

Are You Ready for the 4th Industrial Revolution?

2024. 2. 14 (수)

meritz Strategy Daily

전략 공감 2.0

Strategy Idea

‘트럼프 2.0’ 시대와 중국(1): 관세

칼럼의 재해석

세계 진출을 위한 준비, BYD의 자체 선박

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 추천 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.

본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

Strategy Idea



▲ 글로벌 투자전략-신흥국
Analyst 최설화
02. 6454-4883
xuehua.cui@meritz.co.kr

‘트럼프 2.0’ 시대와 중국(1): 관세

- ✓ 올해 미국 대선에서 높아지는 ‘트럼프 2.0’ 가능성, 중국에 60% 이상 고율관세 부과 예고
- ✓ ‘18년 고율관세 부과 이후 중국산 제품의 대미 평균 관세율은 19.3%, ‘23년 대미 수출액은 ‘18년대비 21% 감소. 특히 관세 부과 품목 중심으로 구조적 공급망 재편 출현
- ✓ 60% 관세 부가가 현실화 된다면 미국의 대중 수입 비중은 현재 11.2%에서 1%까지 추락, 대내외 불확실성 상승은 중국증시 구조적 디스카운트 기간을 연장시킬 것

‘트럼프 2.0’ 시대가 온다

‘트럼프 2.0’ 시대 가능성에
중국시장 참여자 우려 상승

올해 가장 중요한 정치 이벤트인 미국 대선이 11월 5일에 예정되어 있다. 현재의 경합 흐름이 유지된다면 올해 대선은 트럼프와 바이든의 경합이 될 가능성이 높다. 특히 ‘18~‘19년 강력한 미중 무역전쟁을 불러왔던 트럼프의 지지율이 바이든을 앞서며 ‘트럼프 2.0’ 시대 중국에 미칠 충격을 우려하고 있다.

‘트럼프 2.0’ 시대 가장 대표적인 것은 무역전쟁이다. 트럼프는 지난 1월 폭스뉴스 프로그램 ‘선데이모닝 퓨처스’와의 인터뷰에서 재집권 시 중국에 추가적인 관세를 부과할지를 묻자 “우리는 그것을 해야 한다”고 답했다. 이어 집권 2기 출범 시 대 중국 관세율 60% 일괄 적용을 검토 중이라는 워싱턴포스트(WP)의 최근 보도에 관해 “아니다. 아마도 그 이상일 수 있다”고 덧붙였다.

무역전쟁 2.0이 시작되면 위안화
등 중국 자산가격에 충격 불가피

‘19년 대중 관세율이 상승하며 위안화 환율은 중요한 레벨이었던 7.0위안/달러를 상향 돌파하는 ‘포치(破七)’ 현상이 나타났다. 60% 관세 부가가 현실화 된다면 역외 위안화(CNH)가 직전 고점인 7.35위안/달러를 상향 돌파하는 것은 물론 중국 자산가격에 큰 충격을 미칠 수 있다.

본 전략공감에는 올해 미국 대선을 앞두고 미중 갈등 시리즈 1편으로 관세 부문을 정리해 보았다. 자료에서는 ‘18년 고율 관세가 부과된 이후의 미중 양국 교역과 1단계 무역합의 이행 현황을 점검하고, 향후 60% 관세 부가가 중국 경기 및 자산 가격에 미치는 영향을 정리했다.

2018년 대중 관세 부과 이후의 미중 교역 현황

미국의 중국산 제품 평균 관세율
19.3%(기타국 3.0%)

2018년 7월 6일 340억 달러 규모의 중국산 제품에 25% 관세 부과를 기점으로 미중 무역전쟁이 시작됐다. 지난 '18년~'19년 2년간 미국은 총 3,600억 달러의 중국산 제품에 25% 관세를 부과했다. 다행히 '19년 말 미·중 1단계 무역합의가 체결되면서 4A List 품목 관세를 기존 15%에서 7.5%로 하향 조정하고, 남은 2,900억 달러의 중국산 제품에 대한 관세 부과는 무기한 연기됐다<표 1>.

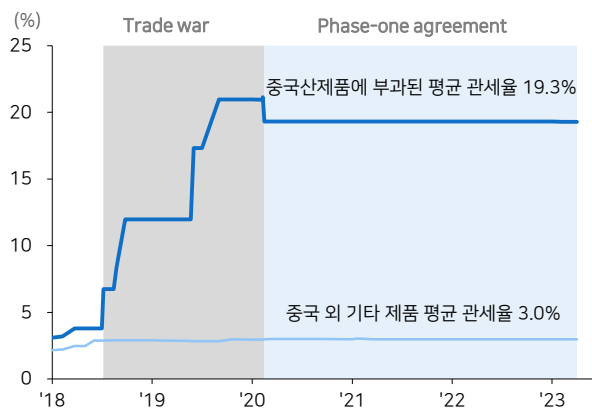
현재 미국이 중국산 제품에 부과하는 평균 관세율은 19.3%로, 기타 지역산 제품에 부과하는 평균 관세율인 3.0%의 6배이다. 또한 관세가 부과되는 중국산 제품의 비중은 66.4%로 절반 이상이 관세 전쟁의 피해를 보고 있다.

표1 무역법 301조 관련 미국의 대중국 관세 부과 현황

	규모 (억 달러)	관세율	발효일	대상 품목
List 1	340	25%	2018.7.6	IT 및 기계 등 818개
List 2	160	25%	2018.8.23	설비 및 장치 등 297개
List 3	2,000	10%	2018.9.24	농축산물 등 5,745개
		25%로 인상	2019.6.15	
List 4A	1,100	15%	2019.9.1	농축산물, 화학, 의류 및 철강 등 3,229개
		7.5%로 인하	2020.2.14	
List 4B	2900	15%	2019.12.15(무기한 연기)	수산물, 목재 및 신발 등 542개

자료: USTR, 메리츠증권 리서치센터

그림1 미국이 중국산 제품에 부과하는 평균 관세율 19.3%



자료: PIIE

그림2 미국에 수출되는 중국산 제품의 66.4%에 관세 부과



자료: PIIE

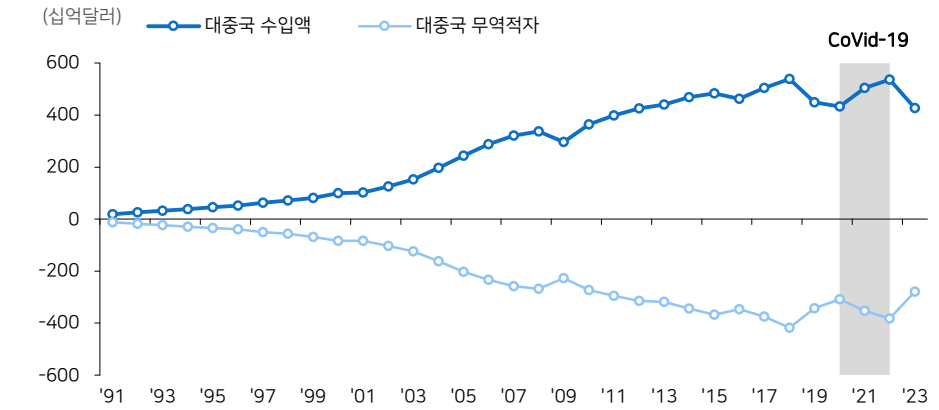
고율관세와 더불어 미국의 대중국 수입액 21% 감소, 대중 무역적자 '10년 이전 수준 회귀

특히 고관세 품목의 수입 급감과 기타 지역으로의 대체 등 구조적 공급망 재편 뚜렷

'23년 기준 미국의 대중 수입액은 4,272억 달러로 고율관세가 부과되었던 '18년 대비 21% 감소했다. 대중 무역적자도 2,794억달러로 2010년 이전 수준까지 적자폭이 축소됐다(그림 3). 고율관세 부과의 결과가 가시화되기 시작된 것이다.

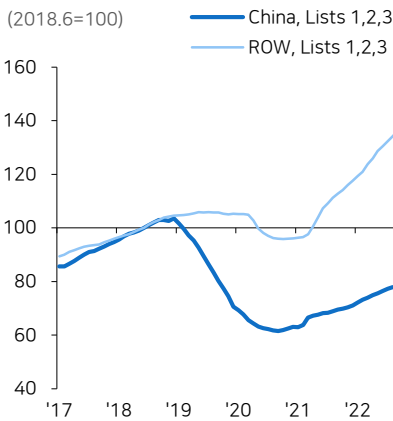
물론 예상치 못한 코로나19로 글로벌 공급망 교란이 커지며 '20~'22년 미국의 대중국 수입액이 다시 '18년 수준까지 빠르게 늘기도 했다. 이를 두고 미국의 관세 정책이 효과가 없는 것 아니냐는 주장도 있었지만 사실상 미국의 구조적인 공급망 재편은 이미 시작됐다. <그림 4~5>는 '20~'22년 관세가 부과된 품목들의 수입액은 관세 부과 전 대비 감소했음을 보여준다. 특히 25%의 높은 관세가 부과된 품목의 수입액은 관세 부과 전 대비 24%나 감소한 반면, 기타 지역으로의 수입은 오히려 40% 늘었다. 공급망 교란으로 관세 미부과 중국산 제품의 수입이 급증하며 전체 수입 증가를 일시적으로 초래했지만, 글로벌 리오프닝이 본격화 된 '23년부터 중국산 제품 수입이 다시 감소하고 있다.

그림3 미국의 대중국 수입액 및 무역적자: '23년부터 대중 수입액 본격적으로 감소



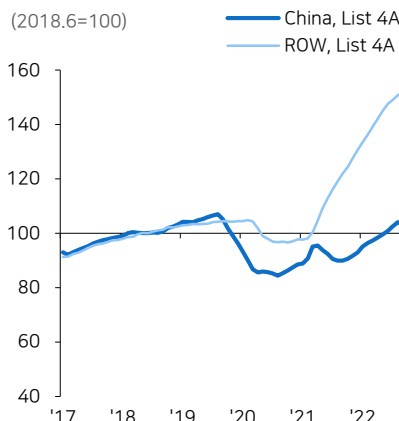
자료: US Census Bureau, 메리츠증권 리서치센터

그림4 1~3번째 관세부과 품목 수입액 -24%



주: 수입액 기준점은 관세부과 전인 2018년 6월
자료: PIIIE

그림5 4A번째 관세부과 품목 수입액 -1%



주: 수입액 기준점은 관세부과 전인 2018년 6월
자료: PIIIE

그림6 관세 미부과 품목 수입액 +42%



주: 수입액 기준점은 관세부과 전인 2018년 6월
자료: PIIIE

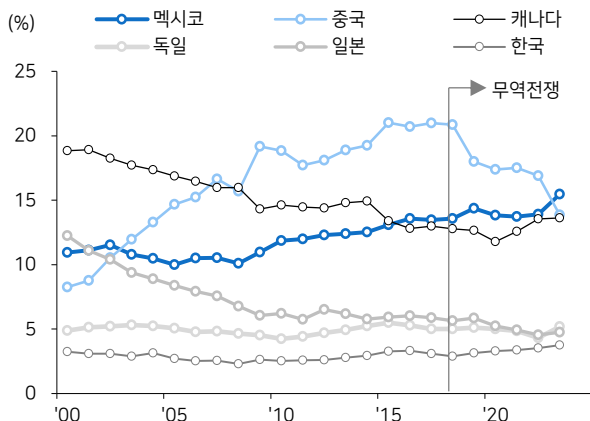
미국의 수입구조 변화: 멕시코 수입 비중 1위 탈환

이런 무역구조 변화는 미국의 국가별 수입 변화에서도 확인 가능하다. '23년 기준 미국의 수입 국가에서 멕시코가 15.5%로 중국(13.6%)를 넘어 '03년 이후 처음으로 1위 수입국 자리를 탈환했다. 또한 미국은 캐나다, 일본, 한국 등 국가들로부터의 수입을 늘리며 교역구조를 재편했다(그림 7). 한국 역시 '23년까지는 중국향 수출 비중이 여전히 1위를 차지하나, '18년 이후부터 미국향 수출 비중이 빠르게 상승해 미국이 제1 수출국으로 전환될 가능성이 크다(그림 8).

중국의 수출구조 변화: 아세안이 1위, 미국/유럽 하락

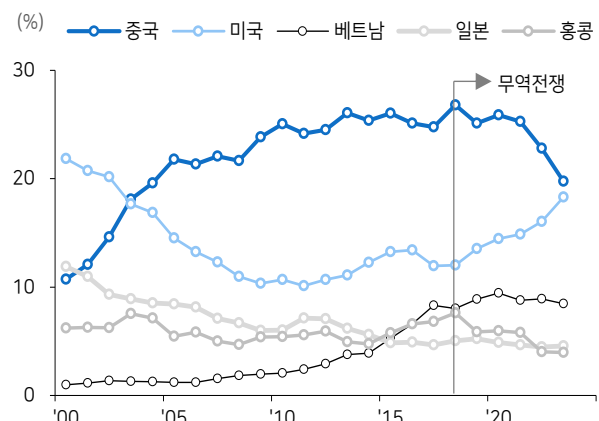
한편 중국도 미국, 유럽 등 지역으로의 수출 길이 막히면서 아세안, 러시아, 인도 등 지역으로의 교역구조를 다변화하고 있다. '23년 기준 중국의 對아세안 수출 비중은 15.7%로 미국(14.8%)과 유럽(14.7%)을 상회하며 1위 지역으로 상승했다. 수입도 아세안, 러시아, 브라질 등 국가들의 비중이 상승하는 반면 대만, 한국, 미국, 일본 등 국가들의 수입 비중은 하락하는 구조적 변화를 나타냈다(그림 10).

그림7 미국의 연간 국가별 수입 비중: 23년 멕시코 1위 탈환



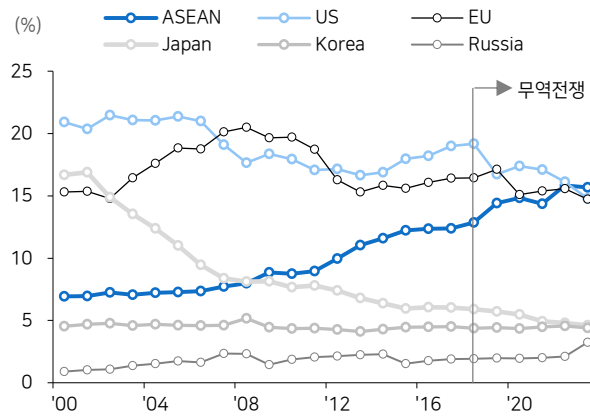
자료: IMF, 메리츠증권 리서치센터

그림8 한국의 연간 국가별 수출 비중: 중국 빠르게 하락



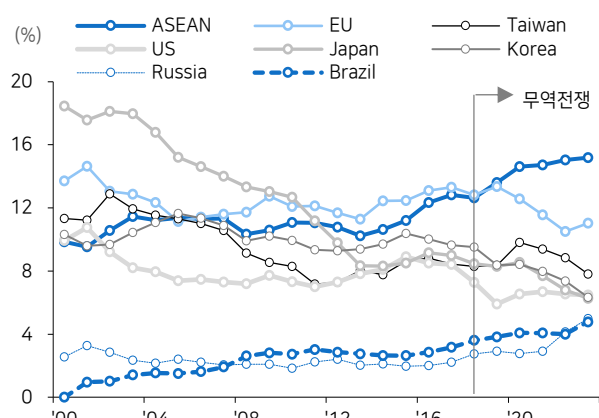
자료: 관세청, 메리츠증권 리서치센터

그림9 중국의 연간 국가별 수출 비중: '23년 아세안 1위



자료: 해관총서, 메리츠증권 리서치센터

그림10 중국의 연간 국가별 수입 비중: 아세안, 러시아 상승



자료: 해관총서, 메리츠증권 리서치센터

미중 1단계 무역합의 이행률: 중국 60%에 그쳐

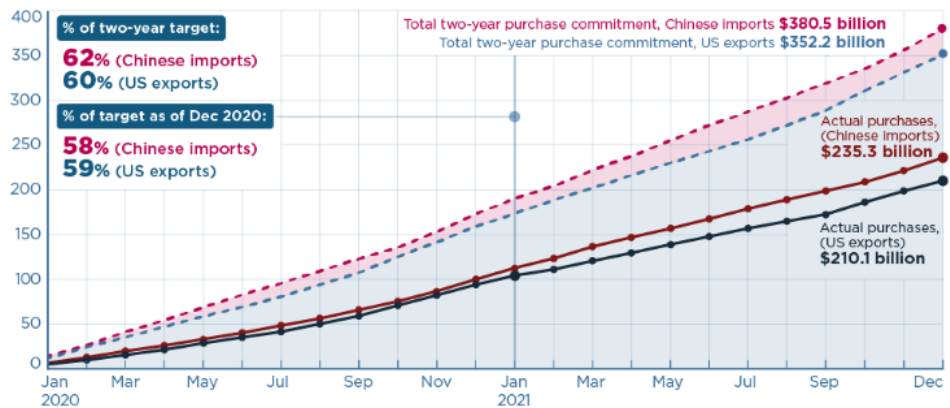
미중 1단계 무역합의 이행률:
중국 60%에 그쳐

한편 지난 '20년 1월 15일 미중 양국은 각각의 성명을 통해 1단계(Phase one) 무역합의를 체결했다. 이번 합의안에서 미국은 '19년 12월 15일에 예정되었던 1,560억 달러의 중국산 제품에 25% 추가 관세 부과를 철회하고, 1,100억 달러의 중국산 제품에 부과 중인 관세 15%를 7.5%로 하향 조정하는 대신, 중국은 향후 2년에 걸쳐 미국산 제품을 2017년보다 추가 2,000억 달러를 더 구매하고 금융산업 개방, 지적재산권 보호 등 기타 분야에 대한 개혁을 약속했다.

'트럼프 2.0' 시대 무역전쟁 발동
근거로 충분

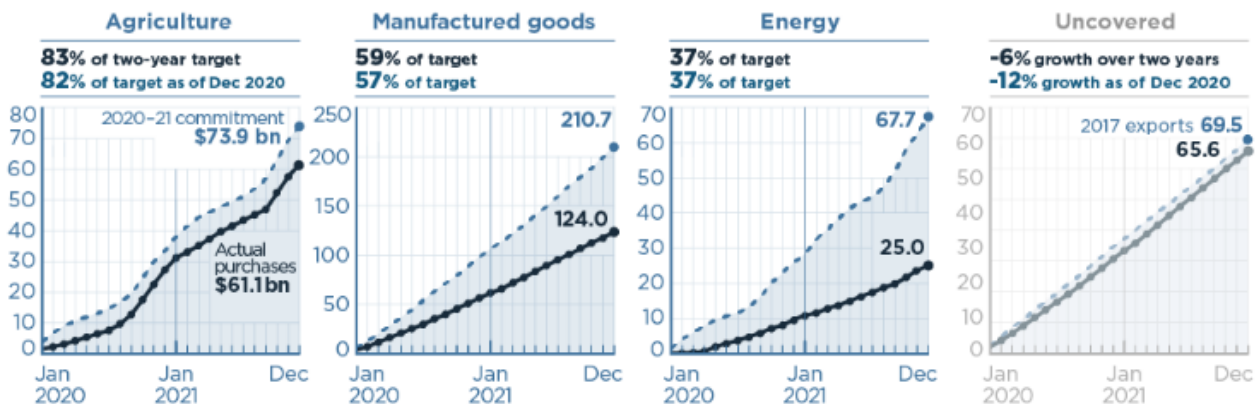
그러나 중국은 약속을 이행하지 않았다. 피터슨 국제경제정책연구소에 따르면, 2020~2021년 2년간 중국은 약속한 구매액의 60%만 달성했다(미국 통계 기준, 중국 통계 기준 62%). 이 중 농산물의 구매 이행률이 83%로 가장 높았고, 나머지는 반 혹은 그 이하였다. 이런 부진한 성과는 트럼프가 재집권할 경우 중국과의 2차 무역협상을 격화시키는 근거로 작용할 수 있다.

그림11 2020~2021년 2년간 중국의 1단계 무역합의 이행률: 미국 수출 기준으로 60%



자료: PIIE

그림12 중국의 미국산 제품 구매 이행률: 농산품 83%로 가장 높고 에너지 37%. 기타 제품은 지난 2년대비 6% 감소



주: 미국 수출액 기준
자료: PIIE

고율관세 60%가 중국에 미칠 영향

바이든 행정부의 부분 품목
관세 유예 추가 연장 불투명

트럼프와 달리 바이든 행정부의 대중국 관세 정책은 완화적이다. 미국 물가와 기업 비용을 낮추기 위해 일시적인 예외, 허용 등 조치들을 병행했다. 작년 말에는 352개의 중국산 품목에 대한 관세 부과 예외 조치를 '24년 5월 31일까지 연장해 주기도 했다. 그러나 올해 11월 대선을 앞두고 트럼프의 강경한 대중국 발언으로 바이든의 대중국 압박 수위가 높아질 수 있다는 점과, 미국의 인플레이션 압박도 점차 낮아진다는 점에서 향후 추가 연장 여부에는 불확실성이 높아 보인다.

중국에 60% 관세 부과 시
미국의 대중 수입비중 1%로 급감

한편 트럼프는 미국 주요 언론 인터뷰에서 재집권되면 모든 외국산 제품에 현재 관세에 최고 10%p를 추가 부과하는 '보편적 기본 관세'와 중국산 제품 관세율을 최소 60%로 끌어올린다는 공약을 공공연하게 드러내고 있다.

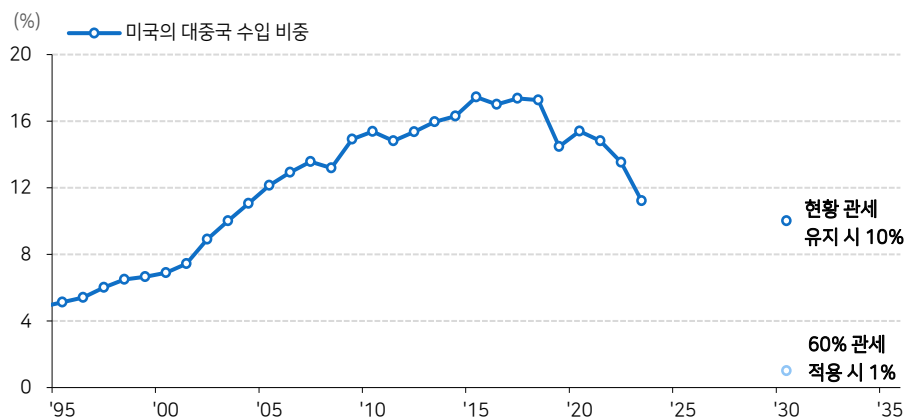
60% 이상의 관세율은 현재 중국산 제품에 부과되는 평균 19.3% 관세율의 3배 이상에 해당된다. 현행 관세율로도 미국의 對중국 수입이 빠르게 하락하는데 3배 이상의 관세가 부과된다면 중국 수출에 대한 타격은 매우 클 수 밖에 없다.

블룸버그 이코노믹은 '25년부터 중국산 제품에 60% 관세가 부과된다고 가정 시 '30년 되면 미국의 대중국 수입 비중은 현재의 11.2%에서 1%까지 추락할 것으로 전망했다(그림 13). 즉 23년 말 미국의 대중국 수입액인 4,272억 달러가 '30년이 되면 사라지게 된다. 중국이 잃는 것은 단순 대미 수출이 아니라 전반 밸류 체인의 몰락과 국민들의 소득 감소이다.

방직 등 경공업과 전자, 전기장비
산업 피해가 클 것

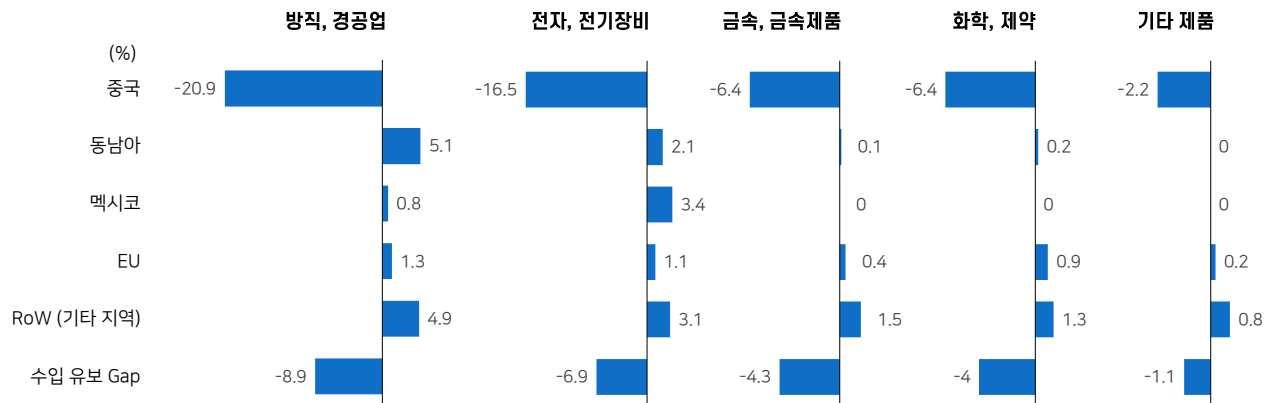
업종별로는 방직 등 경공업과 전자, 전기장비 등 산업의 충격이 클 것으로 전망했다. 해당 품목에서 중국산 비중이 높고 마진율이 낮아 고율관세 부과의 타격이 크기 때문이다. 대신 공급망 재편 수요에 따라 탈중국에 따른 기타 지역들의 반사이익이 기대된다. 특히 생산 비용과 지리적인 우위를 갖고 있는 동남아와 멕시코가 가장 큰 반사이익을 가져갈 수 있을 것으로 예상됐다(그림 14).

그림13 중국산 수입품에 60% 관세 부과하면 중국산 수입 점유율은 1%까지 하락 전망



주: 60% 관세 적용 시점을 2025년으로 가정하고 추산
자료: Bloomberg Economics

그림14 중국산 제품에 60% 고관세 부과 시 2030년의 중국 업종별 영향과 기타 지역의 반사이익 전망



주: '25년부터 중국산 제품에 60% 관세가 부과된다고 가정
 자료: Bloomberg Economics, 메리츠증권 리서치센터

미중갈등 심화는 중국 주식시장 구조적 저평가 기간 연장을 초래할 것

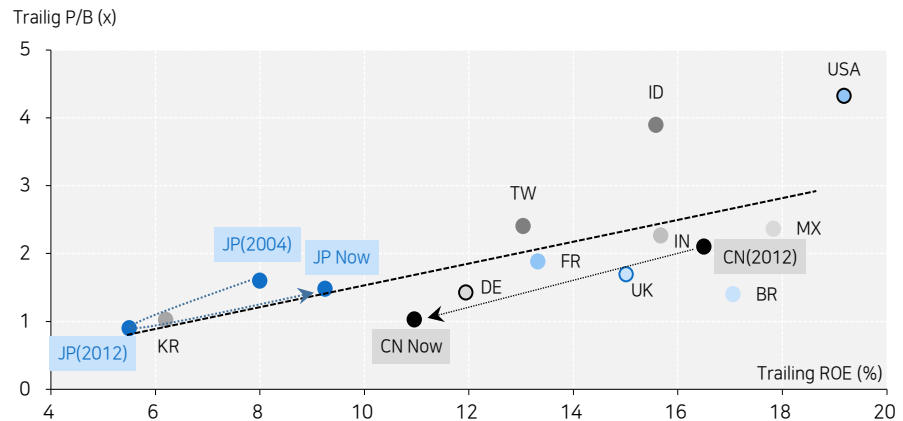
누가 대통령이 되면 미국의
대중국 압박은 강도의 차이뿐

실제 '트럼프 2.0' 시대의 도래 여부와 중국에 미치는 충격은 미국 대선 결과 발표 이후에야 알 수 있다. 그러나 확실한 것은 중국의 입장에서 미국 대선에서 누가 이기든, 중국의 굴기를 강력하게 억압하려는 취지는 같고 전세계에서 중국이 가장 큰 피해국이 된다는 점이다. 과거 미국이 러시아, 일본의 굴기를 억제했듯이 중국에 대한 압박도 수위는 점점 더 높아질 것이다.

아직 내부 경제모델 전환도 못한
상황에서 미국발 압박 강화는
중국증시 저평가 기간 연장할 것

대신 '트럼프 2.0' 시대는 바이든보다 중국 경기에 더 큰 충격을 줄 것이다. 아직 부동산에 의존하던 구경제의 모델 전환에 성공하지도 못했는데 무역전쟁이 보다 더 승화된다면 일본처럼 중장기 저성장으로 빠질 위험이 더 높아지기 때문이다. 실제 충격의 진폭은 추후의 세부적인 조치에 따라 달라질 수 있겠지만 분명한 것은 이러한 대내외 불확실성으로 중국 주식시장의 구조적 디스카운트 기간이 더 길어질 수 있다는 점이다. 마치 과거 일본이 잃어버린 30년으로 주식시장이 구조적 디스카운트를 겪었던 것처럼 말이다(그림 15). 중국증시가 싸지만 아직 선뜻 들어가기 어려운 원인이기도 하다.

그림15 글로벌증시 ROE/PB Matrix: 일본은 선진국 방향으로 수렴, 중국은 하락



주: 2월 12일 종가 기준
자료: Refinitiv, I/B/E/S, 메리츠증권 리서치센터

칼럼의 재해석

노우호 연구원

세계 진출을 위한 준비, BYD의 자체 선박 (MIT Technology Review)

유럽으로 향하는 BYD의 첫 번째 자체 선박 Explorer 1이 항해를 시작했다. BYD는 RORO 선박 10척으로 구성된 선단을 구축할 예정이며, 2년 안에 총 7척의 선박을 추가할 계획이다. BYD는 자체 운송 사업 시작을 통해 세계 진출을 본격화하는 토대를 마련했다.

2023년 세계 최대 자동차 수출국으로 도약한 중국 내에서도 BYD의 수출 증가 폭은 가장 두드러졌다. BYD의 중국 외 시장 판매량은 2023년에 전년 대비 4배 이상 증가했고, BYD의 전체 판매량 중 수출 비중도 같은 기간 3.0%에서 8.1%로 상승했다. BYD는 유럽을 포함한 세계 주요 시장에 공격적으로 진출할 계획이며 이를 뒷받침하기 위한 해외 생산기지도 동시다발적으로 신설 중이다.

BYD는 배터리에서부터 차량용 반도체, 소프트웨어까지 전체 부품의 75%를 자체 생산하며 생산 비용을 최대 30% 감축했고, 해외 운송 물류 공급망까지 수직 통합을 실현했다. 이를 통해 가격 경쟁력을 확보한 BYD는 유럽 시장 침투를 가속화할 계획이다. 헝가리 거점을 기반으로 관세, 생산 측면의 장애물을 극복한다면 유럽 시장의 강력한 플레이어가 될 것으로 기대한다.

BYD Explorer No.1의 첫 출항

2024년 1월 5,000대 이상의 전기차를 실은 BYD의 거대한 선박이 중국 옌타이항과 샤오모항에서 첫 항해를 시작했다. 이 선박은 싱가포르, 인도를 통과해 최종 목적지인 네덜란드 블리싱겐 항구와 독일의 브레머하펜 항구로 도착한다. 선박의 이름은 BYD Explorer 1로, BYD가 구축하고 있는 총 10척의 자체 선박 중 첫 번째 배다. BYD는 앞으로 자체 선단 구축을 위해 50억위안을 투자해 2년 동안 7척의 선박을 추가할 계획이다.

Nissan과 Toyota 또한 수만대의 차를 운반할 수 있는 자체 선단 보유

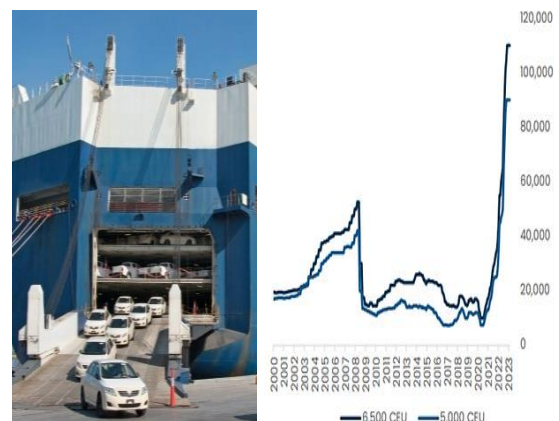
차량을 수출할 때는 일반적으로 Roll-on/Roll-off(RORO) 선박을 이용한다. 화물을 크레인으로 들어올려 실어야 하는 일반 선박과 달리, RORO 선박은 주행 가능한 경사로를 갖추고 있어 전체 프로세스가 훨씬 간단하기 때문이다. 하지만 이 형태의 선박은 최근 몇 년간 공급 부족이 심화되며 운반비가 코로나 이전 가격인 2019년 \$17,000에서 2023년 \$115,000으로 치솟았다. 자동차 운송 선박 보유량이 전세계 운송 능력의 2.8%에 불과한 중국에서 전기차 제조사들이 자체 운송 사업을 시작하는 이유다. BYD는 자체 선박을 통해 비용 절감뿐만 아니라 유럽을 넘은 세계 진출을 본격화하는 토대를 마련했다는 판단이다.

그림1 BYD Explorer No.1



자료: BYD, 메리츠증권 리서치센터

그림2 RORO 선박 이용료



자료: Gram Car Carriers, 메리츠증권 리서치센터

세계 최대 자동차 수출국으로 도약한 중국, 그리고 BYD

중국은 전기차를 앞세워 2023년 일본(430만대)을 제치고 세계 최대 자동차 수출국이 됐다. 중국 자동차공업협회에 의하면 중국의 2023년 완성차 수출량은 YoY 57.9% 증가한 491만대에 달했으며, 이 중 NEV의 수출량이 120만 3,000대로 YoY 77.6% 증가했다. 2024년에는 수출량 550만대를 달성할 것으로 예상했다.

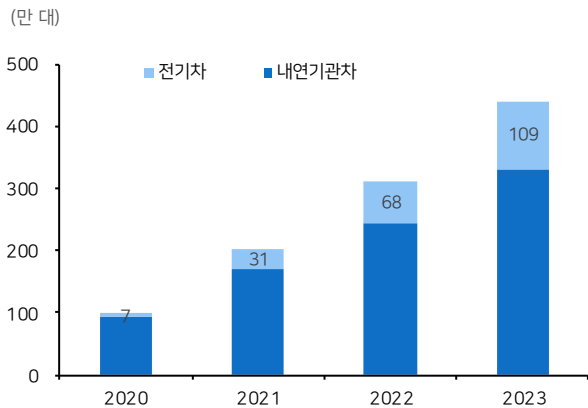
BYD의 NEV 수출량, 수출 비중
모두 큰 증가 폭 달성

BYD는 중국 내에서 수출 증가 폭은 가장 두드러지는 기업이다. BYD의 중국 외 시장 판매량은 2022년 5만 5,656대에서 2023년 24만 2,765대로 4배 이상 증가했다. 2024년 수출 목표는 40만대 수준이다. BYD의 전체 판매량 중 수출 비중도 2022년 3.0%에서 2023년 8.1%까지 상승했다. BYD는 2022년 하반기부터 전기차 수출을 본격화하며 일본과 태국, 이스라엘, 노르웨이, 호주 등 70여개 시장에 진출했다. 중단기적으로는 미국을 포함한 전 세계 주요 시장에 공격적으로 진출할 계획이다.

5개의 해외 생산기지 동시 신설,
각각 연간 15만대 이상의 생산
능력

시장 진출을 뒷받침하기 위한 해외 생산기지로 BYD는 태국, 브라질, 헝가리, 우즈베키스탄, 인도네시아에 총 5개 공장을 신설할 계획이다. 태국과 헝가리를 각각 동남아와 유럽의 전기차 생산 거점으로 삼고, 브라질에서는 리튬 등 배터리 소재까지 가공하겠다는 전략이다. 태국과 브라질 공장은 각각 연간 15만대 생산 능력 규모로 올해 가동 예정이다. BYD는 향후 멕시코의 수요가 확대될 경우 현지 공장 건설도 고려하고 있다.

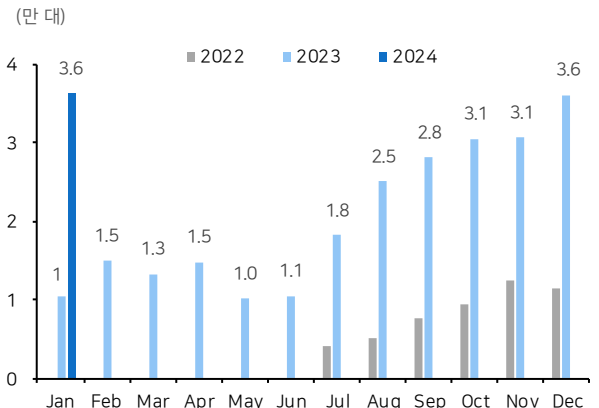
그림3 중국 자동차 연간 해외 수출량 추이



* 2023년은 1~11월 기준

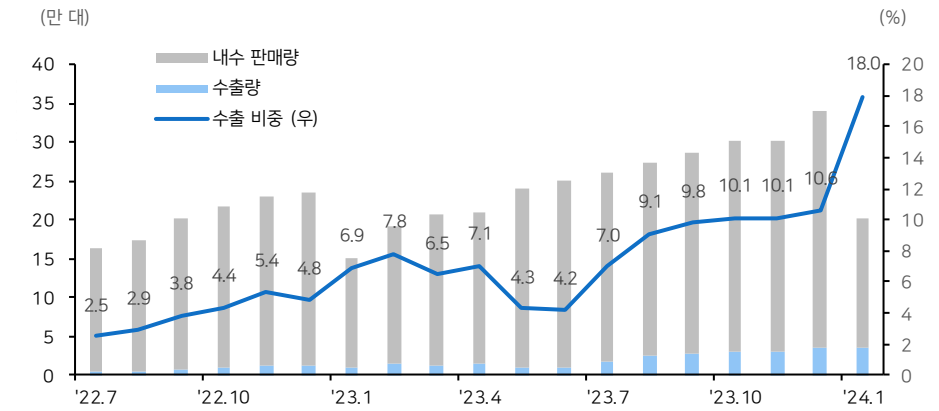
자료: 오토모빌리티, 메리츠증권 리서치센터

그림4 BYD의 월간 해외 수출량 추이



자료: CNEVPOST, 메리츠증권 리서치센터

그림5 BYD의 월간 판매량 및 수출 비중 추이



자료: CNEVPOST, 메리츠증권 리서치센터

BYD의 유럽 진출

BYD의 유럽 진출은 2021년 후반 노르웨이에서 하나의 모델로 시작됐다. 이후 2년동안 프랑스, 독일, 이탈리아, 영국을 포함한 총 15개의 국가에서 5종의 모델을 판매하며 2022년 4,237대, 2023년 16,824대의 판매량을 달성했다. 하지만 BYD의 유럽 내 점유율은 아직 미미한 수준이다. 2022년 점유율은 0.16%, 2023년 점유율은 0.5%로 집계됐다.

유럽에서의 낮은 인지도를 극복하기 위해 BYD는 대규모 투자를 진행 중이다. BYD Explorer 1 출항과 더불어 헝가리에 연간 20만 대 생산능력의 공장 건설을 계획하고 있다. BYD는 헝가리 공장을 통해 유럽의 수입 관세를 우회할 수 있을 전망이다. 2030년까지 유럽 전기차 시장에서 점유율 10%를 차지하겠다는 목표를 밝힌 만큼, 유럽 내 생산량을 크게 늘릴 수 있는 토대를 마련한 것이다.

유로 모니터가 2023년 시행한 설문조사 결과에 의하면 58%의 응답자가 전기를 구매하지 않는 이유로 너무 비싼 가격을 말했으며, BNEF의 조사에서도 유럽인의 83%가 전기차 가격이 너무 높다고 답했다. 가격 경쟁력이 중요한 상황에서 배터리, 차량용 반도체, 소프트웨어 등 전체 부품의 75%를 자체 생산하는 BYD가 시장 침투에 유리할 전망이다. 해외 운송 물류까지 수직 통합시켜 가격 경쟁력을 극대화시킬 수 있을 것으로 예상된다.

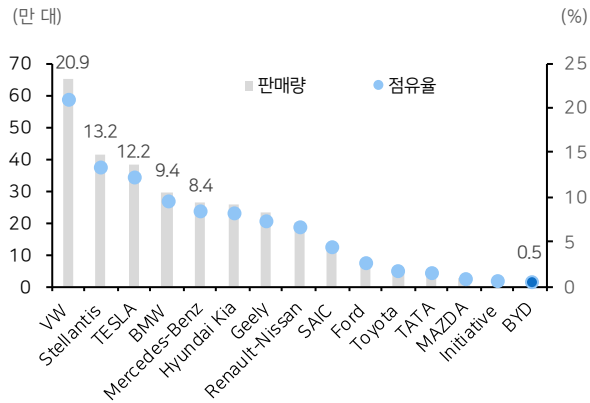
최근 BYD는 독일에서 전기차 가격을 최대 15% 인하했다. 여기에 베스트셀러인 ATTO 3가 포함됐다. 2023년 판매량 13,299대로 유럽 전체 판매량의 약 80%를 차지하는 주력 모델이다. ATTO 3가 2022년 9월 유럽에서 사전 판매를 시작한 당시 가격은 3만 8,000유로였다. 2024년 60.5kWh 배터리를 탑재한 ATTO 3의 가격은 4만 7,000유로로, 15% 할인을 적용하면 약 4만 유로이다. 경쟁사 VW의 52kWh 배터리를 탑재한 ID.4가 4만 335유로인 점을 감안하면 가격 경쟁력에서 우위를 확보했다는 판단이다. EU의 징벌적 관세 부과 우려와 해외 생산 공장들의 양산 성공 등 장애물이 남아있지만, BYD가 추가 비용 절감에 성공한다면 유럽 시장에서의 강력한 플레이어로 자리 잡을 수 있을 것으로 전망된다.

유럽 EV 시장 점유율을 높이기 위한 준비 진행 중

BYD는 수직계열화를 통해 경쟁사 대비 생산 비용을 최대 30% 절감

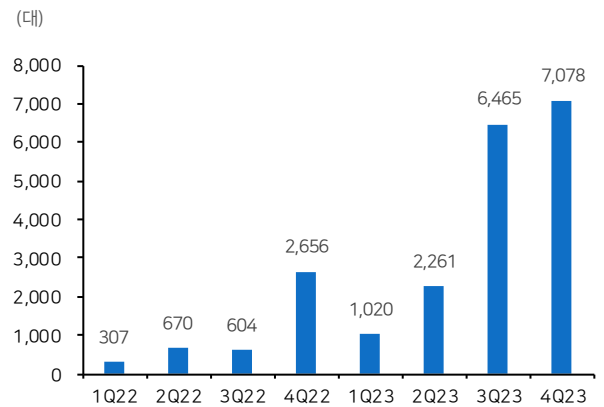
ATTO 3: 60.5kWh, 39,950유로
ID.4: 52kWh, 40,335유로

그림6 2023년 유럽 전기차 시장 플레이어



자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

그림7 BYD의 유럽 내 판매량 추이

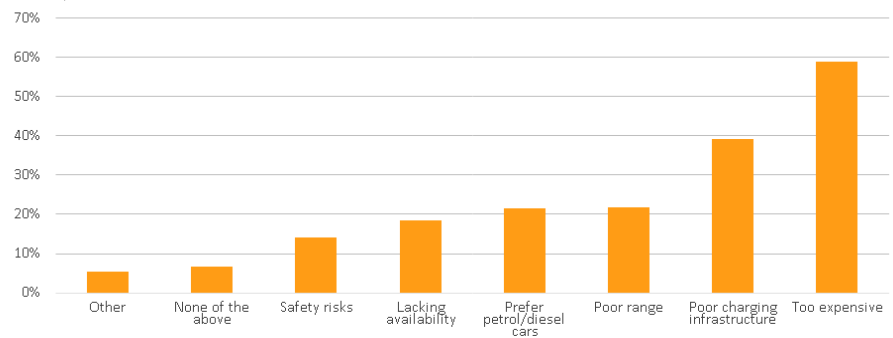


자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

그림8 2023년 전기차 구매를 망설이는 이유의 58%: 비싼 가격

Reasons for Not Purchasing an Electric Vehicle 2023

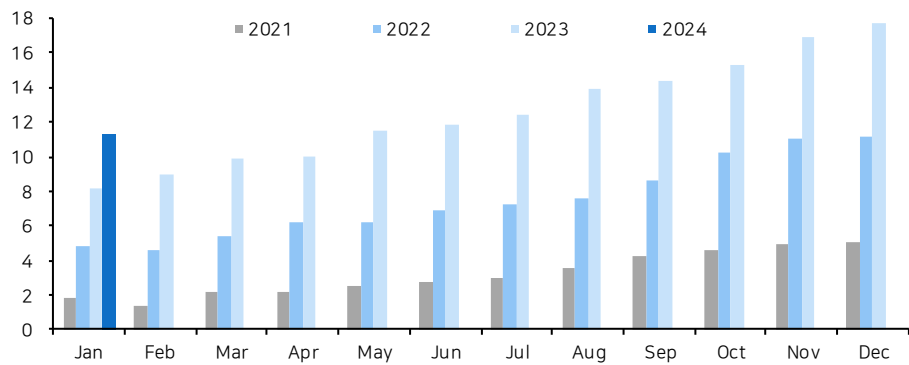
% of respondents



자료: EUROMONITOR International, 메리츠증권 리서치센터

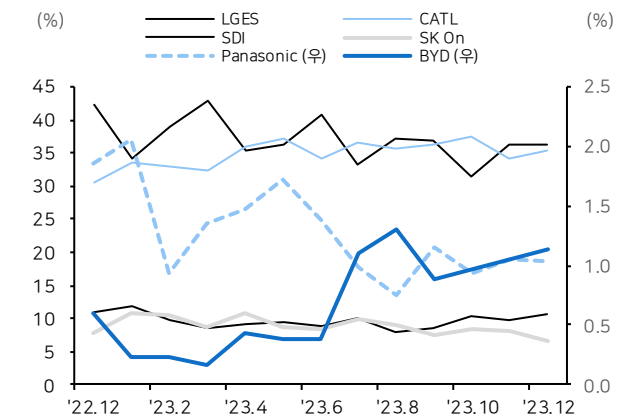
그림9 BYD의 월간 배터리 설치량 추이

(GWh)



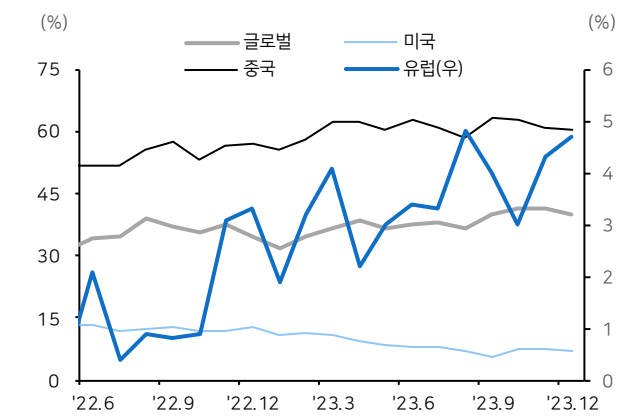
자료: CNEVPOST, 메리츠증권 리서치센터

그림10 유럽 배터리 시장 내 BYD의 시장 점유율 추이



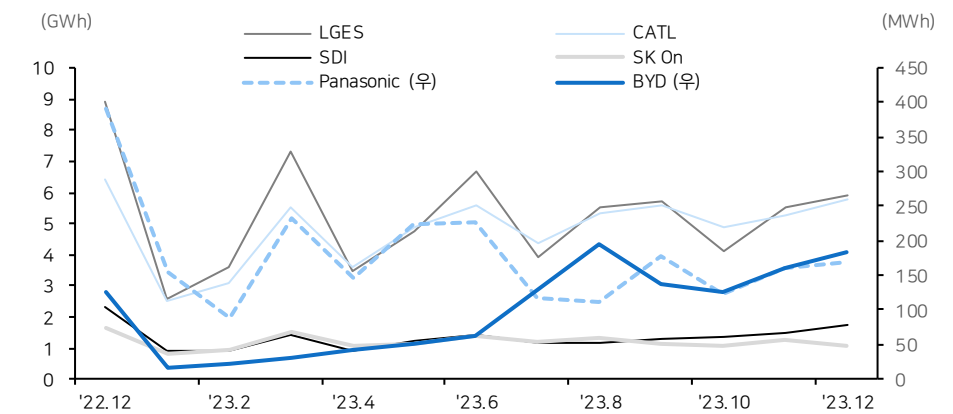
자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

그림11 유럽 LFP 배터리 침투율



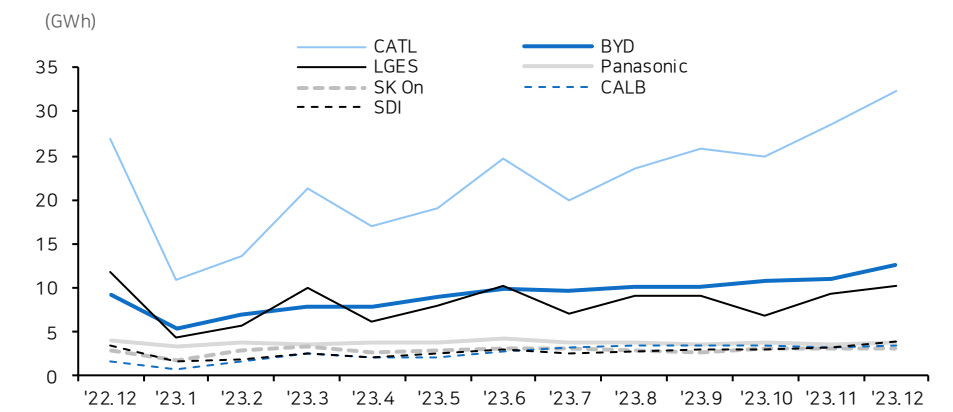
자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

그림12 유럽 내 배터리 셀 기업들 출하량 추이



자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

그림13 글로벌 배터리 셀 기업들 출하량 추이



자료: SNE리서치, 메리츠증권 리서치센터

원문: Why the world's biggest EV maker is getting into shipping (MIT Technology Review)