

중국팀

최근 BYD 위기설에 대한 평가와 전망

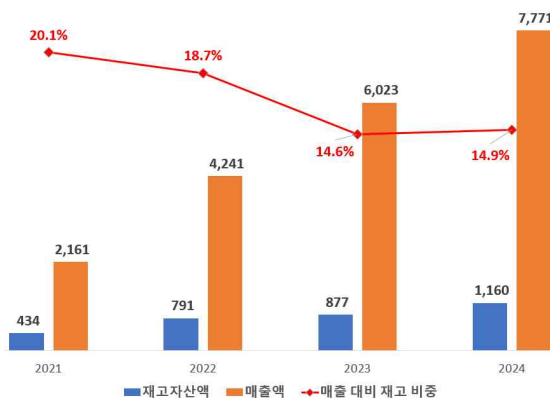
□ 최근 BYD의 위기설과 관련된 국내외 보도가 계속되고 있음.

- BYD의 부채 규모가 급증하며 재정 안정성 우려가 제기되고 있고, 4월 BYD의 주요 딜러 업체가 영업을 중단하는 등 재고 확대가 리스크 요인으로 부각되고 있음.¹⁾
- 지난 5월 말 BYD가 22개 모델에 대해 최대 34%의 가격 인하를 시행하자 BYD의 자금 사정에 문제가 생긴 것이 아니냐는 추측이 이어지고 있음.²⁾
- 창청자동차(GWM) 회장은 중국 자동차 업계에 헝다 같은 존재가 있고, 악성 출혈 경쟁(内卷式竞争)을 유발하는 업체가 있으며, 이러한 저가 경쟁은 품질을 보장할 수 없게 할 것이라고 경고함.

□ BYD의 재고자산이 빠르게 증가하고 있지만 매출 대비 재고 수준은 2021년 대비 오히려 개선되었고, 재고판매일수(DSI)³⁾ 등 지표는 기존 레거시 업체들과 비슷하거나 조금 더 높은 재고 수준을 나타냄.

그림 1. BYD의 재고 수준 추이

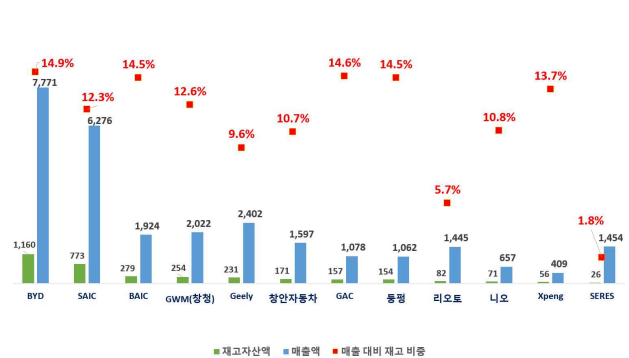
(단위: 억 위안)



자료: BYD 재무제표를 바탕으로 저자 작성.

그림 2. 2024년 중국 자동차 업계의 재고 수준

(단위: 억 위안)



자료: 각 기업의 재무제표를 바탕으로 저자 작성.

- 2024년 BYD의 재고자산⁴⁾은 약 162억 달러, 매출 대비 재고 비중은 약 14.9%로 중국 자동차 업계 내 최고 수준임.⁵⁾

○ 2024년 글로벌 완성차 기업의 재고자산은 토요타 약 307억 달러, 현대차 약 237억 달러, 스텔

1) Fortune(2025. 6. 8). BYD unleashes an EV industry reckoning that alarms Beijing.

2) 新浪财经(2025. 5. 26). 魏建军爆料汽车圈丑闻！到底谁是汽车行业的“恒大”？

3) 재고를 판매하는 데 걸리는 평균 일수, DSI가 낮을수록 재고 관리가 잘 되고 있음을 의미함.

4) 아직 판매되지 않은 상태로 기업이 보유하고 있는 원자재, 재공품, 완제품 등을 모두 포함하는 판매 목적의 보유 자산을 의미함.

5) 新浪财经(2025. 5. 7). 车企年报 | 比亚迪库存超千亿 海马汽车存货周转天数严重高企.

- 란티스 약 216억 달러, 테슬라 약 120억 달러를 기록했고, 매출 대비 재고 비중은 테슬라 12.3%, 스텔란티스 11.7%, 현대차 11.3%, 토요타 9.8%에 달함.
- 다만 BYD의 매출 대비 재고자산 비중은 2021년 대비 감소하였으며 재고자산의 절반 이상(약 60~70%로 추정)은 완성차가 아닌 원재료와 재공품임.⁶⁾
 - BYD의 재고판매일수는 59.74일을 기록하여 GAC(58.02일), GWM(57.64일), SAIC(56.89일)과 비슷한 수준을, JAC(46.74일), 창안자동차(43.17일), SERES(10.84일) 보다 높은 수준을 기록함, 한편 테슬라와 현대차의 재고판매일수는 각각 55일, 49일로 나타남.⁷⁾
 - 기업의 재고 수준을 평가하는 또 다른 지표인 재고회전율은 2024년 BYD가 약 6.2회로 테슬라(6.3회)와 비슷한 수준을, 현대차(7.5회)보다는 낮은 수치를 기록함.⁸⁾
- BYD의 부채가 빠르게 증가하고 있지만, 자산 및 매출 대비 부채 수준, 부품 구매 대금 지급 기간 등 지표들은 동종 업체와 비교 시 심각한 수준이라고 보기 어려움.
- BYD의 부채 규모가 2021년 1,915억 위안에서 2024년 5,847억 위안으로 크게 증가했으며, 부품 공급업체에 대한 미지급금 증가가 부채 확대의 주요 원인으로 지적됨.
 - 중국 완성차 기업들의 협력업체에 대한 장기 어음결제 방식이 문제가 되고 있으며, 글로벌 완성차 기업의 부품 구매 대금 지급 기간이 30~90일 수준인데 반해, 중국 기업의 평균 지급 기간은 182일에 달했고 BYD는 127일로 나타남.

표 1. BYD의 부채 및 미지급금 수준 추이

연도	총자산 (억 위안)	총부채 (억 위안)	자산 대비 부채 비율	매출액 (억 위안)	미지급 금액 (억 위안)	매출 대비 미지급 금액 비율
2021	2,958	1,915	64.8%	2,161	805	37.2%
2022	4,939	3,725	75.4%	4,241	1,438	33.9%
2023	6,796	5,291	77.9%	6,023	1,985	33.0%
2024	7,834	5,847	74.6%	7,771	2,440	31.4%

자료: BYD 재무제표를 바탕으로 저자 작성

- BYD의 부채 중 약 42%(약 2,440억 위안)는 부품 공급업체에 대한 무이자 미지급금이며, 장단기 유이자 부채의 비중은 5% 이하 수준으로 매우 작음.
- 하지만 2024년 BYD의 매출액 대비 미지급금의 비율은 2021년 37.2%, 2022년 33.9%, 2023년 33.0% 2024년 31.4%로 낮아지는 추세이며, 2024년 기준 NIO(52%), 창안(49%), SERES(47%), GWM(39%), SAIC(38%), 리오토(37%) 등 보다 BYD의 미지급금 비율이 낮은 수준임.⁹⁾
- BYD 자산 대비 부채 비율은 2024년 약 74.6%로 2022년과 2023년 대비 낮은 수준이며, 2025년 1분기 해당 비율이 70.7%로 감소함.
 - 2024년 기준 경쟁사와 비교 시 테슬라(39.6%)와 현대차(약 64.6%), 폭스바겐(68.9%)보다 높고 GM(약 76.6%)과 포드(84.3%), 니오(87.5%), SERES(87.4%) 보다는 낮음.¹⁰⁾

6) 深水财经社(2025. 6. 2). 疯狂价格战, 比亚迪为什么急了?

7) 金融界(2025. 5. 2). 冰火交织下的车企: 2024年比亚迪、赛力斯业绩领跑, 长安汽车、上汽集团利润下滑陷困境.

8) 재고회전율은 매출원가를 평균 재고자산으로 나눈 값으로, 기업의 재고 관리 효율성을 보여주는 지표임. 숫자가 높을수록 재고가 빠르게 판매되고 있음을 의미함.

9) 汽车行业情报站(2025. 5. 11). 比亚迪海外销量大增, 欧洲、东南亚市占率明显提升.

표 2. 2024년 중국 자동차 업계 부채 수준 및 대금 지급 기간

기업명	총자산 (억 위안)	총부채 (억 위안)	자산 대비 부채 비율	대금 지급 기간
BYD	7833.6	5846.7	74.6%	127.23일
SAIC	9571.4	6104.1	63.8%	140일
BAIC	1720.4	935.6	54.4%	83일
GWM	2177.2	1382.7	63.5%	163.75일
Geely	2293.9	1369.7	59.7%	129.67일
창안자동차	2081.7	1290.9	62.0%	204.54일
GAC	2324.6	1106.8	47.6%	109일
둥펑	3250.5	1702.6	52.4%	226일
리오토	1623.5	910.3	56.1%	165.36일
니오	1076.1	941.0	87.4%	194.93일
Xpeng	827.1	514.3	62.2%	232.79일
SERES	943.6	824.6	87.4%	165.55일

자료: 각 기업 재무제표와 电车财经 자료를 바탕으로 저자 작성

- 중국 업계 내 전반적인 관행과 기준으로 볼 때 BYD의 파산 우려는 다소 과도한 해석으로 보이나, 중국 자동차 업계의 구조조정은 가속화될 것으로 보임.
- 6월 9일 중국 정부가 과열 경쟁에 대해 우려를 표명하고 과도한 가격 경쟁이 기업의 수익성 악화와 품질 저하로 이어지지 않게 하기 위한 품질검사 강화 계획을 발표함.¹¹⁾
 - 5월 28일 상무부가 기업과 협회를 소집해 0km 중고차 관련 간담회를 개최하는 등 업계에 만연해 온 판매 실적 부풀리기에 대한 관리·감독 의지를 표명함.
 - 6월 1일부터 시행된 「중소기업 지급 보장 조례(保障中小企业款项支付条例)」에 따라 지급 보증 기간이 급격히 단축되면서 중국 완성차 기업들의 유동성에 영향을 줄 것으로 예상되며, 이에 따라 소규모 업체들의 파산 가능성이 높아지는 등 중국 자동차 업계의 구조조정이 빠르게 전개될 수 있음.
 - 6월 11일 중국 완성차기업 17개가 공급업체에 대한 지급 보증 기간을 60일 이내로 단축하겠다고 발표하면서, 무이자로 자금을 조달하던 업계의 영업 구조에 변화가 예상됨.
 - 다만 중국 자동차 업계의 오랜 관행이 단기간에 바뀔 수 있을지는 지켜볼 필요가 있으며 중국 내에서도 보다 상세한 대금 결제 규칙이 제정될 필요성이 제기됨.¹²⁾
 - 중국 기업들은 유동성 확보를 위해 이익률이 높은 해외 시장에서 매출을 확대하고자 할 수 있으며, 이에 따라 해외 시장에서 우리 기업과의 경쟁은 더욱 심화될 수 있음.
 - 2025년 1~5월 중국 NEV 수출량은 전년동기대비 64.6% 증가한 85만 5,000대를 기록했고, 특히 BYD의 경우 전년동기대비 112.3% 증가한 37만 4,200대를 기록함.

최재희 전문연구원

10) Baidu Finscope에서 각 기업의 재무제표를 검색함.

11) 每日经济新闻(2025. 6. 10). 重拳出击！工信部启动道路机动车辆生产一致性监督检查 专家：将遏制车市“内卷”.

12) 红星新闻(2025. 6. 11). 17家车企声明支付账期不超60天，供应商担忧“上有政策下有对策”，呼吁落实细则.