

산업분석 Vol. 142

BEV 수요 둔화 속 완성차사별 대응 전략

산업분석실
이지형 선임연구원

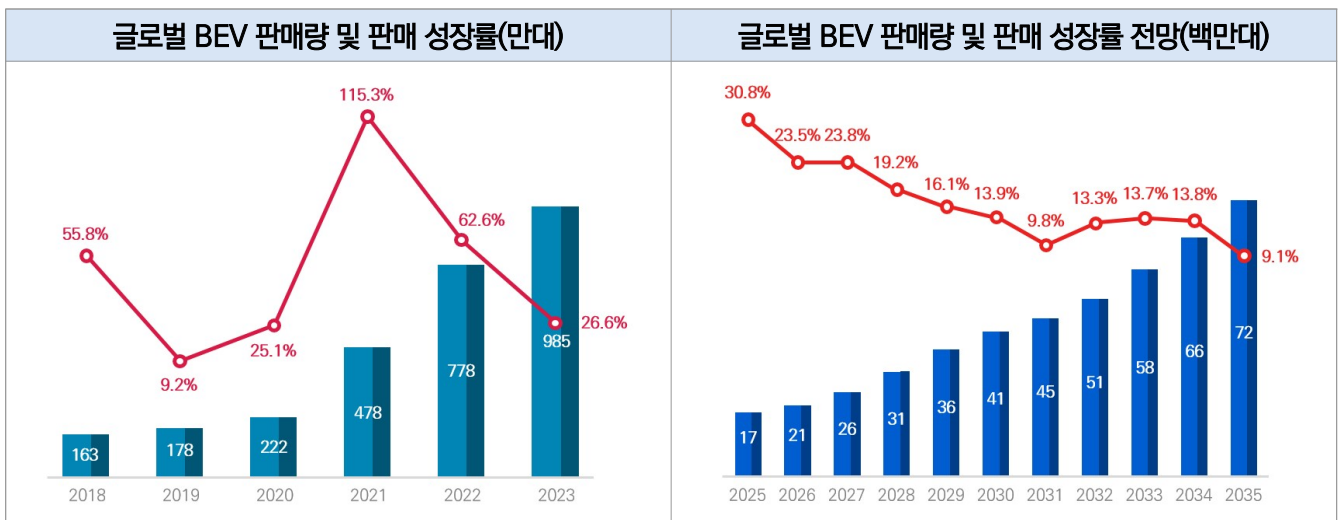
KATECH Insight

- ◆ 글로벌 BEV(배터리전기차) 판매 성장률이 둔화되는 가운데, 주요 완성차 업체들은 정책 및 시장 환경 변화에 따라 투자 확대, 생산 연기, 신흥 시장 진출 등 BEV 전환 전략 다각화
- ◆ BEV 전환이 장기적으로 불가피한 흐름이라면, 현재 완성차사별 상이한 BEV 전환 접근법이 향후 자동차 산업 생태계에 어떤 구조적 변화를 초래할지 주목이 되는 상황

» 글로벌 BEV 판매 성장률은 '21년을 정점으로 감소 추세이지만, 판매량은 지속 증가

- BEV 판매량 성장세는 코로나-19의 영향으로 일시적 감소 후 '21년까지 높은 성장률을 기록했으나, 주요국 경기 둔화, BEV 가격 부담 및 보조금 축소, 인프라 부족 등 복합적인 이유로 감소
 - 주요국 환경 규제 강화 및 정책적 혜택(보조금, 세금 감면 등)의 효과를 보며 '21년 115.3%까지 판매 성장률을 보였으나, 최근 주요국의 인플레이션, 보조금 축소 및 폐지 등으로 성장률 감소세
 - BEV 수요 둔화 전망에 따라 일부 완성차사들은 생산 목표를 하향 조정했으나, 탄소중립 로드맵, 기업 투자 확산, 인프라 개선 등으로 판매량은 지속 증가 전망
 - 주요국들의 내연기관 신차 판매 금지 목표, 장기적 관점에서의 기업 투자(공장 신설, 투자액, R&D 등) 확대, 충전 인프라 확산* 등을 통해 BEV는 현재 1천만 대에서 '35년까지 7.2천만 대까지 판매될 전망
- * 충전 인프라 보급 전망: ⁽²³⁾1.5천만 기 → ⁽³⁰⁾7천만 기 (S&P Global)

▮ 글로벌 BEV 판매 현황 및 전망 ▮








* 자료: SNER, EV Volumes

» BEV 판매 성장세 부진에도 한·중·일 주요 완성차사들은 BEV 투자 유지·확대 기조

- 중국 완성차사들은 내수시장 둔화와 무역장벽 대응을 위한 해외 현지 직·간접 투자 확대
 - 중국 BEV 보조금 제도 폐지 및 내수 경기가 둔화되면서 중국 내 BEV 판매 증가율은 하락세
 - * 중국 내 BEV 판매 증가율: ⁽²⁰⁾12.8% → ⁽²¹⁾168.6% → ⁽²²⁾74.0% → ⁽²³⁾20.8% (중국승용차협회)
 - 중국산 BEV의 급격한 확산*를 견제하기 위해 주요국들은 자국 산업보호 정책을 강화**하고 있는 가운데, 중국 완성차사들은 신흥 시장을 중심으로 한 해외 수출 공세 확대에 맞대응
 - * 중국 BEV 수출대수: ⁽²⁰⁾19만 대 → ⁽²¹⁾50만 대 → ⁽²²⁾99만 대 → ⁽²³⁾158만 대 (중국승용차협회)
 - ** (미국)BEV 관세 100% 인상, (EU)최대 약 45%까지 관세 부과, (캐나다)100% 추가 관세 부과 방침 등
- 일본 완성차사들은 북미 시장을 중심으로 BEV 투자를 확대하고, 현대자동차는 기존 투자 기조 유지
 - BEV 전환에 미온적인 태도를 보이던 일본 완성차사들은 BEV 수요 둔화 속에서도 투자를 확대 중으로, Toyota는 북미시장을 겨냥한 투자 확대 및 Honda는 중국 시장 현지 전략 모델 출시가 주요 특징
 - 현대자동차는 BEV 수요 둔화에도 불구하고 장기적 판매 목표는 그대로 유지하고, 동남아시아 시장을 중심으로 BEV 포트폴리오 다변화, 투자 전략 확대*를 통한 BEV 시장 확산 추진
 - * '24년부터 향후 10년간 총 120.5조원을 투자해 BEV를 포함한 다양한 모빌리티로의 확장과 에너지 사업자로서의 역할 강화 추진(지난해 목표 투자액 109.4조원 대비 10.1% 확대)

▮ '24년도 주요 완성차사별(아시아) BEV 전환 전략 ▮

구분	주요 내용
BYD 	목표 상향 ▶ 중국 내수시장 기반으로 '24년 판매 목표를 400만 대로 상향 (11% 증가)
	신흥 시장 ▶ 파키스탄에 '26년 완공을 목표로 자동차 생산 공장 건설 계획
	신흥 시장 ▶ 튀르키예에 연간 15만 대 생산 가능한 EV 공장 건설 계획 발표
	신흥 시장 ▶ 태국에 4.9억 달러 투자로 연간 15만 대 생산 가능한 EV 공장 설립
GAC Aion 	투자 확대 ▶ 후난성 창사에 연간 20만 대 생산 능력의 BEV 공장 개설
	신흥 시장 ▶ 태국에 첫 해외 공장 개설, 연간 생산 능력을 10만 대까지 확대 계획
	신흥 시장 ▶ 인도네시아 Indomobil Group과 협력해 BEV 공장 건설 계획
Toyota 	투자 확대 ▶ 후쿠오카현에 리튬이온 배터리 공장 신설
	투자 확대 ▶ 미국 인디애나 공장에 BEV 생산을 위한 14억 달러 투자
	투자 확대 ▶ 미국 켄터키 공장에 BEV 생산을 위한 13억 달러 추가 투자 계획
	목표 하향 ▶ '26년 글로벌 BEV 생산 계획을 150만 대에서 100만 대로 축소
Honda 	협업 추진 ▶ 닛산과 BEV 파트너십 체결, SDV(소프트웨어 정의 차량) 플랫폼 및 배터리 협업 추진
	투자 확대 ▶ '30년까지 차세대 BEV 공장에 6조 엔, 전동화 및 소프트웨어 각각 2조 엔 투자 계획
	투자 확대 ▶ 캐나다 온타리오주에 110억 달러 투자해 BEV 및 배터리 공장 건설 계획 발표
	신규 모델 ▶ '27년까지 중국 시장에 BEV 브랜드 'Ye' 출시 계획, '35년까지 100% 전동화 계획
현대차 	신규 목표 ▶ '30년까지 연간 555만 대 판매 중 BEV 모델 200만 대 판매 목표
	신흥 시장 ▶ 태국에서 '24년 하반기부터 '아이오닉' 판매를 통해 동남아시아 시장 확대 전략
	신흥 시장 ▶ 인도네시아에서 '24년부터 BEV 중심 포트폴리오 확대 계획
	목표 하향 ▶ 향후 3년간 글로벌 BEV 판매 목표를 94만 대('26년)에서 84.1만 대로 축소

* 자료: 언론사 내용 종합('24년 1~9월)




주) 주요 완성차사 중 '24년도 투자 및 대응이 활발하게 이루어진 기업을 임의로 선별

*본 원고는 한국자동차연구원의 공식적인 입장이 아닌 저자 개인의 견해를 반영하고 있습니다.

» 미국 완성차사들은 시장·정책 불확실성에 따라 단기 수익성에 초점을 맞춘 투자 전략 선택

- 현재 미국 자동차 산업은 소비자 수요 둔화, 다양한 정책적 리스크 등으로 인해 시장 불확실성에 직면
 - '24년 미국 상반기 BEV 판매율은 7.1%로 전년 동기 61.0% 대비 둔화됐으며(SNER), 신차 대출 금리는 '24년 2분기 평균 6.84%로 '22년 4.61% 대비 금리가 꾸준히 상승하며 구매 감소 요인으로 작용(Experian)
 - 미국의 연비 및 배출가스 규제가 기존안 대비 완화되면서 탄소배출 목표 달성을 위한 3년의 유예 기간을 허용했다는 분석*도 있지만, 여전히 높은 규제 기준으로 완성차사, 노동 단체 등의 반발이 심한 상황
 - * 미국 EPA(환경보호청)는 '26년 대비 '32년까지 배출 감축 목표를 56%(초안)에서 49%(최종안)로 낮추고, 감축속도도 '29년까지 점진적으로 감축한 뒤 '30년부터 가속화하는 자동차 배출가스 규제 최종안 발표('24.03)
 - '24년 9월 미국 EPA(환경보호청)의 차량 배출가스 규제 철폐 결의안 하원의회 통과*, 미국 대선 결과에 따른 친환경 정책 변화 가능성** 등 미국 내 친환경 정책 불확실성이 혼재된 상황
 - * 엄격한 EPA 차량 배출가스 규제 최종안을 철폐하는 결의안이 미국 하원에서 통과됐지만, 바이든 대통령은 해당 법안이 상원에서 통과되어도 거부권 행사 의사를 밝힌 상황
 - ** 트럼프 집권 시 차량 배출가스 규제 철폐, 파리협약 탈퇴 등 산업 경쟁력 강화에 중점을 두고, 해리스 집권 시 청정 에너지와 전기차 확대 등 친환경 정책 기조 유지가 예상되면서 대선 결과에 따른 정책 리스크 대두
- GM, Ford는 일부 대형 BEV 생산 계획을 연기하거나 전환 목표를 재조정 중이며, Tesla는 실적 악화에 따라 투자 계획은 축소됐지만 신흥 시장에서 새로운 성장 동력 모색
 - 미국 레거시 완성차사들은 BEV 시장의 성장 정체와 정책적 불확실성이 확대되면서 픽업트럭, SUV와 같은 대형 차종을 중심으로 BEV 전환 속도 조절 추세
 - Tesla는 주요국 BEV 수요가 정체되며 전반적인 BEV 기반 시설 투자는 축소되는 가운데 가파른 BEV 보급 성장이 전망되는 동남아시아*로 시장 진출 확대 계획 모색
 - * 인도네시아는 BEV에 대한 사치세 폐지, '25년까지 수입세 면제 등 새로운 전기차 인센티브를 제공 중이며, 태국도 전기차 인센티브를 제공하고 '30년까지 차량 총 생산의 30%를 ZEV(Zero Emission Vehicle)으로 전환 목표

Ⅰ '24년도 주요 완성차사별(미국) BEV 전환 전략 Ⅰ

구분	주요 내용	
GM 	투자 확대	▶ 미시간주 랜싱 공장에 9억 달러 투자해 BEV 생산 공장으로 전환 계획
	투자 연기	▶ 네바다주 리툼 광산 프로젝트 추가 투자를 '24년 말까지 연기
	생산 연기	▶ GM CEO, '25년까지 북미 BEV 100만대 생산이 사실상 어렵다고 발표
	생산 연기	▶ 미시간주 오리온 타운십 공장 BEV 픽업트럭 생산 개시를 '26년 중반으로 연기
	목표 하향	▶ '24년 연간 BEV 생산량 전망을 30만 대에서 25만 대로 하향 조정
Ford 	생산 조정	▶ 캐나다 온타리오주 오크빌 공장 생산 차종을 BEV에서 기술린 픽업트럭으로 변경
	계획 변경	▶ 유럽에서 '30년 100% BEV 판매 계획을 '30년 이후에도 내연기관차/HEV 판매로 수정
	생산 연기	▶ 북미 신형 BEV SUV 및 픽업트럭 양산을 연기하고, 현재 HEV 라인업 강화
Tesla 	신흥 시장	▶ 미국 등 BEV 신규 수요가 정체되면서 동남아시아 시장 진출 확대 계획
	투자 철회	▶ 50억 달러 규모의 태국 BEV 제조시설 건립 방안 투자 철회
	투자 축소	▶ 비용절감에 나서면서 '기가캐스팅' 완전 구현 계획 축소
	목표 조정	▶ 실적 악화로 'Impact Report'에서 '30년 연간 2천만 대 판매 목표 삭제




* 자료: 언론사 내용 종합('24년 1~9월)

주) 주요 완성차사 중 '24년도 투자 및 대응이 활발하게 이루어진 기업을 임의로 선별

» 유럽 완성차사들은 유연한 BEV 전환이 가능하도록 밸류체인 확장 및 투자 확대 추세

- BEV 수요 변동성과 정책 변화 속에서 시장 지배력 확대를 위한 투자 및 협력을 다각도로 추진
 - Volkswagen은 BEV 수요 둔화로 일부 모델에 대한 BEV 출시를 연기했지만, 미래 북미시장 실적 강화를 위한 멕시코 공장 투자, 소프트웨어 대응을 위한 BEV 기업 '리비안'과의 협력 등 시장 확대를 위한 투자
 - 다양한 라인업과 경쟁력 있는 BEV 모델을 보유한 BMW는 적극적인 BEV 투자를 진행 중이며, 특히 급변하는 글로벌 규제, 정책 변화 대응을 위한 배터리 공장 투자를 권역별로 분산하며 산업 영향력 확대
 - Mercedes-Benz는 내연기관 투자 확대 및 전동화 목표를 전략적으로 재조정했지만, 글로벌 전략의 핵심시장 중 하나인 중국에 대한 투자와 전고체 배터리 개발 등 BEV 산업 경쟁력 강화 추진

Ⅰ '24년도 주요 완성차사별(유럽) BEV 전환 전략 Ⅰ

구분	주요 내용	
Volkswagen 	투자 확대	▶ 멕시코 공장에 10억 달러를 추가 투자해 북미 BEV 생산 확대
	투자 확대	▶ '26년까지 미국 BEV 기업인 '리비안'에게 50억 달러 투자 계획
	신흥 시장	▶ 인도에서 '30년까지 저가형 BEV SUV 출시 계획, 동남아 및 북아프리카로 수출 검토
	신규 모델	▶ '27년 유럽 시장용 저가 BEV 'ID.1' 개발 계획 발표
	생산 연기	▶ SSP(확장형 시스템 플랫폼) 출시 지연으로 'ID.4', 'ID.Golf' 등 출시 연기
	생산 연기	▶ EV 프로젝트 '트리니티' 관련 모델 출시를 '26년에서 '30년대로 연기
BMW 	투자 확대	▶ 6세대 고전압 배터리 생산을 위해 3대륙(유럽, 북미, 아시아)에 5곳의 조립공장 설립 계획
	투자 확대	▶ 바이에른에서 연간 60만 개 배터리 생산 가능한 공장 착공
	투자 확대	▶ 6.5억 유로 투자해 뮌헨 공장을 BEV 전용 생산 공장으로 전환 방침
Mercedes-Benz 	투자 확대	▶ '30년 생산을 목표로 미국 배터리 스타트업 'Factorial Energy'와 전고체 배터리 개발
	투자 확대	▶ 중국시장 라인업 확장을 위한 20억달러 규모 공동 투자 계획
	목표 조정	▶ '25년까지 HEV를 포함한 전동화 차량 판매 비중 50% 계획을 '30년으로 연기

* 자료: 언론사 내용 종합('24년 1~9월)

주) 주요 완성차사 중 '24년도 투자 및 대응이 활발하게 이루어진 기업을 임의로 선별

» BEV 전환이 장기적으로 불가피한 흐름이라면, 현재 완성차사별 상이한 BEV 전환 접근법이 향후 자동차 산업 생태계에 어떤 구조적 변화를 초래할지 주목이 되는 상황

- 미국 레거시 완성차사들은 내수 시장 리스크 관리를 위한 신중한 BEV 전환을 추진하는 반면, 대부분의 완성차사들은 내수 시장 한계 극복과 중국 의존도 탈피 등을 위한 다각화된 BEV 시장 확대 전략 추진
 - 자국 시장 의존도가 높은 GM과 Ford는 정책 및 시장 리스크 관리를 위해 대대적인 BEV 전환을 지양하고, 수익성이 높은 내연기관차 중심의 내수 시장을 단기적으로 유지하며 추후 BEV 기회를 모색하는 움직임
 - * '23년 미국 완성차그룹별 전체 차량 판매 중 내수 판매 비중: (GM) 43%, (Ford) 51% (MarkLines)
 - 한·중·일 완성차사들은 내수 시장 한계 극복과 신산업 선점을 위해 다각화된 글로벌 BEV 진출 전략 추진
 - * '23년 한·일 완성차그룹별 전체 차량 판매 중 내수 판매 비중: (현대차) 18%, (Toyota) 21% (MarkLines)
 - 유럽 완성차사들은 중국 시장에서의 영향력 감소와 급성장하는 중국 BEV 브랜드 대응을 위해 중국 시장 내 투자를 확대하거나 중국 외 시장에서의 BEV 생태계 강화 방안 모색
- 완성차사별 각기 다른 BEV 전환 접근 전략이 향후 자동차 생태계를 어떤 방식으로 재편하고, 글로벌 경쟁 구도를 어떻게 변화시킬지에 대한 관심이 커지는 상황

*본 원고는 한국자동차연구원의 공식적인 입장이 아닌 저자 개인의 견해를 반영하고 있습니다.