

한중Zine

INChinaBrief

Vol.341 2017.06.26

# 중국 자동차시장과 로컬 전기차 업체의 발전전략 분석

작성 | 포스코경영연구원  
남대엽 (dynam@posri.re.kr)

## 목 차

1. 중국 자동차시장 동향
2. 신에너지 자동차시장 동향
3. 주요 로컬업체 발전전략
4. 결론 및 시사점

- 중국 자동차시장이 SUV를 중심으로 지속 성장하고 있는 가운데, 한국계 자동차의 시장 점유율은 감소
- 2016년까지 폭발적으로 성장했던 전기차 시장은 금년 성장세가 다소 둔화되었지만, 이는 정책적인 요소로 향후에도 안정적 성장세 지속 전망
  - 2016년 말 발표된 기술 요건을 충족시키기 위한 신차 출시 연기 및 보조금 축소에 따른 선구매 영향이 작용하는 것으로 분석
- 중국 주요 전기차 업체의 발전전략은 수직계열화 추구(BYD, 베이징 자동차), 가성비 중심의 시장확대(Zotye, Chery), 전기차 집중(Geely) 등으로 구분할 수 있음

## 1. 중국 자동차시장 동향

### ■ 2017년 1~4월 중국 자동차 판매 전년대비 5% 증가한 909만대 기록

- 취득세 인하 정책으로 2016년 자동차 판매가 13.9% 증가한 2,803만 대를 기록한 이후 금년 초 성장세 둔화
  - 중국 정부는 내수 부양을 목적으로 2015년 10월부터 2016년 12월 까지 배기량 1.6L 이하 자동차의 취득세를 10%에서 5%로 인하함
  - 정책 만료시점이 다가오면 하반기 자동차 판매량은 전년동기대비 19.2% 증가한 1,520만 대를 기록함
  - 2016년 12월 정부는 자동차 판매의 급격한 감소를 방지하기 위해 2017년 취득세를 7.5%로 하향 조정하는 정책을 발표함
- 2016년 중국 자동차 판매량 중 승용차와 상용차는 각각 87%와 13%를 차지함
  - 승용차 중 주력 차종인 세단과 SUV 판매는 전년대비 각각 3.7%, 45.4% 증가한 1,215만대와 905만 대를 기록함
  - 승용차 중 SUV가 차지하는 비중은 전년대비 7.7%p 증가한 37.1%

를 기록하며 세단(49.8%)과의 격차를 축소함

- 금년 4월 누적 기준 SUV와 화물차를 제외한 전 차종 판매량이 전년동기 대비 감소한 가운데 SUV가 중국 전체 자동차 시장을 견인하고 있음

표 1 | 중국 연간 차종별 판매량 추세 (단위: 만 대)

차종	2014	2015	2016	전년 대비	2017 (1~4월)	전년 대비
총계	2,349	2,460	2,803	13.9%	909	5.0%
승용차	1,970	2,115	2,438	15.3%	767	3.0%
세단	1,238	1,172	1,215	3.7%	368	-1.2%
SUV	408	622	905	45.4%	307	19.3%
MPV	191	211	250	18.5%	70	-17.9%
CUV	133	110	68	-37.8%	22	-25.9%
상용차	379	345	365	5.8%	142	17.8%
버스	61	52	49	-7.0%	12	-19.5%
화물차	318	226	237	5.2%	92	13.4%

출처: CEIC, 중국자동차공업협회

그림 1 | 중국 연간 자동차 판매량 추세 (단위: 만 대)

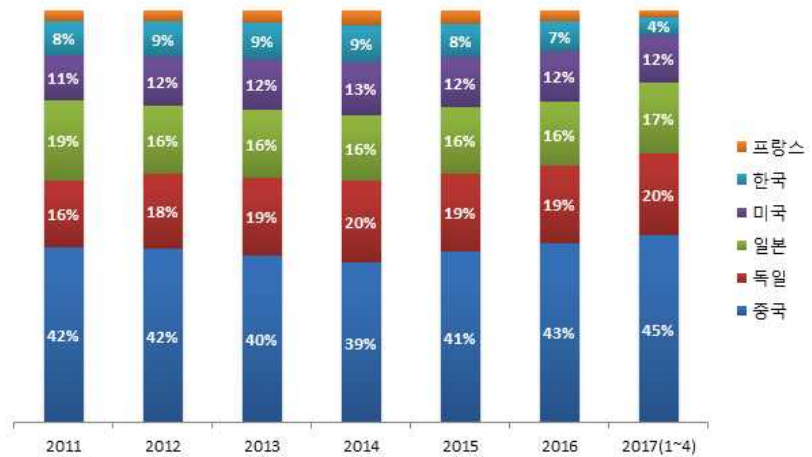


출처: CEIC, 중국자동차공업협회

## ■ 한국산 승용차 판매 비중은 2014년 이후 지속 감소하는 추세임

- 승용차 판매의 국가별 비중을 살펴보면, 로컬계는 2014년 39%에서 2016년 43%로 증가한 반면, 동기간 한국계는 9%에서 7%로 감소함  
- 동기간, 로컬계를 제외한 주요국 판매비중이 소폭 감소하는 가운데 일본계만 16%대의 안정적인 수준을 유지함
- 2016년 한국계 자동차 판매는 전년대비 6.7% 증가하는데 그쳤으며, 금년 1~4월에는 사드 등의 여파로 전년동기대비 37.1% 감소함  
- 금년 1~4월 판매 비중은 한국계가 4%까지 하락한 반면, 로컬 및 독일, 일본계는 반사이익을 얻은 것으로 분석됨

그림 2 | 중국 시장 내 국가별 자동차 판매 비중



출처: CEIC, 중국자동차공업협회

## ■ 중국 주요 자동차 기업의 생산량 변화 추이

- 중국 12대 자동차 업체 중 Geely와 Chery가 가장 높은 판매 증가율을 기록한 반면, 화천 자동차는 9.5% 감소함

- 2016년 5대 업체가 9~12%의 성장세를 기록한 가운데, 6~8위 광치, 창청, Geely는 20% 이상의 높은 성장률을 기록함
  - 특히, Geely는 전년동기대비 무려 48.4% 증가한 80만 대를 기록하며 업계 순위도 2015년 10위에서 2016년 8위로 올라섬
  - 반면, 화천자동차는 12대 업체 중 유일하게 전년동기대비 9.5% 감소하며 77만 대의 생산량을 기록해 업계 순위도 9위로 하락함
- 최근 3년간 가장 높은 성장세를 보인 기업은 광치그룹으로 연평균 18.2%의 성장률을 기록함
  - 3대 업체 중 FAW는 3년 연평균 성장률이 2.2%에 그쳐 업계 평균 성장률을 크게 하회함
  - 그 외 Geely와 Chery가 13% 이상의 고성장률을 기록함

표 2 | 중국 주요 자동차 업체 생산량 (단위: 만 대)

	업체	2013	2014	2015	2016	2017 (1~4월)	CAGR ('13~'16)
1	상하이	509	558	586	647	215	8.3%
2	동평	353	380	387	428	124	6.6%
3	FAW	291	309	284	310	108	2.2%
4	창안	224	255	278	306	100	11.0%
5	베이치	207	240	249	281	79	10.7%
6	광치	100	117	130	166	63	18.2%
7	창청	75	73	85	107	33	12.5%
8	Geely	55	43	54	80	38	13.3%
9	화천	78	80	86	77	24	-0.1%
10	Chery	47	49	52	68	21	13.0%
11	JAC	51	46	59	64	20	7.5%
12	BYD	51	44	45	50	12	-0.6%

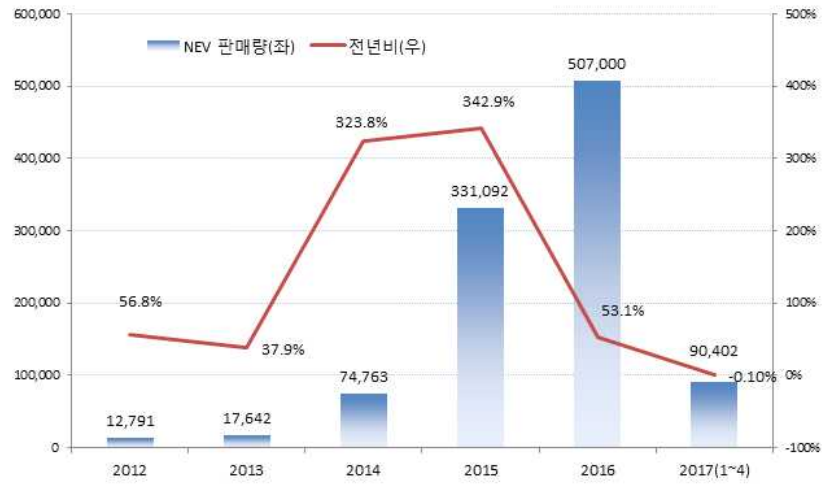
출처: CEIC, 중국자동차공업협회

## 2. 신에너지 자동차시장 동향

### ■ 2016년 중국 신에너지 자동차시장의 성장세 둔화

- 2016년 중국 신에너지 자동차 판매량은 전년대비 53.1% 증가한 50만 7,000대를 기록했지만, 금년에는 다소 성장세가 둔화됨
- 작년 중국 신에너지 자동차 시장을 살펴보면, 승용차와 상용차가 전체 판매의 66%와 34%를 차지했으며, EV(전기자동차)와 PHEV(플러그인 하이브리드카)로 나누어보면 비중은 81%와 19%를 기록함
  - EV 승용차가 전체 판매의 51%를 기록하며 가장 높은 비중을 차지함
- UBS에 따르면, 버스를 제외한 세계 전기차 시장에서 중국이 차지하는 비중은 42%로 서유럽(28%)과 미국(20%)을 큰 폭으로 추월함
- 금년 들어서는 신에너지차 판매가 다소 위축된 가운데 EV 승용차만 전년대비 71% 증가하고 그 외 차종은 모두 20% 이상 감소함
  - 신에너지차 판매가 둔화된 가장 중요한 요인은 2017년 정부 보조금 혜택이 전년대비 20% 감소하며 신에너지차 구매가 작년 말 집중되었기 때문으로 분석됨
  - 또한, 작년 말 중국 정부가 보조금 지급 기준을 강화하자 신에너지차 업체들이 최대한의 보조금 혜택을 받기 위해 스펙을 업그레이드하며 신모델 출시를 연기하고 있기 때문으로 분석됨

그림 3 | 중국 연간 신에너지차 판매량 추세



출처: CEIC, 중국자동차공업협회

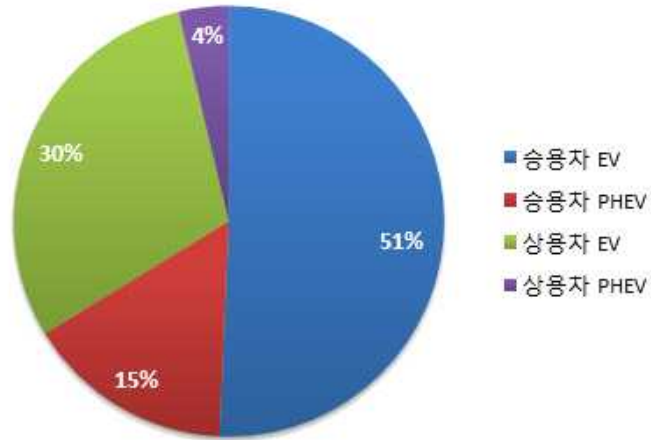
표 3 | 중국 신에너지차 판매량 추세

(단위: 만 대)

차종	2015	2016	전년대비	2017 (1~4월)	전년대비
총계	331,092	507,000	53.1%	90,402	0.1%
승용차	207,279	336,000	62.1%	81,814	35.5%
EV	146,773	257,000	75.1%	66,354	70.7%
PHEV	60,351	79,000	30.9%	15,460	-28.1%
상용차	123,457	170,000	37.7%	8,588	-71.6%
EV	100,863	152,000	50.7%	6,541	-76.3%
PHEV	23,544	19,000	-19.3%	2,047	-21.4%

출처: CEIC, 중국자동차공업협회

그림 4 | 2016년 중국 신에너지차 판매 비중



출처: CEIC, 중국자동차공업협회

## ■ 신에너지차 보조금 지급 기준 강화

- 2016년 12월 중국 정부는 신에너지차 시장의 안정적 발전을 지원하고 산업 경쟁력 업그레이드를 목적으로 신에너지차 지급 기준을 더욱 엄격하게 조정하는 정책을 발표함
- 중앙 정부 보조금의 점진적 축소 계획을 유지하는 가운데, 지방 정부 보조금 규모를 중앙 정부 보조금의 50% 이하로 규제함
  - 중국 정부는 2017년과 2019년 중앙 정부 보조금 규모를 20%씩 축소하고 2021년 이후에는 보조금을 폐지하는 정책을 발표함바 있음
  - 한편, 2016년까지 다수의 지방 도시는 지방 정부 보조금을 중앙 정부 보조금의 100% 규모로 지급하였음
- 한편, 승용차 대상 기술요건을 신설해 로컬 전기차 업체의 기술개발을 독려함
  - 신설 요건으로 우선 배터리팩의 최소 에너지 밀도를 90Wh/kg으로



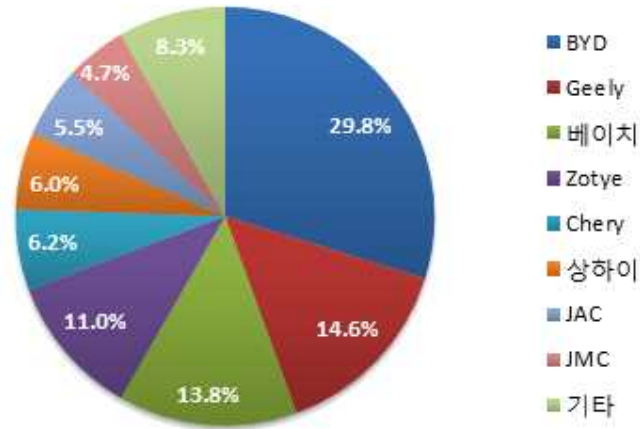
설정하고 신에너지차의 최대 속도도 100Km/h 이상으로 제한함

- 한편, 전기버스 대상 보조금 규모도 축소하고 배터리 기술 요건도 강화함
  - 기존 중앙 정부의 최대 보조금을 50만 위안에서 30만 위안으로 축소하고, 지방 정부 보조금은 중앙 정부 보조금의 최대 50%로 제한함
  - 배터리 최소 에너지 밀도를 85Wh/kg로 제한하고, 1km 운행 시 kg당 전력소비량을 0.24Wh 미만으로 설정함

## ■ BYD를 중심으로 한 1강 3중 체제

- 2016년 BYD는 전년대비 69.9% 증가한 10만 대의 신에너지 승용차를 판매해 중국 내 29.8%의 시장점유율을 기록함
  - 8대 업체 중, 신에너지 자동차 생산에 특화된 BYD, Geely, Zotye 등의 시장점유율이 높으며, 베이치, Chery 등도 5위 안에 속함
    - 전체 자동차 생산 1위 기업인 상하이 자동차는 신에너지차 부분에서 6위를 기록함
  - 한편, 베이징 자동차는 전년대비 무려 156.4% 증가한 4.9만대를 생산하며 업계 3위에 올라섬
    - 상하이 자동차, JAC, JMC도 전년대비 각각 61.8%, 79.6%, 187.4% 증가하며 업계 평균 증가율을 상회함
    - 반면, Geely는 전년대비 4% 감소했으며, Chery도 38.4% 증가에 그침

그림 5 | 2016년 중국 신에너지 승용차 업체별 시장점유율



출처: 전국승용차시장정보연석회

- EV 모델 중에서는 BYD e6가 가장 많이 판매 되었으며, 그 다음 베이징 자동차의 EV와 EU 시리즈가 2~3위를 기록함
  - 2016년 가장 많이 판매된 EV 모델은 일반 소형차와 실용성을 강조한 경차급 모델이 주력을 이루고 있음
  - 보조금 지원 후 차량 가격은 소형차는 12만 위안대, 경차는 5만 위안대에 주로 형성되어 있으며, 최대 주행거리는 BYD e6(400km)를 제외하고 150~300km 사이를 기록함
  - 가장 많은 판매고를 올린 BYD e6는 가격이 상대적으로 높지만, 주행거리를 비롯한 안정성 및 디자인에서 높은 평가를 받은 것으로 분석됨

표 4 | 2016년 전기차(EV) 주요 판매 모델

	모델명	회사	판매량(대)	가격(1)	가격(2)	배터리 용량	주행거리 (km)
1	BYD e6	BYD	20,605	33	22	LFP, 60kWh	300
2	EV	베이치	18,814	21	13		200
3	EU	베이치	18,805	25	15~	삼원계	260
4	EMGRAND EV	Geely	17,181	24	13	삼원계, 45.3kWh	330
5	Cloud 100	Zotye	16,417	16	5		150
6	Chery EQ	Chery	16,017	16	7		200
7	BYD e5	BYD	15,639	24	13	LFP, 47.5kWh	300
8	E200	Zotye	13,154	18	6		220
9	知豆 D2	Geely-新大洋	11,201	16	4	15.12kWh	160
10	IEV4	JAC	10,799	15	6	LFP, 19.2kWh	152

주: 가격(1)은 공시가격, 가격(2)는 보조금 등 지원 후 실제 구매가격, 단위는 만 위안

출처: 전국승용차시장정보연석회, Baidu 등 언론정보 종합

### 3. 주요 로컬업체 발전전략

#### ■ BYD

- 높은 기술력과 함께 배터리에서부터 자동차 생산까지 수직계열화를 통한 원가경쟁력 확보
  - 1995년 배터리 제조업체로 시작해 2003년 천추안 자동차를 인수하며 자동차산업에 진출함
  - 인수합병 및 인재영입을 통해 모터, 배터리, 몰드 등 전기차 생산에 필수적인 부품의 대부분을 직접 생산함
  - BYD는 2010년 독일 다임러와 JV(합작회사)를 설립하고 2015년 중국형 전기자동차 'DENZA'를 출시함
    - 동 모델은 주행거리 400km, 최대 출력 117마력, 최대 토크 29.6kgm 등의 우수한 성능을 보유함
  - 한편, 공격적 투자를 통해 2015년 6GWh 수준의 배터리 생산능력

을 2020년 50GWh까지 확대할 계획임

- 일반 세단에서 SUV, 버스까지 다양한 차종의 EV 및 PHEV 모델을 보유하고 있음
  - BYD의 주력 차종인 K9 버스는 미국, 독일, 영국 등에 수출되고 있으며, 2014년에는 미국에 전기버스 생산 공장을 건설함
- 향후 BYD는 “7+4” 마케팅 전략 및 “542” 기술 전략을 중심으로 발전 계획
  - “7”은 공공 및 일반버스, 택시, 물류운반차, 자가용 등의 기존 내연기관 차량을 신에너지 차량으로 대체하고, “4”는 창고, 광산, 공항, 부두 등에 사용되는 특수목적용 신에너지 차량을 개발하겠다는 계획임
  - “542” 기술 전략은 시속 100km 도달에 5초, 4륜 구동, 100km 연비 2L 이하의 기술지표 도달 목표를 의미함
  - 한편, 매년 에너지 밀도를 전년대비 10%씩 개선하고 적극적으로 태양광 및 이차전지로 화석연료를 대체하겠다는 목표를 밝히고 있음

## ■ Geely Auto

- 1986년 설립된 민영기업으로 항저우에 본사가 위치하고 있으며, 2016년 80만대의 자동차를 생산하며 업계 8위를 기록함
  - 2010년 Volvo를 인수하며 본격적인 성장궤도에 진입했으며, 중국 전체 자동차 판매순위도 2015년 54만대(10위)에서 2016년 80만대(8위)로 상승함
  - 2010년 Geely는 당시 매출 규모가 20배나 많은 Volvo를 18억 달러에 인수하며 기술력을 대폭 높였으며, 현재 중국, 유럽, 영국 R&D센터에 연구원 2,500명 보유
- 2020년 200만대 생산·판매 목표를 발표하며 이 중 90%를 전기차로 채우겠다는 비전을 제시함

- 이를 위해 Geely는 3개의 전기차 생산 전문 자회사를 설립했으며, 이 중 ZD와 KANDI 2개사는 합자회사임
  - ZD(知豆电动汽车)는 중국 최대 모터회사인 新大洋(XINDAYANG)과 5:5로 출자한 자회사로 2016년 ‘知豆 D2’는 1만 1,201대가 판매되며 EV 부문 판매순위에서 9위를 기록함
  - KANDI는 2013년 경차 생산에 특화된 康迪科技(강디과기)사와 5:5로 출자해 설립한 자회사로 주력모델인 ‘Kandi Xiongmao’는 2015년 2만대가 판매됨
- Geely는 만도, LG화학 등 한국계 기업과 공고한 협력관계를 구축하고 있음
  - 만도와는 2014년 10년 장기 공급계약을 체결했으며, LG화학 배터리를 탑재한 전기차도 생산한 경험이 있음

## ■ 베이징 자동차

- 1958년 설립된 베이징시 지방정부 산하 국영기업으로 자회사 ‘베이징신에너지차’를 중심으로 신에너지 자동차 사업을 집중 육성할 계획임
  - 베이징 자동차는 2009년 40억 위안을 투자해 ‘베이징신에너지차’를 설립하며 전기차 시장에 본격 진입함
  - 2016년 신에너지 승용차 판매량은 전년대비 156.4% 증가한 4만 6,420대를 기록했으며 2020년 50만 대 판매 목표를 세움
  - 이를 위해 2015년 베이징과 칭다오에 생산기지를 건설했으며, 2020년에는 광저우, 장쑤, 산둥 등에 10개의 생산기지를 확보할 계획임
- 글로벌 기업들과 JV 및 적극적인 M&A를 통해 기술력 제고 및 수직 계열화 추진
  - 베이징 자동차는 2009년 스웨덴 자동차회사 사브(SAAB)의 핵심자산을 인수합병하며 완성차 기술력을 제고함
  - 한편, 지멘스, SK이노베이션과 JV를 설립해 전기차의 핵심 부품인 배터리 생산 공장을 설립함
  - 2015년에는 미국 배터리 셀, BMS 제조업체 Atieva를 인수합병하는

등 적극적인 M&A 전략을 추진함

- 포트폴리오 다변화 전략으로 “대중소, 고중저, 234” 추진
  - 대/중/소형 플랫폼을 개발하고 저가형부터 프리미엄 브랜드까지 전차종에 걸쳐 신에너지 자동차를 출시할 계획임
  - 또한, 차종 및 용도에 맞추어 주행거리를 200, 300, 400km로 세분화하는 전략을 제시함

## ■ Zotye

- 2003년 저장성에 설립된 민영기업으로 충전 인프라 건설이 용이한 농촌시장에서 가성비를 중시한 경차형 모델에 집중하며 성장
  - 농촌의 소득 수준과 충전 인프라 건설 편의성 등을 고려해 저가형 전기차로 농촌 시장에 마케팅 역량을 집중함
    - 전기차 대표기업인 BYD, 베이징자동차 등은 대부분 대도시 중심 판매전략을 세움
  - 대표모델 ‘Cloud 100’이 2015~2016년 총 3만대 이상 판매되었으며, 기업 전체 자동차 판매량도 2015년 22만대에서 2016년 33만대로 급증함
    - 동 모델의 보조금 혜택 후 가격은 5만 위안에 불과해 주요 전기승용차 모델 중 ‘短豆 D2’를 제외하고 가장 높은 가격 경쟁력을 보유하고 있음
- 7대 부문의 혁신을 강조하는 ‘7급변속(七级变速)’ 전략으로 2020년 전차종 기준 80만대 판매 목표
  - 인재, 기획, R&D, 제품, 구매, 제조, 판매 등 7개 영역에서 혁신을 강화해 지속가능한 성장 시스템 구축 목표
  - 2020년까지 중형 세단 및 SUV, PHEV 모델 등 10개 신차종 출시 계획
  - 또한, A00급 가성비 최고 모델로 꼽히는 ‘Cloud 100S’를 무기로 인구가 밀집한 도시지역에도 판로확대 계획

## ■ Chery

- 1997년 안휘성에 설립된 지방정부 산하 국유기업으로 2010년 'Chery 친환경차유한회사'를 설립하며 전기차 시장 진출
  - 2010년 Chery는 신에너지차 생산 법인을 분리함과 동시에 독자경영 체제 강화
  - 2020년 신에너지차 20만대 생산·판매 체계를 확보하고 신에너지차 부문 국내 Top3 달성을 전략적 목표로 제시함
- 차급별로 EV/PHEV를 차별화하고 신에너지차와 내연기관 차종의 동시 육성 계획 발표
  - Chery는 향후 A0급 이하 차종은 EV를 중심으로 주행거리 제고에 집중하는 반면, A급 이상 차종은 고급형 PHEV 개발에 주력할 계획
  - 또한, 전기차/내연기관차 부품의 수직계열화 및 우수 공급상과의 네트워크도 지속 강화할 계획을 발표함
- 기술적으로는 3단계(2015~2019년) 기술발전 목표를 제시함
  - 우선 2015년에는 배터리 에너지 밀도를 180Wh/kg, PHEV 차종의 종합연비는 22L/100km까지 제고
  - 2017년에는 배터리 에너지 밀도를 250Wh/kg까지 높이고, EV 주행거리 350km, 시속 100km 도달시간 5초 이내 달성을 목표로 제시함
  - 2019년에는 배터리 에너지 밀도를 300Wh/kg까지 높이고, EV 주행거리 400km, PHEV 배터리 주행거리 80km 달성을 목표로 제시함

## 4. 결론 및 시사점

- 한국 기업들은 중국의 전기차 시장 니즈에 부합하는 기술력 확보 및 주요 로컬업체와의 적극적 네트워크

## 구축으로 중국시장 개척 필요

- 중국의 심각한 대기오염과 정부의 신홍산업 육성전략 감안 시, 중국 전기차 시장은 이미 고속 성장기에 진입했으며 향후에도 지속 성장할 가능성이 높게 판단됨
  - 중국 정부는 번호판 배급, 공공구매, 보조금 등의 지원책으로 전기차 판매를 적극 독려했음
  - 향후에는 보조금을 축소하는 대신 전기차 의무판매, 탄소거래권 할당, 충전인프라 건설 등으로 지원방향을 전환해 나갈 것으로 예상됨
- 한편, 로컬 전기차 업체들의 전략을 비교 분석해보면 다음과 같은 3가지 유형으로 구분 가능함
  - 완성차 및 부품 업체에 대한 적극적 M&A 및 JV 등으로 수직계열화를 추진하는 BYD, 베이징 자동차
  - 가성비 높은 경차형 신에너지차 판매 확대로 시장점유율 제고를 추구하는 Zotye, Chery
  - 2020년 90% 전기차 판매 목표 등 내연기관 메이커에서 전기차 업체로 변신을 모색하는 Geely
- 향후 한국 기업들은 로컬 업체 중 프리미엄급 전기차 개발에 주력하는 업체를 중심으로 JV를 포함한 강력한 네트워크를 구축하고 판로 확대를 모색해야 함

### 참고자료

UBS, “New policy, new landscape, new start”, 2017-03-13  
光大证券, “全年产销符合预期、销量同比增长13.7%”, 2017-01-13