



 중국전문가포럼 http://csf.kiep.go.kr/	「이슈&트렌드」 中 신에너지 자동차 업계 현황과 시장 동향
2018. 12. 21.	작성 CSF (자료감수: 김익기 중국인민대학 석좌교수)

- 올해 1~11월 중국의 신에너지 자동차 생산량과 판매량이 모두 처음으로 100만 대를 돌파하면서 중국의 신에너지 자동차 시장은 새로운 성장 단계에 진입함.
- 중국 자동차공업협회(中国汽车工业协会)의 최신 통계에 따르면, 올 1~11월 중국 신에너지 자동차 생산량과 판매량이 전년 동기 대비 각각 약 63.6%, 68% 급증한 105만 3,500대, 102만 9,800대에 달했음.
 - 그중 순수 전기차의 생산과 판매가 각각 전년 동기 대비 약 50.3%, 55.7%의 높은 증가율을 기록함. 플러그인 하이브리드카(PHEV)의 생산량과 판매량은 전년 동기 대비 각각 약 130.3%, 127.6% 증가함.
 - 반면 올 1~10월 중국 전체 자동차 생산량은 0.4% 감소해 올해 중국 자동차 시장 전체는 이미 마이너스 성장이 시작됨. 또한 2019년도에도 중국 자동차 시장의 성장 속도는 ‘제로’를 유지할 것으로 예상됨.
 - 실제로 올 1~11월 중국 자동차 생산량과 판매량은 전년 동기 대비 각각 약 2.6%, 1.7% 하락한 2,532만 5,200대와 2,541만 9,700대를 기록함. 이중 승용차의 생산량과 판매량은 전년 동기 대비 각각 약 3.4%, 2.8% 하락한 2,147만 4,100대, 2,147만 8,400대를 기록함.
- 그러나 업계에서는 중국 전체 자동차 시장의 하락세에도 불구하고 신에너지 자동차 시장이 내년에도 고속 성장을 이어갈 것이라고 전망함.
- 중국 자동차공업협회는 올해 중국의 신에너지 자동차 판매량이 120만 대를 넘어서 내년에는 160만 대 안팎에 이를 것이란 전망도 제시함. 업계 관계자들은 “올해 중국의 신에너지 자동차 보조금이 줄어들었지만 판매량은 여전히 늘어나고 있는 추세,”라며 “신에너지 자동차의 진정한 시장 소비 수요가 증가하고 있다,”고 보았음.
 - 추이동수(崔东树) 중국 전국승용차연석회(全国乘用车联席会) 비서장은 “자동차의 스마트화, 전기화가 핵심인 신에너지 자동차 산업은 거대한 성장 잠재력을 갖고 있다. 특히 중국 당국이 내놓은 신에너지 자동차 생산 시 가산점을 부여하는 포인트 적립 정책(积分政策)은 신에너지 자동차 판매에 큰 견인차 역할을 하고 있어 향후 2년 안에 폭발적인 성장세를 나타낼 것,”이라고 전망함.


- 스젠화(师建华) 중국 자동차공업협회 부 비서장은 “현재 각 방면으로 지원을 받고 있는 신에너지 자동차 시장은 내년에도 고속 성장할 것으로 예상되는 가운데, 2020년에는 신에너지 자동차 판매량 200만 대 목표를 달성할 수 있을 것,” 으로 전망함.

□ 한편, 신에너지 자동차 산업의 밸류체인에 속하는 전기차 배터리 산업은 최근 2년간 국가 보조금 정책 폐지 등의 영향으로 업계가 빠르게 재편됨에 따라 일부 기술 경쟁력이 취약한 소형 기업은 업계에서 퇴출됨. 게다가 한때 중국 시장에서 내몰린 해외 대형 배터리 제조사들이 다시 중국으로 재진출하기 시작함.

- 근래 몇 년간 중국 전기차 배터리 시장은 업계 집중도가 대폭 상승했는데, 통계에 따르면 올해 전기차 배터리 업계 상위 5위권에 속하는 기업들의 시장 점유율이 77%에 이른 것으로 나타남. 그중 상위 1, 2위를 차지한 기업의 시장 점유율은 무려 63%에 달함.
- 또한, 현재 LG화학, 삼성SDI, SK이노베이션, 파나소닉 등 한국과 일본을 비롯한 글로벌 배터리 제조사들이 중국 현지 배터리 공장 증설에 투자를 추진하고 있는 가운데, 포스트 보조금 시대에서 이들과 경쟁해야 하는 중국 현지 배터리 제조사들에게는 적잖은 타격을 줄 것으로 예상됨. 또한 그 타격으로 향후 수많은 중국 배터리 기업들이 생존능력을 상실하고 폐업을 하게 되면 이미 시중에 공급된 전기차 배터리에 대한 사후 서비스가 이뤄지지 못하는 등 각종 문제가 야기될 것으로 전망됨.
- 한 업계 종사자는 “현재 전기차 배터리에 양극소재로 가장 많이 쓰이는 삼원계(니켈·코발트·망간으로 이뤄진 NCM) 양극재의 경우 에너지 밀도가 높아 전기차의 연속 주행거리 향상에는 탁월한 효과가 있으나 제조비용이 높고 핵심 원료인 니켈과 코발트 가격이 계속해서 오르고 있는 실정이다. 이로 인해 원료 확보를 둘러싼 업계 경쟁이 매우 치열하고 가격 전쟁까지 촉발되고 있다,” 며 “니켈과 코발트 함량을 낮춰 배터리 제조 비용을 낮출 수 있는 방향으로 기술 연구가 진행되도록 배터리 업계 전체가 노력해야 할 것,” 이라고 당부함.

□ 그 밖에 중국 정부는 급성장 중인 신에너지 자동차 시장 규모에 걸맞은 충전 인프라를 갖추기 위해 향후 3년 안에 전기차 충전 시설을 최적화하는 《신에너지 자동차 충전 보장능력 행동 계획(提升新能源汽车充电保障能力行动计划)》(이하 ‘행동계획’)을 발표해 눈길을 끌고 있음.

- 기존의 중국 신에너지 자동차 정책은 주로 전기차 육성에 집중되어 왔기 때문에 충전 시설 구축에 대한 지원은 상대적으로 소홀하게 다뤄짐. 그 결과 전기차 육성이 비교적 빠른 지역에서는 충전 시설 구축이 전기차 증가 속도를 따라가지 못해 차이는 있으나 충전 시설이 없는 현상이 빚어짐.
- 그러나 전기차 충전 시설 구축의 경우 부지 선정이 까다롭고 건축비용이 높으며, 또 사업 특성상 투자 회수 기간이 길어 관련 기업들이 적극적으로 투자하기를 꺼려하는 실정임. 또한 일부 지방정부가 ‘시범 사업’이란 명목으로 충전 시설 부지에 대한 타당성 검증을 거치지 않고 맹목적으로 충전시설을 확대해 사실상 이용률이 ‘제로’인 충전시설이 생겨나고 있음.

- ‘행동계획’은 향후 3년간 전기차 충전 시설을 적재적소에 배치하고 충전시설 환경을 한층 더 최적화하겠다는 목표를 제시함. 새롭게 건설되는 주거지역의 경우 전력 공급 케이블을 고정된 주차 자리에 설치에 예비 전력을 확보한다는 방안을 제시함. 또한 기존 거주 지역의 전력 부족 문제에 대해서는 전력 수요가 낮은 시간대에 충전을 유도하고 현 전력망 시설을 십분 활용하여 ‘차량 1대당 충전 스탠드 1대’라는 목표를 실현한다는 방침임. 

참고자료

신화망(新华网), 인민망(人民网), 북경상보(北京商报) 등