6(1), 57-68.
- 양정선(1997). 산술적저량과 재무비율측정을 중심으로 한 가계의 재정상태분석. 이화여자대학교 대학원 박사학위논문.
- 유두련(1991). 가정생활환경의 변화와 소비자문제. 소비자학연구 2(2), 41-54.
- 이기춘(1997). 가정경제학. 교문사.
- _____ · 박근주(1997). 소비자신용 연체행동에 대한 관련요인. 한국가정관리학회지 5(3), 139-151.
- 이성원·조규상(1994). 자가용 승용차 이용자의 통행행태분석. 교통개발연구원, 25-28.
- 이우리·오광우(1997). 회귀분석. 탐진출판사.
- 장병조(1988). 자동차공학. 동명사.
- 정은주(1993). 기혼여성 취업이 선택적 소비지출에 미치는 영향. 서울대학교 대학원 석사학위논문.
- 최원식(1987). 승용차 유입에 따른 환경변화에 관한 연구. 조기수용총과 현 승용차 소유자를 중심으로 고려대학교 대학원 석사학위논문.
- 최윤지·최현자(1998). 재무비율을 이용한 농촌 중·노년기 가계의 재정상태 평가. 한국가정관리학회지 6(2), 83-96.
- 최현자(1995). 가계의 신용수요모형 설정에 관한 연구. 한국농촌생활과학회지 6(2), 173-183.
- _____ (1996). 가계의 신규부채수요 결정요인과 부채이용이 소비지출에 미치는 영향. 대한가정학회지 34(3), 59-73.
- 생활 속의 통계(1997). 통계청.
- 황덕순·김숙향(1998). 자가용 승용차의 구매비와 유지비지출에 관한 연구(2). 8, 23-39. 가정과학연구. 전남대학교 가정과학연구소.
- 황덕순·김숙향(1999). 자가용 승용차의 구매비와 유지비지출에 관한 연구(1). 소비자학연구. 10(2), 1-15.
- Bae, M. K., Hanna, S., & Lindamond, S.(1993). Pattern of overspending in U.S.A households. *Financial Counseling and Planning*(Vol.4), 11-30.
- Burkett, L.(1989). The complete financial guide for young couples, SP Publications, Inc 77-80.
- DeVaney, S.A.(1993). Change in household financial ratios between 1983 and 1986. *Financial Counseling and Planning*(Vol.4), 11-30.

- Garman, E. T. & Forgue, R. E.(1994). Personal Finance,4th .Boston:Houghton Mifflin Co.
- Griffith,R.(1985). Personal financial statement analysis: A modest begining In Langreher(ED). *The Proceedings of AFCPE*, 121-131(최윤지,최현자, 가정관리학회지에서 재인용.)
- Hayes,D.J.(1989). Incorporation credit in demand analysis. *Journal of Consumer Affairs* (Vol.23), 1-20.
- Hurd,M.D.(1990). Research on the elderly: economic status, retirement, consumption and saving, *Journal of Economic Literature* (Vol.28),565-637.
- Jolly, R. W., Paulsen, A., Johnson, J. D., Baum, K. H. & Prescott, R.(1985). Incidence, intensity and duration of financial stress among farm firms. *American Journal of Agricultural Economics* (Vol.67). 1108-1115.
- Julia, M. & Deborah, G.(1988). The Relationship of income and human capital to debt/asset ratio of farm families. *Home Economics Research Journal* (Vol.17). No.1,96-109.
- Linda,F.A.& Thomas, D.D.(1996). The Low-income consumer. SAGE, 84-89.
- Lytton, R., Garman, E. & Porter, N.(1991). How to use financial ratios when advising clients. *Financial Counseling and Planning* (Vol. 2),3-24. Bae, Hanna,Lindamood. *Financial Counseling and Planning*, 에서 재인용)
- Magrabi,F.M., Chung, Y. S., Cha,,S.H. & Yang,S.J. (1991). The economics of household consumption. Praeger,New York,135-140.
- Prather,C.G.(1990). The ratio technique applied to personal finance statement; development of household norms. *Financial Counseling and Planning*, (Vol.1),53-69.
- Scannell,E.(1990). Diary farm families financial management. *Financial Counseling and Planning*, (Vol.1),133-146.
- Talbot, M. N.(1984). Household Transportation Expenditures. *Family Economics Review* (Vol.1) No. 3,9-13.
- 鈴木克也(1970).わかの國のモータゼーション. NRI 研究 シリーヌコ NO.1.,10-12. 신경주,장간규, 하인혁.
- 김철환(1991). 국민경제와 자동차 산업. 연구보고서8에서 재인용.