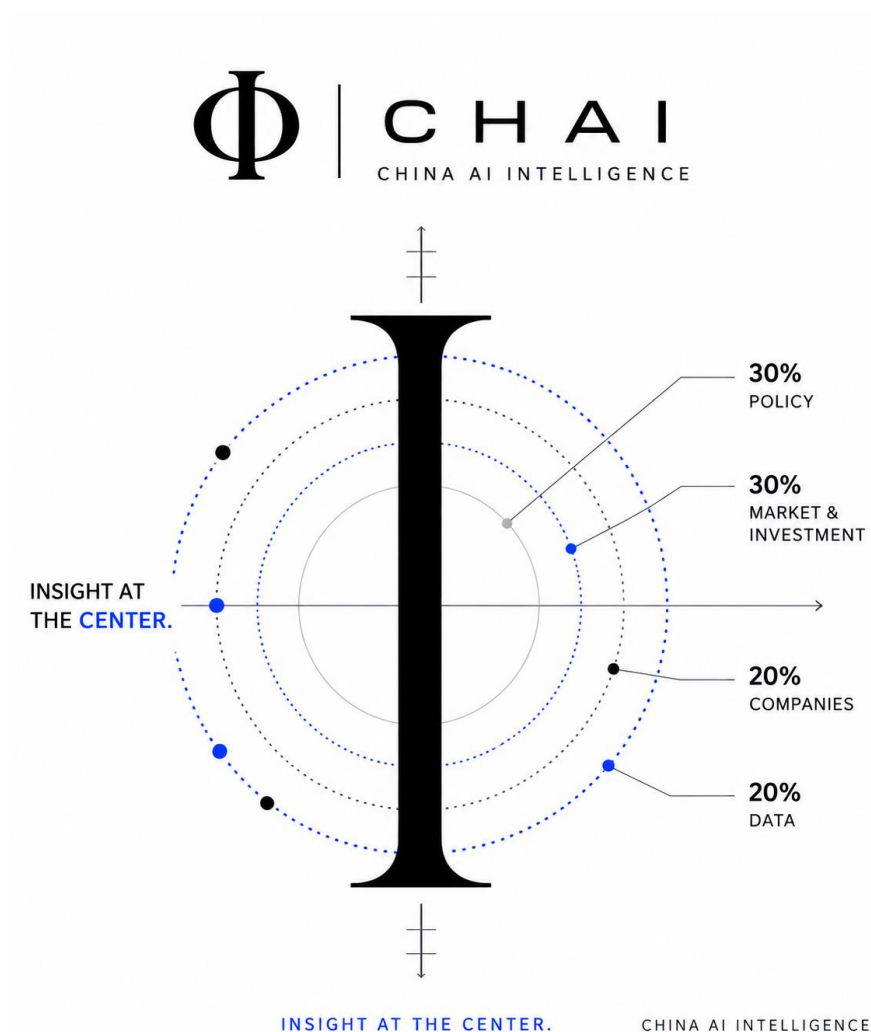


중국 자동차·배터리 심층 리포트

과잉은 사라지지 않았다, 배출구를 바꿨다 — 수출·저장장치·현지생산으로 갈라진
중국의 잉여



에디션 월간(Monthly) — 확장 편성

발행일 2026 년 09 월 08 일

발행인 차이나랩 CHINALAB

수신자 완성차·배터리 3 사 전략팀, 증권사 리서치, 부품·소재사, 정책 입안자

환율 USD/KRW 1342.6 · CNY/KRW 200.6 · HKD/KRW 171.26 (2026-09-08 한국은행)

매매기준율(ECOS))

목차

1. 실행 요약.....	4
2. 균열 — 내수 -19%, 도매 -5%, 그 격차의 정체.....	7
3. 셀 — 218GWh 를 만들어 74.6GWh 를 실었다.....	10
4. 원자재 — 리튬 15 만 위안 복귀와 수출통제라는 두 번째 손잡이.....	13
5. 차세대 화학계 — 전고체·나트륨이 실제로 오는 시점.....	16
6. 전장·자율주행 — L3 인가가 열리자 사양 주도권이 이동했다.....	18
7. 플랫폼·브랜드 — 서열 재편과 가격전쟁의 제도적 종료.....	20
8. 서비스·인프라 — 충전·교체·회수, 규격이 차보다 먼저 나간다.....	23
충전 인프라 — 개인용 충전 커넥터가 성장을 끝냈다.....	23
배터리 교체 — 두 개의 표준이 경쟁한다.....	24
회수 — 제 73 호령, 배터리에 디지털 신분증을 달다.....	24
9. 정책·보조금 환경 — 수요를 누르고 공급을 정리한다.....	26
구매세 반감 — 0%에서 5%로.....	26
유가가 만든 비대칭.....	26
공급 정리 패키지 — 가격·대금·품질.....	27
2027 년 말이라는 두 번째 절벽.....	27
10. 지역별 수출·현지생산 매핑 — 배출구의 지도.....	29
유럽 — 관세를 우회하는 것이 아니라 내부화한다.....	29
동남아·중남미·중동 — 완성공정과 반조립의 이원 전개.....	29
지역별 압박 시점 매핑.....	30
반대 견해 — 현지생산은 원가 우위의 일부 반납이다.....	31
11. 한국 시사점·액션 플랜.....	32
주체별·시기별 실행 과제.....	32
리스크 — 같은 표의 뒷면.....	33
무엇을 보고 판단할 것인가.....	34
12. 부록 — 주요 지표와 출처.....	35
12-1. 판매·수출.....	35
12-2. 배터리.....	35
12-3. 원자재·소재.....	36
12-4. 전장·자율주행.....	36
12-5. 인프라.....	36
12-6. 정책.....	37
12-7. 원문 출처 목록.....	37
12-8. 신규 용어 대조표.....	38
12-9. 발행일 환율.....	38

1. 실행 요약

결론은 하나다. 중국의 과잉은 해소된 것이 아니라 배출구를 바꿨다. 완성차 과잉은 수출과 해외 현지생산으로 빠져나갔고, 배터리 과잉은 저장장치(ESS)로 빠져나갔다. 내수가 무너지는 동안 공장은 멈추지 않았다.

2026 년 8 월 중국 승용차 소매는 162.6 만 대로 전년비 -19%를 기록했지만 도매는 236.9 만 대(-5%)에 달해 74.3 만 대의 격차가 났고, 이 격차가 수출과 채널 재고로 흡수됐다(승련분회, 2026-09-03).

연누계로는 이 격차가 538.0 만 대에 이른다. 배터리도 마찬가지다. 2026 년 7 월 중국 동력전지 생산은 218.0 GWh 인데 차량 장착은 74.6 GWh 에 그쳤고, 나머지는 ESS 와 수출로

나갔다(중국자동차동력전지산업혁신연맹, 2026 년 7 월분). 한국 배터리 3 사가 2026 년 2 분기에 7 분기 만에 동반 흑자를 냈지만, 그 흑자 구간은 중국산과의 가격 경쟁에서 이겨서 열린 것이 아니다. 인공지능 데이터센터가 만든 저장장치 수요, 미국의 대중 견제, 생산세액공제라는 세 가지 외부 조건이 겹쳐 열린 구간이며, 셋 모두 한국 기업이 통제할 수 없다는 점이 이 리포트의 핵심 경고다.

① 핵심 인사이트 5 개

1. 중국 자동차 수출은 2026 년 7 월 104.3 만 대(전년비 +81.3%)로 2 개월 연속 월 100 만 대를 넘었고, 신에너지차 수출 비중도 2 개월 연속 50%를 초과해 과잉의 1 차 배출구가 '내수 소화'에서 '해외 방출'로 확정됐다(CAAM, 2026-08-19).

2. 배터리의 2 차 배출구는 ESS 로, CATL 의 2026 년 상반기 저장전지 시스템 매출은 532.61 억 위안(+87.54%)으로 동력전지(+46.02%)보다 두 배 가까이 빠르게 컸고, 2026 년 중국 저장 신규설치가 처음으로 동력전지를 추월해 리튬전지 최대 세부시장이 될 것으로 전망된다(트렌드포스 2026-07-27 공시 인용, 설치 전망은 보도 기반).

3. 중국 정부는 2026 년 1 월 3 부문 좌담회에서 "무질서한 가격전쟁을 단호히 배격"하겠다고 선언하고 원가조사·가격모니터링·생산 일치성 감독검사를 강화하기 시작했으나, 이는 가격을 방어하는 규제이지 생산능력을 줄이는 규제가 아니므로 과잉 자체는 유지된다(공업정보화부 등, 2026-01-14).

4. 배터리급 탄산리튬 선물이 2026-09-01 기준 155,820 위안/톤으로 2025 년 6 월 저점(5.99 만 위안/톤) 대비 140% 이상 급등하면서, LFP 중심 중국 셀 업계의 원가 우위가 흔들리고 셀 가격 인상 압력이 가격전쟁 규제와 맞물려 하방이 닫히고 있다(광저우선물거래소, 2026-09-01).

5. 북미 ESS 시장에서 중국 기업 점유율이 2024 년 90%대에서 2026 년 상반기 76%로 밀리는 사이 LG 에너지솔루션 13.6%·삼성 SDI 6.1%로 한국 양사 합산 19.7%까지 올랐으나, 이는 미국 규제가 만든 보호구간이지 기술·원가 경쟁력의 승리가 아니다(SNE Research 기반, 2026-09-01 국내 보도).

② 한국 기업에 가장 중요한 변화 3 가지

첫째, 유럽 시장의 전선이 바뀌었다. 2026 년 7 월 유럽에서 중국 브랜드 점유율이 11.2%로 역대 최고를 찍고 판매가 +107% 늘어나는 동안 현대차·기아는 -8.5% 줄었다(데이터포스, 2026-08-26 국내 보도 인용). 유럽집행위원회가 2026-01-12 발표한 가격약속(MIP) 지침은 상계관세를 최저수입가격으로 대체할 수 있는 통로를 열어 줬으므로, 관세라는 방어막이 가격 하한이라는 미끄럼틀로 바뀌면서 중국 브랜드의 유럽

현지 판매는 더 늘 수밖에 없다. 비야디 헝가리 세게드 공장이 2026 년 4 분기 완성차 조립을 시작하면(업계 보도 기반) '수입 중국차'가 '유럽산 중국차'로 바뀌어 규제 회피 경로까지 확보된다.

둘째, 한국 배터리 3 사의 흑자는 구조가 아니라 조건이다. 2026 년 2 분기 동반 흑자는 AI 데이터센터발 ESS 수요, 유럽·아시아 전기차 회복, 미국 AMPC 보조금의 합작품이다(국내 보도). 그러나 글로벌 전기차 배터리 사용량 점유율에서 한국 3 사 합산은 2026 년 1~3 월 15.6%로 전년 동기 대비 2.1%포인트 밀렸고, 1~5 월 누계 기준 중국계 7 개사는 72.6%로 확대됐다(SNE Research). ESS 에서 번 돈으로 동력전지에서 잃은 점유율을 가리는 형국이며, ESS 조차 CATL 이 가동률 94.86%·건설 중 능력 764 GWh 로 밀어붙이는 시장이라 보호구간의 수명은 규제의 수명과 같다.

셋째, 원자재와 통제의 방향이 한국에 불리하게 겹쳤다. 리튬 가격 급등(광저우선물 lc2609 155,820 위안/톤, 2026-09-01)에 짐바브웨 수출금지와 콩고민주공화국 수출가 인상(톤당 18,069.61 달러, SMM 2026-09-08)까지 겹쳐 원가 변동성이 커졌고, 중국의 수출통제 제 58 호 공고(2025-11-08 시행)는 300 Wh/kg 이상 셀과 흑연 음극재·LFP 양극재·제조장비까지 묶어 한국 기업의 중국산 소재·장비 의존 자체를 허가제로 만들었다. LG 에너지솔루션이 스맥오버리튬(Smackover Lithium)과 공급계약을 맺은 것(SMM, 2026-09-08)은 이 압박에 대한 응답의 시작이다.

③ 위험·기회 2×2 매트릭스

	파급영향 큼	파급영향 작음
발생 가능성 높음	【위험】 중국산 유럽 공세 가속 — 7 월 점유율 11.2%·+107%(데이터포스), MIP 도입으로 가격 하한 확보 【기회】 북미 ESS — 한국 양사 19.7%, LG 에너지솔루션 연말 50 GWh+ 계획(SNE Research 기반 국내 보도, 2026-09-01)	【위험】 리튬 단기 조정 변동성 — 2026-09-08 SMM 일평 3% 초과 하락 【기회】 나트륨이온 전환기 — CATL 나신 175 Wh/kg, 2026 년 말 GWh 급 출하 전망으로 리튬 헤지 수요
발생 가능성 낮음	【위험】 제 58 호 공고 확산 — 2026 년 제 1 호 공고로 고순도 흑연 통제가 강화됐다는 보도가 사실로 굳으면 음극재 공급망 경색 【기회】 전고체 조기 규모화 — 2030 년 전후 규모화 전망이 앞당겨지면 삼성 SDI·SK 온의 차세대 베팅 회수	【위험】 가격전쟁 규제의 역설적 셀 가격 인상 — 원가조사가 하한가 역할 【기회】 중국 폐배터리 디지털 신분증(2026-04-01 시행) 부속 산업 — 회수 거점·추적 시스템 수출

④ 실행 액션 아이템 5 개(주체별·시기별)

1. 한국 배터리 3 사 — 즉시~2026 년 말: 북미 ESS 생산능력 전환을 계획대로 강행하되 수주 잔고를 2 년 이상 장기계약으로 고정한다. LG 에너지솔루션의 DTE 에너지 6 GWh(16 억 달러, 2026-05-27) 같은

2 년물 구조를 표준으로 삼고, 삼성 SDI 인디애나 LFP 전환(4 분기)·SK 온 조지아 전환(하반기)은 일정 지연이 곧 CATL 에 대한 양보임을 전제로 관리한다.

2. **한국 배터리 3 사 — 2026 년 4 분기~2027 년:** 리튬 조달을 짐바브웨·콩고 노선에서 북미·호주·남미 장기계약으로 재배치한다. 탄산리튬 140% 급등(2025-06 저점 대비)은 ESS 흑자의 마진을 갉아먹는 1 순위 변수이며, 스맥오버리튬 계약(SMM 2026-09-08) 수준의 직접 광산 계약을 3 사 공통 과제로 확대한다.

3. **현대차·기아 — 즉시~2027 년:** 유럽 전동화 라인업(EV3·EV4·EV5)의 원가 구조를 MIP 하한가 기준으로 재설계한다. 관세 방어 시대에는 가격 프리미엄이 가능했지만 MIP 시대에는 하한가 근처에서 물량 싸움이 벌어지므로, 중국 브랜드 +107% 성장의 대부분이 물리는 소형~중형 전기차 구간의 수익성 하한을 지금 계산해 뒤야 한다.

4. **한국 소재·장비 기업 — 2026 년 4 분기:** 중국 제 58 호 공고의 허가 리스크를 조 단위로 계량화한다. 압연기·적층기·흑연화 설비·LFP 양극재가 통제 대상이므로, 중국산 장비·소재 의존 라인별 대체 조달원과 리드타임을 매핑하고, 고순도 흑연 통제를 강화한 것으로 전해지는 2026 년 제 1 호 공고의 범위가 드러나는 대로 영향 평가를 갱신한다.

5. **한국 정부·업계 공동 — 2027 년 이후:** 중국의 폐배터리 회수 잠정방법(6 부문 제 73 호령, 2026-04-01 시행)이 만드는 디지털 신분증·회수 거점 표준과, 2026 세계동력전지대회에서 류민 총공정사가 밝힌 "능동적 표준 상향 주도" 노선(SMM 2026-09-07)을 한국 표준 전략의 기준선으로 삼는다. 표준은 중국이 시장 크기로 쓰고 있으며, 한국이 국제 상호인정 협상에 늦으면 회수·재활용 시장의 규격도 중국식으로 고정된다.

⑤ 다음 호 전망

다음 호에서는 중국자동차공업협회(CAAM)의 8 월 수출과 8 월 동력전지 장착량이 공개되는 대로 '수출 100 만 대 시대'의 지속성과 ESS 추월의 실측 확인에 초점을 맞추고, 비야디 헝가리 공장의 4 분기 가동이 유럽 판가와 MIP 협상에 미치는 첫 실측 신호를 추적한다.

2. 균열 — 내수 -19%, 도매 -5%, 그 격차의 정체

2026 년 8 월 중국 승용차 시장은 두 개의 수축이 동시에 닥친 달이다. 하나는 수요 자체의 수축이고, 다른 하나는 내연기관차라는 상품군의 붕괴다. 승련분회(乘联分会)가 2026-09-03 에 발표한 실적표를 먼저 놓는다.

지표	2026 년 8 월	전년비	전월비	출처·기준
승용차 소매	162.6 만 대	-19%	+11%	승련분회 2026-09-03(언론 보도 취합)
승용차 도매	236.9 만 대	-5%	+5%	동상
신에너지 소매	106.9 만 대	-4%	+12%	동상
신에너지 도매	150.6 만 대	+16%	+4%	동상
신에너지 소매 침투율	65.7%	—	—	동상
신에너지 도매 침투율	63.6%	—	—	동상
순내연 경형차 생산	40.6 만 대	-56%	-4%	동상
연누계 소매(1~8 월)	1,179.9 만 대	-20%	—	동상
연누계 도매(1~8 월)	1,717.9 만 대	-5%	—	동상

첫 번째 수축은 정책에서 비롯됐다. 2026-01-01 부터 신에너지차 차량구매세가 면제에서 반감 징수로 바뀌었다(실효세율 0%→5%, 1 대당 감세액 1.5 만 위안 상한, 2025-12-29 텐진 세무국 공고·CCTV 2026-01-07 보도). 2025 년 말에 면세 혜택을 잡으려 몰렸던 수요가 2026 년 초에 사전 소진됐고, 그 반동이 연누계 소매 -20%(1,179.9 만 대, 승련분회 2026 년 1~8 월)로 누적됐다. 8 월 소매 162.6 만 대·-19%는 이 정책 절벽이 계절적 성수기 진입 직전까지 이어지고 있음을 보여준다. 다만 2026-08-22 승련분회 사전 예측치(소매 158.0 만 대·침투율 65.8%)를 실적이 상회했고 전월비로는 +11%를 기록했다는 점에서, 수요가 붕괴하는 것이 아니라 낮은 수준에서 바닥을 다지는 국면으로 읽는 것이 정확하다.

두 번째 수축은 유가에서 비롯됐다. 2026 년 들어 국제유가 상승폭이 50%를 넘기면서 국가발전개혁위원회는 2026-04-07 휘발유·경유 가격을 톤당 각각 420 위안·400 위안 인상했고, 이는 연내 6 번째 인상이었다. 92 호 휘발유가 리터당 8.8~9.0 위안, 일부 지역의 95 호가 9.30 위안을 돌파했다(업계 매체 보도 기준). 그 결과가 순내연 경형차 생산 40.6 만 대·전년비 -56%다. 생산이 반토막 났다는 것은 완성차사들이 내연 전용 모델의 생산 계획 자체를 구조적으로 접고 있다는 뜻이며, 하이브리드·PHEV 생산마저 -17%(38.6 만 대)로 줄었다는 점에서 이 수축은 일시적 재고 조정이 아니다. 신에너지 소매

침투율 65.7%라는 숫자는 신에너지차가 잘 팔려서라기보다 모수인 내연차가 무너진 결과로 절반은 해석해야 한다. 신에너지 소매 자체도 전년비 -4%로 마이너스이기 때문이다.

그런데 같은 달 도매는 236.9 만 대로 소매보다 74.3 만 대 많다. 연누계로는 도매 1,717.9 만 대 대 소매 1,179.9 만 대, 격차 538.0 만 대다(승련분회 2026 년 1~8 월). 이 격차는 수요가 아니라 배출이다. 공장이 만든 차 중 내수 소비자에게 전달되지 않은 물량의 행선지는 둘뿐이다 — 수출과 딜러 채널 재고. 이 리포트 전체의 지도가 바로 이 74.3 만 대 안에 들어 있다.

행선지의 첫째는 수출이다. 중국자동차공업협회(CAAM) 2026-08-19 발표 기준 2026 년 7 월 자동차 수출은 104.3 만 대로 전년비 +81.3%를 기록했고, 이로써 월간 수출 100 만 대 초과는 2 개월 연속이 됐다. 1~7 월 누계는 614.0 만 대(+66.8%)다. 그중 신에너지차 수출이 55.3 만 대로 +150%(1~7 월 누계 290.9 만 대+120%) 급증해 월간 신에너지 수출 비중 50% 초과 역시 2 개월 연속이다. 전통연료차 수출도 49.0 만 대(+40%)로 여전히 절반을 차지한다. 즉 내수에서 -56%로 붕괴 중인 내연차가 해외에서는 월 49 만 대씩 팔려 나가고 있고, 내수에서 구매세 반감으로 억눌린 신에너지차는 해외에서 두 자릿수~세 자릿수 성장으로 배출되고 있다. 격차의 절대 규모 — 7 월 수출 104.3 만 대가 8 월 도매-소매 격차 74.3 만 대를 이미 넘는다 — 을 보면, 도매가 소매를 장기간 웃도는 구조는 이제 재고 누적 현상이 아니라 수출을 전제로 한 생산 체제로 바뀌었다고 봐야 한다.

행선지의 둘째는 채널 재고다. 수출로 흡수되지 못한 잔여분은 딜러와 업체 재고로 쌓이며, 이것이 가격 인하 압력의 원천이 된다. 이 압력이 얼마나 컸는지는 정부의 행동이 증명한다. 2026-01-14 공업정보화부·국가발전개혁위원회·시장감독관리총국 3 개 부문은 신에너지차 업계 기업 좌담회를 공동 개최하고 "무질서한 가격전쟁을 단호히 배격"한다며 원가조사와 가격모니터링 강화를 선언했다. 공급이 수요를 초과하는 구조에서 가격전쟁은 기업의 도덕적 일탈이 아니라 재고의 물리적 결과이며, 행정 명령으로 눌러도 원인인 과잉은 남는다. 뒤의 절에서 다룰 60 일 대금지급 규정(2026-02-12 기준 중점 완성차사 평균 약 54 일)과 생산 일치성 감독검사(공업정보화부 2026-09-04 공개, 시제차 파라미터 불일치 12 개사 적발) 역시 같은 맥락이다 — 과잉 경쟁이 부품사 유동성과 품질 관리를 갉아먹자 정부가 대금 회전과 생산 기준을 법으로 죄는 식으로 방어선을 옮긴 것이다.

브랜드별 분화도 이 구조를 반영한다. 2026-09-01 집계 기준 8 월 비야디(BYD, 比亚迪)는 44.0 만 대로 +17.84% 성장했고 리프모터(Leapmotor, 零跑汽车)는 +80.7%, 베이징자동차신에너지(BAIC BluePark, 北汽新能源)는 +67.78%를 기록한 반면, 세레스(Seres, 赛力斯)는 -39.58%, 광저우자동차그룹(GAC, 广汽集团)은 -6.71%, 창안자동차(Changan, 长安汽车)는 -6.46%로 후퇴했다(각 사 발표 취합). 시장 전체가 -19%로 줄어드는 와중에 두 자릿수 성장을 지속하는 기업이 존재한다는 것은, 수축이 모든 플레이어에 균등하게 닥친 경기 문제가 아니라 가격·제품 경쟁에서 진 기업의 물량을 이긴 기업이 흡수하는 재편의 성격을 띠는 뜻이다. 상하이차그룹(SAIC, 上汽集团)처럼 내수 판매는 -1.75%로 정체이면서 수출·해외기지 판매를 13.95 만 대(+55.74%, 2026-09-01 회사 발표)로 끌어올려 격차를 메우는 기업도 있다. 기업 단위에서도 배출구 전환은 진행 중이다.

이 격차의 나머지 절반 — 74.3 만 대 가운데 수출로도 재고로도 설명되지 않는 밸류체인의 균열 — 이 이후 논의의 출발점이다. 도매 신에너지차 150.6 만 대에 실린 배터리는 내수 장착 통계에 잡히지 않는 물량과 어떻게 만나는가. 2026 년 7 월 동력전지 생산 218.0 GWh 대비 차량 장착 74.6 GWh 라는 세 자릿수 GWh 의 간극(중국자동차동력전지산업혁신연맹)은 저장장치(ESS)와 배터리 수출이라는 또 다른 배출구로 이어지며, 그 배출구의 확장이 탄산리튬 가격을 저점(2025-06-24, 5.99 만 위안/톤) 대비 140% 이상(2026-09-01 광저우선물거래소 주력계약 155,820 위안/톤) 끌어올렸다. 내수 -19%라는 한 줄의 감소 아래에서, 공장은 멈추지 않았고 물량은 국경과 저장소로 방향을 틀었으며 가격은 되레 폭등했다. 이 역설의 각 층 — 배터리의 ESS 이동, 유럽 관세 전선의 MIP 전환, 배출구 앞에 서 있는 한국 기업들 — 을 이어지는 절들에서 하나씩 벗겨 간다.

3. 셀 — 218GWh 를 만들어 74.6GWh 를 실었다

중국 배터리 산업의 7 월 성적표는 한 줄로 압축된다 — 218.0GWh 를 만들어 74.6GWh 를 차에 실었다.

중국자동차동력전지산업혁신연맹(中国汽车动力电池产业创新联盟)의 2026 년 7 월 집계에 따르면 동력·저장전지 합산 생산량은 218.0GWh 로 전년 동월 대비 62.9% 늘었으나, 차량 장착량은 74.6GWh(+33.5%)에 머물렀다. 생산의 3 분의 2 가 차에 실리지 않았다는 뜻이며, 이 격차는 사고가 아니라 구조다. 1~7 월 누계로 봐도 같은 형상이 반복된다. 생산 1,286.9GWh(+54.9%)에 대해 장착은 410.2GWh(+15.4%)이고, 판매 1,164.6GWh(+48.1%), 수출 216.6GWh(+43.9%)가 중간에 자리 잡는다. 생산 증가율이 장착 증가율의 3.6 배다.

지표	2026 년 7 월	전년비	1~7 월 누계	전년비
생산량(동력+저장)	218.0 GWh	+62.9%	1,286.9 GWh	+54.9%
장착량	74.6 GWh	+33.5%	410.2 GWh	+15.4%
판매량	185.2 GWh	+45.5%	1,164.6 GWh	+48.1%
수출	—	—	216.6 GWh	+43.9%

(출처: 중국자동차동력전지산업혁신연맹, 2026 년 7 월분)

이 격차가 가리키는 것은 수요 부재가 아니다. 수요는 생산을 따라오지 못하고 있고, 생산은 수요가 생기기를 기다리지 않는다. 완성차 부문에서 도매와 소매의 격차 74.3 만 대(2026 년 8 월, 승련분회)가 수출과 채널 재고로 배출됐던 것과 같은 메커니즘이 셀에서 재현된다. 차이가 있다면 셀에는 차에 없는 배출구가 하나 더 있다는 것이다 — 저장장치(ESS)다. 앞 절에서 보았듯 완성차는 월 100 만 대 수출로 과잉을 바다로 밀어냈고, 배터리는 그와 병행해 셀을 전력망에 꽂아 넣고 있다.

화학계 구성에서 격차의 방향이 읽힌다. 7 월 장착량 74.6GWh 중 인산철리튬(LFP)이 63.1GWh 로 84.6%를 차지했고 전년 동월 대비 40.5% 늘었다. 삼원계는 11.1GWh, 14.9%에 그치며 증가율이 1.8%에 불과했다. LFP 는 원가가 낮고 사이클 수명이 길어 차량용뿐 아니라 저장장치용으로도 사실상 유일한 상용 선택지다. 삼원계 장착이 사실상 제로 성장인 동안 LFP 가 두 자릿수 후반 성장을 유지한다는 것은, 생산 확장의 주력이 '차에 더 실는' 방향이 아니라 '차와 저장을 함께 흡수하는 저가 대량' 방향으로 가고 있음을 뜻한다.

화학계	2026 년 7 월 장착	비중	전년비
인산철리튬(LFP)	63.1 GWh	84.6%	+40.5%
삼원계	11.1 GWh	14.9%	+1.8%

(출처: 중국자동차동력전지산업혁신연맹, 2026 년 7 월분)

글로벌 순위에서 중국계의 포위는 완결형에 가까워졌다. SNE Research 의 2026 년 1~5 월 누계 기준 글로벌 동력전지 장착량은 469.2GWh(+16.3%)였고, 10 위권 내 중국계 7 개사 합계 점유율은 전년 70.4%에서 72.6%로 높아졌다.

순위	기업	장착량(GWh)	점유율	전년비
1	CATL(宁德时代)	188.4	40.2%	+22.9%
2	비야디(BYD, 比亚迪)	67.6	14.4%	+0.4%
3	LG 에너지솔루션	41.0	8.7%	+7.3%
4	CALB(中创新航)	23.8	5.1%	+36.3%
5	귀쉬안하이테크(Gotion High-Tech, 国轩高科)	21.7	4.6%	+37.0%
6	SK 온	15.8	3.4%	-5.8%
7	EVE 에너지(亿纬锂能)	15.4	3.3%	+35.2%
8	파나소닉	15.1	3.2%	-8.5%
9	SVOLT(蜂巢能源)	12.1	2.6%	+35.3%
10	순왕다(Sunwoda, 欣旺达)	11.4	2.4%	+13.8%

(출처: SNE Research, 2026 년 1~5 월 누계)

표가 보여주는 구조는 단층이 아니다. 1 위 CATL(188.4GWh, 40.2%)과 2 위 비야디(67.6GWh, 14.4%)가 합산 54.6%로 시장 절반 이상을 쥐고 있고, 그 아래 CALB·귀쉬안하이테크·EVE 에너지·SVOLT 가 각각 35% 전후의 성장률로 추격대를 뒀다. 이 4 사는 공통적으로 LFP 저가 대량 전략을 쓰며, 중가·저가 차종과 저장장치라는 CATL 바깥 수요를 흡수한다. 반면 한국 3 사의 위치는 상대와 절대 양쪽에서 압박받는다. LG 에너지솔루션은 41.0GWh(8.7%, +7.3%)로 3 위를 지켰으나 성장률이 시장 평균(+16.3%)의 절반에 못 미쳐 점유율은 갉아먹히고 있고, SK 온은 15.8GWh(3.4%, -5.8%)로 6 위에서 역성장했으며, 삼성 SDI 는 10 위 순왕다(11.4GWh)에도 밀려 표에서 사라졌다. 파나소닉(15.1GWh, -8.5%)까지 포함하면 비중국계는 10 위권 3 사뿐이고 그 셋 중 둘이 마이너스다.

CATL 의 상반기 공시는 이 구조가 '저장이 동력을 대체'한 것이 아니라 '저장이 동력의 잉여를 흡수'하고 있음을 정확히 보여준다. CATL 의 2026 년 상반기 매출은 2,769.2 억 위안(+54.8%), 지배주주 순이익은 432.84 억 위안(+41.98%)이었다(2026-07-24 공시, 트렌드포스 인용). 이 중 동력전지 매출이 1,921.25 억 위안(+46.02%)으로 전체의 69.4%를 차지해 여전히 본체이고, 저장전지 시스템 매출은 532.61 억 위안(+87.54%, 비중 19.2%)으로 성장률만 동력의 약 두 배다. 판매량 기준으로 동력+저장 합산이 약 60% 늘었고 저장 비중은 약 4 분의 1 이다. 저장이 빠르게 커지고 있지만 매출의 축은 여전히 차에 실리는 배터리다.

생산능력 숫자에서 이 회사의 계획이 드러난다. CATL 의 유효 생산능력은 525GWh 이고 건설 중인 능력이 764GWh 다. 상반기 생산은 498GWh, 가동률은 94.86%였다. 가동률 94.86%는 여유가 아니라 거의 한계 생산에 가깝다. 그런데도 764GWh 를 추가로 짓고 있다는 것은, CATL 이 현재의 218GWh 월 생산이 아니라 그 이후의 수요를 베풀고 있다는 뜻이며, 그 수요의 상당 부분은 전기차가 아니라 저장에서 온다는 시나리오를 자본지출로 미리 확정해 놓은 것이다. 즉 저장은 동력 수요 부진의 도피처가 아니라, 동력 과잉 능력을 돌리는 두 번째 클러치다. 차가 안 팔리면 전력망에 팔고, 전력망이 차면 다시 차로 간다 — 공장은 어느 경우에도 멈추지 않는다.

시장 규모 전망은 이 판단을 뒷받침한다. 2026 년 상반기 중국 리튬이온전지 생산은 +39.3% 늘었고 저장전지 출하 증가율은 80%를 넘었다. 연간 전망으로 글로벌 저장 신규설치는 438GWh 이상(+62%), 중국 신규설치는 250GWh 이상(+67%)이 예상되며, 중국 저장 신규설치가 처음으로 동력전지를 추월해 리튬전지 최대 세부시장이 될 것이라는 전망이 나온다(모두 전망치이며 실적이 아니다). 저장 수요의 배경에는 국제유가 급등과 AI 컴퓨팅용 전력 수요 폭발이 있고, 그 결과 탄산리튬 가격은 2025-06-24 저점 5.99 만 위안/톤에서 2026-09-01 광저우선물거래소 주력계약 155,820 위안/톤으로 140% 이상 올랐다. 저가 LFP 대량 확장의 원가 기반이었던 리튬 가격이 급등하는데도 생산을 늘리고 있다는 사실은, 중국 셀 업계의 우선순위가 마진 방어가 아니라 점유율과 물량 방어에 있음을 보여준다.

한국 3 사의 처지는 이 구조 안에서 읽어야 한다. 북미 ESS 시장에서 한국 양사 합산 점유율이 19.7%(2026 년 상반기)로 올라선 것은 미국 규제가 중국 기업의 점유율을 90%대에서 76%로 눌러준 덕이며, 가격 경쟁력으로 뚫은 결과가 아니다. 글로벌 장착 순위표에서 SK 온의 -5.8%와 삼성 SDI 의 이탈이 말해주는 것은, 규제 방화벽이 없는 개방 시장에서는 LFP 기반 저가 대량 생산에 정면으로 노출된다는 사실이다. CATL 이 94.86% 가동률에도 764GWh 를 더 짓는 동안, 그 생산물의 일부는 중국 내 전력망으로, 일부는 수출 216.6GWh 로 배출되고 있고, 그 물량이 도착하는 곳이 바로 한국 3 사가 수익을 기대는 저장 시장이다.

4. 원자재 — 리튬 15 만 위안 복귀와 수출통제라는 두 번째 손잡이

탄산리튬 가격이 15 만 위안 선으로 복귀했다. 광저우선물거래소 배터리급 탄산리튬 선물 주력계약(lc2609)은 2026-09-01 기준 톤당 155,820 위안에 마감했고, 다음 월물인 lc2610 은 156,920 위안이었다(광저우선물거래소·2026 년 9 월). 2025-06-24 의 저점 톤당 5.99 만 위안과 비교하면 14 개월 만에 140% 이상 오른 것이다. 다음 날인 2026-09-02 에 lc2609 는 155,000 위안, lc2610 은 153,680 위안으로 소폭 내렸고, 상하이유색망(SMM)은 2026-09-08 일평에서 탄산리튬 현물가가 3% 초과 하락했다고 단기 조정 신호를 전했다(SMM·2026 년 9 월). 조정이 있어도 추세의 방향은 바뀌지 않았다. 6 만 위안 선에서 15 만 위안 선으로 올라선 이 상승은 중국 셀 메이커의 원가 방어 능력을 시험한다. 저가 대량 전략의 전제였던 값싼 원료가 사라졌기 때문이다. 다만 이 압력은 한국 기업에도 똑같이 걸린다. 리튬은 국적을 가리지 않는 원가이며, 계약 시점과 조달 시점 사이의 가격 차를 흡수하지 못하면 저장장치 수주가 늘어도 마진은 남지 않는다. 한국 3 사의 2026 년 2 분기 동반 흑자가 외부 조건의 산물이라면, 리튬 가격은 그 조건을 되돌릴 수 있는 변수 쪽에 서 있다.

상승을 공급 측에서 먼저 분해하면 교란이 세 겹이다. 첫째, 짐바브웨의 리튬 수출금지가 조기 시행됐다. SMM 2026-09-08 보도에 따르면 광산기업들이 세무와 현지 가공 의무라는 이중 부담을 지게 됐고, 이는 아프리카산 스포듀민의 중국으로의 유입 속도를 늦춘다. 둘째, 콩고민주공화국이 리튬제품 수출가를 인상해 탄산리튬 기준 톤당 18,069.61 달러로 최고치를 찍었다(SMM·2026-09-08). 원자재 수출국의 가격 결정 시도가 현물 시장에 그대로 반영된 것이다. 셋째, 중국 국내 재고가 낮다. 중국 재경 매체 보도 기준으로 국내 재고 소진이 둔화되고 전 단계 재고가 저위인 상태에서 상승이 시작됐다(중국 재경 매체 보도, 2026 년 9 월). 다만 반대 방향의 공급도 있다. 시노마인(Sinomine, 中矿资源)이 짐바브웨 비키타(Bikita) 리튬광에 선광라인 2 개를 증설해 연간 처리능력 400 만 톤을 늘린다는 보도가 같은 날 나왔다(SMM·2026-09-08). 중국 기업이 아프리카 광산을 지배하는 구조이므로, 수출금지는 중국 정유소의 원료 부족이 아니라 원료의 중국 외 유통 차단으로 작동한다.

수요 측 분해는 더 단순하다. 리튬을 빨아들이는 것은 이제 자동차만이 아니다. 이전 절에서 확인한 대로 2026 년 상반기 중국 저장전지 출하 증가율은 80%를 넘었고, 2026 년 글로벌 저장 신규설치는 438 GWh 이상(+62%), 중국은 250 GWh 이상(+67%)으로 전망된다(업계 전망·2026 년 상반기). 중국의 저장 신규설치가 처음으로 동력전지를 추월해 리튬전지 최대 세부시장이 될 것이라는 전망까지 나온다. CATL 의 2026 년 상반기 저장전지 시스템 매출이 532.61 억 위안으로 전년비 87.54% 증가해 매출 비중 19.2%에 이른 것이 이 흐름의 기업 측 증거이다(CATL 공사·2026 년 상반기). 여기에 해외 고유가와 컴퓨팅 전원 수요가 겹쳤다. AI 데이터센터의 전력 저장 수요가 폭발하면서 탄산리튬의 최종 수요처가 '차'에서 '차 + 그리드 + 데이터센터'로 재편된 것이다(중국 재경 매체 보도, 2026 년 9 월). 나트륨이온이 대안으로 떠오르기는 한다 — CATL 의 나신(钠新)이 에너지밀도 175 Wh/kg 으로 2026 년 9 월 첫 배치 인도를 앞두고 있고, 갤럭시증권은 나트륨이온 출하가 2026 년 25 GWh 에서 2030 년 600 GWh 를 넘을 것으로 전망한다(갤럭시증권 전망·2026 년). 그러나 이 전망이 실현돼도 단기 리튬 수요를 꺾기에는 규모가 작다.

두 번째 손잡이는 가격이 아니라 통제다. 상무부·해관총서 2025 년 제 58 호 공고는 2025-10-09 에 발표돼 2025-11-08 부터 시행됐다(상무부 1 차 원문·2025 년). 이 공고를 조항 단위로 펼치면 통제 대상은 네 묶음이다. 첫째, 완성 셀이다. 중량에너지밀도 300 Wh/kg 이상의 충방전식 리튬이온전지 — 셀과 팩 모두 — 가 수출허가 대상이다. 둘째, 제조장비다. 압연기, 적층기, 주액기, 열압기, 화성(化成) 공정 분용시스템, 분용캐비닛이 열거됐다. 셋째, 인조흑연 음극재다. 인조흑연 및 천연흑연 혼합재뿐 아니라 이를 만드는 설비 — 용적 5 m³ 이상의 과립화로(造粒炉), 흑연화 설비, 코팅설비(융합코팅 300L 초과, 분무건조 60 m³ 초과, CVD 회전로) — 와 관련 공정기술까지 통제한다. 넷째, 양극재다. 인산철리튬은 압실밀도 2.5 g/cm³ 이상이면서 그램용량 156 mAh/g 이상인 고사양품에 한정되고, 삼원계 전구체와 리튬리치망간계 양극재가 포함된다. 수출자는 국무원 상무주관부문에 허가를 신청해야 하고, 통관 신고서에 "이중용도 물자"임을 표기해야 한다.

이 공고는 금수가 아니라 속도 조절 밸브다. 근거는 문턱값의 위치다. 300 Wh/kg 라는 셀 문턱은 현재 양산 주류 — LFP 중심의 중국 내수·수출 물량 — 를 거의 건드리지 않는다. 7 월 중국 장착량의 84.6%를 차지하는 LFP 셀은 이 문턱 아래에 있다(중국자동차동력전지산업혁신연맹·2026 년 7 월). 걸리는 것은 차세대 고에너지밀도 셀, 즉 반고체·고니켈 극한 사양과 전고체로 가는 다리다. LFP 양극재도 압실밀도 2.5·그램용량 156 이라는 복수 조건을 동시에 만족하는 최상위 사양만 잡는다. 즉 통제는 '지금 파는 물건'이 아니라 '다음 세대를 만드는 능력' — 최상위 소재, 그 소재를 만드는 설비, 그 설비를 돌리는 공정기술 — 에 겨워져 있다. 허가제라는 형식도 마찬가지다. 금지가 아니라 심사이므로, 베이징은 사안별로 열고 닫을 수 있다. 과잉 생산물의 수출은 계속 밀어내되 기술 유출의 수도꼭지만 손에 쥐겠다는 설계다. 이전 절들이 보여준 '과잉의 배출구 전환'과 정확히 결을 같이한다. 2026-01-06 상무부 2026 년 제 1 호 공고로 고순도 흑연류 물자의 관리가 한 단계 더 죄어졌다는 보도도 있다. 다만 이는 2 차 보도 단계이므로 통제 범위와 문턱값의 세부는 아직 단정하기 어렵다.

한국의 소재 조달이 노출되는 지점을 품목별로 짚으면 다음과 같다.

품목	통제 문턱(제 58 호 공고)	한국의 노출 지점
고에너지밀도 셀·팩	300 Wh/kg 이상	한국 3 사가 지향하는 고사양 로드맵과 정면으로 겹침. 중국산 시제품·장비 의존 구간에서 허가 변수 발생
제조장비	압연기·적층기·주액기·열압기·화성분용시스템	한국 소재사·셀사의 중국 내 공장 증설 시 장비 반입이 아니라 중국산 장비의 해외 반출이 막힘. 미국·유럽 공장의 중국산 장비 도입 차질 가능
인조흑연 음극재	품목+과립화로(5 m ³ 이상)+흑연화·코팅설비+공정기술	한국 음극재 조달의 최대 노출. 흑연화 설비와 공정기술이 묶여 있어 자국 내 자립 설비 도입도 허가 대상
LFP 양극재	압실밀도 2.5 g/cm ³ 이상 및 그램용량 156	삼성 SDI 인디애나 공장의 LFP

	mAh/g 이상	전환(2026 년 4 분기 생산 예정)이 중국산 고사양 LFP 에 닿으면 조달 허가 필요. 저사양은 문턱 밖
삼원계 전구체	전구체 전반	한국 양극재사의 전구체 대중 의존이 구조적으로 높은 구간. 문턱 없이 품목 지정이라 노출이 가장 넓은
리튬리치망간계 양극재	품목 지정	차세대 양극재 개발의 중국 소재·기술 협력 경로 차단
리튬 원자재	(제 58 호와 별개) 가격·수출가 변수	공고민주공화국 수출가 18,069.61 달러/톤 고시(SMM·2026-09-08)처럼 산지 가격 결정이 강화되는 국면. LG 에너지솔루션이 스맥오버리튬(Smackover Lithium)과 공급계약을 체결한 것(SMM·2026-09-08)은 이 노출을 미국산 원료로 분산하려는 대응이다

표가 보여주듯 노출은 세 갈래로 나뉜다. 전구체처럼 이미 깊게 의존하는 품목, 고사양 LFP·인조흑연처럼 문턱값 위쪽만 묶이는 품목, 그리고 장비·공정기술처럼 한국 기업의 해외 생산거점 확장 자체를 늦출 수 있는 품목이다. 북미 ESS 에서 한국 양사 점유율이 19.7%로 올라선 지금(SNE Research 기반 국내 보도, 2026 년 상반기), 그 성장을 뒷받침할 소재·장비 체인의 상단이 베이징의 허가 대기열에 매달려 있다. 리튬 가격 15 만 위안이 원가의 문제라면, 제 58 호 공고는 시간의 문제다. 중국은 과잉을 수출로 흘리면서, 그 과잉을 만들어낸 생산 능력의 복제는 허가제로 잠갔다.

5. 차세대 화학계 — 전고체·나트륨이 실제로 오는 시점

차세대 화학계의 순서를 뒤집어야 한다. 전고체가 먼저 오고 나트륨이온이 나중에 오는 것이 아니라, 나트륨이온이 먼저 상용화되고 전고체는 아직 일정표만 존재한다. 2026 년 9 월 현재 실제로 고객에게 인도되는 차세대 전지는 전고체가 아니라 CATL 의 나트륨이온 브랜드 나신(钠新)이다.

CATL 이 2026 년 4 월 발표한 나신은 두 가지 제품으로 구성된다(중국 재경 매체 보도 기준). 하나는 승용차용 동력전지이고, 다른 하나는 24V 대형트럭의 시동·주차용 축전지다. 에너지밀도는 175Wh/kg 이며 순전기 주행 500km 이상에 대응한다고 회사 측은 밝혔다. CATL 의 우카이(吴凯) 수석과학자는 2026 장비강국포럼에서 2026 년 중 일련의 나트륨이온 제품을 규모 양산한다고 공언했고, 2026 년 9 월 첫 배치 인도가 예정돼 있으며 2026 년 말에는 중국 내 출하가 GWh 급에 이를 전망이다. 2026 년 하반기 중국 배터리 산업에서 '양산에 진입한 차세대 화학계'는 사실상 나트륨이온 하나뿐이다.

주목할 것은 침투 경로다. 나신의 제품 구성 자체가 나트륨이온의 한계와 기회를 동시에 보여준다. 승용차 동력전지가 들어갔지만 175Wh/kg 의 에너지밀도는 동급 LFP 의 180~200Wh/kg 대에도 못 미치고, CATL 의 고급 LFP 제품인 선싱(Shenxing, 神行) 계열과 비교하면 격차는 더 커진다. 따라서 나트륨이온이 전기차 분류 시장을 곧바로 교체할 가능성은 낮다. 대신 리튬의 약점이 드러나는 틈새를 공략한다.

나트륨이온은 저온 성능과 안전성에서 리튬이온보다 유리하며 원자재 측면에서 탄산나트륨은 탄산리튬보다 가격이 낮고 공급 변동성이 작다. 첫 번째 제품군이 24V 대형트럭 시동·주차용 축전지인 이유가 여기에 있다 — 상용차 운행환경은 한랭지 노출이 잦고, 납산 교체 시장은 규모가 크며, 이 시장은 에너지밀도보다 저온 시동성과 수명·원가가 우선이다. CATL 이 공언한 한랭지·시동전원·에너지저장이라는 3 개 경로는 전기차 주력 시장의 '보완재 전략'이지 '대체재 전략'이 아니다.

시장 전망은 크게 나눠 읽어야 한다. 갤럭시증권(China Galaxy Securities, 中国银河证券)은 나트륨이온 출하가 2026 년 25GWh 에서 2027 년 92GWh, 2028 년 221GWh 로 늘어나고 2030 년 600GWh 를 초과할 것으로 전망했다(갤럭시증권 전망치, 중국 재경 매체 보도 인용). 이는 증권사 추정이지 실적이 아니며, 2026 년 25GWh 라는 첫 해 수치조차 CATL 의 GWh 급 연말 출하 전망을 제외하면 아직 확인된 실적도 아니다. 다만 방향 자체에는 근거가 있다. 앞서 확인했듯 중국 저장 신규설치는 2026 년 250GWh 이상(+67%)으로 처음 동력전지를 추월해 리튬전지 최대 세부시장이 될 것으로 전망되는데(시장조사기관·중국 재경 매체 보도, 전망치), 저장 시장은 에너지밀도보다 원가와 안전성이 우선이므로 나트륨이온의 자연스러운 진입로다. 나트륨이온은 전기차를 먼저 바꾸는 것이 아니라 저장과 상용차 전원을 먼저 바꾼 뒤, 그 물량으로 원가를 낮춰 전기차 보조 화학계로 침투하는 순서로 진행될 가능성이 크다.

전고체는 아직 '일정'이다. 업계 전반의 공통 전망은 2026~2027 년 소규모 양산·장착 시범 단계, 2030 년 전후 규모화다. 목표 셀 에너지밀도는 400~500Wh/kg 이지만, 이는 양산이 아니라 로드맵상의 목표다. 기업별 진전도도 2 차 보도 단계에 머문다. 보도에 따르면 CATL 은 황화물계 전고체 중시생산라인을 가동하고 2027 년 소량 양산을 목표로 하는 것으로 추정되며, 허페이(合肥) 라인의 세부 위치와 용량은

확인되지 않는다. 비야디는 충칭 비산에 전고체 라인을 2026 년 착공하고 시제차 검증 단계에 있으며 2027 년 시범 장착을 목표로 한다고 보도됐다(업계 매체 2 차 보도 기반). 두 사 모두 공식 공시가 아니라 보도에 근거한 수치이므로 '목표' 이상으로 단정할 수 없다. 전고체는 여전히 실험실에서 중시생산으로 넘어가는 구간이며, 소비자가 구매 가능한 차량에 실리는 시점은 빨라도 2027 년 시범 장착이고, 규모화는 2030 년 안팎이라는 것이 2026 년 9 월 현재의 합의된 전망이다.

전고체의 진짜 병목은 셀이 아니라 전해질 소재다. 황화리튬은 황화물계 고체전해질의 핵심 전구체인데, 2026-09-08 SMM 에 따르면 중국의 황화리튬 생산은 2026 년 85~95 톤으로 전망되며 전 세계의 95 % 비중을 차지할 것으로 예상된다(SMM 2026-09-08, 전망치). 톤 단위 수십이라는 규모는 기존 리튬이온 소재 산업의 수만 톤 규모와 비교하면 아직 파일럿 단계에 불과하다. 셀 제조사들이 2027 년 소량 양산을 목표로 내걸 수 있는 것과, 그것이 규모화되지 못하는 이유 사이에는 바로 이 소재 격차가 있다. 전해질 원료가 수십 톤 규모에 머무는 한 전고체는 셀 라인을 아무리 지어도 GWh 급으로 늘어날 수 없다. 동시에 세계 생산의 95 %가 중국에 집중된다는 점은, 전고체 시대가 열리더라도 소재 주도권은 중국이 쥔다는 의미다 — 한국과 일본 셀 메이커가 전고체로 차세대 경쟁에서 역전을 노리는 그림은, 전해질 소재의 중국 집중도를 감안하면 출발선에서부터 불리하다. 전고체의 경쟁은 셀 회사의 싸움처럼 보이지만 실제로는 전구체·고체전해질 합성 능력의 싸움이며, 그 싸움은 이미 중국이 절대 우위에 있다.

기술 자신감의 이면은 규제 당국이 직접 드러냈다. 2026-09-07 쓰촨성 이빈에서 열린 2026 세계동력전지대회에서 국가시장감독관리총국 총공정사 류민(刘敏)은 "기술 병목을 넘어 동력전지 산업 발전을 제약하는 일련의 '목 조이는(卡脖子)' 품질 문제를 해결"해야 한다고 공개 발언했다(SMM 2026-09-07, 참석 400 명 이상). 류민은 국내·국제 표준의 상호인정 추진과 함께 "수동적 표준 준수에서 능동적 표준 상향 주도로" 전환해야 한다고도 했다. 이 발언을 중국의 자신감으로만 읽으면 절반만 읽는 것이다. '목 조이는 문제'라는 표현은 통상 중국이 외국에 조이는 목을 가리키는 표현인데, 이번에는 중국 규제당국이 자국 배터리 산업의 품질을 문제 삼은 것이다. CATL 이 나트륨이온을 양산하고 전고체 중시생산라인을 돌리는 동안, 국가 시장감독 수장이 공개 석상에서 품질이 산업의 목을 조른다고 말했다는 사실은, 과잉 생산 속도가 품질 관리 속도를 앞지르고 있다는 신호로 읽어야 한다. 앞서 확인한 공업정보화부의 생산 일치성 감독검사 적발(시제차 파라미터 불일치 12 개사, 2026-09-04 공개)과 같은 맥락이다. 차세대 화학계의 경쟁은 결국 두 갈래다 — 소재는 중국이 쥐고, 품질은 아직 중국도 해결하지 못했다는 것이 2026 년 9 월의 정직한 진단이다.

6. 전장·자율주행 — L3 인가가 열리자 사양 주도권이 이동했다

중국 최초의 L3 급 조건부 자동주행 인가는 자유로운 개방이 아니라 속도와 구역을 이중으로 묶은 시범이었다. 공업정보화부가 2025-12-15 공개 보도로 확인한 첫 인가 대상은 두 차종이다. 창안 심란(Deepal, 深蓝) SL03 은 도심 정체 구간에서 최고 50km/h 까지, 아크폭스(ARCFOX, 极狐) 알파 S6 는 고속 구간에서 최고 80km/h 까지 조건부 자동주행이 허용되며, 운용 범위는 각각 충칭과 베이징의 지정 구역으로 제한된다(중국 언론 2025-12-15 보도). 인가가 났다는 사실 자체보다 중요한 것은 조건의 형태다. 도심은 50km/h, 고속은 80km/h 라는 상한은 중국 규제당국이 L3 를 '능력 인증'이 아니라 '장면 허가'로 다룬다는 뜻이다. 차량이 할 수 있는 일이 아니라, 지정된 도로의 지정된 속도 안에서 책임 이전이 성립하는가를 시험하는 구조다. 이 장면·기반 접근은 사고 책임의 귀속을 제조사로 옮기는 L3 의 법적 정의를 전면 수용하기 전에, 실데이터를 좁은 구역에서 먼저 쌓겠다는 단계적 전략이다.

이 인가는 하루아침에 나온 것이 아니다. 2024 년 6 월 공업정보화부 등 4 개 부문은 지능형 커넥티드카 시범 진입·주행 첫 기업 명단으로 9 개사를 발표했다 — 비야디(BYD, 比亚迪), 니오(NIO, 蔚来), 창안자동차(Changan, 长安汽车), 광저우자동차그룹(GAC, 广汽集团), 상하이차그룹(SAIC, 上汽集团), 베이징자동차블루파크(BAIC BluePark, 北汽蓝谷), 이치(FAW, 一汽), 상하이홍옌(SAIC Hongyan, 上汽红岩), 위통버스(Yutong, 宇通客车)다(중국 언론 2024-06 보도). 9 개사 명단에서 첫 인가 두 차종이 창안과 베이징자동차 계열에서 나왔다는 사실은, 시범 진입에서 인가까지 약 18 개월의 관문을 통과한 기업이 국유 대형 그룹에 집중됐다는 점을 보여준다. 신흥 EV 브랜드가 아니라 당국과 시범을 함께 설계한 국유 계열사가 첫 면허를 가져간 것이다. L3 인가는 기술 경주의 결승선이 아니라 규제 정합성 경주의 결과물로 읽어야 한다. 이 규제의 문이 열리자마자 주도권을 잡은 쪽은 완성차가 아니라 스택 공급자다. 화웨이 첸쿤(Qiankun, 乾崮)의 2026-07-16 미디어데이(선전) 1 차 발표값을 정리하면 다음과 같다.

지표	수치	기준 시점·출처
협력 브랜드	25 개 초과	2026-07-16 화웨이 첸쿤 미디어데이
협력 차종	50 개 초과	동상
지능주행 총 탑재	190 만 대 돌파	동상(8 월 말 200 만 대 돌파 예상)
누적 보조주행 주행거리	128 억 km 돌파	동상(연말 200 억 km 예상)
최신 시스템	ADS 5(WEWA 2.0 아키텍처)	2026-04-23 발표

이 숫자들이 의미하는 것은 조달 구조의 변화다. 기존 완성차의 지능주행 개발은 라이다·카메라·레이더·도메인 컨트롤러·소프트웨어를 각각 조달해 통합하는 컴포넌트 단위 구매였다. 첸쿤 모델은 이 계층 전체를 칩(어센드 계열 연산)·운영체제·알고리즘·센서 융합까지 묶은 스택 단위로 통째로 사서 붙인다. 완성차가 설계하는 것은 주행 로직이 아니라 차체와 사용자 경험이고, 스택 공급자가 정하는 아키텍처

세대 교체 — 2026-04-23 의 ADS 5·WEWA 2.0 처럼 — 가 완성차의 상품성 갱신 주기를 결정한다. 부품 조달의 단위가 컴포넌트에서 스택으로 바뀌면, 사양 주도권과 그에 따른 마진 배분도 스택 공급자로 이동한다. L3 인가가 이 이동을 가속한 이유는 명확하다. 책임이 제조사로 이전되는 등급에서 완성차는 자체 검증보다 누적 128 억 km 의 실주행 데이터를 가진 검증된 스택을 선택하는 것이 인가와 보험 양쪽에서 유리하기 때문이다.

그러나 스택 외주에는 반대 견해가 있고, 그 근거는 같은 달 판매 데이터 안에 있다. 스택을 사서 붙이는 순간 지능주행은 차별화 자산이 아니라 조달 품목이 되며, 같은 스택을 쓰는 25 개 브랜드 사이에서 상품 차별화는 소멸한다. 더 실질적인 위험은 단일 채널 의존이다. 화웨이 협력의 최대 수혜자였던 세레스(Seres, 赛力斯)의 2026 년 8 월 판매는 27,684 대로 전년비 -39.58%를 기록했다(각 사 발표 취합, 2026-09-01 집계). 홍명즈싱(HIMA, 鸿蒙智行) 전체도 42,101 대로 -5.56%였다. 스택 공급자가 브랜드와 채널까지 쥐는 구조에서는 공급자의 상품 주기와 물량 배분이 완성차 실적을 좌우하며, 세레스의 8 월 급감은 그 의존이 되돌아오는 형태를 보여준다. 스택 외주는 개발비 절감과 인가 속도라는 이익을 주지만, 그 대가로 완성차는 자사 차량의 핵심 성능을 제 3 자의 로드맵에 예치한다.

한국 전장 부품사가 설 자리는 스택 그 자체가 아니라 스택 아래 계층에 있다. 스택 단위 조달이 확산할수록 완성차와 스택 공급자 모두 컴포넌트 계층의 검증된 서브플라이어를 필요로 한다. 구체적으로 네 층위다. 첫째, 센서 계층이다. L3 장면 허가가 도심 50km/h·고속 80km/h 에서 확장하려면 정체 구간의 근거리 장애물 인식과 고속 구간의 원거리 인식이 각각 요구되며, 카메라 모듈·초음파·서라운드 센서는 스택의 사양이 정해져도 물리 부품으로는 잔존한다. 둘째, 전원 계층이다. L3 는 책임 이전 등급이므로 조향·제동·연산의 이중화 전원과 저전압 백업이 필수이며, 이중화 배선·DC-DC 컨버터·백업 배터리는 스택의 소프트웨어 세대와 무관하게 안전 규격이 강제하는 하드웨어다. 셋째, 열관리다. 고성능 연산 칩의 탑재가 190 만 대 단위로 늘면 도메인 컨트롤러 냉각 수요가 차종 단위로 확정되고, 배터리 열관리와 계산 열관리의 통합 설계는 스택 바깥의 차체 도메인에 남는다. 넷째, 커넥터·고속 통신 배선이다. 센서·컨트롤러 간 데이터 대역폭은 스택 세대가 오를수록 증가하며, 차량용 고속 커넥터와 이더넷 배선은 스택 공급자가 직접 만들지 않는 영역이다. 공통점은 하나다. 이 네 계층은 모두 스택의 세대 교체에 종속되지 않고, 오히려 스택 탑재 대수가 늘수록 물량이 커진다. 한국 부품사의 진입 논리는 '중국 스택을 이기는 것'이 아니라 '중국 스택 200 만 대분의 하부 물량을 가져오는 것'이어야 한다. 다만 차량용 반도체 자국산화율 같은 세부 침투 지표는 공개된 공식 집계 없이, 계층별 한국 점유율을 수치로 추정하는 것은 이 단계에서 무리다.

7. 플랫폼·브랜드 — 서열 재편과 가격전쟁의 제도적 종료

2026 년 8 월 브랜드별 판매에서 드러난 가장 큰 사실은 신세력 1 위의 교체다. 리프모터(Leapmotor, 零跑汽车)가 103,129 대(+80.7%, 각 사 발표 취합, 2026-09-01 집계)를 기록해 월 10 만 대 고지를 처음 넘었고, 홍명즈싱(HIMA, 鸿蒙智行)·리오토·니오로 이어지던 기존 신세력 서열을 갈아치웠다. 월간 신에너지 소매가 -4%(승원분회, 2026-09-03)로 위축된 달에 +80.7%라는 성장률은 시장이 키워준 것이 아니라 경쟁자에게서 빼앗은 점유율이다. 리프모터의 10 만 대는 홍명즈싱 42,101 대의 2.4 배, 니오 35,836 대의 2.9 배에 달하며, 신세력 내부에서도 1 위와 2 위의 격차가 배 단위로 벌어진 첫 달이다.

기업·브랜드	2026 년 8 월 판매(대)	전년비
비야디(BYD, 比亚迪)	440,293	+17.84%
상하이차그룹(SAIC, 上汽集团)	357,007	-1.75%
체리그룹(Chery, 奇瑞集团)	280,128	+15.4%
지리자동차홀딩스(Geely, 吉利汽车控股)	270,194	+8%
창안자동차(Changan, 长安汽车)	218,800	-6.46%
상하이 GM 우링(SGMW, 上汽通用五菱)	130,870	-0.86%
광저우자동차그룹(GAC, 广汽集团)	126,584	-6.71%
창청자동차(Great Wall, 长城汽车)	113,396	-1.87%
리프모터(Leapmotor, 零跑汽车)	103,129	+80.7%
홍명즈싱(HIMA, 鸿蒙智行)	42,101	-5.56%
샤오펑(XPeng, 小鹏汽车)	39,107	+3.71%
리오토(Li Auto, 理想汽车)	37,679	+32.07%
니오(NIO, 蔚来)	35,836	+14.5%
샤오미자동차(Xiaomi, 小米汽车)	30,000 초과	—
세레스(Seres, 赛力斯)	27,684	-39.58%
베이징자동차신에너지(BAIC BluePark, 北汽新能源)	18,712	+67.78%
란투(Voyah, 岚图汽车)	13,003	-3.72%

(출처: 각 사 발표 취합, 2026-09-01 집계)

상위권의 구도는 더 선명하다. 비야디 440,293 대(+17.84%)는 2 위 상하이차그룹 357,007 대(-1.75%)와의 격차를 8 만 대 이상으로 벌렸고, 체리그룹 280,128 대(+15.4%)가 지리자동차출딩스 270,194 대(+8%)를 앞서며 3~4 위 다툼의 우위를 잡았다. 반면 국유 대형 그룹은 일제히 마이너스다. 창안자동차 -6.46%, 광저우자동차그룹 -6.71%, 창청자동차 -1.87%, 상하이 GM 우링 -0.86%다(모두 각 사 발표 취합, 2026-09-01 집계). 8 월 소매가 구매세 반감(2026-01-01 부터 실효세율 0%→5%, 공업정보화부·재정부·세무총국) 발 수요 이연으로 전년비 -19%까지 빠진 환경에서, 성장은 민영 4 사(비야디·체리·지리·리프모터)에 집중되고 감소는 국유 그룹에 몰렸다. 서열 재편은 신세력 내부에서만 일어난 것이 아니라 국유-민영 축에서 동시에 진행 중이다.

세레스(Seres, 赛力斯)의 27,684 대(-39.58%)는 앞선 절에서 지적한 단일 채널 의존 리스크가 숫자로 확인된 사례다. 화웨이 첸쿤 스택에 판매 전량을 실은 구조는 스택 공급자의 협력 브랜드가 25 개를 넘기면서(화웨이 첸쿤 미디어데이 2026-07-16 발표) 희소성을 잃었고, 같은 화웨이 생태계 안에서도 홍명즈싱 자체가 42,101 대(-5.56%)로 역성장했다. 스택 외주는 기술 격차를 메워주는 대신 브랜드 차별성을 지워버리는 대가를 8 월 판매표가 보여준다.

샤오미자동차는 이 표에서 수요가 생산능력을 넘어선 유일한 브랜드다. 8 월 인도가 30,000 대를 초과했고 누적 인도는 80 만 대를 돌파했다(레이쥔 발언, 2026 년 9 월 초). 신형 SU7 은 출시 후 35 일간 2.6 만 대를 인도했고 초기 확정주문은 8 만 건을 넘었으며, YU7 시리즈는 출시 10 개월 누적 23 만 대를 초과했다(업계 집계, 2026-09). 다른 브랜드의 판매 숫자가 '팔린 물량'이라면 샤오미의 숫자는 '만들어 낼 수 있었던 물량'이다. 30,000 대 초과라는 표현 자체가 공장 가동 상한선의 표기이지 수요의 표기가 아니다. 내수가 -19%로 줄어드는 시장에서 대기 주문을 안고 성장하는 브랜드는 샤오미 하나뿐이며, 이 격차는 가격이 아니라 제품력과 브랜드 수요에서 비롯됐다는 점에서 뒤에 논할 규제 종료 이후의 경쟁 방향을 미리 보여준다.

가격전쟁은 사라진 것이 아니라 제도적으로 봉인됐다. 2026-01-14 공업정보화부 장비공업 1 사·국가발전개혁위원회 산업발전사·시장감독관리총국 가격감독검사반부정당경쟁국이 신에너지차 업계 기업 좌담회를 공동 개최해 "무질서한 가격전쟁을 단호히 배격"하라고 요구했고, 원가조사·가격모니터링 강화와 위반 기업 엄정 처리 방침을 밝혔다. 대금 지급 관행은 실제로 바뀌었다. 2025-06 개정 《중소기업 대금지급 보장 조례》의 60 일 지급기한에 따라 17 개 완성차사가 공개 약속했고, 2026-02-12 기준 중점 완성차사 대다수가 60 일 이내로 단축해 평균 약 54 일에 정착했다(전년 동기 대비 약 10 일 단축, 평균 50 일 미만 기업 4 곳, 증권시보 보도). 2026-09-04 에는 공업정보화부가 2025 년도 생산 일치성 감독검사 적발 사례를 공개했다. 시제차 파라미터 불일치 12 개사, 등화 기준 미달, 외곽치수 초과, 비산방지 시스템 결함 5 개사, 제동 시스템 부적합 5 개 트레일러사가 적발됐고, 조치는 시정명령·해당 제품 《공고》 정지 또는 취소·합격증 전자정보 전송 정지다(공업정보화부 2026-09-04 원문).

이 세 조치의 공통점은 원가 경쟁의 통로를 하나씩 용접한다는 데 있다. 가격 담합 수준의 출혈 인하를 막고(좌담회), 부품사 대금을 늦춰 원가를 전가하는 관행을 막고(60 일 지급), 공고 사양과 다른 싼 부품을 섞어 원가를 낮추는 길을 막는다(생산 일치성 검사). 규제가 막은 것은 가격전쟁이지 과잉이 아니다. 도매-소매 격차 74.3 만 대(8 월, 승련분회)가 말해주듯 생산능력은 그대로다. 막힌 물은 다른 곳으로 흐른다. 가격으로 이길 수 없게 된 기업은 사양으로 이기거나 해외에서 이겨야 한다. 그래서 리프모터의 +80.7%와

샤오미의 대기 주문, 상하이차의 8월 수출·해외기지 판매 13.95만 대(+55.74%, 2026-09-01 공시)가 같은 달에 공존한다. 경쟁의 무기가 가격에서 사양과 수출로 바뀌는 전환이 이번 8월 판매표의 본질이다.

8. 서비스·인프라 — 충전·교체·회수, 규격이 차보다 먼저 나간다

차량 수출이 배출구의 제 1 축이라면, 충전·교체·회수라는 인프라 3 축은 그 뒤를 받치는 제도적 배출구다. 2026 년 상반기 중국 충전 인프라는 차량 보유량 증가 속도를 앞질렀고, 배터리 교체는 CATL 과 니오(NIO, 蔚来)라는 두 표준 축이 병행 확장하는 단계에 들어섰으며, 회수는 6 부문 제 73 호령으로 사후 관리에서 법적 강제로 이행했다. 세 축 모두 수량보다 규격이 먼저 해외로 나간다는 공통점이 있다.

충전 인프라 — 개인용 충전 커넥터가 성장을 끌었다

중국전기차충전인프라촉진연맹(EVCIPA) 집계에 따르면 2026 년 4 월 말 전국 충전 커넥터(충전건, 充电桩) 총수는 2,195.5 만 개로 전년 동기 대비 47.4% 늘었다(중국 언론 2026 년 5 월 보도, EVCIPA 집계 인용). 3 월 말 기준으로는 2,148.1 만 개(+46.9%)이며, 이 중 공용이 490.7 만 개, 개인용이 1,704.8 만 개다. 같은 시점 신에너지차 보유량은 약 4,550 만 대로, 차량:충전 커넥터 비율은 2.12:1 이다. 2020 년 3.5:1 에서 6 년 만에 충전 불편이 구조적으로 완화됐다.

지표	수치	기준·출처
충전 커넥터 총수	2,195.5 만 개(+47.4%)	EVCIPA, 2026 년 4 월 말
충전 커넥터 총수	2,148.1 만 개(+46.9%)	EVCIPA, 2026 년 3 월 말
· 공용	490.7 만 개	동상
· 개인	1,704.8 만 개	동상
신에너지차 보유	약 4,550 만 대	2026 년 3 월 말
차량:충전 커넥터 비율	2.12:1(2020 년 3.5:1)	동상
공용 정격 총출력	2.37 억 kW	EVCIPA, 2026 년 4 월 말
공용 평균 출력	약 48.38kW(2024 년 약 40kW)	동상
1~4 월 인프라 증분	186.3 만 개(+49.4%)	동상

구조를 보면 증가분의 대부분은 개인 충전기다. 3 월 말 기준 개인 1,704.8 만 개는 공용 490.7 만 개의 약 3.5 배다. 이것은 중국 신에너지차 확산의 토대가 공용 급속 충전망이 아니라 주거지 기반 완속 충전이라는 사실을 확인한다. 중국의 집합주택 비율이 높고 아파트 지하주차장에 개별 계량기와 전용 충전 설비를 붙이는 방식이 지방정부·전력망 기업의 표준 협조 절차로 정착됐기에 가능한 구조다. 자가 주차면을 확보한 구매자는 심야 계약전력으로 kWh 당 공용 충전의 절반 이하 비용으로 충전하므로, 개인 충전기 보급 자체가 전기차의 경제성 논리를 유지하는 제 1 인프라다. 역설적으로 한국처럼 주차면 확보율이 낮고 공동주택 전력 증설 합의가 어려운 시장에서는 이 모델이 그대로 복제되지 않는다. 중국 수출 차량이 동남아·중남미 시장에서 충전 인프라 패키지를 함께 팔아야 하는 이유이기도 하다.

공용 축의 변화는 양보다 출력이다. 2026 년 4 월 말 공용 충전기의 정격 총출력은 2.37 억 kW, 기당 평균 출력은 약 48.38kW 로 2024 년의 약 40kW 에서 2 년 새 약 20% 상승했다. 평균 출력의 상승은 신설분이

초급속 충전 중심으로 이동하고 있음을 뜻하며, 이는 800V 이상 고전압 플랫폼 차량의 확산과 맞물린다. 충전기 평균 출력이 차량의 수전 능력을 먼저 깔아주는 '인프라 선행' 방식이 중국 신에너지 전환의 일관된 패턴이다. 차가 먼저 오고 규격이 뒤따르는 것이 아니라, 규격과 인프라가 차보다 먼저 나간다.

배터리 교체 — 두 개의 표준이 경쟁한다

배터리 교체(换电)는 기술 옵션이 아니라 표준 경쟁의 장이다. 2026 년 현재 이 경쟁은 CATL 의 초콜릿 교체(巧克力换电)와 니오의 자체 교체망이라는 두 축으로 좁혀졌다.

CATL 초콜릿 교체소는 2026 년 5 월 기준 1,650 곳·127 개 도시에 설치됐다(제일전동망 2026-06-01). 1 년 전인 2025 년에는 1,020 곳·45 개 도시였으므로 도시 커버리지가 1 년 새 약 2.8 배로 늘었다. CATL 의 목표는 2026 년 말 3,000 곳 초과·약 190 개 도시이며, 2027 년에는 '11 중 9 횡' 고속도로 교체망, 즉 종방향 11 개·횡방향 9 개 간선축을 따라 장거리 교체를 완결한다는 구상이다. 협력 완성차사는 니오·이치(FAW, 一汽)·창안자동차·베이징자동차·체리·광저우자동차 등이다. 아크폭스(ARCFOX, 极狐) 베타 S3 교체판이 초콜릿 25 호 배터리를 탑재해 99 초 교체·535km 주행을 구현한 것이 표준 배터리 팩의 실물 사례다.

니오는 별도 축을 유지하면서도 2025 년 3 월 CATL 과 전략협력을 체결해 교체망 공동 구축·기술표준 통일에 합의했다. 니오는 2026 년에 교체소 1,000 곳을 신설해 연말 4,600 곳 초과를 계획한다(업계 매체 2026 년 보도). CATL 이 3,000 곳, 니오가 4,600 곳이면 두 망의 합계가 7,600 곳을 넘는다. 관건은 두 망의 상호운용성이다. CATL-니오 표준 통일이 실물로 진행되면 중국 배터리 교체는 사실상 단일 국가 표준으로 수렴하고, 이 규격이 수출 차량과 함께 해외로 나간다. 교체 배터리 팩은 치수·커넥터·열관리 인터페이스가 물리적으로 고정된 규격 제품이므로, 이 표준을 채택한 해외 완성차는 팩 설계 주도권을 CATL 에 넘기게 된다. 충전 규격(GB/T 대 CCS2·NACS) 경쟁에서 이미 벌어진 일이 교체 부문에서 반복되는 구조다.

회수 — 제 73 호령, 배터리에 디지털 신분증을 달다

회수 부문에서는 2026 년 4 월 1 일이 분기점이다.

공업정보화부·국가발전개혁위원회·생태환경부·교통운수부·상무부·시장감독관리총국 6 부문은 제 73 호령 《신에너지차 폐동력전지 회수 및 종합이용 관리 잠정방법》을 2025 년 12 월 31 일 공포하고 2026 년 4 월 1 일부터 시행했다(국무원 공보). 2018~2021 년의 기존 4 개 규정은 이로써 폐지됐다. 제도의 골자는 조문별로 다음과 같다.

조문	내용
제 12 조	동력전지 디지털 신분증(数字身份证) 관리제도 — 제품 유형·구성·폐차 회수 등 필수 정보 포함
제 14~15 조	전지기업·완성차사가 판매량에 상응하는 회수 거점을 자체 또는 위탁 설치

제 21 조	폐차 시 동력전지가 없으면 차량 결손(缺失)으로 간주
제 18~19 조	종합이용기업의 환경영향평가·환경보호설비·배출허가 요건
제 31~44 조	벌칙 — 최고 3 만 위안, 직접책임자 1 만 위안 이하, 중대 시 형사책임

제 21 조가 가장 강한 조항이다. 폐차 시 차체에서 배터리가 빠져 있으면 차량 전체를 '결손'으로 처리하므로, 배터리만 분리해 비공식 경로로 유출하는 관행이 법적으로 차단된다. 신에너지차 보유 약 4,550 만 대(2026 년 3 월 말)의 첫 폐차 물결을 앞둔 시점에서, 회수량의 통계 밖 유출을 막는 장치다. 제 12 조의 디지털 신분증은 여기서 끝나지 않는다. 배터리 단위로 제품 유형·재료 구성·회수 이력이 등록되면, 이 데이터는 그대로 배터리 여권(battery passport)의 국내판이 된다.

이 지점에서 회수 규정은 수출 카드로 전환된다. EU 배터리 규정이 요구하는 탄소발자국 신고·재활용 소재 비율·이력추적 의무는 2027 년부터 단계적으로 강화되는 방향이며, EU 도 대규모 핵심 원자재 재활용 계획에 착수했다(SMM 2026-09-08). 중국이 제 73 호령으로 국내 전 차급의 배터리 이력추적 데이터를 국가 단위로 먼저 확보하면, 향후 국제 규격 협상에서 "우리는 이미 등록·추적 체계를 갖췄다"는 기득권으로 테이블에 앉을 수 있다. 2026-09-07 세계동력전지대회에서 시장감독관리총국 총공정사 류민(刘敏)이 "수동적 표준 준수에서 능동적 표준 상향 주도로" 전환하겠다고 발언한 것은 이 경로의 공식 확인이다(SMM 2026-09-07). 충전 출력, 교체 팩 규격, 회수 이력추적 — 세 축 모두 중국이 차량 자체보다 규격을 먼저 수출하는 통로다. 차가 해결하지 못한 과잉을 규격이 흡수하는 셈이다.

9. 정책·보조금 환경 — 수요를 누르고 공급을 정리한다

2026 년 중국 자동차 정책의 방향은 하나로 요약된다. 수요는 누르고 공급은 정리한다. 앞선 절들이 보여준 내수 -19%와 도매 -5%의 격차는 시장이 만든 결과가 아니라 정책이 설계한 결과에 가깝다. 수요 측에서는 구매세 감면 축소가, 공급 측에서는 가격·대금·품질 세 갈래 규제가 동시에 작동하고 있다.

구매세 반감 — 0%에서 5%로

수요를 누른 첫 번째 손잡이는 차량구매세다. 2026 년 1 월 1 일부터 2027 년 12 월 31 일까지 구매하는 신에너지차는 차량구매세가 면제에서 **반감 징수**로 바뀌었다. 실효세율은 0%에서 5%가 됐고, 신에너지 승용차 1 대당 감세액에는 1.5 만 위안 상한이 걸렸다(중국 세무당국 2025-12-29 안내, 중국중앙 TV 2026-01-07 보도). 판매가 30 만 위안 차량이면 세 부담이 0 에서 1.5 만 위안으로 늘고, 그 이상 구간에서는 상한을 넘는 만큼 추가로 부담한다. 고가 차량일수록 부담이 무겁게 걸리는 구조다.

혜택 기준일이 차량 판매 통일 인보이스 발행일이라는 점도 중요하다. 2025 년 12 월 31 일까지 인보이스를 받은 차량만 전액 면제를 받았기 때문에, 2025 년 말에 수요가 몰리고 2026 년 초에 공백이 생기는 절벽이 제도적으로 예정돼 있었다. 연누계 소매 -20%(1~8 월 1,179.9 만 대, 승련분회)는 그 절벽의 누적치다.

세제 혜택에는 기술 요건이 함께 붙는다. 공업정보화부·재정부·세무총국은 2025 년 9 월 22 일 「2026—2027 년 차량구매세 감면 신에너지자동차 제품 기술요건에 관한 공고」(2025 년 제 24 호)를 발표했다. 순전기 승용차는 전력소비량 기준을, 플러그인 하이브리드 승용차는 순전기 주행거리 100km 이상을 충족해야 하며, 연료소비량과 전력소비량의 비율에도 제한이 걸린다. 기존 《감면세 목록》 등재 차량은 2026 년 첫 기간 목록으로 자동 전환된다. 세율만 바뀐 것이 아니라 **어떤 차가 혜택 대상인가**의 문턱이 함께 올라간 것이다. 순전기 주행거리가 짧은 저가 플러그인 하이브리드는 목록에서 밀려나고, 그만큼 차종 구성이 순전기와 장거리 플러그인 쪽으로 재편된다.

항목	2024~2025 년	2026~2027 년
차량구매세	전액 면제	반감 징수(실효세율 5%)
1 대당 감세 상한	—	1.5 만 위안
기준일	판매 통일 인보이스 발행일	동상
기술요건	종전 목록	2025 년 제 24 호 공고(PHEV 순전기 100km 등)
근거	재정·세무 공고	공업정보화부·재정부·세무총국 2025 년 제 24 호(2025-09-22)

유가가 만든 비대칭

정책이 누른 수요를 유가가 한쪽으로 몰아줬다. 2026 년 들어 국제유가 상승폭이 50%를 넘으면서 국가발전개혁위원회는 2026 년 4 월 7 일 휘발유와 경유 가격을 톤당 각각 420 위안·400 위안 인상했다. 2026 년 들어 여섯 번째 인상이었다. 92 호 휘발유가 리터당 8.8~9.0 위안 구간으로, 일부 지역의 95 호는 9.30 위안을 넘어섰다(업계 매체 보도 기준).

여기서 비대칭이 생긴다. 구매세 반감은 신에너지차에만 걸리는 부담이고, 유가 상승은 내연차에만 걸리는 부담이다. 두 부담의 크기를 비교하면 방향이 명확하다. 신에너지차의 세 부담 증가는 1 대당 최대 1.5 만 위안의 일회성이지만, 유가 상승은 차량 수명 전체에 걸친 운행비용의 항구적 상승이다. 그 결과가 2026 년 8 월 순내연 경형차 생산 40.6 만 대·전년비 -56%와 신에너지 소매 침투율 65.7%다. 정책이 전기차 구매를 억제했는데도 전동화 비중은 사상 최고를 기록했다. 정부가 보조금을 줄여도 전환이 계속되는 국면에 들어섰다는 뜻이며, 이는 재정 부담 없이 전환을 이어갈 수 있게 됐다는 정책 당국의 성과이자, 시장 전체 규모가 줄어드는 것을 감수하겠다는 선택이기도 하다.

공급 정리 패키지 — 가격·대금·품질

공급 측 규제는 세 가지가 한 묶음이다. 첫째는 가격이다. 2026 년 1 월 14 일 공업정보화부 장비공업 1 사·국가발전개혁위원회 산업발전사·시장감독관리총국 가격감독검사반부정당경쟁국이 신에너지차 업계 기업 좌담회를 공동 개최해 무질서한 가격전쟁 배격을 요구하고, 원가조사·가격모니터링 강화와 위반 기업 처리 방침을 밝혔다.

둘째는 대금이다. 2025 년 6 월 개정 《중소기업 대금지급 보장 조례》가 60 일 지급기한을 명문화했고, 2025 년 6 월 10 일부터 이치(FAW, 一汽)·동펑(Dongfeng, 东风)·지리·체리·창청 등 17 개 완성차사가 공개 약속했다. 2026 년 2 월 12 일 기준 중점 완성차사 대다수가 60 일 이내로 단축해 평균 약 54 일에 정착했고, 이는 전년 동기 대비 약 10 일 단축된 수치다. 평균 50 일 미만 기업이 4 곳이다.

셋째는 품질이다. 공업정보화부는 2026 년 9 월 4 일 2025 년도 자동차 제품 생산 일치성 감독검사 결과를 공개했다. 시제차 파라미터 불일치 12 개사, 등화 기준 미달, 외곽치수 초과, 비산방지 시스템 결함 5 개사, 제동 시스템 부적합 5 개 트레일러사가 적발됐고, 조치는 시정명령과 해당 제품 《공고》 정지 또는 취소, 합격증 전자정보 전송 정지다.

세 규제의 공통 논리는 원가 인하 경로의 차단이다. 출혈 가격 인하를 막고, 부품사 대금을 늦춰 원가를 전가하는 관행을 막고, 공고 사양과 다른 부품을 섞는 길을 막는다. 그러나 어느 규제도 생산능력 자체를 줄이지 않는다. 규제가 정리하는 것은 경쟁의 방식이지 공급의 총량이 아니다. 막힌 물이 수출과 저장장치로 흘러간 것이 이 리포트가 추적해 온 경로다.

2027 년 말이라는 두 번째 절벽

정책 달력에는 이미 다음 번곡점이 찍혀 있다. 구매세 반감은 2027 년 12 월 31 일까지이며, 그 이후의 세율은 확정되지 않았다. 2025 년 말 절벽이 그랬듯 2027 년 말에도 선수요가 몰릴 가능성이 있고, 그

선수요는 2026~2027 년 내수 부진을 일부 되돌릴 수 있다. 이 시나리오가 실현되는지는 몇 가지 지표로 먼저 확인된다 — 2027 년 하반기 월간 소매의 전년비 반등 여부, 딜러 재고 계수의 하락, 도매-소매 격차의 축소, 그리고 감면 연장이나 세율 확정에 관한 재정·세무 당국의 사전 공고 여부다. 격차가 줄기 시작하면 배출구로 나가던 물량이 국내로 되돌아온다는 뜻이고, 그때 수출 압력은 완화된다. 반대로 격차가 유지된 채 2027 년이 지나가면, 중국의 잉여는 정책 주기와 무관하게 구조로 굳었다고 봐야 한다.

10. 지역별 수출·현지생산 매핑 — 배출구의 지도

배출구는 하나의 문이 아니라 여러 개의 문이다. 문마다 문턱이 다르고, 문턱이 높은 곳에서는 차를 넘기는 대신 공장을 짓는다. 2026 년 중국 자동차 수출이 월 100 만 대를 넘어선 국면에서 실제로 벌어지는 일은 단순한 물량 증가가 아니라 **수출에서 현지생산으로의 형태 전환**이다.

유럽 — 관세를 우회하는 것이 아니라 내부화한다

유럽은 문턱이 가장 높고, 그래서 전환이 가장 먼저 일어나는 시장이다. 유럽연합은 2023 년 10 월 중국산 순전기차 반보조금 조사를 개시해 2024 년 10 월 상계관세를 정식 부과했다. 그런데 2026 년 1 월 12 일 유럽집행위원회가 「가격약속 신청 지침 문서」를 공식 발표하면서 국면이 바뀌었다. 중국 수출기업이 **최저수입가격(MIP)** 기제를 담은 가격약속을 제출하면 기존 상계관세를 대체하거나 경감할 수 있는 통용 프레임이 열린 것이다. 지침은 최저수입가격, 판매채널, 교차보조, 그리고 향후 EU 역내 투자를 중점 설명 요소로 규정한다.

이 전환의 성격을 정확히 읽어야 한다. 관세는 중국차의 가격을 올려 유럽 브랜드를 보호하는 장치였다. 최저수입가격은 중국차가 그 아래로 내려가지 못하게 막는 장치다. 방어의 형태가 **세금에서 가격 하한으로** 바뀌면, 중국 브랜드는 하한선 바로 위에서 합법적으로 물량을 늘릴 수 있다. 게다가 지침이 EU 역내 투자를 설명 요소로 명시했다는 것은, 현지 생산을 약속하는 기업에 협상 여지를 준다는 뜻이다. 관세를 우회하는 것이 아니라 관세의 논리를 자기 계획 안으로 끌어들이는 구조다.

시장 결과는 이미 나타났다. 조사기관 데이터포스(Dataforce) 집계 기준 2026 년 7 월 유럽(유럽연합·영국·아이슬란드·노르웨이·스위스) 시장에서 중국 브랜드 점유율은 **11.2%로 역대 최고**를 기록했고 판매는 전년비 +107% 늘었다. 비야디(BYD, 比亚迪)가 1 위였고 체리그룹(Chery, 奇瑞集团)과 상하이차그룹(SAIC, 上汽集团)이 뒤를 이었다. 브랜드별로는 니오(NIO, 蔚来) +294%, 샤오펑(XPeng, 小鹏汽车) +270%, 체리그룹 +202%, 비야디 +150%다. 같은 달 현대차·기아의 유럽 판매는 -8.5%였다.

현지생산의 상징은 비야디의 헝가리 세게드 공장이다. 총투자 40 억 유로, 부지 300 헥타르 규모로 1 기 설계 연산 15 만 대이며 장기적으로 30 만 대까지 확장할 수 있다. **2026 년 4 분기 완성차 조립 생산 개시**가 예정돼 있고, 첫 양산 차종은 소형 순전기차 돌핀 서프(Dolphin Surf, 중국명 海鸥)다. 블레이드 배터리 라인도 함께 들어간다(업계지 보도 기준). 가장 저가 세그먼트를 유럽에서 직접 만든다는 선택은 상징적이다. 최저수입가격 기제 아래에서 수입 소형차는 하한선에 묶여 수익성이 나오지 않지만, 역내 생산분은 그 하한의 적용을 받지 않기 때문이다.

동남아·중남미·중동 — 완성공정과 반조립의 이원 전개

문턱이 낮은 시장에서는 다른 방식이 쓰인다. 창청자동차(Great Wall, 长城汽车)는 러시아 톨라, 태국 라용 신에너지, 브라질 이라세마폴리스 세 곳에 완성공정 해외공장을 두고, 그 밖에 10 여 곳의 반조립(KD) 공장을 운영한다. 체리그룹은 반조립을 포함해 전 세계에 수십 개 공장을 두고 있으며 튀르키예 공장은 2026 년 준공·생산이 예정돼 있다. 비야디는 태국과 브라질에서 부품 조달까지 포함한 공급망 현지화를 추진하고 있고, 2026 년 1~2 월에만 중남미 수출 60,082 대를 기록했다.

완성공정과 반조립의 구분이 중요하다. 완성공정 공장은 현지 부가가치 요건을 충족해 관세·인센티브를 받는 대신 투자 회수 기간이 길다. 반조립은 투자가 가볍고 철수가 쉬운 대신 현지화 요건 강화에 취약하다. 중국 완성차사가 두 방식을 병행한다는 것은, 시장별로 정책 리스크를 다르게 계산하고 있다는 뜻이다.

태국·브라질처럼 자국 산업정책이 강한 시장에는 완성공정을, 정책 변동이 큰 시장에는 반조립을 배치한다.

상하이차그룹의 2026 년 8 월 실적은 이 전환이 이미 수치로 드러난 사례다. 8 월 수출·해외기지 판매는 13.95 만 대로 전년비 +55.74%였고 해외 생산은 13.92 만 대로 +57.67%였다. 내수 판매는 -1.75%였다. 내수에서 잃은 것을 해외 생산으로 메우는 구조가 그룹 단위에서 완성된 것이다.

지역별 압박 시점 매핑

지역	중국의 진입 형태	확인된 신호	한국이 부딪치는 지점	압박 시점
유럽(서유럽)	수출 → 현지생산 전환	7 월 점유율 11.2%(역대 최고, +107%), 2026-01-12 가격약속 지침	현대차·기아 소형~중형 전기차, 상반기 유럽 점유율 7.4%(-0.5%p)	즉시~2027 년(헝가리 4 분기 가동)
중·동유럽	현지생산 거점	비야디 헝가리 세게드 1 기 15 만 대, 2026 년 4 분기 조립 개시	부품·소재사의 유럽 공급망 재편, 배터리 셀 현지 조달 경쟁	2026 년 4 분기~2027 년
튀르키예	현지생산	체리 공장 2026 년 준공·생산 예정	유럽 관세동맹 경유 물량, 한국 부품사의 튀르키예 거점과 경합	2027 년
동남아(태국·인도네시아)	완성공정 + 공급망 현지화	창청 라용 신에너지 공장, 비야디 태국 공급망 현지화	현대차·기아 아세안 전동화 전략, 부품사 현지 수주	진행 중
중남미(브라질)	완성공정 + 반조립	창청 이라세마폴리스, 비야디 브라질, 1~2 월 중남미	현대차 브라질 사업, 소형차 세그먼트	진행 중~2027 년

		수출 60,082 대		
러시아·중동	수출 + 반조립	창청 톨라 공장, 반조립 10 여 곳	한국 브랜드 공백 구간의 고착	이미 발생

표가 말하는 것은 시점의 분산이다. 유럽은 이미 압박이 시작됐고, 중·동유럽과 튀르키예는 2026 년 4 분기부터 2027 년 사이에 열리며, 동남아·중남미는 이미 진행 중인 상태에서 현지화 심화 단계로 넘어간다. 한국 기업이 대응할 수 있는 시차가 지역마다 다르다는 뜻이고, 자원을 동시에 투입할 수 없다면 **압박 시점이 가장 이른 유럽 소형~중형 전기차 구간을 우선순위에** 뒤야 한다.

반대 견해 — 현지생산은 원가 우위의 일부 반납이다

여기서 균형을 잡아야 한다. 현지생산 전환을 중국의 일방적 승리로만 읽으면 오독이다. 중국 완성차의 경쟁력은 상당 부분 중국 내 밀집된 공급망, 낮은 물류비, 규모의 경제에서 나온다. 헝가리에서 만드는 돌핀 서프는 중국에서 만드는 같은 차보다 반드시 싸지 않다. 인건비·전력비·현지 부품 조달 비용이 더 들고, 초기 가동률이 낮은 구간에서는 대당 고정비가 커진다. 40 억 유로라는 투자 규모는 회수에 시간이 걸리는 몫이기도 하다.

즉 현지생산은 **원가 우위의 일부를 반납하고 시장 접근권을 사는 거래**다. 이 거래가 성립하려면 유럽 판매가 일정 규모 이상으로 유지돼야 하고, 최저수입가격 협상이 중국 측에 유리하게 마무리돼야 하며, 유럽 소비자의 중국 브랜드 수용도가 계속 올라야 한다. 세 조건 중 하나라도 어긋나면 헝가리 공장은 가동률 문제를 안는다. 한국 기업이 볼 지점은 여기서다. 중국 브랜드가 유럽에서 원가 우위를 일부 잃는 구간이 열린다면, 그 구간이 바로 현대차·기아가 제품력과 서비스망으로 방어할 수 있는 시간이다. 그 시간의 길이는 헝가리 공장의 가동률과 최저수입가격 협상 결과라는 두 지표로 관측된다.

11. 한국 시사점·액션 플랜

한국 배터리 3 사는 2026 년 2 분기에 7 분기 만에 동반 흑자를 냈다. 2024 년 3 분기 이후 처음이다. 원인은 세 가지가 겹친 것으로 정리된다 — 인공지능 데이터센터 확산에 따른 에너지저장장치(ESS) 수요 급증, 유럽·아시아 전기차 판매 회복, 그리고 미국의 첨단제조 생산세액공제(AMPC)다. LG 에너지솔루션의 2026 년 2 분기 매출은 7 조 5,602 억 원, 영업이익은 1,133 억 원으로 1 분기 영업손실 2,078 억 원에서 전환했다.

문제는 이 흑자가 구조가 아니라 조건이라는 점이다. 북미 ESS 시장에서 중국 기업 점유율은 2024 년 90%대에서 2026 년 상반기 76%로 내려왔고, 그 자리를 LG 에너지솔루션 13.6%·삼성 SDI 6.1%, 합산 19.7%가 채웠다(전년 동기 14%). 이 5%포인트 상승은 원가나 성능으로 얻은 것이 아니라 미국의 대중 견제 정책이 만들어 준 공간이다. 같은 기간 글로벌 전기차 배터리 사용량에서 한국 3 사 합산 점유율은 15.6%로 전년 동기 대비 2.1%포인트 밀렸다(SNE Research, 2026 년 1~3 월). 규제 방화벽이 있는 시장에서는 올라가고, 없는 시장에서는 내려간다.

완성차 쪽도 같은 구조다. 현대차·기아의 2026 년 상반기 유럽 판매는 53 만 4,525 대로 -0.8%였고 합산 점유율은 7.4%로 0.5%포인트 낮아졌다. 같은 기간 유럽 시장 전체는 +6.1% 성장했다. 다만 친환경차는 +27.3% 성장해 비중이 21.3%에서 26.5%로 올랐고, 기아는 EV3·EV4·EV5 라인업 확대에 힘입어 29 만 697 대로 +6.9%를 기록했다. 전동화 제품에서는 성과가 나오는데 전체 점유율은 밀리는 상태다.

따라서 과제는 하나로 모인다. **빌린 시간 동안 관계의 형태를 바꾸는 것이다.** 물량 경쟁으로는 이길 수 없고, 규제가 지켜 주는 구간은 규제가 바뀌면 사라진다.

주체별·시기별 실행 과제

주체	0~3 개월	3~6 개월	6~12 개월
현대차·기아	유럽 소형~중형 전기차의 원가 하한을 최저수입가격(MIP) 기준으로 재산출한다. 관세 방어 시대의 가격 전제를 폐기하고 하한 근처 물량 경쟁을 가정한 손익분기를 다시 잡는다.	비야디 헝가리 공장 가동(4 분기)에 대비해 중·동유럽 딜러망·서비스망 대응을 확정한다. 중국 브랜드가 아직 갖추지 못한 정비망·잔존가치 보증을 차별화 축으로 명시한다.	동남아·중남미의 현지 부가가치 요건을 재점검하고, 완성공정 대 반조립 배치를 중국 경쟁사와 같은 기준으로 비교해 거점 전략을 갱신한다.
LG 에너지솔루션·삼성 SDI·SK 온	ESS 수주를 2 년 이상 장기계약으로 고정한다. DTE 에너지 6GWh(16 억 달러·2 년)	인디애나·조지아 등 ESS 전환 라인의 일정 지연을 최우선 관리 항목으로 둔다.	흑연 음극재·삼원계 전구체의 비중국 조달 비중을 라인별로

	구조를 표준 계약형으로 삼고, 리튬 가격 변동을 계약에 전가하는 조항을 넣는다.	전환이 늦어지는 만큼 그 물량은 CATL의 잉여가 채운다.	목표치화한다. 중국 수출통제는 금지가 아니라 허가제이므로, 리스크는 공급 중단이 아니라 리드타임 지연으로 계량해야 한다.
부품·소재사	상무부·해관총서 2025년 제 58호 공고의 통제 문턱을 자사 품목에 대입해 노출 목록을 만든다. 특히 흑연화 설비·코팅설비·공정기술은 품목이 아니라 능력 자체가 묶여 있다.	자율주행 스택 아래 계층(센서 모듈·이중화 전원·열관리·고속 커넥터)에서 중국 스택 탑재 대수 증가를 수주 기회로 전환한다. 스택을 이기는 것이 아니라 스택의 하부 물량을 가져오는 접근이다.	배터리 교체 규격과 회수 이력추적 규격이 수출 차량과 함께 나가는 경로를 추적해, 한국 부품의 인터페이스 호환성을 사양 단계에서 확보한다.
정책 입안자	중국 제 73호령의 동력전지 디지털 신분증 체계와 유럽 배터리 규정 사이에서 한국 이력추적 체계의 상호인정 협상 지위를 점검한다.	미국의 대중 ESS 견제가 한국산까지 포함하는 방향으로 바뀔 가능성에 대비해 원산지·공급망 증빙 체계를 사전 정비한다.	흑연·전구체 등 통제 품목의 국가 단위 재고·대체 조달 지도를 갱신하고, 민간의 라인별 노출 정보를 취합하는 상설 창구를 둔다.

리스크 — 같은 표의 뒷면

첫째, ESS 흑자 구간은 규제 의존이다. 북미에서 중국 점유율이 76%라는 것은 아직 4분의 3이 중국 몫이라는 뜻이다. 미국의 견제 강도가 조정되거나 예외 조항이 생기면 19.7%는 되돌아간다.

둘째, 소재 통제는 확대될 수 있다. 제 58호 공고의 문턱은 현재 최상위 사양에 걸려 있지만, 문턱값은 행정 결정으로 낮출 수 있다. 특히 흑연화 설비와 공정기술이 묶여 있어 한국 기업의 해외 증설 자체가 지연될 수 있다.

셋째, 유럽 최저수입가격이 타결되면 중국 브랜드는 가격 하한이라는 안정된 바닥을 확보한다. 관세 불확실성이 사라진 자리에서 예측 가능한 확장이 시작되고, 이는 현대차·기아에게 관세 시절보다 더 어려운 국면일 수 있다.

넷째, 원가 방향이 불리하다. 탄산리튬이 2025 년 6 월 저점 대비 140% 이상 오른 상태에서 ESS 수주를 늘리면, 계약 시점과 조달 시점의 가격 차가 그대로 마진 손실이 된다. 장기계약의 가격 조항이 이 리스크의 유일한 방어선이다.

다섯째, 자율주행 스택의 계층 이동이 부품 마진을 압축한다. 완성차가 스택 단위로 조달하면 협상 상대가 완성차에서 스택 공급자로 바뀌고, 스택 공급자는 완성차보다 단가 압박이 강하다. 물량이 늘어도 마진이 줄 수 있다.

무엇을 보고 판단할 것인가

닫히는 신호는 가격표에 나타나지 않는다. 네 가지를 본다. ① CATL 의 건설 중 764GWh 가 실제로 가동에 들어가는 시점, ② 중국 저장 신규설치가 전망치 250GWh 에 도달하는지 여부, ③ 제 58 호 공고 통제 문턱의 하향 조정이나 품목 확대, ④ 유럽 최저수입가격 협상의 타결 시점과 하한 수준이다. 이 넷 중 둘 이상이 같은 방향으로 움직이면, 한국 기업이 벌린 시간은 예상보다 빨리 끝난다.

12. 부록 — 주요 지표와 출처

12-1. 판매·수출

지표	값	기준시점	출처
승용차 소매	162.6 만 대(-19%, 전월비 +11%)	2026 년 8 월	승련분회(乘联分会)
승용차 도매	236.9 만 대(-5%, 전월비 +5%)	2026 년 8 월	승련분회
신에너지차 소매	106.9 만 대(-4%, 전월비 +12%)	2026 년 8 월	승련분회
신에너지차 도매	150.6 만 대(+16%, 전월비 +4%)	2026 년 8 월	승련분회
신에너지차 침투율(소매/도매)	65.7% / 63.6%	2026 년 8 월	승련분회
순내연 경형차 생산	40.6 만 대(-56%)	2026 년 8 월	승련분회
연누계 소매 / 도매	1,179.9 만 대(-20%) / 1,717.9 만 대(-5%)	2026 년 1~8 월	승련분회
자동차 수출	104.3 만 대(+81.3%)	2026 년 7 월	중국자동차공업협회(CAAM)
신에너지차 수출	55.3 만 대(+150%)	2026 년 7 월	CAAM
자동차 수출 누계	614.0 만 대(+66.8%)	2026 년 1~7 월	CAAM
신에너지차 수출 누계	290.9 만 대(+120%)	2026 년 1~7 월	CAAM

12-2. 배터리

지표	값	기준시점	출처
동력·저장전지 생산	218.0 GWh(+62.9%)	2026 년 7 월	중국자동차동력전지산업혁신연맹
차량 장착량	74.6 GWh(+33.5%)	2026 년 7 월	동상
인산철리튬 / 삼원계 장착	63.1 GWh(84.6%) / 11.1 GWh(14.9%)	2026 년 7 월	동상
생산 / 장착 / 판매 / 수출 누계	1,286.9 / 410.2 / 1,164.6 / 216.6 GWh	2026 년 1~7 월	동상
글로벌 장착량 합계	469.2 GWh(+16.3%)	2026 년 1~5 월	SNE Research
중국계 7 개사 합산 점유율	72.6%(전년 70.4%)	2026 년 1~5 월	SNE Research
CATL 매출 / 순이익	2,769.2 억 위안(+54.8%) / 432.84 억 위안(+41.98%)	2026 년 상반기	CATL 공시
CATL 저장전지 시스템 매출	532.61 억 위안(+87.54%, 비중 19.2%)	2026 년 상반기	CATL 공시
CATL 유효 생산능력 / 건설 중 / 가동률	525 GWh / 764 GWh / 94.86%	2026 년 상반기	CATL 공시
한국 3 사 글로벌 점유율	15.6%(-2.1%p)	2026 년 1~3 월	SNE Research

12-3. 원자재·소재

지표	값	기준시점	출처
배터리급 탄산리튬 선물(주력)	155,820 위안/톤	2026-09-01	광저우선물거래소
동 저점 대비 상승폭	+140% 이상(저점 5.99 만 위안/톤, 2025-06-24)	2026 년 9 월	시장 집계
콩고민주공화국 탄산리튬 수출가	18,069.61 달러/톤(최고치)	2026-09-08	상하이유색망(SMM)
중국 황화리튬 생산 전망	85~95 톤(세계 95% 비중)	2026 년	SMM
나트륨이온 셀 에너지밀도	175 Wh/kg(CATL 나신)	2026 년 4 월 발표	CATL

12-4. 전장·자율주행

지표	값	기준시점	출처
L3 첫 인가 차종	창안 심란 SL03(도심 50km/h), 아크폭스 알파 S6(고속 80km/h)	2025-12-15	공업정보화부
화웨이 첸쿤 협력 브랜드 / 차종	25 개 초과 / 50 개 초과	2026-07-16	화웨이 첸쿤 미디어데이
첸쿤 지능주행 총 탑재	190 만 대 돌파	2026-07-16	동상
첸쿤 누적 보조주행 거리	128 억 km 돌파	2026-07-16	동상

12-5. 인프라

지표	값	기준시점	출처
충전 커넥터 총수	2,195.5 만 개(+47.4%)	2026 년 4 월 말	중국전기차충전인프라촉진연맹(EVCIPA)
공용 / 개인 충전 커넥터	490.7 만 개 / 1,704.8 만 개	2026 년 3 월 말	EVCIPA
차량:충전 커넥터 비율	2.12:1(2020 년 3.5:1)	2026 년 3 월 말	EVCIPA
공용 정격 총출력 / 평균 출력	2.37 억 kW / 약 48.38 kW	2026 년 4 월 말	EVCIPA
CATL 초콜릿 교체소	1,650 곳·127 개 도시(2026 년 말 목표 3,000 곳 초과)	2026 년 5 월	CATL
니오 교체소 계획	2026 년 1,000 곳 신설·연말 4,600 곳 초과	2026 년	니오

12-6. 정책

항목	내용	시행	발문
신에너지차 구매세	반감 징수(실효 5%), 1 대당 감세 1.5 만 위안 상한	2026-01-01~2027-12-31	재정·세무 당국
감면 대상 기술요건	2025 년 제 24 호 공고(PHEV 순전기 100km 등)	2026~2027 년 적용	공업정보화부·재정부·세무총국(2025-09-22)
리튬전지·흑연 수출통제	300 Wh/kg 이상 셀, 인조흑연 음극재·설비·기술, 고사양 양극재	2025-11-08	상무부·해관총서 2025 년 제 58 호(2025-10-09)
폐동력전지 회수	디지털 신분증(제 12 조), 회수 거점(제 14~15 조), 차전일체 폐차(제 21 조)	2026-04-01	6 부문 제 73 호령(2025-12-31 공포)
가격 질서	무질서한 가격전쟁 배격, 원가조사·가격모니터링 강화	2026-01-14	공업정보화부·국가발전개혁위원회·시장감독관리총국
대금 지급	60 일 기한, 중점 완성차사 평균 약 54 일	2025-06 조례 개정	《중소기업 대금지급 보장 조례》

12-7. 원문 출처 목록

기관·매체	문서·발표	일자
승용차시장정보연석분회(승련분회)	2026 년 8 월 전국 승용차 시장 실적	2026-09-03
중국자동차공업협회(CAAM)	2026 년 7 월 자동차 산업 산판·수출	2026-08-19
중국자동차동력전지산업혁신연맹	2026 년 7 월 동력전지 월간 정보	2026-08
SNE Research	글로벌 전기차 배터리 사용량(1~3 월·1~5 월)	2026-07
CATL	2026 년 반기 실적 공시	2026-07-24
광저우선물거래소	배터리급 탄산리튬 선물 증가	2026-09-01·09-02
상하이유색망(SMM)	리튬·니켈·코발트 시황 및 산업 단신	2026-09-07·09-08
국가시장감독관리총국	2026 세계동력전지대회 발언(총공정사 류민)	2026-09-07
공업정보화부	2025 년도 자동차 제품 생산 일치성 감독검사 공개	2026-09-04
공업정보화부·재정부·세무총국	2025 년 제 24 호 공고(감면 대상 기술요건)	2025-09-22
상무부·해관총서	2025 년 제 58 호 공고(리튬전지·흑연 수출통제)	2025-10-09
국무원 공보	6 부문 제 73 호령(폐동력전지 회수 잠정방법)	2025-12-31

유럽집행위원회	중국산 순전기차 가격약속 신청 지침 문서	2026-01-12
화웨이 첸쿤	2026 화웨이 첸쿤 미디어데이(선전)	2026-07-16
중국전기차충전인프라촉진연맹(EVCIPA)	전국 전기차 충전·교체 인프라 운영 현황	2026-04-05
데이터포스(Dataforce)	유럽 시장 브랜드별 판매(7 월)	2026-08

12-8. 신규 용어 대조표

원어는 최초 등장 시 1 회만 병기하고, 이후에는 한국어 정본으로 축약한다.

정본 표기	구분
CATL(宁德时代) 300750.SZ	배터리
비야디(BYD, 比亚迪) 002594.SZ	완성차·배터리
CALB(中创新航) 03931.HK	배터리
귀쉬안하이테크(Gotion High-Tech, 国轩高科) 002074.SZ	배터리
EVE 에너지(EVE Energy, 亿纬锂能) 300014.SZ	배터리
SVOLT(蜂巢能源)	배터리
순왕다(Sunwoda, 欣旺达) 300207.SZ	배터리
리프모터(Leapmotor, 零跑汽车) 09863.HK	완성차
홍멍즈싱(HIMA, 鸿蒙智行)	완성차 판매 연합
세레스(Seres, 赛力斯) 601127.SH	완성차
아크폭스(ARCFOX, 极狐)	완성차 브랜드
심란(Deepal, 深蓝)	완성차 브랜드
첸쿤(Qiankun, 乾崮)	자율주행 스택
란투(Voyah, 岚图)	완성차 브랜드
상하이 GM 우링(SGMW, 上汽通用五菱)	완성차
시노마인(Sinomine, 中矿资源)	리튬 자원
갤럭시증권(China Galaxy Securities, 中国银河证券)	증권
나신(钠新)	CATL 나트륨이온 배터리 브랜드
초콜릿 배터리 교체(巧克力换电)	CATL 배터리 교체 규격
디지털 신분증(数字身份证)	폐동력전지 이력추적 제도
소모적 과당경쟁(内卷)	산업 용어
자국산 대체(国产替代)	산업 용어 — '국산'은 한국산으로 읽히므로 쓰지 않는다

12-9. 발행일 환율

한국은행 매매기준율(ECOS) 기준은 표지에 표기했다. 본문의 위안화 금액을 원화로 환산할 때는 이 기준일 환율을 적용한다.