

산업분석 Vol. 122

## 중국 전기차 시장 이슈 점검

산업분석실  
이 호 책임연구원

### KATECH Insight

- ◆ 중국의 신에너지차(전기차 등)에 대한 구매보조금이 '23년부터 폐지됨에 따라 시장 성장세에 대한 둔화 우려가 존재하며 최근 부실 전기차 기업의 정리 등 구조조정 가능성도 제기되고 있음
- ◆ 최근 수년간의 판매량 성장세 추이를 살펴본 결과 구매보조금 폐지의 영향이 크다고 보기 어려웠으며 특정 업체의 시장 지배력이 추세적으로 증가한다고 판단하기는 아직 어려운 상황

### » 최근 중국 자동차 시장과 관련하여 전기차 보급 속도가 둔화됨과 함께 소수 업체 중심으로 산업 구조가 재편되고 있다는 주장이 제기되고 있음

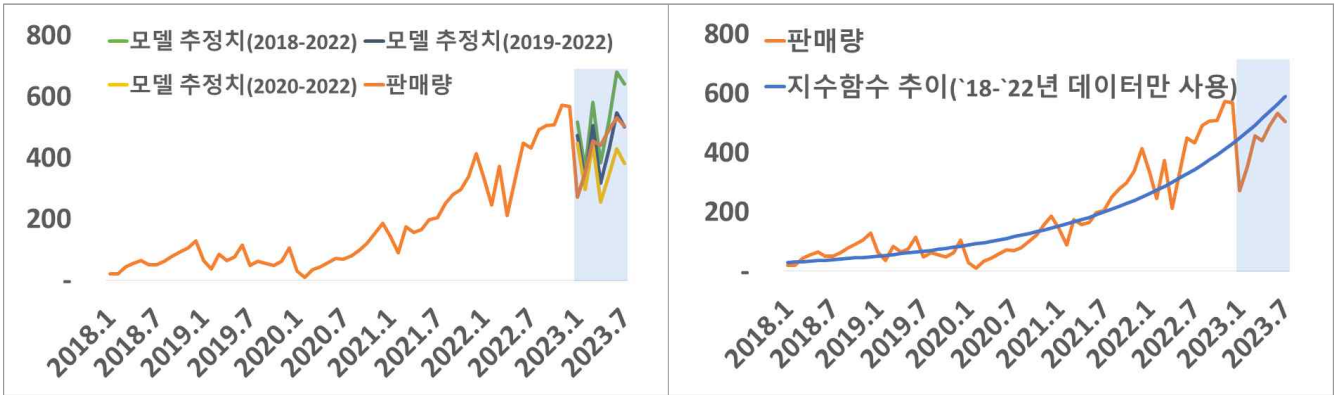
- (성장 둔화) 중국은 '23년부터 전기차에 대한 구매보조금을 폐지하였는데 국내외 일부 언론에서는 이로 인해 전기차 시장의 성장이 둔화된 것으로 추정
  - 다만, '23년초에는 판매량이 크게 꺾이면서 이러한 주장에 힘이 실리는 모양새였으나, 최근에는 전기차 판매량이 다시금 회복됨에 따라 구매보조금 폐지에 따른 성장 둔화론이 다소 약화되고 있는 상황
- (소수업체 중심 재편) 일부 언론에서 허쉬만-허핀달 지수(HHI)를 근거로 中 전기차(BEV·PHEV) 시장이 소수 업체 중심으로 재편되고 있다고 보도('23.6월)한 바 있으며, 과거 정부의 지원정책을 노리던 업체들이 허위 판매\*를 일으키거나 생산된 차량을 방치한 사례와 부실 업체 구조조정도 조명('23.8월)
  - \* 예를 들어 배터리가 포함되지 않은 빈 새시를 생산하거나 실제 재원을 충족하지 못하는 배터리를 탑재하는 경우

### » 이에 따라 여기에서는 ① 구매보조금 폐지 이후 보급이 그간의 추세를 이탈하였는지 확인하고, ② 중국 전기차 시장의 집중도 추이를 확인하여 산업 구조 변화 상황을 점검

#### ① (보급 현황 점검) 구매보조금 폐지 이후에도 최근 수년간 판매량 추이를 대체로 유지 중

- 혁신제품의 확산 예측에 주로 사용되는 Bass Model을 이용하여 2022년까지의 추이를 살펴본 결과\* 2023.1~7월까지의 판매량은 대체로 모델 예측치에 부합되는 것으로 확인
  - \* 2018~2022년, 2019~2022년, 2020~2022년 등 3개 구간의 월별 데이터와 월별 계절성 및 2020년 COVID-19으로 인한 효과를 가변수(Dummy Variable)로 고려한 Generalized Bass Model 이용
- 혁신제품의 초기 판매량은 지수적인 성장세를 보이는데, 2018~ 2022년 판매량을 바탕으로 산출한 지수함수 추이와 비교한 결과 '23.1~7월 판매량이 그간의 변동성 수준 내에 있는 것으로 확인
- 中 자동차 판매량은 내연기관차-전기차 모두 상반기에 부진하고 하반기에 양호한 패턴을 보이는데, 전기차 판매량도 최근의 성장 추세는 그대로 유지되는 가운데 일시 감소한 것으로 추정됨

## Ⅰ 중국의 전기차 보급 추이 및 모델 예측치 비교 (단위: 천대) Ⅰ



\* 주) 판매량 데이터는 MarkLines에서 제공하는 통계치를 활용

### ② (산업 구조 변화) 상위 업체의 시장점유율이 증대되고 있으나 추세적 변화인지는 불분명

- 변동성을 통제하기 위해 분기별 판매 데이터를 바탕으로 허쉬만-허핀달 지수(HHI)\*를 계산한 결과, 최근 1년여 동안 HHI가 빠르게 증가하고 있는 것을 확인

\* HHI는 특정 업체들의 시장지배력을 계량화한 시장집중도를 측정하는 지표로, 개별 기업의 시장 점유율 제곱을 합산하여 산출. 절대적인 판별기준이 있는 것은 아니나 美 법무부에서는 기업결합 심사 시 1,500 이하는 비집중 시장, 1,500~2,500은 중간 정도로 집중된 시장, 2,500 초과는 고도로 집중된 시장으로 분류(Horizontal Merger Guidelines)

- '23.2분기 전기차(BEV) 시장의 HHI는 1,038(제조사/브랜드별), 1,120(그룹사별)으로 나타났으며, 전기차-플러그인하이브리드(BEV·PHEV) 합산 시장은 1,304(제조사/브랜드별), 1,486(그룹사별)로 확인

\* HHI는 통상 매출액으로 계산하나 본 보고서에서는 판매대수를 기준으로 하였기 때문에 일부 차이가 있을 수 있음

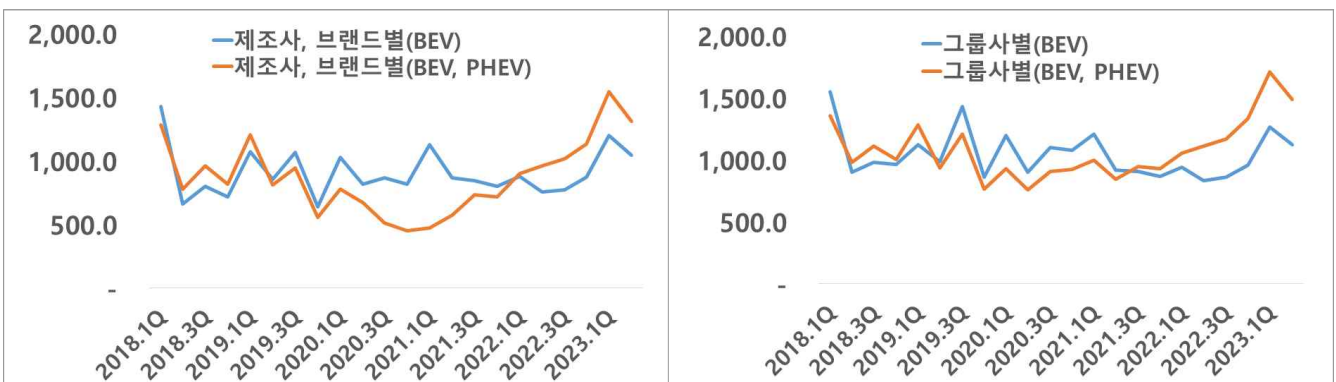
- 아직 집중도가 높은 시장으로 보기에에는 어려움이 있으나 '22.2분기부터 빠르게 증가한 것은 사실. 다만, 장기적으로는 증감을 반복하고 있어 추세적으로 증가할지는 불명확

- 전기차 시장은 모델 다양성이 내연기관차 시장 대비 낮아 일부 업체에서 인기 모델이 생겨나면 HHI가 크게 증가하는 경향이 있음(중국의 경우 타 국가 대비 모델 다양성이 상대적으로 높아 정도의 차이는 있음)

- 그러나 경쟁이 치열한 중국 전기차 시장 특성상 경쟁사에서 유사한 모델이 출시되면 경쟁 지형이 빠르게 변화하는 경향이 존재하여 장기적인 추세 전환으로 보기에에는 아직 이른 것으로 생각됨

\* 예를 들어 SGMW에서 출시하였던 흥광 미니 EV의 경우 '22년까지는 높은 판매량을 보였으나 '23년부터는 판매량이 크게 감소(동 모델은 구매보조금 대상이 아니었으므로 구매보조금 폐지의 영향으로 볼 수 없음)

## Ⅰ 중국 전기차 시장의 허쉬만-허핀달 지수(HHI) 변화 추이 ('18.1Q~'23.2Q) Ⅰ



\* 주) 판매량 데이터는 MarkLines에서 제공하는 통계치를 활용

» **中 전기차 산업의 본격적인 구조 변화 조짐은 포착되지 않고 있으나 경제 전반에 걸친 디스플레이션 압력과 자국 전기차 기업 간 과당 경쟁 등이 심화되면 구조 변화가 가속될 수 있음**

- '23년 구매보조금 제도 일몰에도 여전히 전기차 친화적인 제도가 유지되고 있고 저가 전기차가 인기를 끌면서 판매량의 성장세가 훼손되진 않은 것으로 판단
  - 구매보조금은 일몰되었으나 차량 번호판 교부에서 전기차 우대\*, 전기차 대상 취득세 10%를 감면하는 제도를 연장하는 등 전기차 친화적인 제도적 환경이 여전한 상황
  - \* 중국 주요 도시들의 경우 해당 도시에서 차량 번호판을 교부받지 못하는 경우 일부 주요 도로 이용이 금지되며 번호판을 교부받기 위해서는 경매 또는 추첨 등의 방법을 이용해야 하나, 전기차(신에너지차)는 상당 부분 예외 적용
  - 또한 '21년부터 구매보조금 제도의 대상이 아닌 (주행거리 등이 상대적으로 짧은) 저가 전기차 모델이 등장하여 인기를 끌고 있고, 주요 소비자층도 혁신을 중시하는 초기 소비자(Innovator, Early Adopter)에서 실용성 중심의 주류 소비자(Majority)로 확대되는 것으로 보임
- 중국의 지방정부 등의 지원에 힘입어 난립하였던 전기차 업체들이 정리되고 있는 과정에 있으나, 이들 업체의 시장 점유율 자체가 매우 낮은 수준이었기에 산업 전체에 대한 영향은 제한적
  - '22.2분기부터 HHI로 계산한 시장집중도가 빠르게 증가하고 있으나 이는 난립하였던 업체들의 구조조정으로 인한 것은 아니며 선도업체인 BYD 등의 일부 모델들이 인기를 끌면서 발생하는 효과
  - 그러나 중국 전기차 시장의 치열한 경쟁 환경을 고려할 때 경쟁업체의 반격도 만만치 않을 것으로 보여 일반적인 상황에서는 상위 업체의 영향력이 추세적으로 확대되기는 어려움
- 다만, 중국 경제·시장의 불안 요인이 현실이 되면 구조조정의 여파가 주요 업체까지 확산될 수 있음
  - 중국의 전반적인 경기 둔화가 지속되는 가운데 정부의 적극적인 대응책이 나오지 않으면서 디스플레이션에 진입할 것이라는 우려가 부상하고 있는데, 만약 현실이 된다면 전기차 산업의 성장 추이도 추세 이탈 가능성 있음
  - 또한 성장 둔화 환경에서 업체 간 경쟁이 더욱 심화되면 구조조정 속도가 더욱 가속될 수 있음
  - \* 중국은 자동차 업체간 경쟁 심화로 허위·비방성 마케팅이 심각해지면서 중국자동차공업회(中国汽车工业协会)에서 '23.3월 자동차 산업 '땃글알바' 공동 대응 이니셔티브까지 출범한 상태(한국자동차연구원 이슈브리핑 제41호)

**Ⅰ 중국 주요 지역의 전기차 번호판 교부 우대제도 (2020년 기준) Ⅰ**

지역	번호판 교부 제한		번호판 교부 한도		평균 당첨률(일반)	평균 낙찰가(일반)
	일반 차량	신에너지차(전기차 등)	일반 차량	신에너지차(전기차 등)		
선전	경매, 추첨	제한 없음	105,600	-	0.25%	48,288위안 (약 875만원)
광저우	경매, 추첨	제한 없음	150,983	-	0.69%	24,916위안 (약 451만원)
상하이	경매	제한 없음	173,726	-	-	90,734위안 (약 1,645만원)
베이징	추첨	BEV만 제한 없음(한도 내)	38,200	74,200	0.03%	-
톈진	경매, 추첨, 지역 쿼터	제한 없음	125,000	-	1.02%	17,183 (약 311만원)
하이난	추첨	제한 없음	243,488	-	29.08%	-

\* ICCT(2023.2.), Accelerating New Energy Vehicle Uptake In Chinese Cities

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