

산업분석 Vol. 156

중국 자동차 산업의 역설, 내권(內卷)

산업조사실
김한솔 선임연구원

KATECH Insight

- ◆ 중국 자동차 산업은 신에너지차(NEV) 중심 육성 정책을 바탕으로 괄목할 성과를 보여왔으나, 최근 공급-수요 불균형에 따른 과잉 경쟁이 수익성 악화로 이어지며 ‘내권(內卷)’ 현상에 직면
- ◆ 중국 정부는 시장 메커니즘과 업계 질서 확보에 초점을 둔 반(反)내권 정책을 제시하고 있는데, 자동차 산업을 둘러싼 상황을 고려하면 내권 해소는 장기화될 여지도 있음

» 중국은 세계 최대 자동차 시장으로 부상했지만, 내권(內卷)이라는 역설적인 상황에 직면

- 중국 자동차 산업은 2024년 생산량 3,000만 대를 돌파하며 17년 연속 세계 1위를 유지하였으며, 특히 전기차(BEV+PHEV) 생산량에서 전 세계 3분의 2를 점유하는 등 괄목할 성과를 보이고 있음
- 그러나 외형적 성장의 이면에서 과잉 투자와 출혈 경쟁에 따른 ‘내권’ 현상이 부각되고 있음
 - 내권(內卷, involution)은 직역하면 ‘안으로 말려 들어간다’는 뜻으로, 참여자들이 경쟁적으로 노력하더라도, 구조적 요인으로 인해 산업 전반의 질적 향상이 이루어지지 않는 비합리적 상태를 의미

» 내권은 ①보조금 기반 산업 성장, ②의도된 시장 팽창, ③가격 경쟁 격화를 거치며 발생

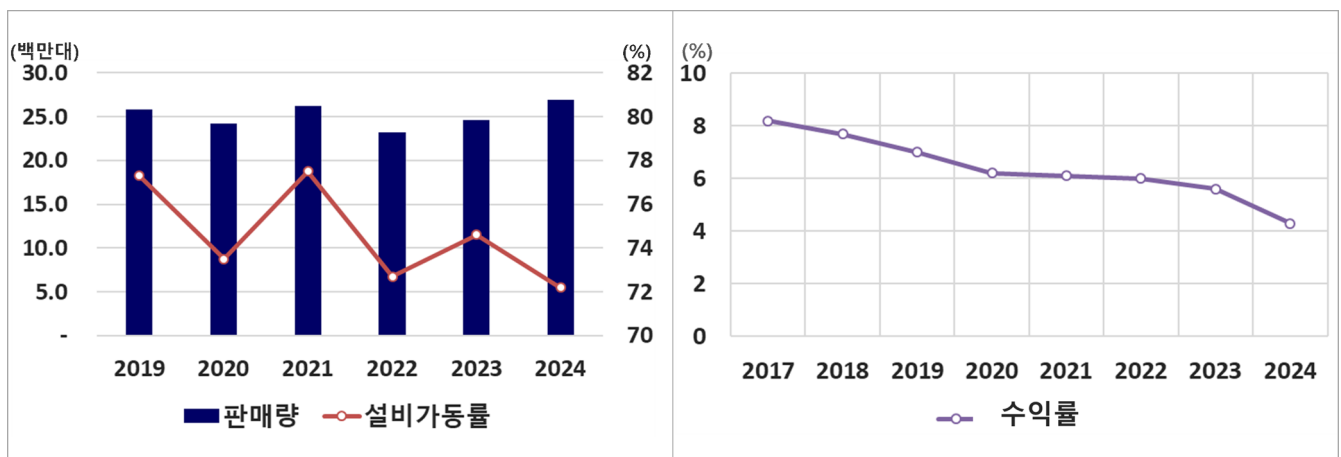
- (1단계, 2009~2017) 보조금 기반의 성장기
 - 2009년 중국은 내연차比 기술 우위 확보가 유리한 전기차*를 핵심산업으로 지정, 대규모 지원 정책을 추진
 - * 엄밀하게는 신에너지차(NEV)이나, 그 대부분이 BEV·PHEV이므로 본고에서는 편의상 전기차로 표기
 - 2009~2017년 사이 전기차 산업에 연평균 67억 달러의 정부 지원이 이뤄진 것으로 추정되며(美 CSIS), 「중국제조 2025」, 「자동차산업 중장기 발전계획」 등 로드맵 하에서 기술개발·보급·생산 확대가 추진됨
 - * 2015년 공개된 「중국제조 2025」에는 신에너지차를 필두로 2025년까지 연간 3,500만 대의 완성차를 생산한다는 목표가 설정되어 있는데, 이는 중국의 정책이 수요 진작보다 생산 능력 확충에 방점을 두었음을 시사함
- (2단계, 2018~2022) 의도된 시장 팽창기
 - 2018년 정부가 외자 지분 제한 및 신규 공장 승인 요건을 폐지하며 시장 팽창을 유도하였고, 같은 시기 Tesla가 외국계 기업 최초로 단독으로 공장을 설립함에 따라 글로벌 수준의 기술·품질 경쟁 환경이 조성됨
 - 한편 새로운 성장 동력을 찾던 중국 지방정부들은 부지 할인, 세제 감면, 생산 보조금 등 생산시설 유치 경쟁에 나섰고, 2019년 기준 약 500개 이상의 완성차 제조사가 설립되어 과잉 경쟁의 토대가 형성됨
- (3단계, 2023~현재) 가격 전쟁 격화기
 - 2023년 Tesla가 중국 시장에서 모델 3과 Y의 가격을 최대 9% 인하하자, BYD는 ‘油电同价(유전동가, 전기차와 내연차의 가격은 같다)’ 전략으로 대응하며 주력 모델의 가격을 10~20% 인하함

- 2024년 BYD는 '电比油低(전비유저, 전기차가 내연차보다 싸다)'라는 슬로건을 앞세워 추가적인 가격 인하를 단행했고, 주요 전기차 스타트업과 기존 합자 기업들까지 이에 동참하면서 출혈 경쟁이 확산됨
- * 중국승용차협회(CPCA) 기준 가격 인하 모델 수는 '23년 150개, '24년 227개, '25년(~9월) 약 112개로 집계

» 수요를 상회하는 공급은 완성차 가격 하락을 유발하였으며, 업계 전반의 수익성이 저하

- 내수 시장 규모의 약 2배에 달하는 완성차 생산 능력이 공급-수요 불균형의 근간을 형성
 - 2024년 중국의 완성차 생산능력은 연간 약 5,507만 대에 달하는 것으로 추정되나, 같은 해 내수 판매량은 승용·상용 합산 2,690만 대에 그치며, 수출 물량을 포함하더라도 2,000만대 이상의 유휴 설비 존재
 - 중국 국가통계국이 일정 규모 이상 기업을 대상으로 산정한 車 산업 평균 가동률은 72.2%(‘24년)이나, 그 대상을 전체 등록 제조사로 확대할 경우 실질 가동률은 약 50% 내외로 추정됨
 - * 일반적으로 산업 가동률이 75% 이하로 지속될 경우 과잉설비로 간주됨
- 공급 과잉은 완성차의 판매 가격 하락 및 완성차 업계 전반의 수익률 저하로 이어지고 있음
 - 중국 주요 전기차 제조사*의 평균 차량 판매가격은 2021년 3.1만 달러에서 2024년 2.4만 달러로 약 21% 하락하였으며, 완성차 업계의 평균 수익률은 2017년 8%에서 2024년 4.3%로 하락
 - * BYD, Changan, Great Wall, Li Auto, Nio, Xpeng

Ⅰ 중국의 연간 완성차 판매량 및 설비 가동률(左), 완성차 업계 평균 수익률(右) Ⅰ



* 자료원: 중국국가통계국 및 Deutsche Bank Research

**판매량: 신규등록대수 기준, 설비 가동률: 일정 규모 이상의 기업만을 대상으로 산출, 수익률: 당기순이익/매출

» 지방정부의 이해관계에 따른 기업 구조조정 지연이 내권 심화의 주 요인으로 지목됨

- 시장 논리상 부실기업은 자연스럽게 퇴출되어야 하나, 지방정부의 이해관계로 구조조정이 지연됨
 - 자동차 산업은 지역 내 생산·고용·재정 수입에 결정적 영향을 미치는 지방정부의 핵심 산업이며 지방 금융기관의 신용공급과도 밀접히 연계되어 있어 주요 기업 파산 시 지역 경제에 대한 파급력이 높음
 - 그러한 배경에서 일부 중국 지방정부는 수익성과 경쟁력이 부족한 기업에 대해 저리 대출, 세제 감면, 직접 지분 투자 등으로 자원을 투입하며 시장 퇴출을 지연시킨 것으로 평가됨
- 2024년 중국 자동차 기업은 약 130개로 추정되며, 과열 경쟁은 여전히 해소되지 않은 상태
 - 시장 집중도를 나타내는 허핀달-허쉬만 지수(HHI)는 대개 1,500 이하일 경우 경쟁 과열로 간주되는데 Deutsche Bank에 따르면 중국 자동차 시장의 HHI는 2024년 기준 850으로 여전히 경쟁 강도가 높음

» 장기화된 내권 현상은 자동차 산업 생태계에 부담을 주고 있으며 해외 시장에도 영향

- 수익성 악화에 직면한 중국 완성차 기업들은 생존을 위해 생태계 전반으로 비용 부담을 전가
 - 일부 부품 공급기업은 연 10~15% 수준의 부품 단가 인하와 대금 지급 지연(약 140~180일)에 직면
 - 잦은 가격 인하로 상당수 완성차 딜러는 매입 금액보다 판매 가격이 낮은 '가격 역전' 현상에 놓이기도 했으며, 그 결과 2024년 상반기 기준 딜러의 50.8%가 손실을 기록 (중국자동차딜러협회 CADA)
 - 완성차 가격 하락에도 불구하고, 업계의 수익 감소에 따른 서비스 품질 저하, 가격 인하를 더 기다려보자는 소비자 심리(等等党) 확산에 따른 신차 수요의 이연 등의 문제가 발생
- 일부 기업이 내수 판매가 아닌 수출을 전략적 활로로 삼으면서 가격 우위를 앞세운 중국산 전기차의 해외 진출이 가속화되고, 가격 하락 압력이 해외 시장으로 전이되는 현상도 발생

» 중국 정부는 시장 메커니즘과 제도적 질서 확립에 초점을 둔 반(反)내권 정책을 추진

- 중국 전기차 산업에서 약 15개 완성차 기업만이 2030년까지 재무적으로 생존가능한 것으로 평가되는 바*, 현재도 계속되는 가격 전쟁은 시장 재편의 필연성을 시사 (*AlixPartners 전망)
 - 2024년 중국의 약 130개 전기차 제조사 중 흑자를 기록한 곳은 BYD, Tesla China, Li Auto, Geely 등 4개 기업에 한정되며, 대부분의 기업은 상업적으로 장기 생존하기 어려운 상황
- 이에 중국 정부는 전기차 산업에 대한 전방위적 지원 축소, 업계 질서 확보, 우량 국유기업과 상위 민간기업 간의 질적 경쟁을 통해 산업 재편을 유도하기 시작
 - 중국은 제15차 5개년 경제사회 발전 계획('26~'30년)에서 전기차를 전략산업 목록에서 제외했는데, 이는 막대한 보조금 정책의 종료를 의미하는 동시에 자생력을 확보한 기업 중심의 재편을 예고한 것임
 - 한편 '반부정당경쟁법'('25.7월)·'자동차 안정 성장방안'('25.10월) 등의 정책은 기업 간 출혈 경쟁 규제, 기술 표준 강화 등을 통해 일정 수준에 미달하는 기업의 시장 퇴출을 유도하고 있음
 - 또한 중국은 국유기업을 선별 육성해 민간기업과의 경쟁을 촉진하는 선택적 산업 재편을 추진 중으로, 2025년 7월 창안자동차(长安汽车)를 모회사로부터 분리해 별도 법인화한 것도 그 일환으로 해석됨

» 중국 자동차 산업을 둘러싼 환경을 고려하면 내권 해소는 장기화될 여지도 있음

- 중국은 여러 제조업 분야에서 정부가 산업 재편에 강력하게 개입, 단기에 성과를 거두어 왔음
 - 중국은 정부 주도 자원 투입 - 양적 성장 유도 - 선도 기업 중심 재편(shake-out)으로 요약되는 일련의 산업 육성 과정에서 정부가 산업 재편에 강력하게 개입함으로써 글로벌 수준의 산업 기반을 마련해왔음
 - 일례로 중국 정부는 '공급측 구조개혁 1.0('15~'18년)' 과정에서 강력한 행정 명령으로 국유 기업 주도의 감산·합병을 추진하고 철강, 시멘트, 석탄 등 전통 산업의 과잉 설비 축소와 수익성 개선을 달성
- 그러나 중국의 달라진 산업 재편 정책과 자동차 산업을 둘러싼 상황을 고려할 필요가 있음
 - 자동차 산업의 반내권 정책은 과거 정책과 달리 시장 메커니즘의 원활한 작동에 방점을 두고 있으며, 세분화된 시장 구조, 첨단 산업으로서의 상징성을 고려하면 향후에도 정부의 직접 개입은 제한될 전망
 - 이에 중국 자동차 산업의 내권 해소는 여타 산업 대비 완만하게 전개될 것으로 예상되며, 지방정부가 다양한 정책 수단을 동원하여 관할 기업의 생존을 지원하는 가운데 기업들이 간접적 가격 경쟁, 위탁 생산, 신흥시장 수출 등의 전략으로 저수익 환경 하 생존을 도모하는 시나리오도 전개 가능성이 있음