

중국 전기차의 동남아 시장 선점 요인 및 시사점

최재희 세계지역연구1센터 중국팀 전문연구원 (jhchoi@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1098)

이재호 세계지역연구2센터 동남아대양주팀 선임연구원 (jhlee@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1134)



차 례

1. 중국 전기차의 동남아 진출 현황
2. 동남아 시장 선점 요인
3. 전망 및 시사점

주요 내용

- ▶ 최근 태국, 인도네시아 등 동남아시아 전기차 시장에서 중국기업의 점유율이 빠르게 상승하고 있음.
 - 2023년 판매량 기준 중국기업의 점유율이 태국시장의 약 76%(1위), 인도네시아 시장의 약 42%(2위), 말레이시아 시장의 44%(1위), 싱가포르 시장의 약 34%(1위)를 차지함.
 - 기업별로 살펴보면 BYD는 태국, 말레이시아, 싱가포르에서 1위, Shanghai-GM-Wuling(우링)은 인도네시아에서 현대차(44.5%)에 이어 2위를 기록하였으며, 특히 동남아 최대 전기차 시장인 태국에서는 2023년 판매량 기준 1~4위까지 모두 중국기업이 차지하였고, 테슬라가 약 7.7%의 점유율로 5위를 기록함.
- ▶ 동남아 자동차 시장을 장악하고 있는 일본의 전통차가 지연되는 사이 중국기업이 전기차 보급의 초기 단계인 동남아 시장을 적극 공략하였으며, 동남아 주요국의 전기차 보급 및 생산 허브 육성정책과 맞물려 동남아 전기차 시장 내 중국기업의 입지가 강화됨.
 - 오랜 기간 일본 자동차 기업들의 동남아 시장 내 점유율이 약 90%로 압도적이었으나 전동화 전략이 지체되었으며, 보급형 중저가 전기차에 강점을 보유한 중국기업이 현지의 주요 딜러 업체 및 기관들과 파트너십을 구축하며 초기 전기차 시장 점유율을 빠르게 확보함.
 - 태국, 인도네시아 등 국가가 전기차 보급 및 공급망 내재화를 적극 추진하면서 중국 전기차 기업과의 협력이 강화됨.
- ▶ 중국기업은 수직계열화와 공정 기술 혁신, 공급망 현지화, 물류비용 절감을 통해 가격 경쟁력을 확보하여 동남아 시장 진출을 가속화하고 있음.
 - BYD는 핵심 원자재, 배터리, 반도체, 모터·변속기, 전장부품, 새시(chassis), 조명, 자동차 판매 및 금융 서비스에 이르는 공급망 전반의 수직계열화를 이루고 있으며, 파워트레인, 배터리 등 주요 부품을 통합하고 공정을 축소하여 재료 및 생산 비용을 절감하고 있음.
 - 우링은 인도네시아 생산기지에 중국 협력업체들과 동반 진출해 전기차를 생산하고 있으며, 해당 공장 공급망의 40% 이상을 현지에서 구축해 비용을 감축하고 있음.
 - 또한 중국기업은 물류비 절감을 위해 중국과 동남아를 연결하는 서부 육해 신통로(西部陆海新通道)를 통해 전기차 수출을 확대하고 있고, 자동차 운반선 보유량도 확대하고 있음.
- ▶ 유럽, 미국에 이어 동남아 전기차 시장의 중요성이 증대되면서 주요 기업간 경쟁이 예상되며, 우리 기업들은 동남아 시장을 겨냥한 투자 확대와 보급형 차종을 포함한 다양한 세그먼트의 전기차 출시 및 차별화된 판매전략을 검토할 필요가 있고, 우리 정부는 전기차 관련 관세 장벽을 낮추고 우리 기업의 해외 진출을 지원하는 방안을 모색해야 함.

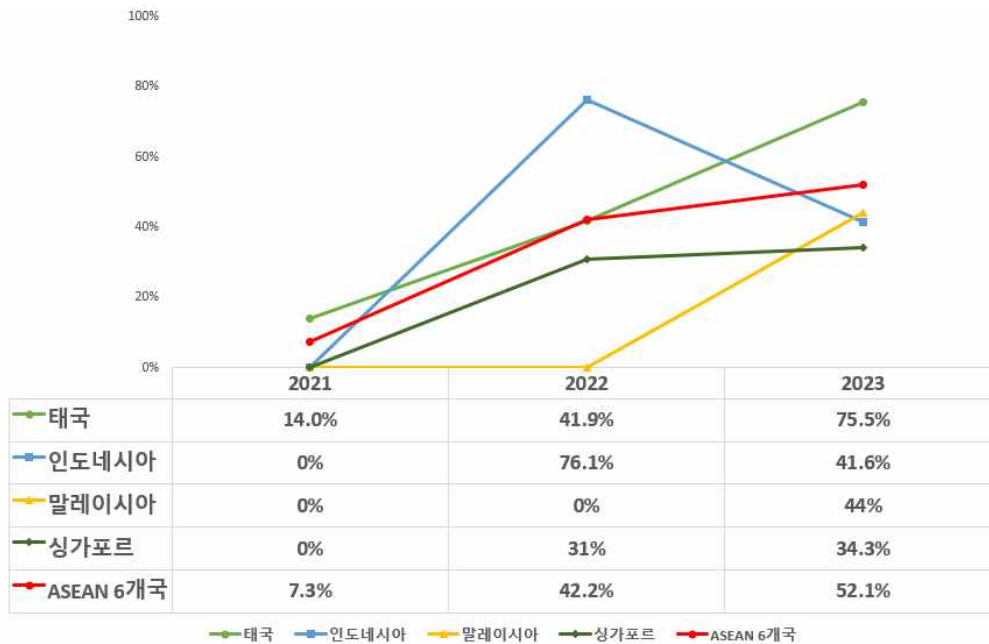
1. 중국 전기차의 동남아 진출 현황

■ 2022~23년 태국, 인도네시아 등 동남아 주요국에서 중국 전기차의 시장 점유율이 빠르게 상승하여 ASEAN 6개국¹⁾ 내 중국의 점유율이 과반을 차지함.

- 2023년 판매량 기준 중국기업의 전기차가 태국시장의 약 76%(1위), 인도네시아 시장의 약 42%(2위), 말레이시아 시장의 44%(1위), 싱가포르 시장의 약 34%(1위)를 차지함(그림 1).
- ASEAN 6개국에서 중국 전기차의 점유율은 2021년 약 7%에 불과했지만 2023년에는 약 52%로 상승함.
- 2021년에는 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 등 주요 동남아 국가에서 점유율이 0%였던 중국 전기차 기업의 현지 시장 점유율이 2023년까지 급상승함.
- 동남아 지역에서 전체 전기차 판매량은 2021년 약 1만 5,000대 수준에서 2023년 약 15만 대 규모로 급증함.

그림 1. 동남아 주요국 전기차 시장에서 중국기업의 점유율 변화

(단위: %)



주: ASEAN 6개국에는 태국, 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 베트남, 필리핀이 포함됨.
자료: SNE 리서치 통계자료.

- 주요 기업별로 살펴보면 BYD는 태국, 말레이시아, 싱가포르에서 1위, Shanghai-GM-Wuling(이하 '우링')은 인도네시아에서 현대차(44.5%)에 이어 2위를 기록함(표 1).
- 2023년 BYD의 필리핀 시장 내 판매량은 15대로 점유율 13.8%를 기록하여 현대차(39대), 메르세데스 벤츠(23대)에 이어 3위를 차지했으나, 시장 규모가 너무 작아 순위를 매기는 것은 큰 의미가 없음.

1) ASEAN 6개국은 태국, 인도네시아, 베트남, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르를 포함함.

- 최근 BYD가 베트남 시장 진출을 공식화했지만, 2023년까지 베트남 전기차 시장은 로컬기업인 빈패스트(Vinfast)가 독점하고 있음.
- 특히 동남아 최대 전기차 시장인 태국에서는 2023년 판매량 기준 1~4위까지 모두 중국기업이 차지하였고, 테슬라가 약 7.7%의 점유율로 5위를 기록함.

표 1. 2023년 중국 주요 기업의 동남아 국가별 전기차 시장 점유율

(단위: %)

구분	태국	인도네시아	말레이시아	싱가포르	필리핀	베트남
BYD	35.4	0	40.4	24.5	13.8	0
Shanghai-GM-Wuling(우링)	0.6	41	0	0	0	0
Hozon	14.8	0	0	0	0	0
MG	14.5	0.6	0	3.2	0	0
창청자동차(GWM)	7.8	0	0	0	0	0
Volvo (폴스타 포함)	0	0	3.8	5.5	0	0
전체 시장 규모	86,229대	16,991대	9,011대	5,555대	109대	31,825대

주: 1) MG와 볼보는 유럽 브랜드이지만 지배구조상 중국기업으로 분류함.

2) 전체 시장 규모는 해당 국가의 모든 전기차 판매량 합계임.

3) 2023년 빈패스트는 베트남에서 3만 1,825대의 전기차를 판매해 현지 시장 점유율 100%를 기록함.

자료: SNE 리서치 통계자료.

■ 본고에서는 전기차 시장 규모가 크고 중국 전기차 기업의 진출이 가장 활발한 태국과 인도네시아를 중심으로 중국 전기차의 시장 선점 요인에 대해 분석함.

- 동남아 주요국 중 태국의 전기차 시장 규모가 약 8만 6,000여 대로 가장 크며, 2위 시장은 베트남, 3위는 약 1만 7,000대로 인도네시아가 뒤를 이음(표 1).
 - 내연기관 자동차 판매량 기준으로도 태국(약 85만 대)과 인도네시아(약 105만 대)는 동남아 최대 규모 시장으로 꼽힘.²⁾
- 2023년 ASEAN 6개국에 대한 중국기업의 전기차 판매량은 총 7만 8,070대이며 그중 7만 2,182대가 태국과 인도네시아에서 판매되어 두 국가의 비중이 약 92.5%에 달함.

2) ASEAN Automotive Federation 통계자료.

2. 동남아 시장 선점 요인

가. 동남아 시장의 특수성

- [일본의 전동화 지연] 동남아의 전기차 시장 형성 초기 단계인 최근 3년 동안 동남아 자동차 시장에서 지배적인 시장 점유율을 차지하던 일본기업들의 전동화가 지연되면서 일본의 주도권이 약화됨.
 - 동남아 자동차 시장은 일본기업들의 오랜 현지화 전략으로 인해 일본 자동차의 시장 점유율이 약 90%에 달하며, '다른 국가의 시장 침투가 용이하지 않은 시장'으로 인식되어 있음.
 - 내연기관 및 하이브리드 시장에서 선두 입지를 오랫동안 누려온 일본의 자동차 기업들은 시장 변화에 신속히 대응하지 못하는 일종의 '혁신 기업의 딜레마(Innovator's dilemma)'로 인해 전기차 시장 선점 경쟁에서 뒤처짐.³⁾
 - 토요타는 1997년 Prius를 출시해 하이브리드 시장을 선점했고, 미쓰비시가 2009년 순수 전기차 i-MiEV를 출시한 바 있으나, 기존 일본기업들이 누려온 내연기관 및 하이브리드 시장에서의 입지로 인해 전기차로의 전환이 신속하게 이루어지지 못함.
 - 세계 최대이자 일본 최대 자동차 기업인 토요타는 태국시장에서 2025년을 목표로 전기 픽업트럭 출시를 준비하고 있음.⁴⁾
 - 2024년 1월 토요타의 아키오 토요타(Akio Toyota) 회장은 향후 글로벌 자동차 시장에서 전기차의 점유율이 30% 수준에 그칠 것이라며 여전히 전동화에 대한 부정적인 시각을 드러냄.⁵⁾
- [보급 초기 단계의 시장] 전기차 침투율⁶⁾이 낮은 동남아 전기차 시장에서 중국기업들은 현지의 대형 딜러 및 주요 기관들과 파트너십을 적극 구축함.
 - 동남아에서 전기차 시장이 가장 큰 태국과 인도네시아를 살펴보면, 태국은 전기차 침투율이 2021년 1%에서 2023년 약 11%로 증가했으며, 인도네시아의 경우 2021년 0.1%에서 2023년 1.7%로 증가했으나 여전히 전기차 보급 수준은 초기 단계로 볼 수 있음(표 2).

3) The Economist(2003. 4. 16.), "How Japan is losing the global electric-vehicle race."

4) 오토헤럴드(2024. 3. 27.), 「토요타, 2025년 하이럭스 전기 픽업 출시 확정 "내년 태국에서 테스트 진행"」, <https://m.post.naver.com/viewer/postView.nhn?volumeNo=37549587&memberNo=963>(검색일: 2024. 4. 19.).

5) Bloomberg(2024. 1. 23.), "Toyota Chairman Predicts Battery Electric Cars Will Only Reach 30% Share," <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-23/toyota-chairman-predicts-battery-electric-cars-will-only-reach-30-share>(검색일: 2024. 4. 30.).

6) 전체 자동차 판매량 대비 전기차 판매량의 비율.

표 2. 태국 및 인도네시아 자동차 시장의 전기차 침투율 추이(2021~23년)

태국	2021년	2022년	2023년	인도네시아	2021년	2022년	2023년
전체 자동차 판매량(대)	754,254	849,388	775,780	전체 자동차 판매량(대)	887,202	1,048,040	1,005,802
전기차 판매량(대)	7,685	21,577	86,229	전기차 판매량(대)	796	10,618	16,991
전기차 침투율	1.0%	2.5%	11.1%	전기차 침투율	0.1%	1.0%	1.7%

자료: ASEAN Automotive Federation, Thailand Automotive Federation, GAIKINDO, SNE 리서치 데이터를 바탕으로 저자 작성.

- 중국 전기차 기업들은 태국시장 진출 초기부터 Siam Motors, CP 그룹 등 대형 딜러 업체 및 태국 전력청, 태국관광청 등 주요 국가기관과 적극 협력해 마케팅 체계 및 서비스망을 구축함.
 - o BYD는 Rever Autonotive(Siam Motors Group), 상하이자동차(SAIC)는 Charoen Pokphand(CP) Group, GWM은 태국전력청(EGAT) 및 태국관광청(TAT) 등 주요 기관과 파트너십을 구축해 현지 서비스망은 물론 생산공장 건설도 협력하고 있음.⁷⁾
 - o 중국 국영 연구기관인 중국자동차기술연구센터(CATARC)는 태국 방콕에 거점을 설치해 중국 전기차 기업을 대상으로 법률·기술·인증·규제 대응 관련 서비스를 지원하고 있음.⁸⁾

■ [주요국 정책] 태국, 인도네시아 모두 전기차 시장 형성 초기부터 구매 보조금, 세제 혜택 등 인센티브를 활용하여 전기차 보급에 주력해 왔으며, 점차 현지 생산 의무화를 통한 투자 유치 및 산업 육성전략으로 변화하고 있음.

- 태국은 전기차 시장 형성 초기 중국산 전기차에 대한 수입 관세를 철폐했는데, 이에 따라 기존 고관세가 유지되던 일본(20%), 한국(40%), 독일(60~80%) 등에 비해 무관세로 수입되는 중국산 전기차가 시장에서 유리한 고지를 선점하는 데 기여함.
 - o 또한 태국정부는 전기차 구매 보조금 지급, 부품 관세 면제, 법인세 8년 면제 등 다양한 인센티브를 제공하고 있음.
- 최근 태국정부는 태국을 ASEAN의 전기차 생산 허브로 육성하겠다는 정책기조에 전기차 기업의 현지 생산 의무화 정책인 EV 3.0, EV 3.5를 추진 중임.
 - o 태국의 전기차 산업 육성정책 EV 3.0에 따르면 전기차 판매 기업들은 2024~25년 전기차의 수입 판매 당 현지 생산 판매 비율을 1:1로 유지해야 하며, 신규 정책인 EV 3.5에서는 2026년부터 1:2, 2027년에는 1:3까지 현지 생산 비율을 단계적으로 확대할 방침임.
- 인도네시아는 2050년 전기차 100% 전환이라는 목표하에 2025년까지 전기차 공장 설립 완공을 약속한 기업에 수입 관세, 사치품 판매세 등을 면제해 왔으며, 최근 ‘국산 부품 사용 요건(TKDN)’ 적용 시점을 2024년에서 2027년으로 연기하여 현지 공장이 완공되지 않은 BYD 등 중국기업에 유리한 상황이 마련됨.

7) The Diplomat(2024. 2. 7.), “How China’s EVs are Taking Thailand by Storm.”

8) 중국자동차기술연구센터(CATARC)는 주로 태국 당국에서 요구하는 전기차의 다양한 기술적 인증 관련 시안을 지원하며, 태국 사무소는 일본, 스위스, 독일에 이어 4번째 해외 거점임.

- 인도네시아의 주요 산업 육성전략이자 비관세 장벽인 TKDN 60% 적용이 2024년에 시행될 경우 현지 공장을 보유하지 않은 BYD는 세계 인센티브 대상에서 제외될 상황이었지만, 2023년 12월 대통령령 37조를 통해 TKDN 적용 기한이 2027년으로 연기되어 BYD가 인도네시아 현지 공장을 마련해 요건을 충족할 때까지 세계 인센티브를 확보하는 것이 가능해짐.

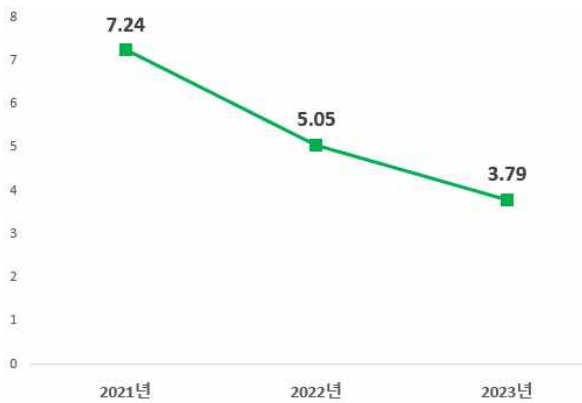
나. 중국기업의 가격 경쟁력

■ 동남아 시장에서 중국 전기차의 판매가격은 주요 글로벌 전기차 브랜드 대비 매우 낮음.

- 태국시장 내 중국 전기차의 평균단가는 2021년 약 7만 2,400달러에서 2023년 약 3만 7,900달러로 하락한 것으로 추정되어 가격 경쟁력이 강화되고 있음(그림 2).⁹⁾
- 중국기업이 동남아 등 해외시장에서 글로벌 기업에 비해 저렴하게 판매하여도 수익성은 중국 내수 판매 대비 오히려 더 높은 상황임.¹⁰⁾

그림 2. 태국시장 내 중국 전기차의 평균단가 변화 추정

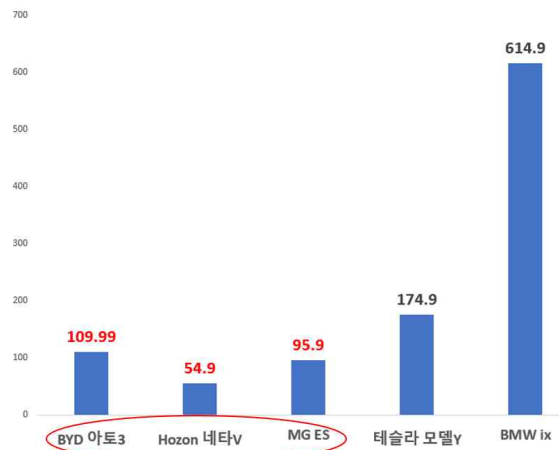
(단위: 만 달러)



자료: 한국무역협회 통계자료와 SNE 리서치의 판매량 데이터를 바탕으로 저자 추산.

그림 3. 2023년 태국시장 내 주요 전기차종 판매가격 비교

(단위: 만 바트)



주: 1) 빨간색으로 표시한 BYD, Hozon, MG가 중국기업임.
2) 각 차종의 기본 트림 가격 기준임.

자료: Thaiger(2024. 1. 4.), "The 5 best EV cars to buy in Thailand right now," https://thethaiger.com/guides/automotive/a-guide-to-the-top-5-ev-cars-in-thailand#google_vignette(검색일: 2024. 4. 17.).

9) 태국에서 판매된 중국 전기차는 모두 중국에서 태국으로 수출된 전기차이므로 태국이 수입한 중국산 전기차가 태국시장에서 모두 판매되었다고 가정할 경우 태국시장 내 중국산 전기차의 평균단가를 추산할 수 있음. 본고에서는 중국의 대태국 수출액(HS CODE 870380)을 당해 연도 판매 대수로 나누어 추산함.

10) 실제 판매가 역시 중국 내수 판매가격보다 동남아에서 판매되는 가격이 더 비싸게 책정됨. 姜肖伟(2024), 『升级换代提升产品力, 规模优势铸就护城河』, 华安证券研究报告.

- 2023년 태국 전기차 시장 내 주요 차종의 가격을 비교해 보면, 중국 전기차의 가격은 3만 달러 이하로 책정되어 테슬라, BMW 등 글로벌 기업의 전기차 대비 1.5~5배 이상 저렴한 것으로 나타남(그림 3).
 - 다만 동남아 시장에서 중국기업은 소형 및 중형의 보급형 차종에 주력하는 반면 BMW, 테슬라 등 글로벌 기업은 중상급 이상의 프리미엄 차종을 판매하고 있어 아직 직접적인 경쟁이 발생하지 않고 있음.
- 인도네시아 전기차 시장을 양분하는 현대차의 아이오닉5와 우링의 Air EV의 판매가격을 비교해 보면 아이오닉5는 7억 5,000만~8억 6,000만 루피아이고, Air EV는 2억 4,300만~2억 9,950만 루피아로 약 3배 차이를 나타냄.¹¹⁾
 - 단 아이오닉5는 다인승 차량이고 Air EV는 2인승 차량으로 같은 차종은 아님.
- 한편 유럽, 북미 등 선진국 대비 전반적인 소득수준이 높지 않은 동남아 지역의 소비자들은 전기차 구매 시 가격을 중요한 요소로 고려하고 있음.
 - 인도네시아 자동차 산업협회(GAIKINDO)에 따르면 인도네시아 자동차 소비자의 66%는 경제성, 혁신 기술, 편리성 등의 측면에서 중국 전기차를 긍정적으로 여기고 있음.¹²⁾

■ [제조 비용 절감] BYD는 배터리 광물부터 자동차 판매 및 금융 서비스까지 공급망을 수직계열화하고 공정 기술을 혁신하며 제조 비용을 감축하고 있음.

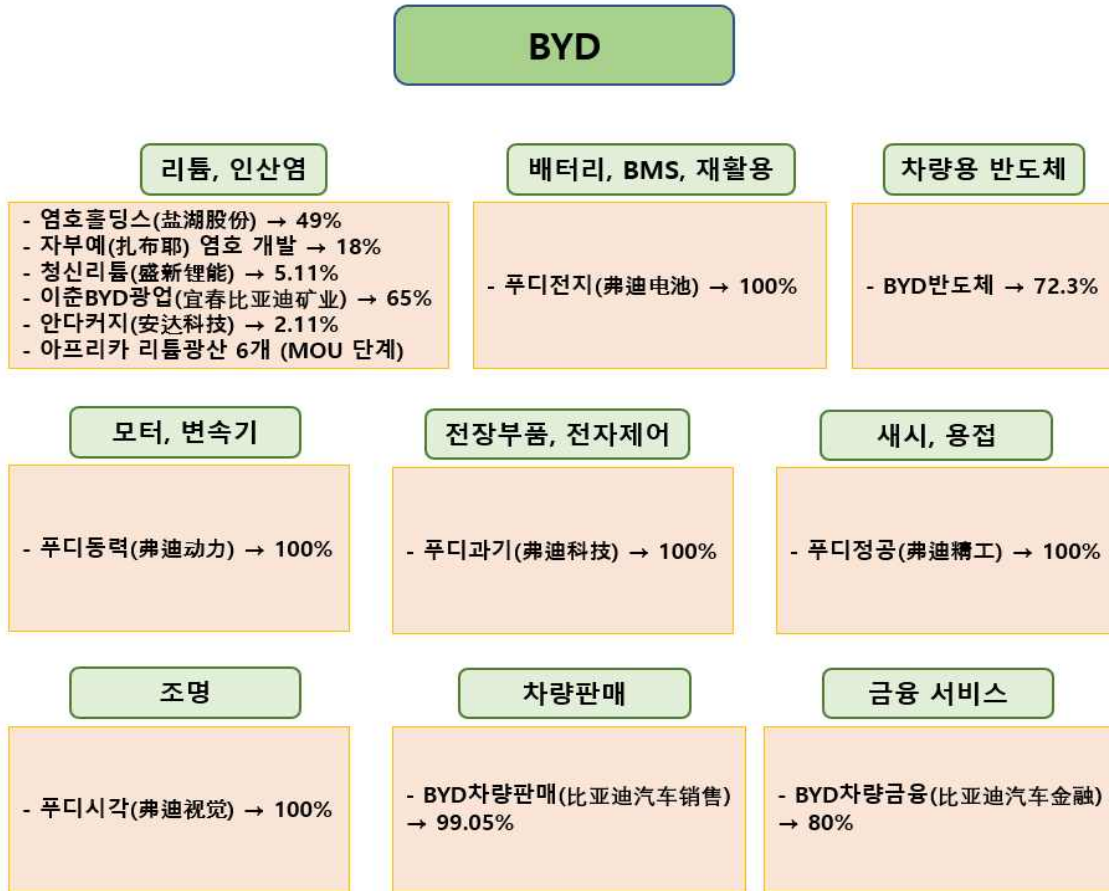
- 2019년 BYD는 지분율 100%의 푸디계열 회사¹³⁾ 5개를 설립하여 배터리, 센서, 모터, 전장부품, 새시(chassis), 조명 등 대부분의 부품을 자체 개발 및 제작하고 있음(그림 4).
 - 특히 자사 전기차에 탑재되는 모든 배터리를 직접 제조하고 재활용까지 하고 있으며, 배터리의 핵심 원료인 리튬과 인산염 등 광물자원 확보를 위해 염호 및 광산 개발에 직접 참여하거나 관련 업체 지분을 인수함.
- 2004년 설립된 BYD 반도체를 통해 IGBT, MCU, SiC 등 차량용 반도체를 자체 제작하며, 그 밖에도 차량 판매 및 금융 서비스를 위한 자회사도 운영하고 있음.

11) 凤凰网(2023. 6. 9.), 「五菱正在成为印尼的“特斯拉」, <https://tech.ifeng.com/c/8QTtC5z6060>(검색일: 2024. 4. 16.).

12) Xinhua(2024. 1. 23.), “News Analysis: Why Chinese EVs gain popularity in Indonesia,” <https://english.news.cn/20240123/3fd1bd84bbf5436ba52b9a5847fcc376/c.html>(검색일: 2024. 4. 17.).

13) 푸디계열 5개 회사는 푸디전지(弗迪电池), 푸디동력(弗迪动力), 푸디과기(弗迪科技), 푸디정공(弗迪精工), 푸디시각(弗迪视觉)임.

그림 4. BYD의 수직계열화 현황



주: 표기된 비중값(%)은 BYD가 보유한 지분율을 나타냄.

자료: 姜肖伟(2024), 『升级换代提升产品力, 规模优势铸就护城河』, 华安证券研究报告, pp. 29~30.

- 파워트레인, 배터리, 모터, 변속기 등에 사용되는 부품을 통합하고 공정을 축소하여 재료 및 생산 비용을 절감함(표 3).¹⁴⁾

- 또한 생산 공정에서도 BYD는 중국의 저렴한 인건비를 최대한 활용하기 위해 완전히 자동화된 생산라인을 사용하지 않고 있음.

표 3. BYD의 주요 부품별 제조 비용 절감 방법

주요 부품	내용
파워트레인	전기차 원가의 절반 수준을 차지하는 파워트레인 내 모터 및 변속기, 전원 분배장치(PDU), 배터리 관리 시스템(BMS), 충전 시스템(OBC), 차량 제어장치(VCU), 컨버터 등 부품을 통합하여 시스템의 무게와 부피, 부품 수를 대폭 감축
배터리	배터리팩 조립 과정에서 모듈을 생략하는 기술을 통해 부품 수를 40% 감축하였고, 여기에 배터리 커버와 차체 바닥판을 통합해 차체 구조 및 생산 공정을 단순화
모터 및 변속기	BYD의 PHEV 시스템은 클러치 모터 대신 유냉식 모터를 채택해 부품 비용을 감축했고, 단일 기어 변속기를 사용하여 제조 비용을 절감

자료: 姜肖伟(2024), 『升级换代提升产品力, 规模优势铸就护城河』, 华安证券研究报告, p. 31.

14) 姜肖伟(2024), 『升级换代提升产品力, 规模优势铸就护城河』, 华安证券研究报告, p. 31.

- [공급망 현지화] 우리는 인도네시아에 전기차 산업 단지를 건설하여 중국 협력업체들과 함께 정착하였으며, 이를 통해 우리 인도네시아 생산기지는 공급망의 40% 이상을 현지에 구축하고 있음.¹⁵⁾
 - 우리는 2022년 8월부터 인도네시아에서 전기차를 생산하기 시작하였고, 중국 배터리 기업인 귀쉬안하이 테크와 협력해 핵심 부품인 배터리를 현지에서 조달하고 있으며, 그 밖에 자동차 강판, 판금, 리어액슬, 차량 공조장치 등 17개의 중국 주요 부품업체가 인도네시아에 동반 진출함.¹⁶⁾
 - 또한 우리 인도네시아 법인은 48개의 현지업체와 협력하고 있으며, 직원의 95% 이상을 현지인으로 고용해 비용을 감축하고 있음.
 - 한편 2023년 1월 RCEP 발효로 우리가 현지에서 생산하지 않는 부품은 무관세로 조달이 가능해짐.
 - 우리는 인도네시아에 A/S망을 적극 구축하고 있으며,¹⁷⁾ 인도네시아 정부와 충전소 건설 및 충전 표준 제정을 논의하는 등¹⁸⁾ 공급망의 다운스트림 분야에서도 현지화를 추진하고 있음.
 - 한편 우리는 인도네시아 공장을 동남아 수출 기지로 활용하고자 하며, 이미 일부 전기차를 태국으로 수출하고 있음.
- [물류비용 절감] 중국은 동남아로 연결되는 서부 육해 신통로(西部陆海新通道)를 통한 전기차 수출을 확대하고 있으며,¹⁹⁾ 자동차 운반선을 직접 보유·운영하여 물류비 감축을 추진하고 있음.
 - 중국정부는 동남아 국가들과 경제협력을 강화하기 위해 2019년부터 중국 서남부지역과 동남아로 연결되는 교통물류 시스템 및 인프라를 적극 개선하고 있으며,²⁰⁾ 수출 전용 창구를 개설해 금융 및 통관 서비스를 지원하고 있음.²¹⁾
 - 서부 육해 신통로 중 충칭(重庆)-구이저우(贵州)-윈난(云南)-미얀마-라오스-베트남-태국-말레이시아-싱가포르로 연결되는 약 4,400km 구간의 육로를 통해 전기차 수출이 확대되고 있음.²²⁾
 - 특히 충칭시에 생산라인을 보유한 창안자동차, SERES(赛力斯)는 서부 육해 신통로의 철도-해운 복합운송을 통해 동남아, 남미 등 신흥국으로 전기차 수출을 적극 확대하고 있음.
 - SERES의 서부 육해 신통로를 통한 전기차 및 전장부품 운송량이 2019년 200TEU에서 2022년 5,000TEU로 증가하였고, 2023년까지 누적 기준 컨테이너 수 1만 TEU(이 중 전기차 운송량은 7,720TEU), 금액은 20억 위안을 기록함.²³⁾

15) 凤凰网(2023. 6. 9.), 「五菱正在成为印尼的“特斯拉」, <https://tech.ifeng.com/c/8QTtC5z6060>(검색일: 2024. 4. 16.).

16) 中国证券网(2023. 6. 14.), 「共享“一带一路”发展机遇 中国新能源汽车“走俏”东南亚」, https://www.cnstock.com/v_company/scp_gsxw/202306/5076056.htm(검색일: 2024. 4. 18.).

17) 新能源汽车报价(2022. 11. 8.), 「五菱海外首款混动车型! Almaz Hybrid印尼上市, 约22万人民币」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1748915379843381532&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2024. 4. 17.).

18) 凤凰网(2023. 6. 9.), 「五菱正在成为印尼的“特斯拉」, <https://tech.ifeng.com/c/8QTtC5z6060>(검색일: 2024. 4. 16.).

19) 重庆日报(2024. 3. 19.), 「渝车出海 西部陆海新通道见证重庆汽车转型发展之路」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1793977237283695682&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2024. 4. 16.).

20) 최재희(2019), 「중국 서부 육해 신통로 총체규획 발표」, KIEP 중국전문가포럼(CSF).

21) 封面新闻(2023. 3. 25.), 「渝车出海 西部陆海新通道见证重庆汽车转型发展之路」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1761327200658083859&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2024. 4. 16.).

22) 重庆瞭望(2024. 1. 26.), 「重庆汽车如何在这条“道”上加速跑?」, <https://www.cqcb.com/shenyidu/2024-01-26/5490116.html>(검색일: 2024. 4. 16.).

23) 封面新闻(2023. 3. 25.), 「西部陆海新通道发出首列新能源汽车铁海联运班列」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1761327200658083859&wfr=spider&for=pc>; 重庆日报(2024. 3. 7.), 「西部陆海新通道成为重庆产业发展新引擎」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1792830965282335564&wfr=spider&for=pc>(모든 자료의 검색일: 2024. 4. 16.).

- SERES의 경우 철도-해운 복합운송을 활용해 충청에서 인도네시아로 수출하는 데 소요되는 시간을 기존 30일에서 18일로 단축하고 비용도 50% 감축함.²⁴⁾
- 또한 중국기업들은 해외시장 진출을 가속화하는 과정에서 물류비용을 절감하기 위해 자동차 운반선 보유량을 확대하고 있으며, 2024년 현재 중국은 33척의 자동차 운반선을 보유하고 있고, BYD, SAIC, 체리자동차 등 중국 완성차 기업들이 신규 주문한 자동차 운반선은 47척에 달함.²⁵⁾
- 6,500대급 자동차 운반선의 일일 사용료는 2023년 말 11만 5,000달러에 달해 2019년 평균가의 7배를 상회하며, 중국업체들의 자동차 운반선 구매는 수출 물류비용 감축 명목으로 지방정부의 지원을 받아 이루어지는 것으로 보임.²⁶⁾
- 특히 BYD가 신규 위탁주문한 자동차 운반선은 총 14척에 달하며, 향후 BYD의 전기차 운송 능력은 연간 130만 대에 달할 전망이다.²⁷⁾

3. 전망 및 시사점

- 중국 최대 전기차 기업인 BYD가 인도네시아, 베트남 등지로 진출을 가속화하고 있으며, 주요 중국기업의 현지 생산이 본격화되면서 중국 전기차의 동남아 시장 점유율이 더욱 상승할 수 있음.
- BYD는 2024년 인도네시아에서 전기차 3종을 출시하였고, 13억 달러 투자를 통한 15만 대 규모의 현지 공장 건설계획을 발표하였으며, 베트남에도 생산라인 구축을 추진하고 있음.²⁸⁾
 - 2024년 BYD는 인도네시아 전력청(PT.PLN)의 자회사 PT. Icon Plus와 전기차 1만 대 공급계약을 체결함.
 - BYD의 인도네시아 시장 진출은 현지의 다인승 전기차 세그먼트를 선점한 현대차에 다소 위협이 될 수 있음.
- 태국 등 주요국의 전기차 현지 생산 의무화 정책에 따라 중국 전기차 기업의 동남아 현지 생산라인 가동이 2024년 이후 대거 예정되어 있음.
 - 태국에서는 BYD, 광저우자동차, Hozon이 2024년, 창안자동차는 2025년 현지 생산을 추진하고 있으며, 중국기업의 태국 내 생산 물량은 동남아 시장 외에 유럽과 호주 등으로도 수출될 계획임.
 - 중국 체리자동차는 베트남에 8억 달러를 투자해 20만 대 규모의 전기차 공장을 건설하고자 함.²⁹⁾

24) 重庆日报(2024. 3. 7.), 「西部陆海新通道成为重庆产业发展新引擎」, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1792830965282335564&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2024. 4. 16.).

25) 글로벌 자동차 운반선 보유량은 일본이 283척으로 1위이며, 뒤를 이어 노르웨이(102척), 한국(72척) 순임.

26) REUTERS(2024. 4. 10.), 「China's EV export boom fuels surge in demand for new car-carrying ships」, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-ev-export-boom-fuels-surge-demand-new-car-carrying-ships-2024-04-10/>(검색일: 2024. 4. 14.).

27) 姜肖伟(2024), 「升级换代提升产品力, 规模优势铸就护城河」, 华安证券研究报告, p. 58.

28) 다만 BYD의 베트남 공장은 다소 지연될 수 있다고 로이터통신이 보도함. REUTERS(2024. 3. 28.), 「China's BYD slows down plans for EV factory in Vietnam, industrial park says」, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-slows-down-plans-ev-factory-vietnam-industrial-park-says-2024-03-28/>(검색일: 2024. 4. 19.).

29) REUTERS(2024. 4. 4.), 「China's Chery to set up \$800 mln automobile factory in Vietnam」, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-chery-set-up-800-mln-automobile-factory-vietnam-2024-04-04/>(검색일: 2024. 4. 19.).

- 특히 LFP 배터리를 탑재한 보급형 전기차에 주력하고 있는 중국기업의 입지가 더욱 공고해질 수 있음.
 - 동남아 지역은 연중 최저 기온이 15°C 이상이므로 저온으로 인한 LFP 배터리의 성능 저하 문제가 발생할 가능성이 낮음.
 - 또한 우링 Air EV의 경우 가정용 콘센트로도 충전할 수 있어 충전 인프라가 미비한 동남아 지역에서 더욱 선전할 가능성이 있음.

■ 유럽, 미국 등 주요 시장의 전기차 판매가 둔화되면서 동남아 시장의 중요성이 증대되고 있으며, 특히 ASEAN 6개국이 2035년 전기차 판매량 850만 대³⁰⁾ 규모의 거대한 전기차 시장으로 성장할 전망으로, 향후 한·중·일 기업 간 경쟁이 예상됨.

- 2035년 판매량 기준 인도네시아(450만 대), 태국(250만 대), 베트남(100만 대), 필리핀(75만 대) 순으로 큰 시장이 형성될 전망이며, 판매액 기준으로는 태국(350억~420억 달러)이 인도네시아(260억~300억 달러) 보다 더 큰 시장이 될 것으로 예측됨.³¹⁾
- 현대차와 기아차 모두 2023년 태국에 법인을 설립하였고, 토요타, 혼다, 이스즈(ISUZU), 미쓰비시 등 일본기업도 태국시장 진출을 본격화하고 있음.³²⁾
 - 상기한 일본 4개 기업은 향후 5년간 태국에 43억 달러를 투자할 계획으로,³³⁾ 혼다는 일본기업 최초로 2024년 1/4분기에 태국 내 전기차 생산을 시작하였고,³⁴⁾ 토요타와 이스즈는 2025년 태국 내 전기 픽업트럭 출시계획을 발표함.³⁵⁾

■ 우리 기업들은 신흥국 소득수준에 맞는 보급형 차종을 포함한 다양한 세그먼트의 전기차 출시를 고려하면서 동남아에 대한 판매·생산 확대를 검토할 필요가 있음.

- 2023년 현재까지 동남아라는 새로운 전기차 시장을 중국기업이 선점해가는 데 반해 우리 기업은 현지 투자 확대가 다소 늦어지고 있으며, 동남아를 비롯한 신흥국 시장을 겨냥한 다양한 전기차종도 아직 부족한 수준임.³⁶⁾

30) 전기차 판매량 예측치는 2·3·4륜차 및 상용차를 모두 포함하며, 금액 기준으로는 약 1,000억 달러 규모의 시장이 형성될 전망이다. EY(2024. 1. 12.), "How to seize opportunities across Southeast Asia's EV value chain," https://www.ey.com/en_vn/strategy/how-to-seize-opportunities-across-southeast-asias-ev-value-chain(검색일: 2024. 4. 18.).

31) EY(2023. 12. 11.), "Electric vehicle (EV) sales expected to see sharp growth across ASEAN-6 markets: EY-Parthenon study," https://www.ey.com/en_sg/news/2023/12/electric-vehicle-sales-expected-to-see-sharp-growth-across-asean-6-markets-ey-parthenon-study(검색일: 2024. 4. 18.).

32) 联合早报(2024. 4. 14.), 「中国车进军泰国市场 抢夺日本车市场份额」, <https://www.zaobao.com.sg/news/sea/story20240414-3379507>; ZDNET(2024. 2. 5.), 「中 전기차, 태국 점령... 지난해 점유율 80%」, <https://zdnet.co.kr/view/?no=20240205102506>(모든 자료의 검색일: 2024. 4. 18.).

33) nippon.com(2023. 12. 25.), "Japan automakers to invest \$4.3 billion on EV production in Thailand," <https://www.nippon.com/en/news/kd1111992975309783348/>(검색일: 2024. 4. 18.).

34) Nikkei Asia(2024. 1. 6.), "Honda becomes first Japan company to produce passenger EVs in Thailand," <https://kr-asia.com/honda-becomes-first-japan-company-to-produce-passenger-evs-in-thailand>(검색일: 2024. 4. 18.).

35) REUTERS(2024. 3. 26.), "Toyota plans to mass produce battery Hilux pickup truck by 2025, official says," <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/toyota-plans-mass-produce-battery-hilux-pickup-truck-by-2025-2024-03-26/>(검색일: 2024. 4. 18.).

36) 한국경제(2024. 1. 16.), 「기아, 태국 판매 법인 설립... 현지 공장 건설은 '결정 유보」, <https://www.hankyung.com/article/202401167944i>(검색일: 2024. 4. 30.).

- 특히 최근 배터리 가격이 급격히 하락하는 국면을 활용해 다양한 보급형 전기차 출시를 검토할 수 있음.
 - 2024년 3월 중국산 LFP 배터리팩의 평균 가격은 약 83달러, 삼원계 배터리팩의 평균 가격은 약 98달러까지 하락해 역대 최저치를 기록함.³⁷⁾
 - 또한 동남아 주요국에도 배터리 구독 모델 도입을 통해 가격에 민감한 중저가 소비자층의 구매 부담을 낮출 수 있음.³⁸⁾
- 앞서 살펴보았듯이 태국, 인도네시아 등 주요 동남아 국가들이 현지 투자생산에 대한 인센티브를 확대하고 있고 수입차에 대해 높은 세금과 수수료를 부과하는바, 우리 기업들도 그린필드 투자 확대를 고려할 필요가 있음.

■ 우리 정부는 한-ASEAN FTA, 한-태국 EPA 등을 통해 전기차 관련 관세 장벽을 낮추는 한편, 우리 기업의 해외 사업 확장에 대한 지원책 마련도 고려할 필요가 있음.

- 한국에서 태국으로의 전기차 수출은 한-ASEAN FTA 기준으로 40%의 관세가 적용되어 가격 경쟁력 측면에서 매우 불리하므로 우리 정부는 추가 협상을 통해 관련 항목을 개선하거나, 최근 논의가 시작된 한-태 경제동반자협정(EPA)을 통해 부담을 해소하는 방안을 고민해야 함.
 - 중국은 중-ASEAN FTA를 활용하여 태국에 전기차를 무관세로 수출하고, RCEP을 통해 전기차 부품도 무관세로 수출하고 있음.
- 동남아 주요국을 포함한 세계 각국이 전기차 공급망 내재화를 추진함에 따라 해외 현지 투자생산이 중요해지고 있으므로, 우리 정부는 정책금융기관을 통한 금융지원을 확대하고 국가 핵심산업을 보호·육성하기 위한 별도의 특수목적기금을 설립하는 방안도 고려할 수 있음.
 - 2024년 2월 중국은 중앙 및 지방 정부, 중앙은행, 세관 등이 모두 참여하는 범국가적 정책인 「신에너지차 무역협력발전 의견(关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意)」을 발표해 중국 전기차의 해외 진출을 전폭적으로 지원하기로 했으며, 이를 위해 금융지원 확대, 해외 각국의 규제 대응 강화, 해외 R&D 및 A/S 센터 설립 등을 적극 지원하기로 함.³⁹⁾ KIEP

37) Energy trend of TrendForce, <https://www.energytrend.com/battery-price.html>(검색일: 2024. 4. 18.).

38) 중국의 NIO가 최초로 배터리 구독모델을 도입한 바 있으며 차량 구매 시 배터리 가격을 제외하여 구매가를 낮추고 일정 기간 배터리 구독료를 수취하는 형태임.

39) 商务部等9单位(2023), 「商务部等9单位关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见」.