

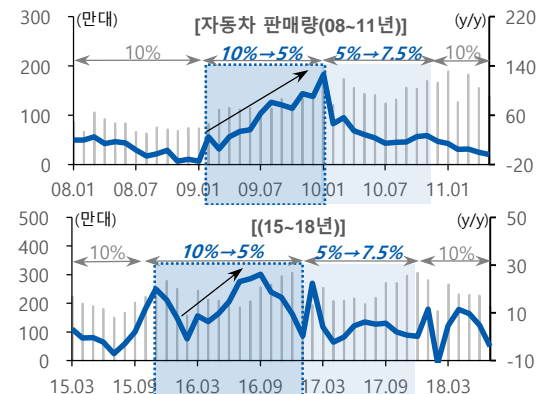


중국 자동차 소비 진작 정책이 견인하는 판매 효과

1. 중국 자동차 소비 촉진 정책이 견인하는 판매 증가 효과

- 경기부양을 위한 자동차 소비 진작 정책으로 올해 약 100~200만대의 자동차 추가 판매가 기대. CPCA, 올해 전망치를 1,900만대에서 2,100만대로 상향 조정.
- 특히 2008년 금융위기, 2014~2015년 성장 둔화, 2020년 코로나19 시기 시행된 자동차 구매세율 인하 조치는 판매량의 가시적인 성과를 견인.
- 자동차 구매세율 인하(10%→5%), 신에너지차 하향 정책 등 연속 발표되며 봉쇄 조치로 둔화했던 자동차 시장 회복이 기대됨.

08년 금융위기, 15년 성장 둔화에 대응하기 위한 자동차 구매세율 인하 정책의 판매량 견인 효과가 확인

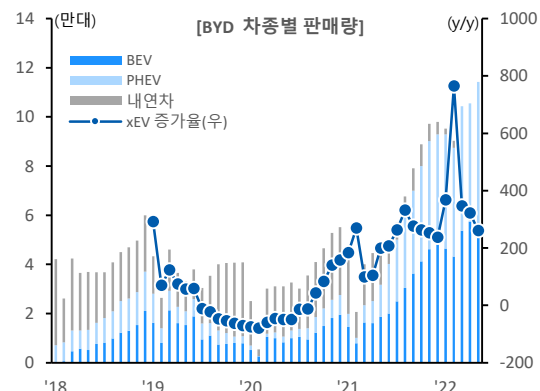


자료: CAAM, 유안타증권 리서치센터

2. 자동차 전반적 호황 기대감 속 장기 성장성 보유한 xEV 주목

- 자동차 산업의 전반적인 호조가 예상되지만 고유가 환경과 정책적 강도 우위로 신에너지차 판매 성과가 보다 기대되는 실정.
- 내연차의 구매세율은 10%→5%로 인하한 한편, 신에너지차 구매세는 여전히 면제 기간에 있으며, '이구환신'과 하향 정책도 신에너지차 중심으로 전개.
- 전기차 중장기적 성장에도 내년 보조금 퇴출을 앞두고 불확실성 증가가 예상. 중국 전기차 1위, 배터리 자체 생산 등 차별화된 경쟁력을 확보한 BYD에 주목.

BYD 올해 3월부터 내연차 생산 중단하며 xEV 부문에 주력. xEV 5월 판매량 YoY +360%(YTD) 고성장 기록



자료: CAAM, 유안타증권 리서치센터

1. 중국 자동차 소비 촉진 정책이 견인하는 판매 증가 효과

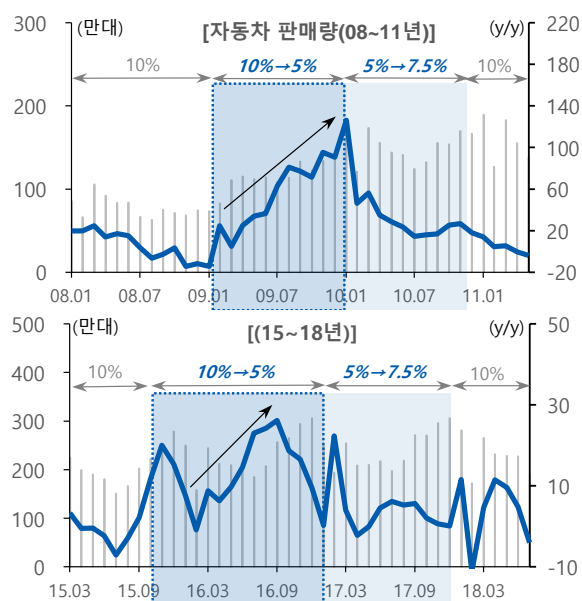
경기 둔화와 봉쇄 조치로 악화된 소비 부진에 대응해 당국은 시장 예상치를 상회하는 자동차 소비 촉진 정책을 발표했다. 600억 위안 규모의 구매세 감면 조치는 구매 대상 기준 완화와 함께 올해 약 100~200만대의 추가 판매를 견인할 것으로 예상된다.

중국의 자동차 소비 촉진을 위한 정책은 크게 2008년 금융위기, 2014~2015년 성장 둔화, 그리고 2020년 코로나19 상황에 대응하기 위해 발표했던 세 시기로 구분할 수 있는데, 당국의 정책적 추진 이후 자동차 판매량은 모두 가시적인 성과를 시현했다.

특히 그중 자동차 구매세율 인하 정책에 따른 견인 효과가 극명했는데, 세차례 구매세율 인하 이후 2009년 전체 승용차 판매량은 YoY +53%, 2015~2017년 YoY +7%/15%/2%, 2021년(신에너지차 중심 정책) 신에너지차 판매량은 YoY +163% 급증하는 모습을 나타냈다.

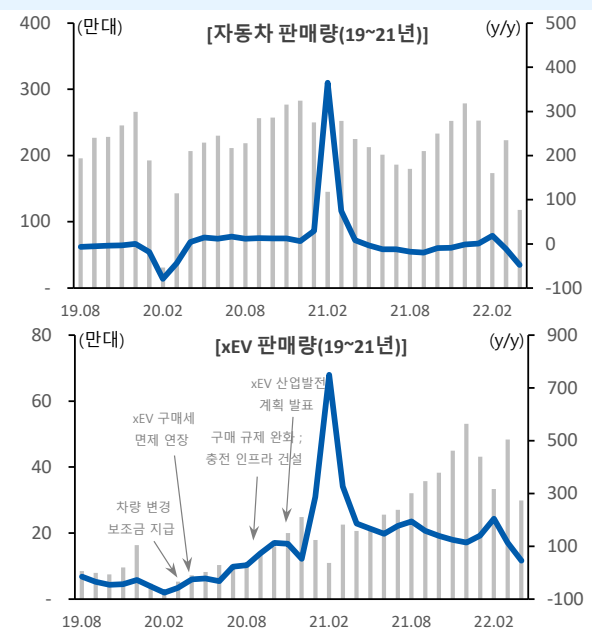
최근 중앙정부 차원의 자동차 구매세율 인하(10%→5%), 신에너지차 구매세율 면제 연장 과 하향 정책, 그리고 지방정부와 주요 자동차 기업의 구매 보조금 지원 등을 포함한 대규모 정책이 연속 발표되고 있는 중이며 이에 따른 자동차 시장 회복이 기대된다.

[차트1] 08년 금융위기, 15년 성장 둔화에 대응하기 위한 자동차 구매세율 인하 정책의 판매량 견인 효과가 확인.



자료: CAAM, 유안타증권 리서치센터

[차트2] 신에너지차 구매세율 면제 연장 조치에 이어 올해 하반기 내연차 구매세율 10%→5% 인하 효과 기대.



자료: CAAM, 유안타증권 리서치센터

2. 자동차 전반적 호황 기대감 속 장기 성장성 보유한 xEV 주목

전통 내연차를 포함한 다수 정책으로 자동차 산업의 전반적인 호조가 예상되지만, 고유가 환경과 정책적 강도 우위로 신에너지차의 판매 성과가 보다 기대되는 실정이다. 전통 내연차의 구매세율은 10%→5%로 인하한 한편, 신에너지차 구매세는 여전히 면제 기간에 있으며, '이구환신'과 하향 정책도 신에너지차 중심으로 전개되고 있다.

중국승용차연합회(CPCA)는 올해 자동차 판매량 전망치를 기존 1,900만대에서 2,100만대로 상향했으며, 그중 전기차 판매량이 500만대 이상으로 올해 50%~60%의 고성장을 지속할 것으로 전망하고 있다(4월 xEV 판매량 YTD 156만대, YoY +113%).

전기차 1위 기업인 BYD에 대한 주목이 필요하다. BYD는 올해 신에너지차에 주력하기 위해 내연차 생산을 중단했으며, 신에너지차만으로 빠른 성장을 기록하고 있다. 동사 1~5월 xEV 판매량은 YoY +360%(YTD)로 놀라운 성과를 시현 중이다.

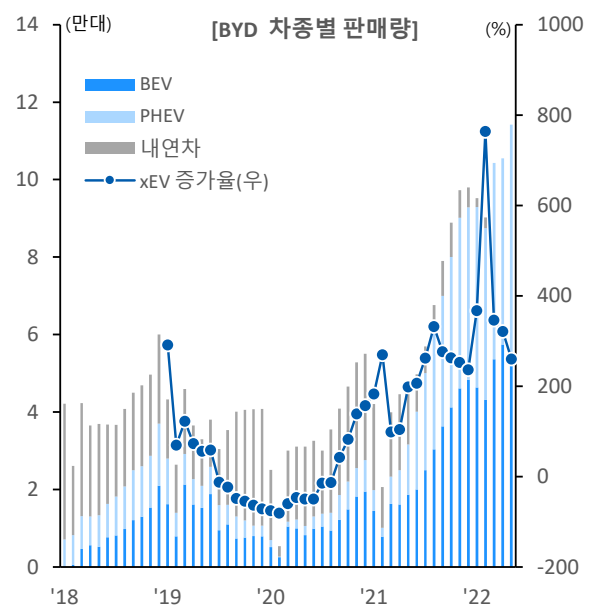
전기차 중장기적 성장은 기대되지만 내년 보조금 퇴출을 앞두고 의존도가 높았던 기업들의 점진적인 퇴출이 예상된다. 기술력, 자본력과 상품성을 보유한 동사 경쟁력이 부각되는 시점이라 판단, 배터리 대외 판매 확대도 차별적 기대 요인이 될 것이다.

[차트3] 자동차 구매세율 10%→5% 인하, 신에너지차 하향 정책, 지방정부 보조금 지급 등 다방면 정책 발표.

정책	세부 내용 (부분)
구매세율 인하	1) 판매가격 30만원 이하, 2) 배기량이 2.0L 이하인 승용차 구매세율 50% 감면(22/6/1~22/12/31) xEV: 신에너지차 구매세 면제(~22/12/31)
자동차 하향 정책 (산시, 지린, 장쑤, 저장, 허난, 산둥, 후난, 하이난, 쓰촨, 간쑤 등)	내연차: 차량 가격의 10%, 최대 5000위안 지급 BEV: 차량 가격의 10%~30%, 최대 10만 위안 PHEV: 충전거리 50km 이상 차량 대상 1만 위안
지방정부 별 보조금 정책 (부분)	베이징, '이구환신' 위한 신에너지차 구매 보조금 대당 최대 1만 위안 지급 광둥성, '이구환신' 위한 신에너지차 구매 보조금 대당 1만 위안, 내연차 구매 보조금 대당 5천 위안 지급 난징시, 신에너지차 구매 보조금 대당 최대 1만2천 위안 지급 산둥성, 신에너지차 구매 시 대당 3천~6천 위안 소비쿠폰, 내연차 구매 시 대당 2천~5천위안 소비쿠폰 지급

자료: 유안타증권 리서치센터

[차트4] BYD 올해 3월부터 내연차 생산 중단하며 xEV 부문에 주력. xEV 5월 판매량 YoY +360%(YTD) 고성장 기록.



자료: BYD, 유안타증권 리서치센터