

중국 전기차 및 배터리 산업의 구조조정 현황 및 전망

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



차 례

1. 구조조정의 배경
2. 중국 정부의 구조조정 추진 방향
3. 업계 대응
4. 전망 및 시사점

주요 내용

- ▶ 중국 정부는 전기차 및 배터리 산업의 과잉설비 및 저가 경쟁 문제를 해결하고 해당 산업의 체질을 개선하기 위한 정책적 개입을 시작함.
 - 해당 산업에서 충분한 글로벌 경쟁력을 갖췄다고 판단한 중국은 산업 내 잠재된 위험을 예방·완화하여 장기적으로 지속할 수 있는 발전과 세계화를 동시에 추진하고자 함.
- ▶ 중국 구조조정의 명확한 기준은 품질과 기술이며, 이를 기반으로 수출 및 가격 규제, 수요 유지·확대 정책이 결합되어 정책 기조가 양적 팽창에서 질적 성장 중심으로 전환되고 있음.
 - 중국 정부는 저효율·저성능 제품의 생산능력을 퇴출하고 고성능·고품질 제품 중심의 산업 재편을 촉진하는 한편, 무질서한 수출과 출혈 경쟁(內卷式竞争)을 억제하여 시장 질서를 정비하고자 함.
 - 동시에 세계 지원과 인프라 확충, 정부조달 확대 등을 통한 수요 유지·확대 정책을 병행하면서 구조조정의 충격을 완화할 계획임.
- ▶ 중국 전기차 및 배터리 업계는 구조조정 국면에서 인수합병, 생산 및 증설계획 조정을 통해 효율성을 제고하고 가격 경쟁에서 품질·고급화 경쟁으로 전환하고 있으며, 동시에 해외 현지화 전략을 강화하고 있음.
 - 전기차 및 배터리 분야 주요 기업들이 생산량을 조절하고 증설계획을 철회·연기하는 가운데, 완성차 기업은 브랜드·사업부 통합으로 비용 구조를 개선하고, 배터리 기업은 인수합병을 통해 소재·재활용 분야까지 수직 계열화를 확대하며 공급망 안정성과 경쟁력을 강화하고 있음.
 - 업계에서는 가격 중심의 경쟁에서 벗어나 프리미엄 및 차세대 기술 중심의 경쟁이 심화되고 있으며, 해외로는 단순한 수출 위주의 전략을 넘어 생산·공급망·판매·서비스를 통합한 현지화 전략으로 전환하고 있음.
- ▶ 선도기업 중심의 시장 재편과 품질·기술 경쟁 기반의 산업 고도화가 가속화되고 해외 현지화 전략도 본격화될 것으로 예상되며, 이에 따라 글로벌 시장에서 한·중 간 경합이 심화되는 동시에 선택적 협력의 필요성도 증대될 것으로 전망됨.
 - 상위기업을 중심으로 시장 지배력, 가격 결정력, 수출, 해외 투자·생산이 확대되는 반면, 중소·후발 기업에 대한 시장 퇴출의 압력은 확대될 것임.
 - 한국 기업은 중저가 영역에서 중국과의 경쟁 부담이 일부 완화될 수 있지만, 고성능 제품과 기술·표준 분야의 경쟁은 심화될 것이며, 글로벌 공급망에서 중국과의 협력 또는 디커플링 전략을 세분화할 필요가 있음.
 - 또한 중국 구조조정 과정에서 발생하는 양질의 자산·기술·인력을 선별적으로 인수·제휴함으로써, 기술 및 원가 경쟁력을 보완할 기회도 존재함.

1. 구조조정의 배경

■ 중국 전기차 및 배터리 산업은 과잉설비와 저가 경쟁으로 인한 재고 누적, 이익률·가동률 하락 등 어려움을 겪고 있음.

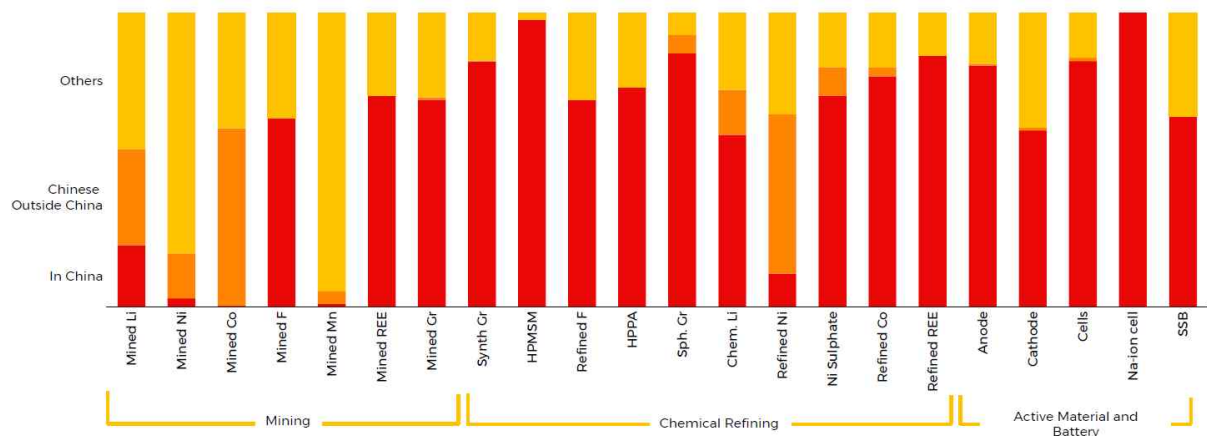
- 중국의 전기차 생산능력은 약 2,000만 대 이상, 배터리 생산능력은 3TWh 이상으로 추정되고, 성장세가 둔화되는 국면에서도 설비 확장이 계속되고 있는 것으로 파악됨.¹⁾

○ 중국의 신에너지차(NEV) 판매량은 약 1,600만 대, 리튬이온배터리 판매량은 1.7TWh 수준이며,²⁾ 2025년 기준 중국 전기차 업계 평균 가동률은 64.5%, 배터리 가동률은 50% 이하로 추정됨.

○ 2024년 기준 글로벌 배터리 생산능력 중 중국의 비중은 85% 이상이며, 중국은 이미 글로벌 배터리 수요보다 큰 생산능력을 보유하고 있고, 2035년까지 계획된 생산능력이 5TWh를 상회함.³⁾

* 중국 배터리 분야는 전기차와 ESS 시장 확대로 수요가 커졌지만, LFP 배터리 중심의 증설과 지역별 프로젝트가 과도하게 누적되면서 가치사슬 전체의 공급 우위 구조가 정착됨.

그림 1. 2025년 글로벌 배터리 공급망 내 중국 비중



자료: Benchmark Mineral Intelligence 제공자료.

- 중국 신에너지차 재고량은 2021년 12월 13만 대, 2022년 12월 20만 대, 2023년 12월 39만 대, 2024년 12월 66만 대, 2025년 12월 78만 대로 급증하고 있음.⁴⁾

○ 다만 중국 자동차의 전체 재고량(2025년 365만 대) 중 신에너지차의 비중은 약 21.4%로, 자동차 재고의 대부분은 내연기관 자동차임.

1) Edward TSE(2025), "China's Overcapacity: Myth or Market Reality?" CKGSB Knowledge; 중국 업계 전문가 면담(2025. 8. 21., 베이징).

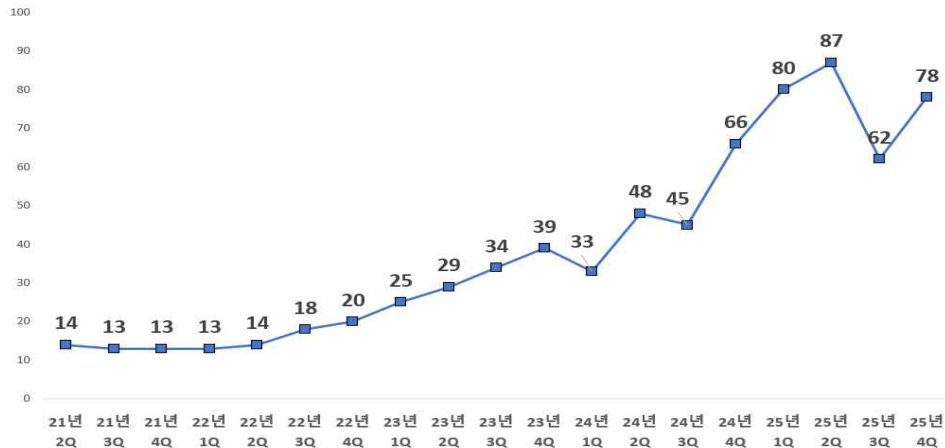
2) 新华网(2026. 1. 14.), 「2025年我国新能源汽车产销量双超1600万辆」; 界面新闻(2026. 1. 16.), 「2025年我国动力和储能电池累计销量为1700.5GWh, 累计同比增长63.6%」.

3) Wood Mackenzie 제공자료.

4) 和讯网(2026. 1. 23.), 「崔东树: 2025年12月末全国乘用车行业库存365万辆 去库天数为66天」; 懂车帝(2024. 5. 20.), 「全国乘用车市场4月末库存338万台, 库存60天」.

그림 2. 중국 신에너지차 재고량 변화(2021~25년)

(단위: 만 대)



자료: CCPA 자료를 바탕으로 저자 작성.

- 전기차와 배터리 관련 산업에서는 기업의 이익률과 부채율의 악화, 중소기업의 도산, 법정 관리, 가동 중단 사례 빈발 등이 나타나고 있으며, 특히 중국 완성차 산업의 이익률은 2021년 이후 하락세를 지속하고 있음.
 - 중국 완성차 산업의 이익률은 2025년 약 4.1%(연간 누적 기준)로 사상 최저치를 기록하였고, 2025년 12월의 경우 업계 영업이익률이 전년동기대비 50% 이상 감소한 1.8%에 불과했음.⁵⁾
 - 또한 2025년 상반기 기준 자동차 딜러의 절반 이상(52.6%)이 적자 상태였으며, 약 74.4%의 딜러가 출고가 이하의 판매를 경험하고 있다는 분석은 업계 전반의 수익성이 크게 훼손되었음을 시사함.⁶⁾
 - 전기차 브랜드 NETA(哪吒)의 모회사인 Hozon(合众新能源汽车)은 2025년 6월 공식 파산 절차에 들어갔고, 앞서 Jiyue, HiPhi, WM Motor, Aiyways 등 중소기업들도 생산을 중단하거나 파산한 바 있음.
 - * NETA의 판매량은 2022년 약 15만 2,000대, 2023년 약 12만 7,500대에 달했고, 연간 3만 대 이상의 수출 실적도 있었음.

■ 이에 중국 정부는 전기차와 배터리 등 중점 산업의 구조조정을 통한 체질 개선을 핵심과제로 제시함.

- 중국은 전기차와 배터리 산업의 과잉설비 및 저가 경쟁 문제에 대해 정책적인 개입을 시작하였으며, 관련 산업의 구조조정을 2026년 정부업무보고와 15차 5개년 계획의 핵심과제 중 하나로 제시함.
 - 중국은 해당 산업의 규모와 기술 수준 모두에서 글로벌 경쟁력을 갖추었다고 판단하고 있으며, 잠재적 위협을 예방·완화해 지속적인 발전 및 세계화를 추진하고자 함.⁷⁾
- 본고에서는 중국 정부가 추진하는 구조조정의 구체적인 방향과 중국 전기차 및 배터리 업계의 대응 전략을 다루고자 함.

5) 网通社(2026. 2. 12.), 「国家出手叫停汽车价格战, 行业转向“价值竞争”新阶段」; Carnewschina(2026. 1. 27.), “China auto industry posts 660B USD profit in 2025 with 34.78M vehicles, margins at 4.1%.”

6) 快科技(2025. 12. 15.), 「禁止亏本卖车! 车圈儿多年的价格战要结束了」.

7) 中国经济网(2026. 1. 5.), 「新能源汽车如何跑赢“下半场”」.

2. 중국 정부의 구조조정 추진 방향

가. 기술 수준 상향 및 노후 생산시설 퇴출

■ 기술기준 상향은 중국 구조조정 정책의 핵심 축으로, 저가 경쟁 속 원가절감을 이유로 안전성을 희생하는 행태를 차단하고 구조조정의 기준이 품질과 기술임을 명확히 하고 있음.

- 2025년 중국 당국은 전기차의 100km 전력 소비 기준(GB 36980.1-2025)을 발표하여 2026년 1월부터 시행하고 있는데, 이는 저효율 차량의 시장 퇴출을 촉진하는 강제 표준으로 볼 수 있음.
 - 중국 내 전기차의 대형화·고성능화가 빠르게 진행되면서 차량 중량과 배터리 용량이 동반 상승하는 가운데, 해당 기준은 경량화·성능 개선·열관리 최적화·구동계 효율 등 기술 향상을 강하게 요구함.
 - * 가령 2톤급 차량의 경우 100km당 전력 소비 한도를 15.1kWh로 제한함.
 - 해당 기준과 2026년 이후 세계 혜택이 연동되었으며 기준을 충족하지 못하는 모델은 가격경쟁력을 잃게 됨.
- 2026년 7월부터는 강화된 배터리 안전 국가 표준(GB 38031-2025)이 시행될 예정이며, 해당 표준은 열폭주 상황에서 불연소, 비폭발, 승객 보호를 강제하고 있음.⁸⁾
 - 이는 2020년 기준이 개정된 것으로 배터리 열폭주 발생 후 최소 5분 이내 경보 신호가 제공되어야 하고, 최소 120분 내 화재·폭발이 발생하지 않아야 하며, 연기가 승객 공간으로 유입되지 않도록 구조·설계를 요구함.
 - 또한 진동, 충격, 충돌 모사, 압착(crush), 온도충격, 염무(salt spray), 수침(water immersion), 과전압, 과방전, 단락 등 기존 항목의 요구 수준과 시험방법을 전반적으로 상향·세분화함.

■ 중국 정부는 노후 생산시설의 강제적·직접적 폐쇄보다 규범을 제시하고 현장을 감독하면서 저성능 배터리 생산능력의 확장을 억제·관리하고 있음.

- 배터리 산업에서 저성능·저효율 설비의 확장 억제는 공업정보화부(工业和信息化部)의 '업계 규범(规范条件/管理办法)' 체계를 통해 추진되며, 2024년 개정 규범 공포 이후 고품질 발전과 함께 단순 증설형 제조 프로젝트의 축소가 강조되고 있음.⁹⁾
 - 2024년 개정된 「리튬이온배터리산업 규범조건(锂电池行业规范条件)」은 배터리 성능의 최소 기준을 높여 저성능 배터리 생산능력 확장을 제한하며 기술 수준이 낮은 기업의 시장 퇴출을 유도하고 있고, 관련 기업에 대해 50% 이상의 가동률 조건을 요구함.¹⁰⁾
- 2024년 개정된 「리튬이온배터리산업 규범공고 관리방법(锂电池行业规范公告管理办法)」은 기업이 매년 자체 점검 보고서를 제출하고 매월 생산·운영 상황을 보고하도록 요구하고 있으며, 보고 미이행이나 부적합 상황이 지속되는 기업에는 현장점검, 규범 기업 리스트 삭제 등의 조치가 취해짐.¹¹⁾

8) 嘉峪检测网(2025. 5. 15.), 「电池新国标GB38031-2025主要技术变化解读」.

9) 中国电子报(2024. 6. 20.), 「工信部公告锂电池行业新规: 引导企业减少单纯扩大产能的制造项目」.

10) 工业和信息化部(2024), 「锂电池行业规范条件(2024年本)」.

- 규범 기업 리스트는 2026년 3월까지 총 아홉 차례 발표되어 누적 기준 131개의 기업이 포함되어 있는데, 이 리스트에 등재된 기업은 금융 및 정책 지원, 정부 사업에서 우선순위에 오를 가능성이 커짐.¹²⁾
- * 2026년 현재 규범 기업 리스트에는 셀 제조기업 97개, 양극재 기업 20개, 음극재 기업 5개, 분리막 기업 5개, 전해질 기업 4개가 포함됨.¹³⁾
- 또한 2026년 1월 당국은 배터리 산업의 맹목적 증설과 비이성적 저가 경쟁을 직접 언급하며, 생산능력 관리 최적화, 조기경보 체계 구축, 중복투자의 엄격 통제를 강조함.¹⁴⁾

나. 무분별한 수출의 제한

- 2026년 1월 이후 중국에서는 순수 전기차(BEV)에 대한 수출 허가 관리제도(出口许可证管理)가 시행되고 있으며, 이에 따라 자격을 갖춘 제조업체나 공식 위임을 받은 수출업체만이 차량을 해외로 보낼 수 있음.
- 중국 정부는 공급과잉 해소를 무분별한 수출 확대에만 의존하지 않겠다는 신호를 내고 있으며, 중장기적으로 해외에서의 A/S, 부품 공급, 법규 대응 능력이 있는 선도기업을 중심으로 전기차 수출 구조를 재편하고자 함.¹⁵⁾
- 이는 신차를 중고차로 전환해 수출 실적을 부풀리던 시장 왜곡 현상도 중국 정부가 통제·관리해 시정하겠다는 의미로 볼 수 있음.¹⁶⁾
 - 이러한 조치는 일부 완성차 기업이 대리상·무역상을 통해 재고를 처리했던 우회 통로를 차단하는 것이며, 완성차 기업이 해외 판매 및 서비스를 직접 책임지는 구조를 만드는 방향임.
- 중국 정부는 배터리 산업이 이미 국제시장에서 경쟁력을 갖추고 있다고 인식하고, 무질서한 수출을 제한하고 질적 성장을 유도하기 위해 수출 증치세 환급을 취소함.
- 2026년 1월 중국 정부는 배터리 수출 증치세(增值稅出口退稅) 환급의 축소·폐지를 발표하고, 2026년 4월부터 배터리 제품 수출 환급률을 9%에서 6%로 하향, 2027년 1월부터는 환급을 완전 폐지하기로 함.
 - 중국의 배터리 수출은 과거 13%의 수출 증치세 환급이 적용되었지만 2024년 12월 9%로 하향 조정된 바 있음.¹⁷⁾
 - 해당 제도는 수출업체가 생산 및 유통 과정에서 납부한 부가가치세(VAT) 또는 소비세(CT)를 환급하여 중국 상품의 해외 시장 경쟁력을 높이는 데 기여하고 있음.

11) 工业和信息化部(2024), 「锂电池行业规范公告管理办法(2024年本)」.

12) 第一财经(2026. 3. 10.), 「工信部公布第九批符合《锂离子电池行业规范条件》的36家企业名单」.

13) 电池网(2026. 3. 2.), 「蜂巢能源/弗迪电池/宁福新能源等在列! 第九批锂电池白名单公布」.

14) Reuters(2026. 1. 8.), 「China warns of battery industry overcapacity risks」.

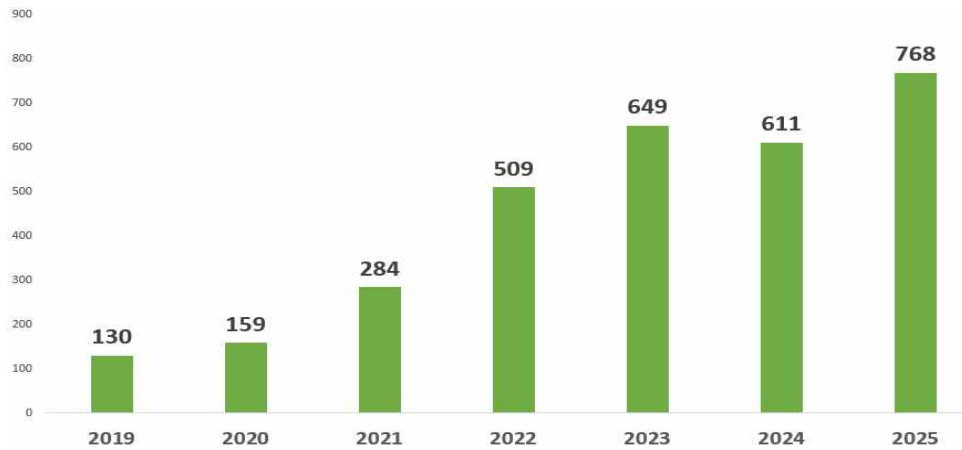
15) 商务部, 工业和信息化部, 海关总署, 市场监管总局(2025), 「关于公布对纯电动乘用车实施出口许可证管理的公告」.

16) 中国经营报(2025. 9. 27.), 「纯电动乘用车纳入出口许可证管理 专家: 新政助推汽车高质量出海」.

17) ChinaBriefing(2024. 12. 4.), 「Navigating China's Latest Export Tax Rebate Adjustments: What Are the Implications?»

그림 3. 중국 배터리 수출액 추이

(단위: 억 달러)



주: HS CODE 850760 기준.
자료: 한국무역협회 데이터를 바탕으로 저자 작성.

- 중국은 수출 증치세 환급 없이도 경쟁력 유지가 가능한 기업들이 글로벌 제재로 인해 불필요하게 어려움을 겪고 있다고 판단하고 있으며, 해당 조치를 통해 글로벌 무역마찰을 완화하고, 제재 리스크를 낮출 수 있을 것으로 기대함.¹⁸⁾
 - 수출 증치세 환급은 명시적인 재정 지원 수단으로 주요국과의 무역마찰 요소 중 하나임.
- 또한 수출 증치세 환급으로부터 얻는 수익에 의존하고 있는 기업들을 퇴출함으로써 고부가가치의 고성능 배터리 중심으로 산업을 재편하고자 함.¹⁹⁾

다. 출혈 경쟁 감독 강화

■ 중국 정부는 '정부지도·시장주도'형 구조조정을 지향하면서 신호 및 경고를 통해 출혈 경쟁(内卷式竞争)에 대해 제동을 걸고 기업 통폐합 등의 강제적 개입보다는 법적 규제 기반 마련, 규율 강화 등 간접 수단을 통해 시장에 개입하여 신호를 제공하고 있음.

- 중국 정부는 2025년 5월 관련 기업 및 협회를 소집해 자동차 업계의 가격경쟁 문제를 공식 경고하였고, 6월부터는 「중소기업 지급 보장 조례(保障中小企业款项支付条例)」²⁰⁾를 시행하였으며, 같은 달 관계 부처 회의에서 출혈 경쟁 중단을 요구하는 동시에 품질 검사 강화 계획을 발표함.
- 또한 2025년 6월 「반부정당경쟁법(反不正当竞争法)」 개정, 2025년 7월 「가격법」 개정 초안 발표 등을 통해 출혈 경쟁 행위에 대한 법적 규제 기반을 마련함.
 - 2025년 7월 공업정보화부가 주요 기업과의 좌담회 개최를 통해 가격 모니터링, 품질 점검, 지급 기한

18) Xinhua(2026. 1. 12.), "China to adjust or cancel export tax rebates for photovoltaic and battery products."

19) 36kr(2025. 10. 14.), "The 'involution' is draining China's battery industry. How to respond?"

20) 해당 조례는 대금은 장기간 미지급하는 관행을 억제하고, 원칙적으로 60일 이내 지급하도록 함으로써 완성차 기업이 하도급망을 통해 자금 압박을 외부화하는 관행을 줄이려는 목적을 가짐.

단축 등을 다시 한번 강조함.

- 2025년 9~12월에는 관계 부처들이 합동으로 자동차 산업 내 경쟁업체에 대한 허위 정보 유포, 악의적인 명예훼손, 판매량 데이터 조작 등 악성 경쟁 행위를 집중적으로 단속함.²¹⁾
- 중국 당국은 2026년 2월 「자동차 업계 가격 행위 지침(汽车行业价格行为合规指南)」을 공표하며, 명시 가격 위반, 가격 사기, 저가 덤핑 등을 중대한 불공정·위법 사항으로 규정하는 등 규율을 강화함.
- 다만 이 지침은 합법적 재고정리나 일시적 판촉 등 일부 예외를 인정하고 있어, 전면적 가격통제라기보다 근거가 불분명한 할인과 장기적 덤핑 관행에 대한 법 집행 근거를 강화한 것으로 볼 수 있음.

■ 또한 지방정부의 과도한 산업 유치 경쟁과 차별적 보조금 정책도 규범화 대상에 포함하는 등 지방정부에 대한 관리·감독 기능을 강화하고 있음.

- 중국의 일부 지방정부는 지역 GDP 증가 및 고용 창출 등 성과를 내기 위해 특정 기업에 대해 저가 토지 공급, 세제 혜택, 차별적 보조금을 제공하며 비효율 기업의 생존을 인위적으로 연장하고 과잉 생산능력을 심화하고 있음.²²⁾
- 2024년 8월 이후 중앙정부는 지방정부의 특정 기업·산업에 대한 차별적 우대정책이나 시장 진입 장벽을 설정하는 행위를 제한하고 있으며, 위반 시 시정명령, 책임추궁 등 제재를 가할 수 있게 됨.²³⁾
- 또한 시장감독관리총국(市场监管总局)은 지방정부의 불공정 경쟁을 초래하는 행위를 방지하기 위한 감독을 강화하고 있음.

라. 수요 유지 및 확대

■ 중국 정부는 구조조정 과정에서 수요가 급격히 꺾이지 않도록 세제 혜택과 재정 지원을 지속하고 있음.

- 전기차 및 배터리 산업의 구조조정은 공급 측면에서의 일방적인 규제가 아닌 수요 유지 및 확대를 동시에 추진하고 있음.²⁴⁾
- 세제 혜택의 핵심 축은 차량취득세(购置税) 감면(2024~27년)이며, 2024~25년 신에너지차 취득세 전액 면제(승용차 한도 3만 위안)에서 2026~27년 50% 감면(승용차 한도 1만 5,000위안)으로 조정하여 지원 강도를 단계적으로 축소함.
- 이러한 지원이 단순한 수요 부양에 그치지 않도록 기술 요건도 강화하고 있으며, 가령 2026년부터 취득세 감면 목록에 포함되는 BEV는 GB36980.1-2025의 전기소비량 기준을 충족해야 하고, PHEV·EREV는 순수전기 주행거리 100km 이상이어야 하는 등 보다 높은 효율 요건을 만족해야 함.²⁵⁾
- 또한 소비재 보상판매(以旧换新)·폐차교체(报废更新)는 내수 판매의 변동성을 줄이고, 구형 내연기관 퇴출을 촉진하는 정책 수단으로 중국 정부가 초장기 특별 국채를 재원으로 활용함.

21) 工业和信息化部等六部门(2025), 「汽车行业网络乱象专项整治行动」.

22) 김지수(2025), 「중국 '반내권(反内卷)' 정책의 주요 내용 및 평가」, KIEP 북경사무소 브리핑.

23) 国务院(2024), 「公平竞争审查条例」.

24) 중국 정부 측 관계자 면담(2025. 8. 21., 베이징).

25) BEV는 순수전기차, PHEV는 플러그인하이브리드, EREV는 주행거리 연장형 전기차임.

- 2025년 자동차 이구환신 혜택을 받은 차량 대수가 1,150만 대에 달한 것으로 나타나 수요유지 효과가 컸음을 보여줌.
- 2026년에는 노후차 폐차 후 신에너지차를 구매하는 경우 차량가의 12%, 최대 2만 위안까지 지원하고, 기존차를 처분하고 신에너지차로 교체 구매하는 경우 8%, 최대 1만 5,000위안까지 지원하기로 하여 지원액을 정률화하고 고가 및 저가 차량 모두에 적용하도록 함.

■ 또한 정부조달 확대, 충전 및 배터리 교환 인프라 확충을 통한 다각적인 수요 견인책을 시행하고 있음.

- 중국 공공부문 관용차의 연간 구매량 중 신에너지차 비중이 30% 이상이어야 하고, 특히 도심 지역에서 운행되는 관용차의 경우 100% 신에너지차로 구매해야 함.²⁶⁾
 - 2025년부터 시행된 해당 정책은 단순히 신에너지차 구매 비중을 높이는 과시용 사업이 되고 있다는 비판이 있으며, 향후에는 이를 방지하기 위해 기술 표준, 주행거리, 에너지 소비효율, 안전 성능, 스마트 기능 등을 정부조달의 평가 기준에 포함시킬 계획임.²⁷⁾
- 중국은 2027년까지 전기차 충전 인프라를 2025년 용량의 2배 수준으로 늘려 전국 약 3억kW, 2,800만 개의 충전 설비를 확충할 계획임.²⁸⁾
- 또한 2026년까지 59개 현급 도시에 배터리 충전 및 교환 시설 건설 시범 사업을 진행할 예정으로, 지금까지 대도시를 중심으로 진행된 전기차 보급을 지방 소도시까지 확대하고자 함.²⁹⁾

그림 4. 중국 전기차 및 배터리 분야 구조조정 관련 주요 정책의 타임라인



자료: 본문 내용을 기반으로 저자 작성.

26) 中国政府采购网(2025. 1. 3.), 「关于进一步明确新能源汽车政府采购比例要求的通知」.

27) 中原绿色(2026. 2. 28.), 「中原绿色为您进行新能源汽车政府采购新规: 政策信号与行业影响解读」; 中国政府采购报(2025. 12. 2.), 「公家买车的规矩变了! 什么样的新能源车, 才能进入政府采购清单?」.

28) 国家发改委(2025), 「电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案」.

29) 界面新闻(2026. 3. 13.), 「财政部等三部门将联合开展县域充换电设施补短板试点工作」.

3. 업계 대응

가. 기업 간 인수합병, 생산량 감축, 증설계획 철회

■ 주요 완성차 기업들은 산하 브랜드·사업부를 통폐합하고 있으며, 배터리 업계는 대형 기업이 중소기업을 합병하거나 소재·부품 및 재활용 분야 업체를 인수해 수직계열화를 강화하는 움직임이 나타남.

- GEELY, SAIC, 창안 등 대표 기업들은 2024년 이후 기능 및 제품이 중첩되는 산하 서브 브랜드들을 통합·재편하여 연구개발, 부품 조달 비용 등을 절감하고 제품 포트폴리오와 설비 중복을 줄이고 있음.
 - 대표적으로 GEELY의 경우 산하의 Zeekr가 링크앤코(Lynk&Co) 지분 51%를 인수하며 브랜드를 통합했고, 인허(银河)와 지허(几何)의 통합, 별도 조직이었던 전기 픽업 전문 브랜드 Radar를 GEELY 산하로 편입하였으며, 사내에 분산되어 있던 디지털 콕핏(Digital Cockpit)³⁰⁾ 관련 R&D 팀들을 통합하는 등 그룹 내 중복을 줄이는 작업을 진행 중임.
- 구조조정 국면에서 배터리 분야 대형 기업들은 자사 가치사슬 내 부족한 부분을 M&A를 통해 채우며 원가 및 품질, 공급망 리스크에 대응하고 있음.
 - 2025년 XDLE(邢东锂电)가 삼원계 배터리 기업인 JunSheng(骏盛新能源)을 인수하며 생산라인과 인력을 일괄 흡수함.³¹⁾
 - REPT(瑞浦兰钧)는 2026년 1월 양극재 기업인 푸안귀룽(福安国隆纳米材料)의 지분 10.87%를 인수함.
 - 중국 배터리 업계 선도 업체인 CALB도 2025년 자동차 센서 부품 기업인 OLIVE(奥力威)의 지분 11%를 인수하며 자동차 전장부품 분야까지 영역을 확대함.

■ 주요 기업들은 생산량을 감축·조정하고 증설 투자 계획을 철회·연기하고 있음.

- BYD의 경우 2025년 6월 중국 내 여러 공장에서 야간 교대 취소 및 근무 시간 축소, 일부 공장 생산량 최소 1/3 감축, 신규 증설계획 중단/연기 등의 정황이 보도됨.³²⁾
 - 실제로 BYD의 2025년 7월과 8월 생산량이 모두 전년동기대비 감소하였는데,³³⁾ 이는 선도기업조차 무리한 증산보다 재고·수요에 맞춘 탄력적 가동을 시작했음을 의미함.
- 중하위권 완성차 업체들은 생산 감축·중단에 이어 결국 폐업하고 있으며, 2025년에 폐업한 업체는 NETA, Hiphi, Jiyue 3개사임.
- 배터리의 최대 수요처인 전기차 업계의 감산에 따라 중국 배터리 업계도 생산량 감축 및 생산능력 조정에 들어가고 있음.³⁴⁾

30) 디지털 콕핏(Digital Cockpit)은 비행기 조종석을 뜻하는 '콕핏'을 자동차에 접목한 개념으로, 아날로그 방식이었던 운전석의 계기판과 각종 제어 장치들을 디지털 디스플레이와 인공지능(AI) 기반의 통합 인터페이스로 전환한 시스템을 말함. LG이노텍 Newsroom(2025. 4. 29.), 「[이노용어사전] 디지털 콕핏(Cockpit) 편」.

31) 电池网(2025. 8. 22.), 「央企背景动力电池“新势力”被100%收购 曾开发百亿级项目」; 我的电池网(2025. 8. 26.), 「央企背景动力电池企业被收购!」.

32) Reuters(2025. 6. 25.), 「Exclusive: BYD slows production, delays capacity expansion at China factories, sources say.」

33) Reuters(2025. 9. 1.), 「BYD records consecutive monthly production drops for first time since 2020.」

34) 东方财富网(2025. 12. 6.), 「新能源汽车减产传导 碳酸锂明年初或面临过剩」.

- 중소 배터리 기업의 감산이 선행되고 있으며, 특히 LFP 계열 저가 제품 중심 설비의 가동률 조정(부분 휴지·교대 축소 등)이 확산되고 있음.
 - 대형 배터리 기업은 직접 감산보다는 신규 투자 철회·연기로 대응하는 경향을 나타냄.³⁵⁾
- CALB, SVOLT 등 일부 배터리 기업들은 유럽 투자생산 계획을 연기 또는 철회함.

나. 가격 경쟁에서 품질 및 고급화 경쟁으로 전환

■ **업계의 출혈 경쟁(内卷式竞争)에 대한 비판과 피로감이 누적되는 가운데 완성차 기업들은 고급 브랜드를 출시하고 첨단 및 고성능의 프리미엄 차종을 중심으로 판매 전략을 전환하고 있음.**

- 전기차의 경우 인포테인먼트·소프트웨어, OTA³⁶⁾, 고급 운전자 보조(고속·도심 NOA³⁷⁾), 대형 배터리·고출력 모터 등 소프트웨어·하드웨어 패키지를 통해 프리미엄화를 구현하고, 가격 인하 대신 옵션 패키지 구성 조정·구독 서비스(소프트웨어 기능 유료화)를 통한 수익 다변화를 도모하는 흐름이 강화되고 있음.
- 보급형 차량에 주력해 온 BYD는 2025년 판매량이 전년 대비 6.3% 감소하였고 점유율도 약 33%에서 27%로 하락한 반면, 샤오미, 니오, SERES, HIMA 등이 프리미엄 모델 출시를 통해 시장 점유율을 확대하고 있음.³⁸⁾
- SERES, 샤오미 고급 차종은 2025년 각각 40만 대 이상의 판매량을 기록하며 프리미엄 전기차 시장에서 테슬라의 입지를 위협하고 있는데, 한편 테슬라는 2025년 판매량이 전년 대비 4.8% 감소한 약 63만 대를 기록함.³⁹⁾

■ **배터리 분야에서는 TP/NTP⁴⁰⁾ 개선, 에너지 밀도 향상, 실리콘 음극 비중 확대, 초고속 충전 등 기존 리튬이온 체계 내 고성능화와 더불어 고체전지(반고체·전고체), 음극 리튬메탈, 소듐이온배터리 등 차세대 기술의 상용화가 가속화되고 있으며, 이에 따라 단순 저가 제품 제조에 머무르던 중소기업의 구조조정 압력이 증대되고 있음.**

- 중국의 차세대 배터리 분야는 아직 대규모 양산 이전 단계에 머물러 있으나, 구조조정 국면에서 관련 기술 확보와 양산 가능 여부가 향후 기업 생존을 좌우하는 핵심 요인으로 부상하고 있음.
- 국가 표준 GB 38031-2025의 '무화재·무폭발' 요건으로 인해 기존 리튬이온배터리 대비 구조적 안전성을 가진 고체전지의 기술개발 및 상용화가 빠르게 추진되고 있으며, 고성능 배터리 탑재를 요구하는 프리미엄 전기차, 항공 모빌리티, 휴머노이드 시장에서 이미 초기 시장이 형성되고 있음.⁴¹⁾

35) FT(2024. 8. 6.), "Chinese battery industry faces consolidation wave."

36) OTA(Over The Air)는 무선 통신을 활용하여 소프트웨어를 업데이트하는 기술을 의미함.

37) NOA(Navigate on Autopilot)는 차량이 내비게이션 경로를 따라 스스로 조향·가속·정지 등을 수행해 주행을 보조하는 기능임.

38) 大象新闻(2026. 1. 20.), 「2025年新能源汽车累计销量榜」.

39) 智通财经(2026. 1. 12.), 「中国汽车流通协会: 2025年12月国内狭义乘用车市场零售销量达226.1万辆 同比下降14.0%」.

40) TP(Thermal Propagation)는 단일 셀에서 발생한 열폭주가 인접 셀로 확산되는 현상을 의미하며, NTP(No Thermal Propagation)는 특정 셀에서 열폭주가 발생하더라도 인접 셀로 확산이 차단된 상태를 의미하는 것으로, 배터리 시스템의 안전성을 평가하는 핵심 지표 중 하나임.

41) igarr(2025. 4. 24.), "China: New standard GB 38031-2025 "Safety Requirements for Power Batteries for Electric Vehicles"."

- 2026년 7월 차량용 고체전지 관련 중국 국가 표준이 정식 발표될 예정이며,⁴²⁾ 반고체 배터리는 SAIC, NIO, WeLion, Svolt 등을 중심으로 이미 제한적 상용화 단계에 있음.⁴³⁾
- 소듐이온배터리(SIB) 분야에서는 CATL의 Naxtra가 2025년 9월 GB 38031-2025 인증을 통과하여 12월 부터 양산을 개시하였으며, 창안자동차, JAC 등 전기차에 탑재해 2026년 출시할 계획임.⁴⁴⁾

다. 해외 현지화 전략 강화

■ 중국 전기차 기업의 해외 진출은 구조조정 대응의 핵심 축으로 부상하였으며, 특히 단순한 물류 중심의 수출을 넘어 본격적인 현지화 전략으로 전환되고 있음.

- 무분별한 수출을 제한하는 정책들로 인해 관련 기업들의 해외 투자·생산 확대 유인이 높아짐.
- 전기차 업계의 현지화는 단순히 생산라인을 건설하는 수준이 아니라, 현지 규제 대응, 역내 공급망 확보, R&D 거점 및 A/S망 구축 등을 함께 추진하는 방향으로 가고 있음.
 - BYD의 헝가리 공장이 2026년 1/4분기 시험 생산을 시작해 본격 양산을 준비 중으로, 철강 등 부품을 EU 역내 기업으로부터 조달하고, 부다페스트에 R&D 거점을 두고 역내 대학과 협력하는 등 현지화 전략을 강화하고 있음.⁴⁵⁾
 - 그 밖에 SAIC도 2025년 ‘Overseas Strategy 3.0’을 발표하며 현지 생태계 구축 전략을 공식화했고, Chery는 스페인 바르셀로나에서 현지 기업인 Ebro와 합작 생산을 추진하면서 해당 공장을 남미 수출 거점으로 쓰겠다고 밝혔으며, Geely도 인도네시아 PT Handal과 협력해 현지 TKDN 기준에 맞는 생산을 추진하고 있음.⁴⁶⁾

■ 배터리 기업들은 자국 내 과잉설비 문제를 해소하고 통상 리스크(관세·반덤핑)를 회피하기 위해 해외 투자생산을 확대하고 있으며, 더 나아가 현지에 새로운 공급망을 구축하고 있음.

- 중국 기업들은 중국을 제외한 최대 시장인 유럽에서 현지 생산을 적극 추진 중이며, 셀 제조뿐만 아니라 양·음극재, 분리막, 전해질 등 소재 및 부품 공급업체들도 동반 진출하고 있음.
 - CATL의 첫 해외 생산기지인 독일 공장은 2025년 흑자 전환에 성공하였으며, 헝가리에 건설 중인 대 규모 공장도 초도 생산에 돌입함.⁴⁷⁾

42) electrek(2026. 2. 11.), “A solid-state EV battery standard will be introduced in China as real-world tests begin.”

43) 제한적 상용화 단계로 표현한 이유는 고체전지가 실험실 기술이 아닌 일부 차종과 세그먼트에서 양산 제품으로 판매되는 단계에 들어섰지만, 높은 가격으로 인해 실제 수요가 아직 충분하지 않다는 평가가 있기 때문임.

44) CNEVPOST(2026. 1. 22.), “CATL launches 1st sodium-ion battery for light commercial vehicles”; CATL 보도자료(2025. 9. 8.), “CATL’s Naxtra Battery Passes New National Standard Certification.”

45) electrive(2026. 2. 2.), “BYD begins passenger car trial production in Hungary”; BYD 보도자료(2025. 6. 24.), “BYD announces voestalpine as major supplier to its first European car factory”; BYD 보도자료(2025. 5. 15.), “BYD commits to new HQ and R&D base in Hungary.”

46) Reuters(2026. 2. 5.), “Exclusive: BYD shifts to local parts in Brazil factory in bid for market leadership”; SAIC 보도자료(2025. 4. 23.), “SAIC Motor Revs Up ‘Glocal 3.0’ Strategy: Think Global, Act Local”; Chery 보도자료(2025. 8. 1.), “From ‘Dark Horse’ to ‘Frontrunner’: Chery’s ‘Acceleration’ into the Fortune Global 500”; Geely 보도자료(2025. 1. 24.), “Geely Auto Enters Indonesian Market, Launching Pre-sale of First Pure Electric SUV.”

47) electrive(2025. 10. 15.), “CATL doubles testing capacity in Germany.”

- 미국에서 배터리 소재 분야 중국 기업들은 2025년 개정된 OBBBA의 PFE 요건에 의해 IRA 45X 세션의 혜택, 즉 첨단제조세액공제(AMPC) 혜택을 받을 수 없음에도 미국 내 수요를 고려해 현지 생산을 추진하고 있음.
 - 중국 기업들은 AMPC 혜택을 받을 수 없지만 관세로부터 자유로워지는 장점을 누릴 수 있으며, 미국 정부는 배터리 산업의 공급망 내재화를 위해 중국 기업의 진출을 묵인하고 있고, 상당수의 주정부가 중국 기업의 투자에 대해 세제 혜택 등 인센티브를 제공하고 있음.⁴⁸⁾
- 또한 중국은 인도네시아, 태국, 말레이시아, 베트남을 중심으로 아세안에 핵심 광물, 소재, 배터리, 전기차에 이르는 전체적인 전기차 가치사슬을 구축하고 있으며, 이 과정에서 로컬기업과 합작으로 투자하고 경제특구 등 산업단지를 개발하는 등 현지와 적극 협력하고 있음.
 - 인도네시아에 대한 중국의 투자 목표는 핵심 광물 확보, 새로운 공급망 구축, 성장하는 내수시장 선점이라고 할 수 있음. 특히 니켈은 삼원계 배터리의 핵심 원료로 중국의 전기차 및 배터리 산업 경쟁력 제고에 필수 요소로, 세계 최대 니켈 매장국인 인도네시아를 선점함으로써 글로벌 전기차 및 배터리 산업의 소재 분야 주도권을 유지하고자 함.⁴⁹⁾
 - 태국과 말레이시아, 베트남에서는 주요 전기차 기업을 대상으로 근거리에서 배터리를 공급하고자 생산 라인을 구축하고 있음.

48) 중국 배터리공업협회 관계자 면담(2025. 10. 23., 새만금).

49) Angela Tritto(2023), "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold. Carnegie Endowment for International Peace."

표 1. 배터리 및 소재 분야 중국의 대아세안 투자 현황

분야	기업	투자국	투자 연도	합작 파트너	주요 내용
배터리 핵심광물 및 소재	칭산그룹	인도네시아	2017년	Bintang Delapan	니켈 광산 지분 보유, 산업단지 구축·운영, CATL, GEM, 화유코발트 등과 협력
	GEM	인도네시아	2021년	중국 칭산그룹, 중국 Brunp, 한국 EcoPro	니켈 소재부터 전구체까지 현지 생산, 2022년 EcoPro 그룹에 9%의 지분을 양도, EcoPro가 GEM의 전구체를 받아 양극재를 제조
	CNGR	인도네시아	2024년	단독	인도네시아 내 3개의 니켈 제련공장을 운영 중, 전구체 생산 관련 100억 달러 규모의 대규모 투자 계획
	화유코발트	인도네시아	2023년	PT Vale	인도네시아 국영 광산업체인 PT Vale이 광산 운영과 니켈 원광을 공급, 화유는 제련(HPAL), 포드는 최종수요자로서 지분 참여 및 ESG 관리를 담당
배터리 셀/팩	CATL	인도네시아	2023년	Antam, IBC	JV를 통해 11억 8,000만 달러를 투자하여 15GWh 규모의 배터리 공장 건설, 2027년 가동 목표
		태국	2023년	PTT (Arun Plus)	6GWh 규모의 배터리 생산라인 구축
	Gotion	태국	2022년	GPSC (Global Power Synergy Public Company Limited)	2GWh 규모 배터리 생산라인 구축, 향후 8GWh까지 확장 계획
		베트남	2022년	Vingroup (VinES)	2억 7,500만 달러를 투자해 LFP 배터리 공장 건설
	SVOLT	태국	2023년	Banpu Next	3,000만 달러 투자, 배터리 모듈 팩 조립공장 건설
	Sunwoda	태국	2023년	단독	10억 달러 규모의 투자로 약 1,000명의 현지 인력을 고용할 계획, R&D센터 설립 예정
	EVE	말레이시아	2023년	단독	4억 2,200만 달러를 투자해 2025년 가동 시작, 약 1억 2,000만 달러를 추가 투자해 ESS용 배터리 생산라인을 구축할 계획
	BYD	인도네시아	2024년	단독	배터리 팩 조립공장 건설 계획

자료: 저자 작성.

4. 전망 및 시사점

- 전기차 및 배터리 분야 중국 정부의 구조조정 방향성은 양적 팽창에서 질적 성장으로 전환되고 있으며, 이에 따라 선도기업 중심의 시장 재편과 품질·기술 경쟁 기반의 산업 고도화가 가속화될 것으로 전망됨.
 - 전기차 및 배터리 분야에서 중국 정부가 추진하는 기술기준 상향, 무분별한 수출 제한, 가격 행위 규제 등의 조치들은 ‘저효율·저안전·저가 덤핑’ 제품에 대한 제약을 강화하는 한편, ‘고효율·고성능·고품질’ 모델에 유리한 시장 환경을 조성하는 방향으로 설계되고 있음.
 - 덤핑성 가격 경쟁은 점차 제한되고, 품질과 서비스 차별화에 기반한 프리미엄·상위 시장에서의 경쟁이 심화될 것으로 예상됨.⁵⁰⁾
 - 이 과정에서 규모의 경제, 기술력, 브랜드 경쟁력을 갖춘 선도 OEM·배터리 기업은 시장 점유율을 확대하는 반면, 중소·후발 기업은 합병·사업 정리·틈새 시장 집중 등 전략적 선택을 요구받을 가능성이 큼.
 - 전기차 산업에서는 고급화 및 품질의 척도가 SDV(Software Defined Vehicle) 경쟁력이 되는 흐름이 강화될 것이며, 특히 자율주행 분야에서 경쟁이 더욱 심화될 것으로 전망됨.
 - 배터리 분야의 경우 중장기적으로 저가 덤핑 판매를 하던 하위 업체들이 정리되면 CATL과 같은 선도 기업의 시장 지배력과 가격 결정력이 더욱 확대될 수 있음.⁵¹⁾
- 중국 기업의 해외 진출은 현지 투자·생산 및 합작을 중심으로 가속화되는 가운데, 수출은 유지·확대되며 현지화 전략과 병행되는 방향으로 전개될 것으로 예상됨.
 - 중국 정부의 무분별한 수출 제한 조치, 글로벌 주요국들의 전기차 및 배터리 공급망 내재화 정책, 통상 리스크 등은 중국 기업의 해외 투자·생산 유인을 강화하고 있음.
 - 특히 EU, 글로벌사우스 등은 자국 내 공급망 구축에 대한 중국 기업의 참여를 배제하지 않고 있으며, 미국조차도 배터리 소재 분야에 대한 투자, 기술제휴 협력 등 일부 중국 기업의 진입을 허용하고 있음.
 - 개별 기업이 해외 현지에서 단기간에 모든 공급망을 독자적으로 구축하기 어려우므로 로컬기업과의 합작 또는 기진출 글로벌 기업과 협력을 통한 현지 공급망 구축이 적극 추진될 것으로 예상됨.
 - 한편 전기차 수출허가제, 배터리 수출 증치세 환급 축소·폐지가 중국 전기차와 배터리 수출량 전체를 감소 시키지는 않을 것이며, 특히 상위기업의 수출에 미치는 영향은 제한적일 것으로 보임.
 - 2026년 1월 중국의 신에너지차 수출량은 전년동기대비 110% 증가한 29만 5,000대를 기록해 최초로 중국의 전체 자동차 수출량의 절반을 넘어섬.⁵²⁾
 - 배터리 기업들은 단기적으로는 마지막 환급 수혜를 받기 위해 수출 물량을 서둘러 생산하고 있으며, 중장기적으로는 환급 축소분을 가격에 전가해 충격을 줄일 것으로 전망됨.⁵³⁾

50) 界面新闻(2026. 2. 12.), 「【出海头条】告别退税红利, 有锂电企业把出口涨价订单谈下来了」.

51) 东方财富网(2026. 1. 9.), 「透过现象看本质, 取消退税利好宁德时代? 强者更强的“分水岭”」.

52) 新浪财经(2026. 2. 12.), 「历史性时刻! 出口乘用车中, 新能源占比首次超一半」.

53) 界面新闻(2026. 2. 12.), 「【出海头条】告别退税红利, 有锂电企业把出口涨价订单谈下来了」.

- 중국의 구조조정은 중저가 영역에서 한국 기업의 가격 경쟁 부담을 일부 완화하는 한편, 프리미엄·고성능 분야에서는 경쟁을 심화시킬 것으로 예상되며, 글로벌 시장에서 기술·표준 경쟁 대응 및 선택적 협력 전략의 필요성이 확대될 것으로 보임.
- 중국의 구조조정은 중저가 보급형 전기차 및 배터리 영역에서 이미 중국 기업 대비 가격 경쟁력이 열위인 한국 기업에 대해 저가 경쟁 부담을 다소 완화하는 측면이 있지만, 고성능·프리미엄 영역에서는 중국 선도 기업과의 경쟁이 더욱 격화될 수 있음.
 - 특히 GB 38031-2025 등 고강도 안전 기준을 상회하는 수준의 배터리 안전성·열관리 기술을 확보한 중국 선도기업들은, 해당 기준을 글로벌 마케팅 포인트로 활용하여 글로벌 시장에서 안전성 우위를 주장할 수 있으므로, 한국 기업도 이와 동급 혹은 이를 상회하는 기술·인증 체계를 확보할 필요가 있음.⁵⁴⁾
 - 특히 중국의 향상된 기술기준은 향후 국제표준(ISO/IEC) 및 주요 수입국 규제에 영향을 미칠 가능성이 있어, 한국 정부·기업이 해당 기준의 기술적 내용·시험방법·인증 절차를 면밀히 분석하고, 우리 규제·표준과의 정합성을 점검해야 함.
- 또한 중국이 주요 신흥국에서 기술 표준화 전략을 적극 추진하고 있어 장기적으로 한국 기업에 제약 요인이 될 수 있으므로 대응 방안이 필요함.
 - 가령 ASEAN 지역에서는 중국이 양자 간 FTA에 다소 소극적이므로 한국 정부는 기체결 FTA, CEPA 등을 통해 마련된 TBT 협력 채널, 공동위, 규제당국 간 대화 메커니즘을 기반으로, 신흥국의 표준·인증 인프라 구축 지원, 상호인정협정(MRA) 추진 등 기술 표준 관련 협력을 추진할 수 있음.
 - 한국 기업이 중국 기업 대비 현지에서 R&D 활동에 더욱 적극적인 점도 신흥국과의 표준 및 인증 협력에 긍정적인 요소가 될 수 있음.⁵⁵⁾
- 관련 중국 기업의 해외 생산거점 구축 가속화로 인해 해외에서 한국 기업과 현지 기업의 JV 또는 ‘한·중·현지 3자 JV’ 등의 다양한 조합으로 경쟁·협력 구도 설계를 고려할 필요성이 높아졌으며, 특히 광물·정제련 등 업스트림 단계에서 중국 기업과의 협력 또는 디커플링 전략을 세분화할 필요가 있음.
 - 인도네시아에서 진행 중인 EcoPro와 GEM의 협력, 헝가리에서 솔루션첨단소재와 CATL의 협력 사례처럼, 공급망의 특정 단계에서 전략적 제휴를 추진하는 것도 유용할 것으로 판단됨.
- 한편 중국의 구조조정 과정에서 양질의 자산·기술·인력을 선별적으로 인수·제휴함으로써, 한국 기업의 기술 역량·원가 경쟁력을 보완할 기회도 존재함.
 - 특히 중국 내 관련 R&D 인력이 풍부하고 질적 수준이 높으며, 무엇보다도 노동환경이 유연하므로 이를 활용할 수 있는 방안을 고려해 볼 필요가 있음.⁵⁶⁾ KIEP

54) GB 38031-2025는 셀 단위 안전성을 넘어 팩·시스템 차원의 열폭주 억제와 승객 보호까지 요구하는 고강도 강제표준으로, 한국 상위권 기업이 원천적으로 충족하기 어려운 수준은 아니나 기존 규정보다 훨씬 구체적이고 통합적인 대응을 요구하는 기준으로 평가됨. 한편 한국의 표준은 중국처럼 단일 셀 열폭주 이후 120분 내 무화재, 무폭발과 같은 구체적 시간 지표를 직접 요구하지는 않음. IDTechEx(2025. 4. 24.), “New Standards put China in the Lead for the Safest & Largest EV Market.”

55) 베트남 외국무역대학교(FTU) 전문가 면담(2025. 8. 5., 베트남 하노이).

56) CSF(2024. 6. 27.), 「996·896·007 과로를 당연시 여기는 中 기업 문화」.