

중국 EV 산업의 부상과 글로벌 시장의 이분화

EY한영 산업연구원

July 2026

Insight Report #26-075



The better the question. The better the answer. The better the world works.



Shape the future
with confidence

본 리포트는 EY한영 모빌리티 컨퍼런스 세션1 자료를 활용하여 선별·축약한 자료임

About EY한영 Mobility Conference

EY한영은 모빌리티 섹터를 주제로 연례 컨퍼런스를 개최하고 있습니다. 올해로 6회를 맞은 이번 컨퍼런스에서는 「중국 EV 산업의 부상과 글로벌 경쟁구도 재편: 한국 기업의 대응전략」을 주제로 주요 산업 변화를 조망했습니다.

2026 모빌리티 컨퍼런스

Session 1



권영대 원장
EY한영 산업연구원장 및
Industrials & Energy 그룹 리더

Session 2



한경수 파트너
EY컨설팅 파트너

About this Report

본 리포트는 EY한영 모빌리티 컨퍼런스에서 발표한 자료를 기반으로 작성되었으며, 발간용으로 재구성한 자료입니다.

EY한영은 매년 모빌리티 컨퍼런스를 통해 자동차 및 관련 산업의 주요 기업들을 대상으로 최신 산업 트렌드와 전략적 방향성을 공유하고 있습니다.

본 리포트는 글로벌 EV 산업을 둘러싼 정책·기술·시장 환경의 변화와 중국 중심으로 재편되는 글로벌 경쟁 구도를 분석하고, 이에따른 산업 발전 방향과 주요 대응 전략에 대한 핵심 인사이트를 제시합니다.

Table of Contents

Chapter 1

글로벌 자동차 시장의 이분화와 지형 재편

Chapter 2

Emerging Market 전망:
중국 EV Dedicated OEM 중심 시장 지배력 확대

Chapter 3

Established Market 전망:
Legacy OEM 위주 경쟁 구도 유지

Chapter 4

국내 기업의 글로벌 시장 대응 전략



Chapter 1

글로벌 자동차 시장의 이분화와 지형 재편



글로벌 EV 정책의 변화

글로벌 EV 정책의 패러다임은 탄소중립을 위한 시장 팽창(보편적 확산)에서 자국 산업 보호를 위한 전략적 탈동조화로 전환되었으며, 이러한 변화는 글로벌 EV 시장 전체에 영향을 주고 있는 상황임

	보편적 확산기 (~2023)	전략적 선별기 (2024~2025)	시스템적 차단기 (2026~)
정책기조	<i>The Green Incentive</i>	<i>The De-risking Phase</i>	<i>The Geopolitical Fortress</i>
기조 명분	<p>환경 및 기후 정의</p> <ul style="list-style-type: none"> 지구 온난화 대응 및 탄소 배출 제로 달성 	<p>공급망 회복력</p> <ul style="list-style-type: none"> 특정 국가(중국) 의존도 탈피, 안정적 조달 체계 구축 	<p>산업 안보 및 데이터 주권</p> <ul style="list-style-type: none"> 자국 제조 생태계 수호 및 SDV 기반 국가 안보 데이터 보호
작동 기제	<p>보편적 보조금</p> <ul style="list-style-type: none"> 구매 보조금, 연비 규제 등 무차별적 시장 확대 	<p>조건부 인센티브</p> <ul style="list-style-type: none"> IRA 초기 FEOC 규정, EU 반보조금 조사 (Anti-subsidy) 	<p>표준 기반 진입 차단</p> <ul style="list-style-type: none"> Notice 2026-15 (미) Battery Passport (EU), 수출 라이선스 (중)
정책 환경	<p>글로벌 자유 무역</p> <ul style="list-style-type: none"> 저비용 고효율 중심의 단일 글로벌 공급망 작동 	<p>보호무역주의의 태동</p> <ul style="list-style-type: none"> 미-중 갈등 심화 및 공급망 무기화에 대한 위기감 고조 	<p>블록 경제 및 지역화</p> <ul style="list-style-type: none"> 지정학적 논리에 따른 권역별 시장 단절

중국에 의해 변화된 글로벌 자동차 시장의 구도 변화

글로벌 자동차 시장은 더 이상 기술·지역 기준이 아닌, '중국 중심 공급망 vs 대중국 방어시장'이라는 구조적 경쟁 구도로 전환되고 있음



1. 판매량 기준; Established: 미국, 독일, 프랑스, 스페인, 영국, 이탈리아; Emerging: 중국 2. 생산량 기준; Legacy OEM: GM, Toyota, Ford, Renault, VW, BMW, Daimler 등; Emerging Players: BYD, Geely, SAIC, BAIC 등
 Source: EY I&E Analytics Suite

글로벌 EV 시장의 변화

'20년대부터 중국이 자국 중심 EV 시장 지배력 확보하면서, 글로벌 EV 시장은 중국이 Drive하고 있음

글로벌 EV 시장 성장 추이

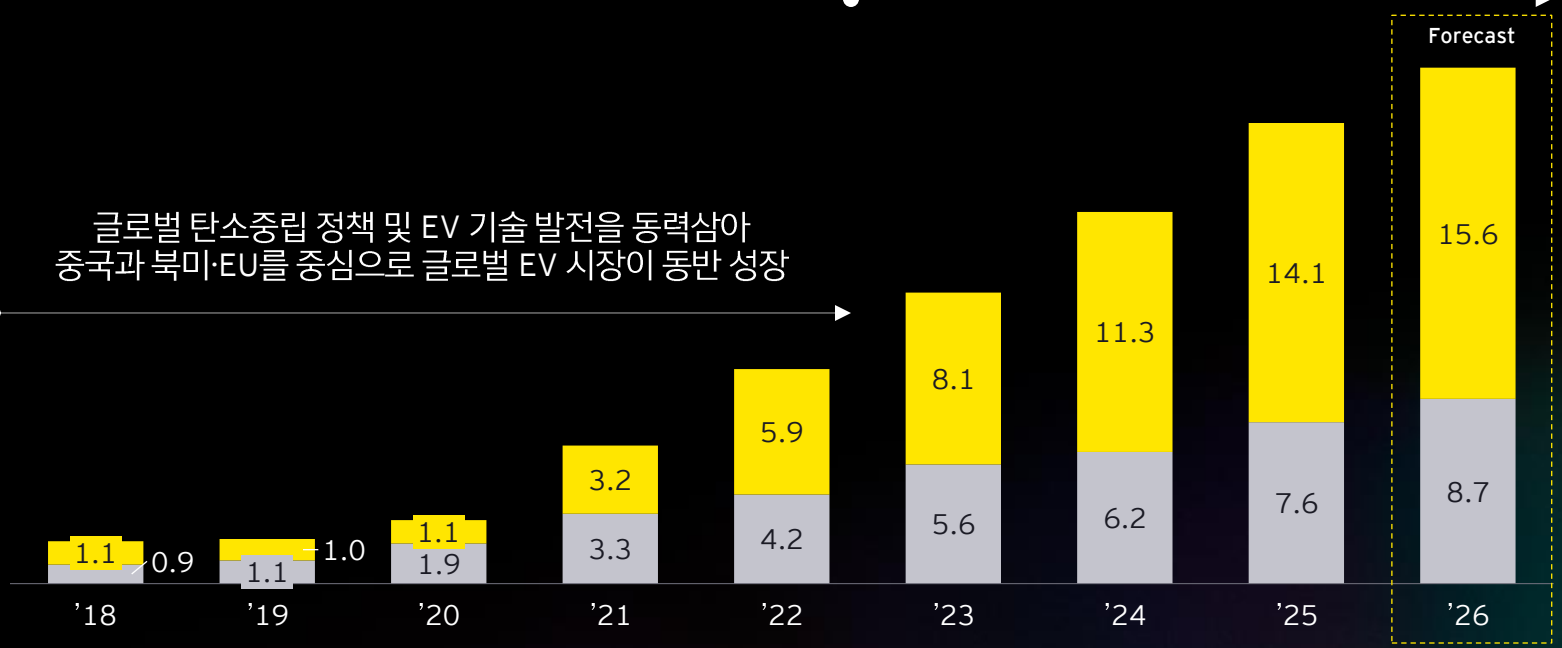
[글로벌 EV¹ 판매대수 추이 ('18-'26)]

■ China ■ Non-China

“'20년대 초반 이후 중국 중심 EV 시장 지배력 강화로 중국/비중국 시장 이분화 본격화

(단위: Million)

글로벌 탄소중립 정책 및 EV 기술 발전을 동력삼아 중국과 북미·EU를 중심으로 글로벌 EV 시장이 동반 성장



CAGR '23-'26

+24%

+16%

[EMERGING]
중국, 보조금 없이도 시장이 흘러가는 자생적 임계점 돌파

자생력 가치에 의한 구조적 이원화

[ESTABLISHED]
非중국 시장, 높은 보조금·인프라·정책 의존도로, 변동성에 따라 EV 시장 성장 속도 조절 돌입

글로벌 EV 시장은 중국·非중국시장의 성장 추이 간 명확한 구조적 분화가 나타나고 있음

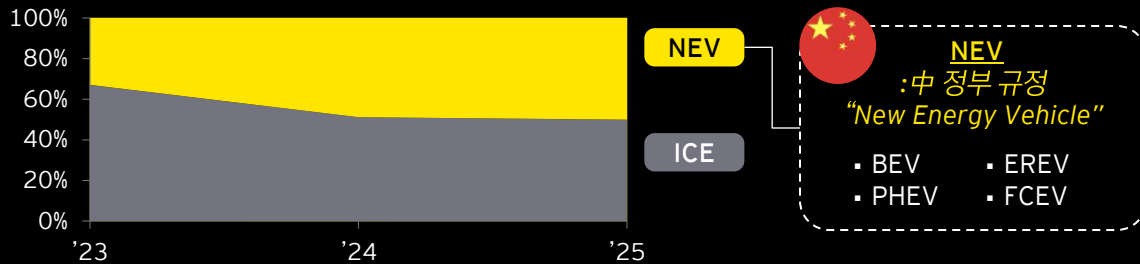
동력원의 이분화

중국은 비용·속도·수직통합에 기반한 경쟁력을 바탕으로 EV 전환을 빠르게 가속화하는 반면, 非중국 시장은 수익성 제약으로 ICE·HEV 병행 전략을 유지하면서 글로벌 파워트레인 구조가 이원화되고 있음

국가별 EV 시장 Penetration Rate 성장 추이 '23-'25

Emerging

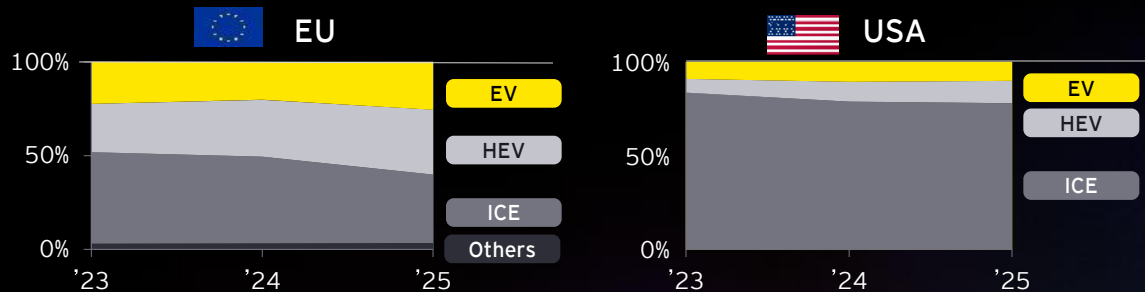
[중국 내수시장 EV¹ Penetration Rate 추이 ('23-'25)]



NEV 침투율이 ICE를 압도한 시장

Established

[非중국 EV Penetration Rate 추이 ('23-'25)]



ICE와 HEV가 견고한 시장 점유율을 유지, EV는 완만하게 병존·성장하는 시장

EV Penetration 확대 위한 Value Chain 조건

1 Cost

수직계열화 + 원가 안정 tactic 확보 여부
 • EV(NEV)가 ICE 보다 낮은 Cost Parity 달성

2 Speed

R&D 사이클 · 공정 기간 단축 여부
 • EV(NEV) 를 tech 제품으로 정의, 개발 프로세스 최적화를 기반으로 R&D 사이클 · 리드타임 단축

3 Integration

수직계열화 기반 통합 Architecture 실현 여부
 • 수직계열화된 자체 공급망 기반, HW/SW 병렬 설계, 공급망 복잡성 · 커뮤니케이션 손실 최소화

중국은 비용 · 속도 · 통합을 모두 충족해 EV(NEV) Penetration 확대 가속화 중

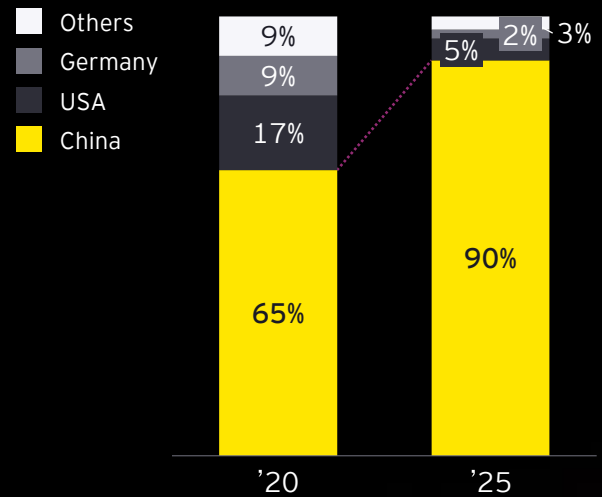
중국 브랜드의 지역별 장악력

중국을 자국 시장에서 로컬 브랜드의 지배력을 공고히 하는 한편, 非중국 시장에서는 선진국과 신흥 시장의 상이한 정책·경쟁 구조에 따라 서로 다른 확장 양상을 보이고 있음

중국 내수시장

중국 점유 확대 시장

[중국 EV 시장 내 Market Share 추이]

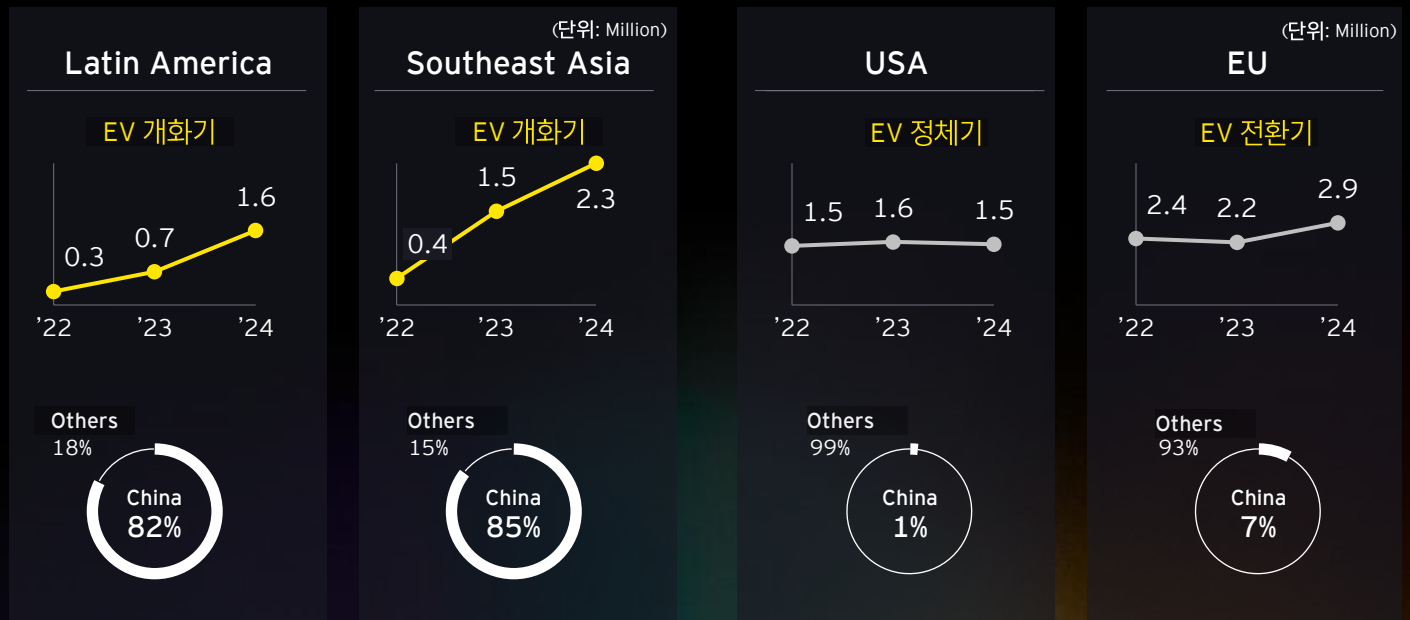


非 중국 시장

중국 점유 확대 시장 vs 중국 진입 방어 시장

EV¹ Sales Volume

BEV 시장 중국 Market Share



중국 모빌리티 시장이 로컬 브랜드 중심으로 재편, 해외 브랜드 점유율은 빠르게 위축되는 추세

소규모 신흥 시장에서 중국 EV는 효율성·가격 우위·유연한 제도를 바탕으로 점유율 확대 중

규제 장벽 등에 따라 일부 지역에서는 중국 EV로부터 자국 산업을 방어 중

미래 경쟁환경 변화 전망

향후 글로벌 자동차 시장은 EV penetration이 빠른 시장과 느린 시장, 對중국 개방성을 기준으로 親중국 시장과 反중국(블록화) 시장으로 분화될 것임





Chapter 2

Emerging Market 전망: 중국 EV Dedicated OEM 중심 시장 지배력 확대



중국 EV 지배력 확대 배경

글로벌 자동차 수요 증가의 중심이 신흥시장으로 이동하면서, 해당 시장 구조에 최적화된 중국이 구조적 우위를 확보

선진 시장 대비 신흥 시장의 구조적 성장 요인

Established Market

내연기관 중심 기존 산업 고착

- 기존 생산설비 및 공급망이 전환 비용으로 작용

강한 보호·규제로 시장 진입 장벽 높음

- 기존 산업 보호를 위한 규제 및 관세 강화
- 시장 경쟁이 아닌 정책 기반 시장 환경 형성

높은 비용 구조로 가격 경쟁력 확보 어려움

- 높은 인건비 및 비효율적 공급망 구조

보급 포화로 교체 수요 중심

- 자동차 보급 포화로 신규 수요 제한
- 기존 차량 교체 중심 시장 구조

VS

Emerging Market

인프라 초기 단계로서 EV로 직접 도약 가능

- 자동차 및 부품 생태계 초기 단계
- 신규 기술 기반으로 빠른 시장 형성 가능

낮은 규제 장벽으로 시장 진입 용이

- 보호무역 및 규제 수준 상대적으로 낮음
- 글로벌 플레이어 진입 장벽 제한적

가격 경쟁력 기반 시장 지배 가능

- Total Cost of Ownership(TCO)가 핵심 고려 요인

보급 초기 단계로 신규 수요 기반의 고성장

- 자동차 보급률 낮아 신규 수요 지속 증가
- First-time buyer 중심의 시장 구조 형성



중국의 구조적 경쟁우위

1

[가격 경쟁력]

글로벌 대비
30~50% 저렴한
가격 구조

2

[진입 용이성]

선진국 대비
보호무역 영향
제한적

3

[End-to-End 공급]

차량 + 배터리 +
충전 인프라
패키지 제공

4

[확장 가능성]

성장 초기 시장에서
대규모 확장 및
표준 형성 가능

신흥국 구매력 기반의 저가 침투

1인당 GDP가 낮은 신흥국 시장에서 고가의 서구권 EV는 대안이 될 수 없으며, 중국은 \$1만~2만 대 라인업으로 Mass Market (저가선호형 시장) 을 독식 중

신흥국 국가별 GDP 및 중국 EV 점유율

	GDP Per capita	중국 EV 침투 수준/ 시장 현황
Thailand	\$7,347	중국 장악
Indonesia	\$4,925	
Brazil	\$10,311	
Mexico	\$14,186	
Malaysia	\$11,874	빠른 확대 중
Chile	\$16,710	
South Africa	\$6,267	
Philippines	\$3,985	시장 형성 초기

중국 EV 약 70~85% 점유

중국 EV 약 ~93% 점유

중국 EV 약 80~90% 점유

중국 EV 약 ~90% 점유

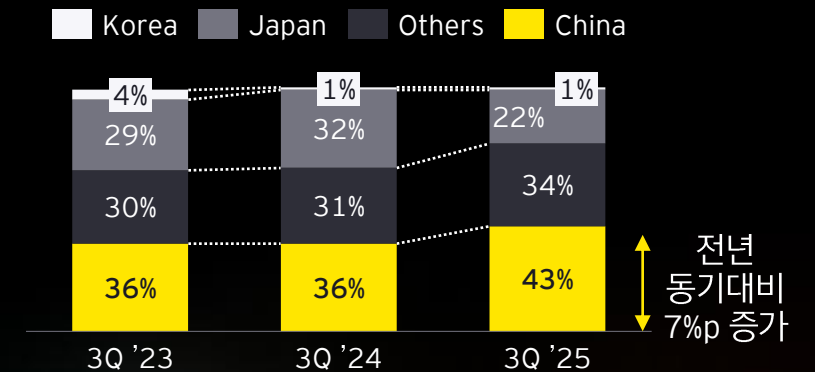
중저가 EV 수요 증가

EV 중심으로 빠른 시장 확장

저가 중심 EV 모델 다양화 시작

EV 시장 초기 → 저가 EV 중심 도입

OEM 국가별 ASEAN EV시장 점유율

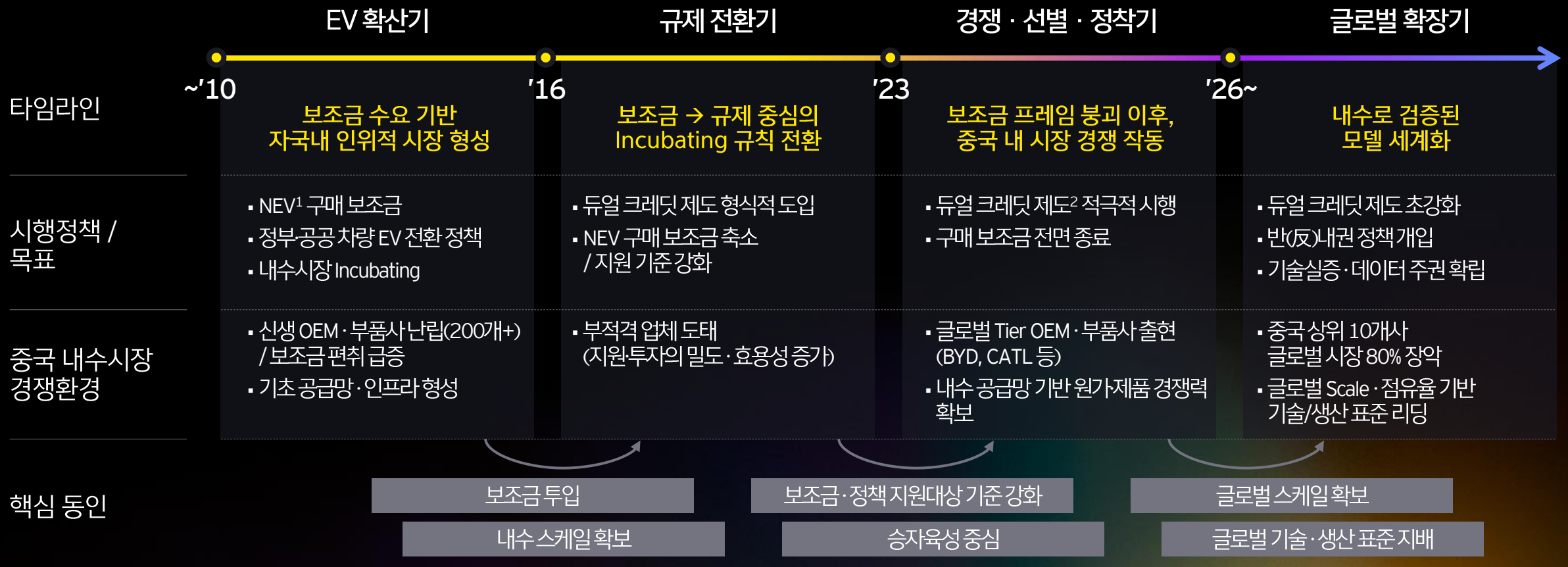


실제 판매 EV 예시

Model	가격
Wuling Bingo/Mini EV	\$12,000-\$15,000
BYD Dolphin (Entry)	\$18,700-\$21,500
Dongfeng EX1/Nammi	\$16,000-\$20,000
⋮	⋮

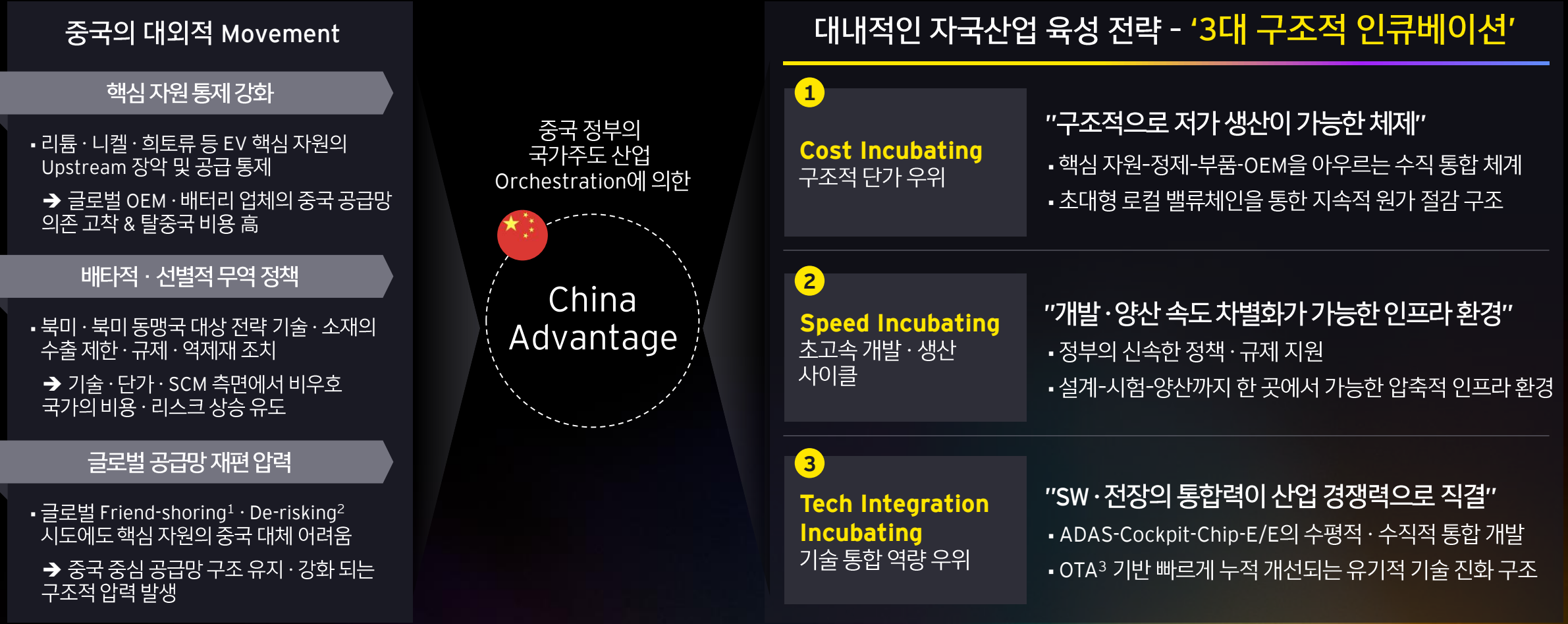
중국 EV 정책 · 생태계 변화

중국 NEV 산업은 초기 정부 보조금 의존 단계를 지나, 200여 개 모빌리티 메이커 간의 치열한 시장 도태를 거치며 자생 가능한 산업 생태계와 글로벌 수준의 경쟁력을 구축해옴



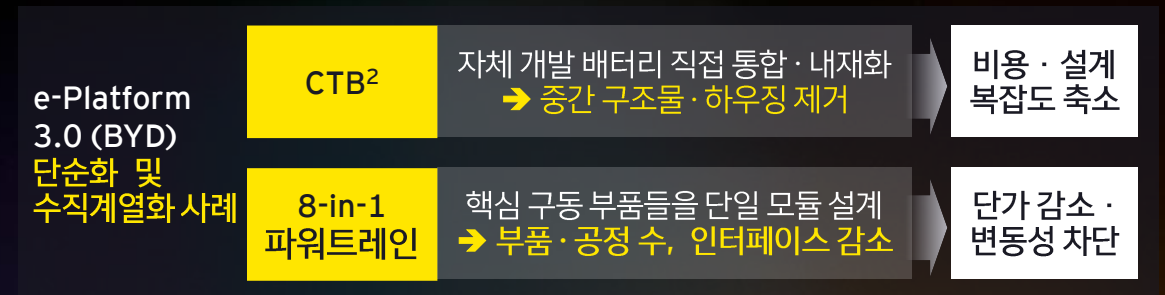
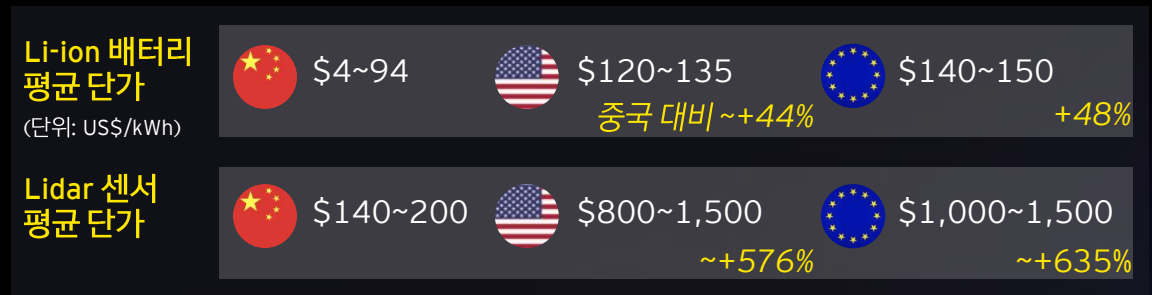
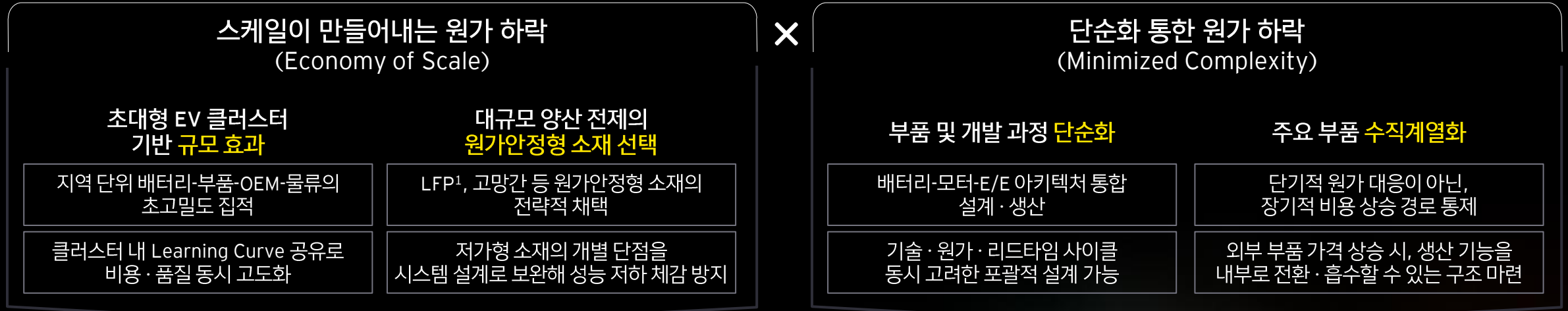
「중국형 Incubating 환경」에서 만들어진 EV 경쟁력

글로벌 공급망 재편과 무역정책 압박 속에서, 중국은 국가 주도의 정책·자원·인프라 집중을 통해 자국 기업을 구조적으로 인큐베이팅하며 모빌리티 산업 경쟁력을 빠르게 성장시키고 있음



구조적 단가 우위 : Scale × Structure

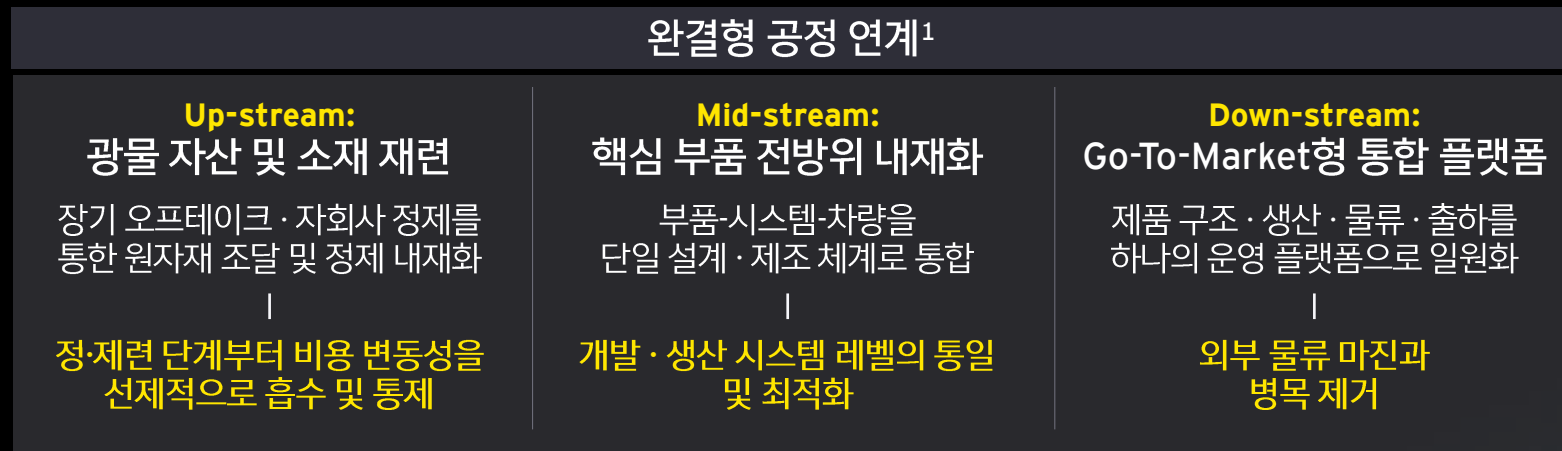
중국 EV는 대규모 내수 기반 생산과 원가안정형 소재, 부품 내재화·수직계열화를 바탕으로 원가 구조를 혁신하며 글로벌 OEM 대비 구조적 원가 우위를 확보함



배터리-구동-전장-열관리-차체 구조를 하나의 내부 아키텍처로 통합 개발한 수직계열화의 결과물

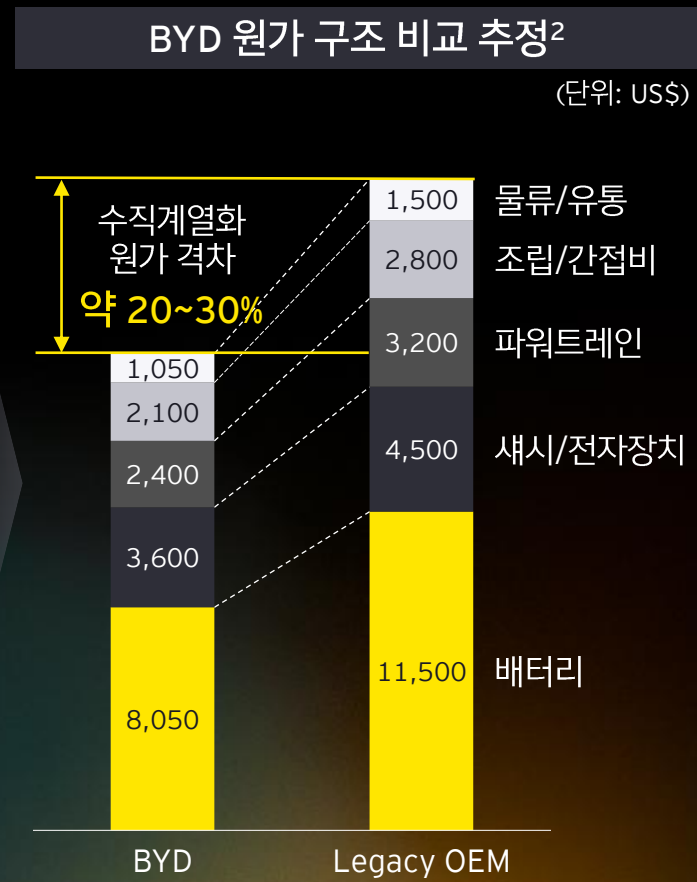
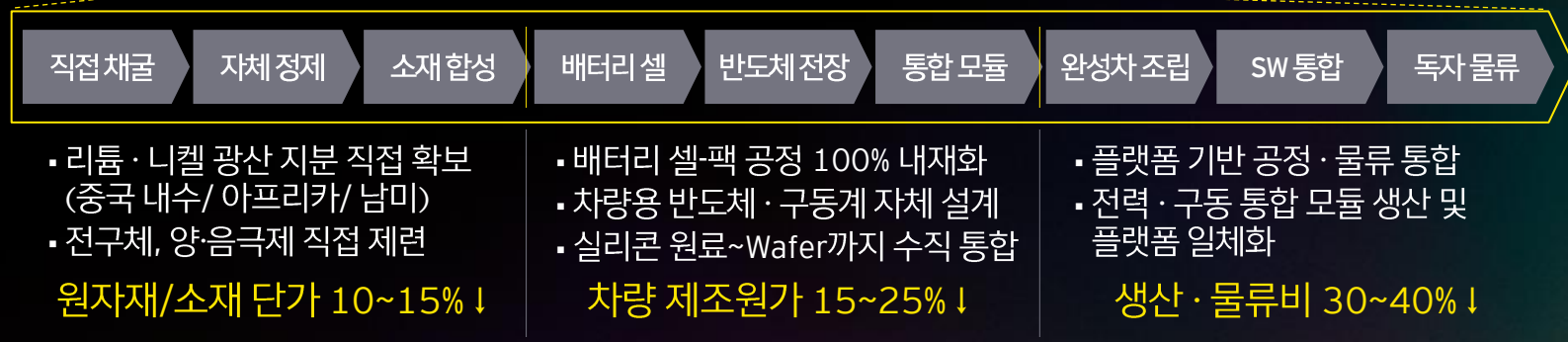
구조적 단가 우위 : 수직계열화

또한, 광물 제련부터 완성차 조립까지의 전 공정 수직계열화를 통해 중간 마진을 제거, 레거시 OEM 대비 20~30% 이상의 구조적 원가 우위를 확보함



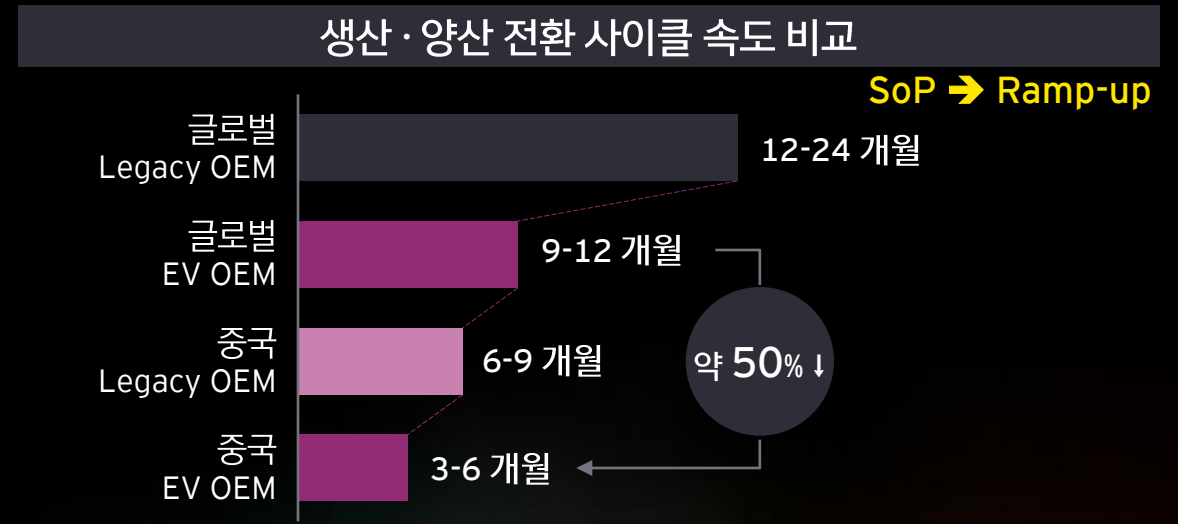
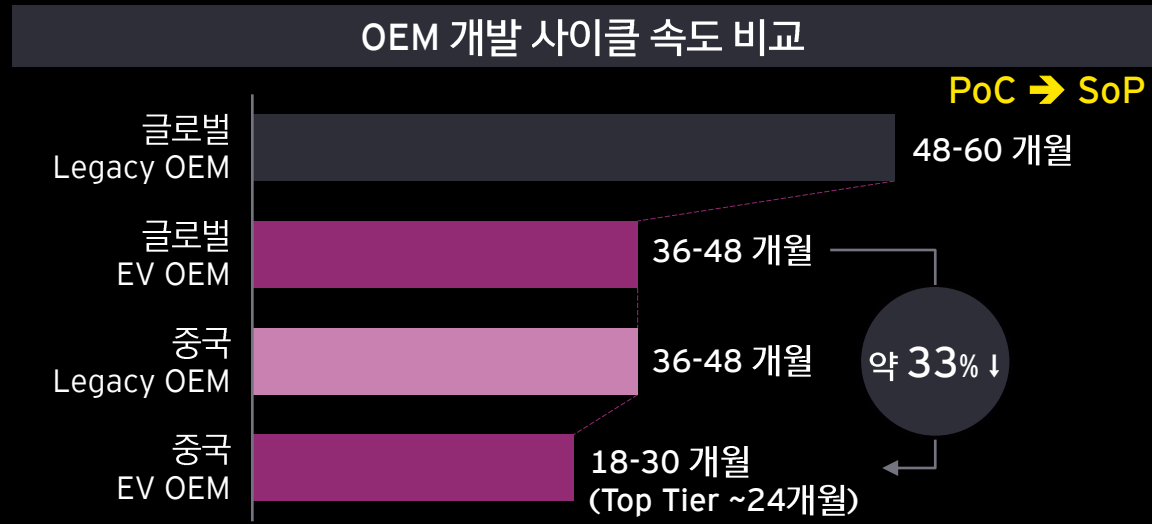
전 영역 외부 마진 제거

중국 OEM 구조적 원가 우위는 '개별 공정의 저비용'이 아닌, '전 공정 통합에 따른 시스템적 비용의 제거'



초고속 개발 · 생산 사이클

중국 EV OEM은 초압축 개발-양산 인프라와 정책지원 기반으로 글로벌 대비 빠른 제품 출시 속도를 확보하며, 속도를 경쟁력의 핵심 축으로 만들고 있음



초고속 개발 · 양산 가능 기반 요소

소프트웨어 우선 설계(SDV¹) <ul style="list-style-type: none"> · 하드웨어 완성 전 S/W 선행 병렬 개발 	디지털 기반 프로토타입 최소화 <ul style="list-style-type: none"> · 물리테스트 축소를 통한 검증 기간 단축 	높은 모듈 · 플랫폼 공용화 비율 <ul style="list-style-type: none"> · 차종間 설계 · 공정 모듈화해 생산 전환 가속 	배터리 · 모터 · 전장 중국 내재화 <ul style="list-style-type: none"> · 외부 공급망 의존도 최소화로 공정 조정 의사결정 시간 단축
수직 통합된 의사결정 체계 <ul style="list-style-type: none"> · 플랫폼 · 배터리 · 전장 설계의 내부 통합 	'출시 후 개선' 문화 <ul style="list-style-type: none"> · 상용화 후 OTA²로 기능 · 품질 신속 개선 	AI 데이터 기반 공정 최적화 <ul style="list-style-type: none"> · 초기 불량 데이터 실시간 반영 → 즉각적인 공정 수정 	공급사-OEM 간 '동시 엔지니어링' 구조 <ul style="list-style-type: none"> · 외부 개발 · 양산 간 중복 프로세스 제거

개발 속도의 구조적 격차 - 개발 주기

소프트웨어 중심 개발, 병렬 실행, 대규모 R&D 물량 투입이 결합된 운영 모델은 신차 개발 주기를 레거시 대비 50% 수준으로 단축하며 경쟁의 기준을 속도 중심으로 재편하고 있음

PoC → SoP



개발 속도의 구조적 격차 - 개발 구조

소프트웨어 중심 개발, 병렬 실행, 대규모 R&D 물량 투입이 결합된 운영 모델은 신차 개발 주기를 레거시 대비 50% 수준으로 단축하며 경쟁의 기준을 속도 중심으로 재편하고 있음

개발 구조	개발 구조	SW 역할	Freeze 수	검증 철학	
	글로벌 레거시 OEM	순차적	후행 개발	多	사전 완벽
	글로벌 EV OEM	부분 병렬	공동	中	OTA 보완
	중국 EV OEM	완전 병렬	선행 개발	少	출시 후 개선

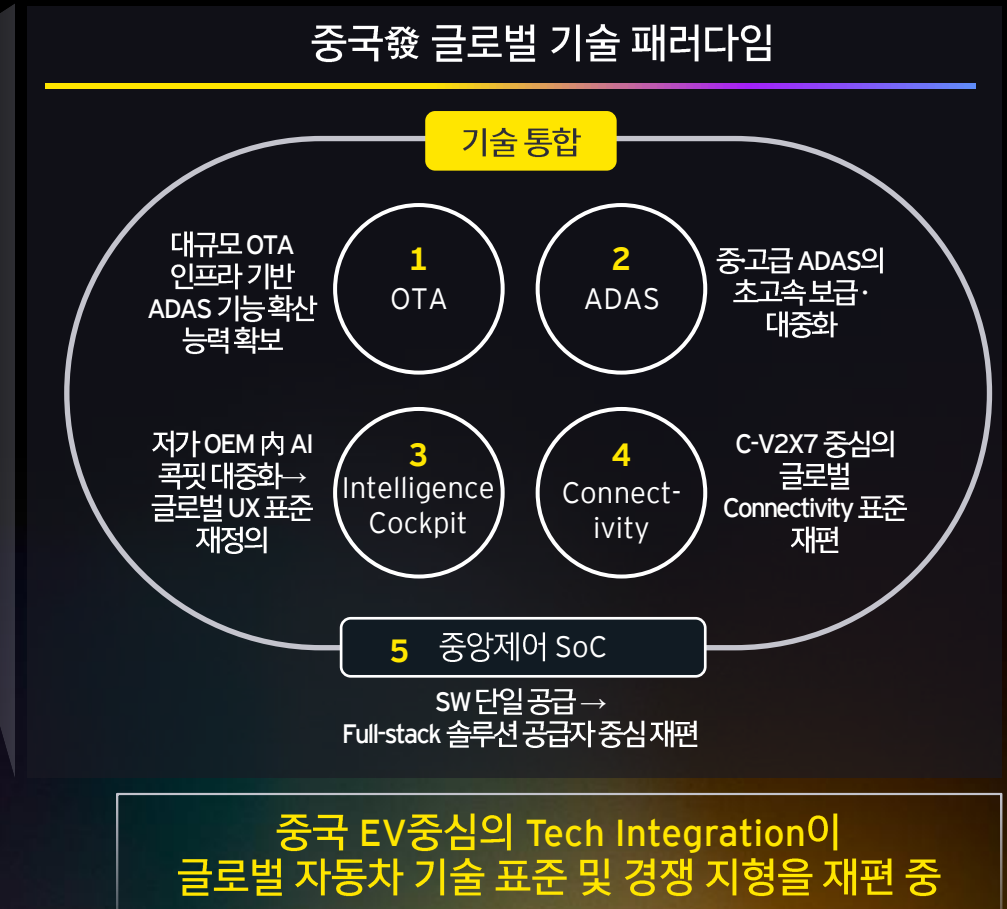
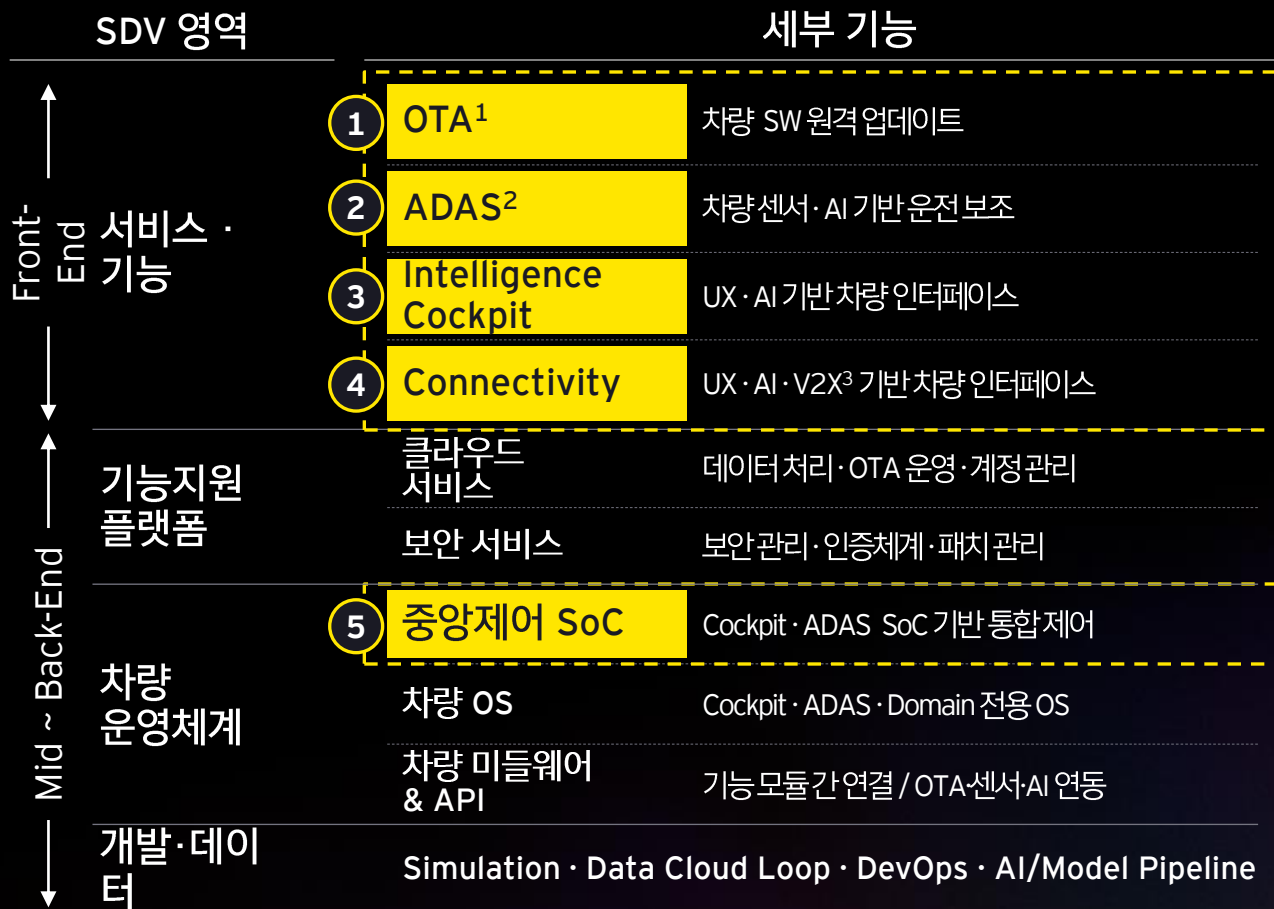
SW 개발 · 상용 경계 붕괴

[중국 EV OEM의 '3대 가속 레버']

- 1 Software First**
 - 차량을 더이상 HW가 아닌, 달리는 스마트폰으로 정의
 - SW 선행 + OTA 상시 Update로 HW 변경 없이 성능 지속 개선
- 2 Parallel Execution**
 - 디자인 · 모듈 · 부품의 동시 개발 + 물리적 검증 최소화
 - 외부사와의 스펙 · 단가 협상 생략 + 수직계열화 중심 수행
- 3 Engineering at Scale**
 - [BYD Case] 10만 명 이상 엔지니어 단기 집중 투입
 - 테스트 · 검증을 압축 수행, "시간을 비용으로 대체"

Tech Integration - 기술 통합 역량 우위

SDV 영역 내 OTA·ADAS·지능형 콕핏·커넥티비티 4대 서비스가 기능적 시너지를 통해 가치를 창출하는 가운데, 중국은 해당 서비스 영역을 시장 경쟁의 주요 축으로 삼고 압도적인 실행 속도 확보 및 글로벌 산업 기준 주도로 경쟁력 확보 중





Chapter 3

Established Market 전망:
Legacy OEM 위주 경쟁 구도 유지

북미·EU 시장의 '블록화'

북미·EU 시장은 EV 전환 속도는 둔화 시키되, 중국 OEM을 배제하고 자국 공급망을 보호하는 방향으로 블록화 등을 고착화 하고 있음

북미·EU 자동차 시장의 특징

“ ICE 기반 시장 지배력 확보 ”

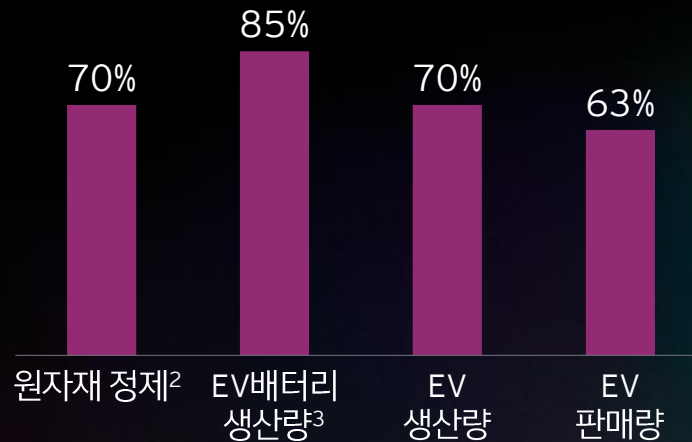
+

북미·EU 시장의 EV 현황

“ 중국 比 종합적인 EV경쟁력 열위 ”

주요 OEM	특징
Ford	· 픽업트럭·SUV 중심 북미 ICE 시장 지배
General Motors	· 풀 라인업(트럭·SUV·세단) 기반 대규모 ICE 생산·판매 체계 구축
Mercedes-Benz	· 글로벌 프리미엄 브랜드로, ICE 럭셔리 자동차 시장의 주요 축
Volkswagen	· 플랫폼 기반 대량 생산으로 全Seg. ICE 시장 내 포지셔닝

글로벌 EV 밸류체인별 중국 비중¹



중국 OEM의 EV 경쟁력에 구조적 대응 필요

- 역내 ICE OEM의 경쟁력 및 시장 지배력 유지 필요성 대두
- 부품 및 EV 배터리 밸류체인의 북미·EU 내 투자 필요
- 핵심 제조업 일자리 및 산업 기반 보호



시장 중심 경쟁을 넘은
정책산업 전략 전개

미국의 전략적 요새화

미국의 IRA¹는 단순한 환경 인센티브를 넘어, 공급망 내 중국 자본과 기술의 개입을 수치화해 차단하는 방식으로 설계된 '공급망 클린룸 시스템'으로 진화하였음

IRA¹ 전략적 고도화



전략산업 내 중국산 소재
및 부품의 원가 비중까지
추적

전기차 보조금 폐지

- '32년까지 유지 예정이었던 EV 구매 보조금 (~\$7,500)지급은 '25년 9월 기점 사실상 폐지²

MACR³ 도입

- '26년 02월 Notice 2026-15를 통해 물리적 지원 비율이라는 정량적 지표 신설
- 공급망 깊숙이 숨은 중국산 소재/부품 원가 비중 추적

+

현지 생산 및 원산지 요건



'26 완공 예정인
북미 배터리 벨트

非중국산 장비 / 부품 의무 비중

- 발전시설(Solar): '26년 착공 기준 최소 40% 이상의 非중국산 비용 충족 필수 ('30년까지 60% 상향 예정)
- 에너지 저장 장치(ESS): '26년 기준 최소 55% 요건 적용

45X 첨단 제조 생산세액 공제(AMPC⁴) 연계

- 미국 내 생산 셀(\$35/kWh) 및 모듈 (\$10/kWh) 직접 현금성 혜택 집중, 해외 가격 경쟁력 무력화

중국 배제 효과와 시장의 블록화

중국 OEM의 진입 원천 차단

- \$7,500 보조금 배제는 단순 지원금 상실이 아닌, BYD 등 중국산 저가 EV 가격 우위 상쇄 '징벌적 비용' 작용

공급망 디커플링의 가속

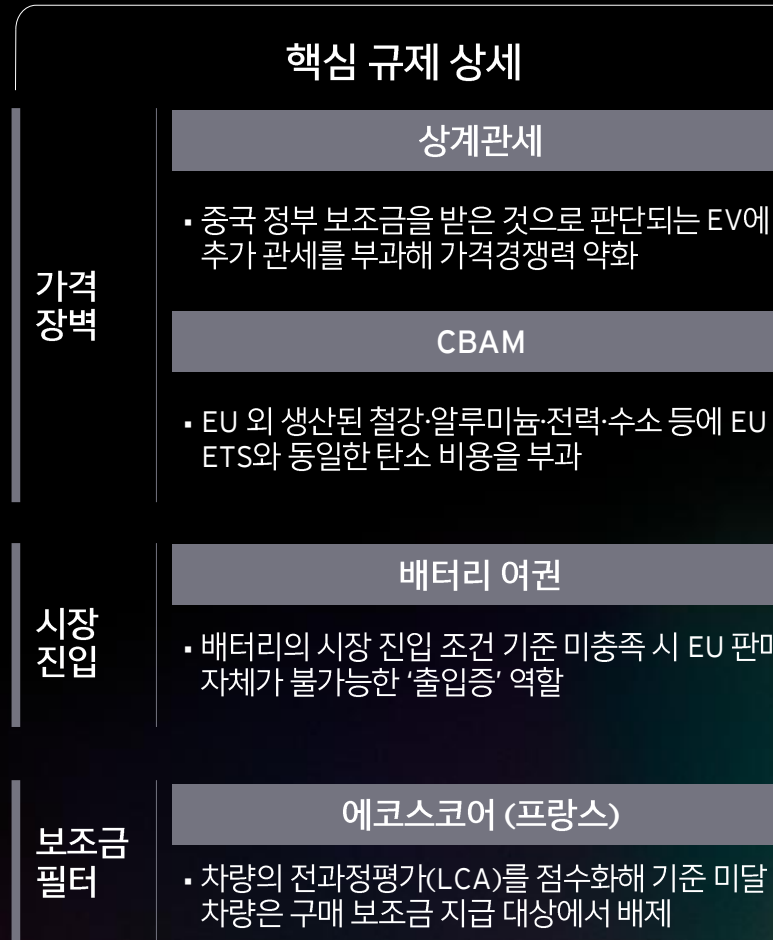
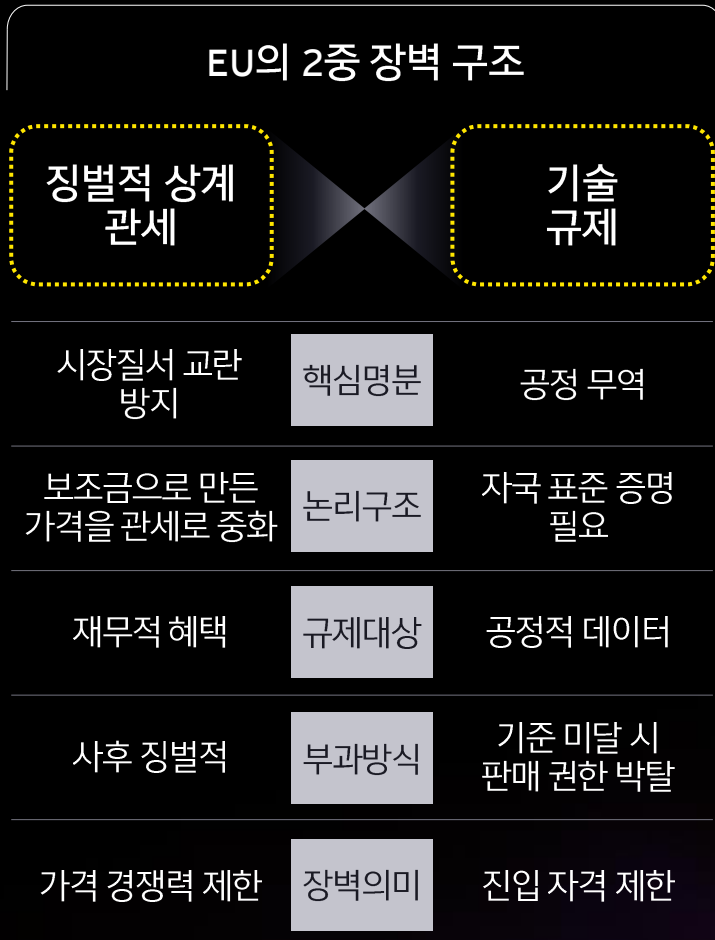
- 한국, 일본 OEM 북미 집중 투자 유도 및 기존 중국 합작법인 지분 구조 재편 강요

리스크 전이

- WTO의 IRA 위반 판결('26.01)에도 불구하고 국가 안보 이유로 규제 강화, 글로벌 무역질서 안보 중심 블록 경제 재편 중

EU의 징벌적 관세와 기술 규제의 결합

EU은 단순한 시장 배제를 넘어, 징벌적 상계관세와 기술 규제 장벽을 결합해 EV 시장 확대 속도를 조절하고 있음



EU 시장 보호 필요성 대두

보급형 EV 골든타임 확보

- 중국의 저가 공세를 인위적으로 지연
- 관세 장벽을 통한 가격 경쟁력 회복 및 규모의 경제 달성 기회 제공

제조 생태계 사수 및 고용 안보 강화

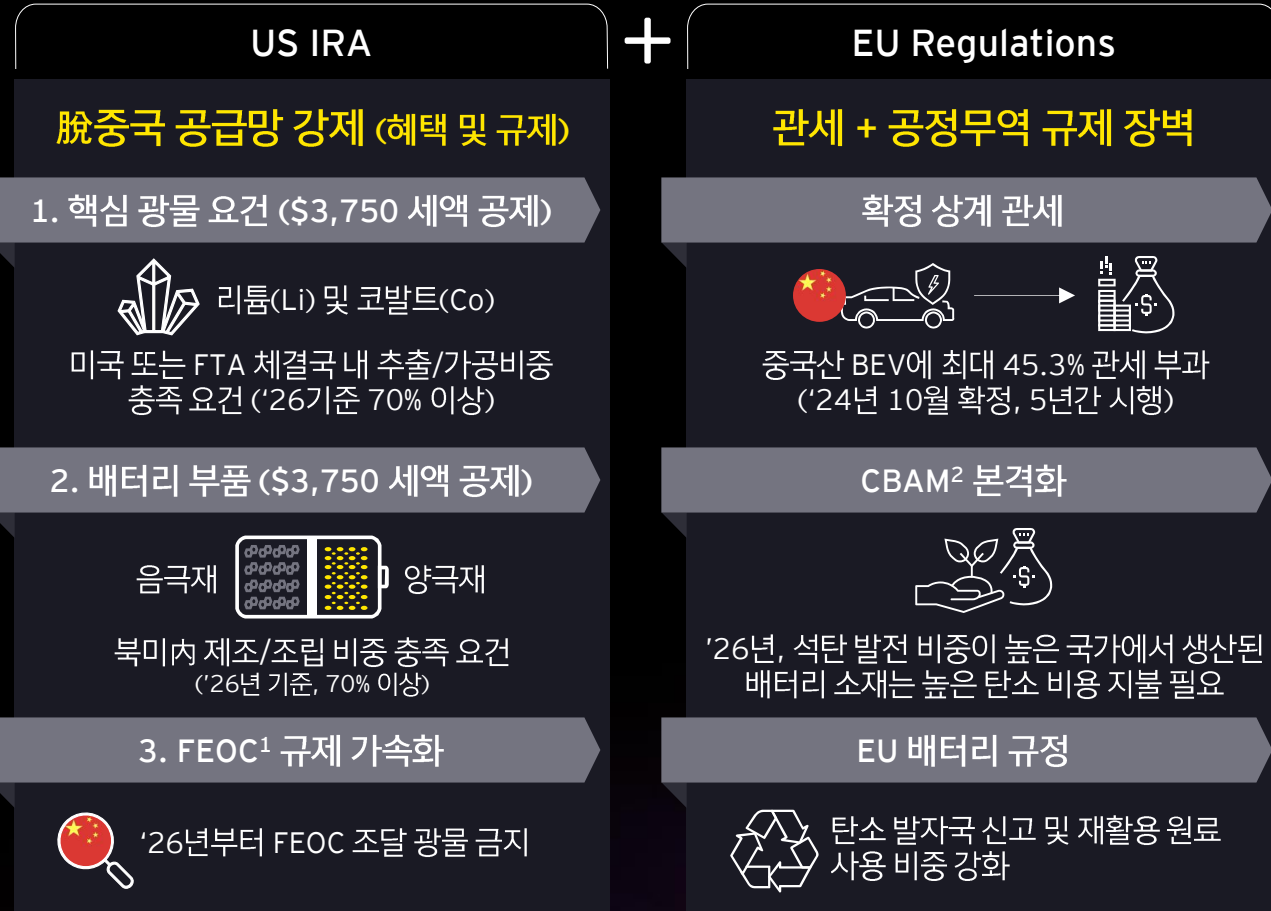
- EU 내 일자리 창출과 부품 공급망의 현지화를 유도
- 중국의 제조 경쟁력을 EU 시스템 안으로 편입

원가 구조 동질화

- 규제·기술 기준을 통한 외산 저가 경쟁력 제한
- 중국의 비정상적 원가 우위를 상쇄

규제에 따른 공급망 대응 전략

이러한 미국과 EU의 중국 견제 정책은 OEM의 판매 전략을 넘어 배터리·부품·소재 조달 구조 전반을 재편하며, 지역별로 분리된 공급망 블록화를 가속화하고 있음



권역별 생산 거점 최적화 및 규제 대응 전략

효율성 중심에서 Compliance로 전환



EU의 EV 전환 속도 둔화 정책

EU의 EV 유관 정책은 기후위기 대응을 위한 EV 보급 확대에서 권역내 산업 보호를 우선시하는 방향으로 전환됨

정책/입장 변경 배경

EV 수요 성장 둔화

- 유럽 EV 판매 증가율 둔화
- 일부 국가의 보조금 축소 이후 판매 감소





산업 부담 증가

- OEM 수익성 악화
- 배터리·공급망 리스크

산업 보호 필요성

- 중국·미국과 경쟁
- 유럽 제조업 보호 압력

내연기관 규제 완화 및 목표 유연화

	기존	변경
	2035년 신차 CO ₂ 100% 감축	2035년 CO ₂ 90% 감축으로 완화, 하이브리드·내연기관 차량 판매 지속 허용
	연도별 CO ₂ 배출 목표 초과 시 즉시 벌금 부과	2025~2027년 CO ₂ 목표를 3년 평균으로 평가하여 유연화
	강화된 배출가스 규제 (Euro 7) 도입 계획	산업 반발 반영하여 기존보다 완화된 수준으로 합의
	2030년 내연기관 신차 판매 금지	내연기관 신차 판매 금지 시기를 2035년으로 연기
	EU의 연도별 CO ₂ 목표 및 벌금 부과 수용	CO ₂ 목표 미달 시에도 벌금 부과 반대 및 유예 요구
	EU의 내연기관 제한 기본 정책 수용	완성차 업체 대상 벌금 기준 완화 요구

주요 OEM 사들의 전략 변화

주요 OEM 사들은 정책 변화에 따라 EREV변경, ICE/EV 병행, 소형차는 EV집중 등 전략적인 변화로 대응하고 있음



美 OEM사들의 전략 변화 예시

Ford

BEV 올인 전략 추진 ('21) >

- '25년까지 BEV 개발에 220억 달러 투자 선언
- F-150, 머스탱, 트랜짓 등 핵심 모델에 전동화 집중 계획 발표

EREV¹로 전략 선회 ('25~)

- 미국 전기차 시장 둔화 및 트럼프 전기차 지원책 철회로 대형 BEV 생산 중단
- F-150 라이트닝 EREV로 변경
- 2030년 HEV+EREV+BEV 합산 50%비중 목표



EU OEM사들의 전략 변화 예시

Volkswagen

EV First 전략('19) >

- ID 시리즈 중심 EV전환 선언('19)
- 전지 규격 통일, '30년까지 80%의 차량에 동일 규격 적용
- 기존 MEB, PPE 전기차 플랫폼을 '26년부터 SSP로 통합 추진

핵심가치 중심 재정비('25~)

- 소형차 세그먼트는 전기차 영역으로 보고 해당영역 가솔린 모델은 중단 선언('25)
- 인기모델SUV 티구안 및 아틀라스에 하이브리드 옵션 추가

General Motors

All-Electric Future 선언 ('21) >

- '35년까지 내연기관 단계적 폐지 선언
- Ultium 플랫폼 중심 BEV 확대

ICE/HEV 유연 운영 ('23~)

- 전기차 판매 둔화에 따라 '25년 전기차 100만 대 목표 포기
- 하이브리드 및 내연기관차 투자로 방향 전환

Mercedes-Benz

EV only 전략('22) >

- (EV first → EV only) 400억유로 투자, '30년까지 모든 차종 전기차 전환 선언('22)
- 모든 세그먼트의 전기차 보유 및 모델별 전기차 옵션 추가

멀티 파워트레인 전략('25~)

- C·E·S클래스 정체성 유지 위해 ICE/EV 병행
- 전기차 확장뿐 아닌, 전동화 기반 내연기관 고도화, 하이브리드 기술 지속적 진화를 함께 추진하는 균형 전환 전략



Chapter 4

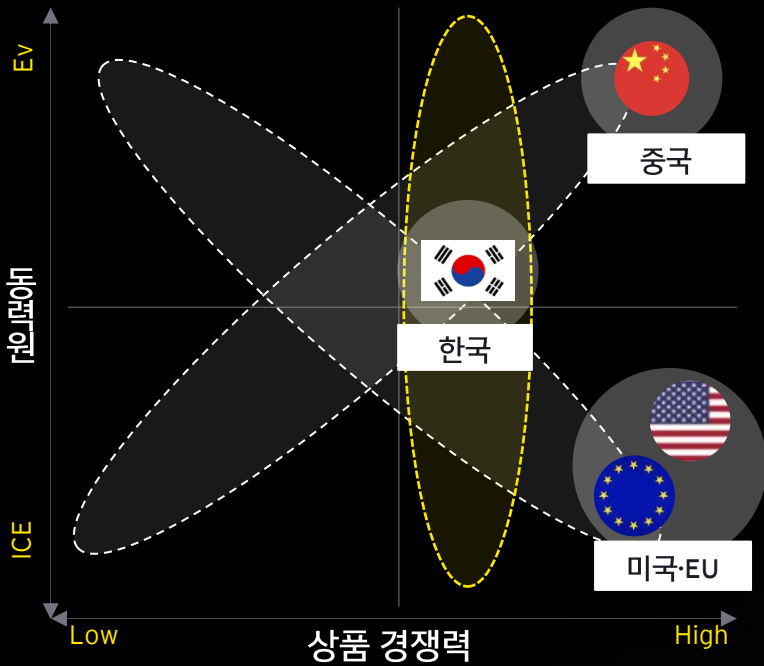
국내 기업의 글로벌 시장 대응 전략



한국 기업의 Position

한국 OEM·부품·배터리 기업은 중국과의 정면 경쟁 압박과 북미·EU의 블록화 요구를 동시에 받는 중간자 위치에 놓여 있음

국가 Position Map



Value Chain 경쟁력

OEM	<ul style="list-style-type: none"> 현대/기아 글로벌 Top Tier 볼륨 + 프리미엄 동시 포지셔닝 가능
배터리	<ul style="list-style-type: none"> LG·SK·삼성 : 비 중국 핵심 공급자 북미·EU JV 기반 확장
소재/부품	<ul style="list-style-type: none"> 현대모비스·만도 글로벌 Tier-1 경쟁력 확보 ADAS·제동 등 핵심 부품 중심 성장

Full Value Chain 경쟁 가능한 소수 플레이어 보유

기회/위협 요인

기회요인

- China +1 수요증가: 非중국 공급망 핵심 역할
- 미국·EU·중국 모두 진입 가능한 유일한 플레이어
- OEM +배터리 +부품 통합 경쟁 구조 보유
- 정책 변화(IRA/CRMA) 최대 수혜 가능

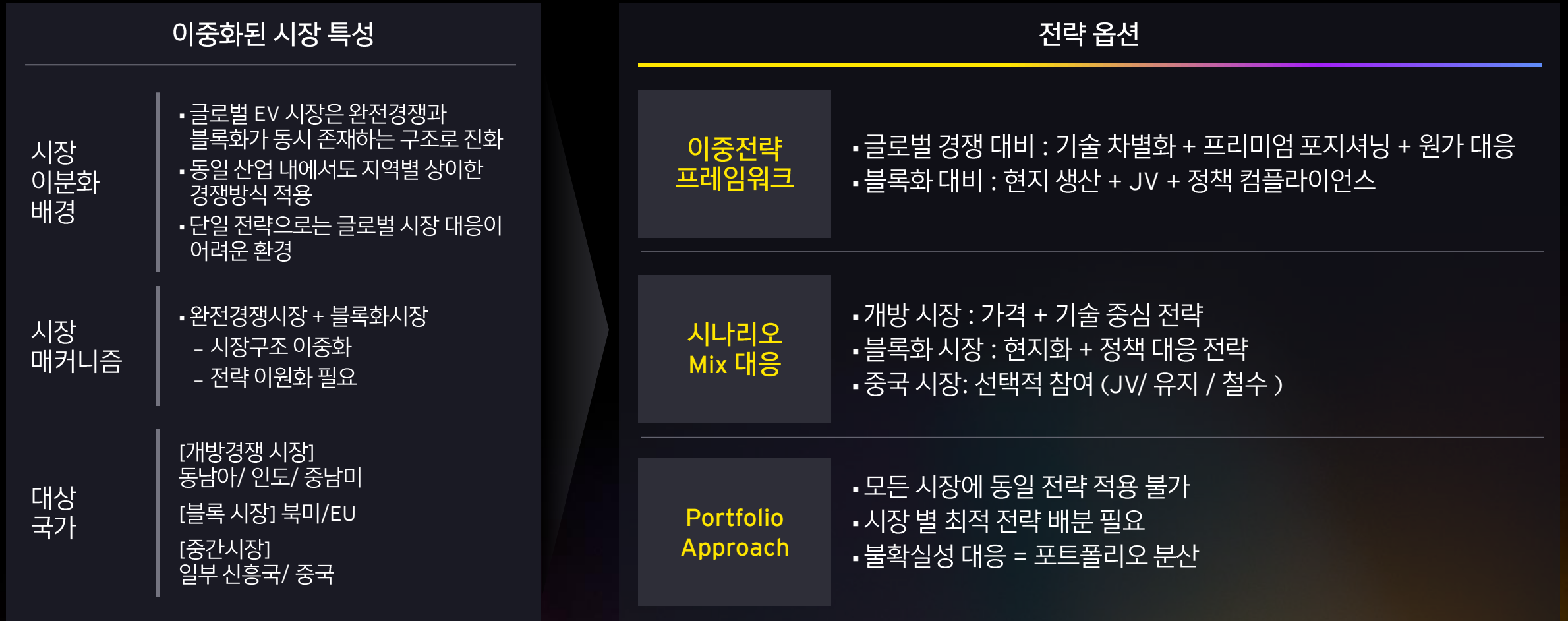
위협요인

- 가격은 중국, 프리미엄은 EU: 중간자 Trap
- 글로벌 Vs 지역 전략 혼재: 방향성 불명확
- 정책 의존도 높음 : 외부 변수 리스크
- 공급망 이중화 : CAPEX 부담 증가

한국은 '중간'이 아닌 '선택 가능한 플레이어'로 보이지만, 선택하지 않으면 가장 먼저 탈락할 수 있는 불안정한 중간자 포지션에 위치

Two-Track 전략의 필요성

실제 시장은 완전 경쟁과 블록화가 동시에 존재할 가능성이 높아 한국 기업은 글로벌 경쟁력과 지역별 현지화를 병행하는 이중 전략이 요구됨



Emerging 시장에서의 한국의 전략

중국과의 가격 경쟁이 불가피한 완전 경쟁 시장에서는 한국 기업이 프리미엄, 안전, SDV, 고부가 부품 영역으로의 차별화 전략이 필요

전략 옵션

OEM

- 프리미엄 포지셔닝
브랜드 강화(제네시스 등),
디자인·안전 차별화
- SDV 차별화
현대 ccOS, OTA, 커넥티드 서비스
생태계
- 중국 회피 세그먼트
픽업트럭, 대형 SUV (중국 OEM 약점)

배터리사

- 기술 차별화
전고체 배터리, 하이니켈 NCM,
안전성
- 고객 다변화
EU OEM 대상 영업 확대
- 원가 대응
LFP 라인업 추가 (LG 23년 도입)

부품사

- Safety-critical 부품 집중
ADAS 센서, 브레이크 등
- SW 역량 강화
현대모비스 자율주행 SW 등

Established 시장에서의 한국의 전략

지역별 시장이 분리될 경우 한국 기업은 북미·EU·신흥시장별 현지 생산과 공급망 구축, 파트너십 확대가 핵심 대응이 될 것임

전략 옵션

Local production

- **현대차**
HMGMA(조지아) 2025 가동, EV+하이브리드 병행 생산
- **SK On**
켄터키 JV 공장 확대 (11.4GWh → 43GWh)
- **LG에너지솔루션**
미시건/오하이오/테네시 4개 JV 공장
- **기아**
슬로바키아 EV 전환, 체코 신규 EV 공장 검토

Non-China 공급망 파트너십

- **GM-LG Energy Solution**
미국 내 배터리 JV 구축
- **Tesla-LG Energy Solution**
공급망 다변화 및 非중국 배터리 확보
- **삼성SDI-BMW**
프리미엄 OEM 중심 배터리 공급망 구축

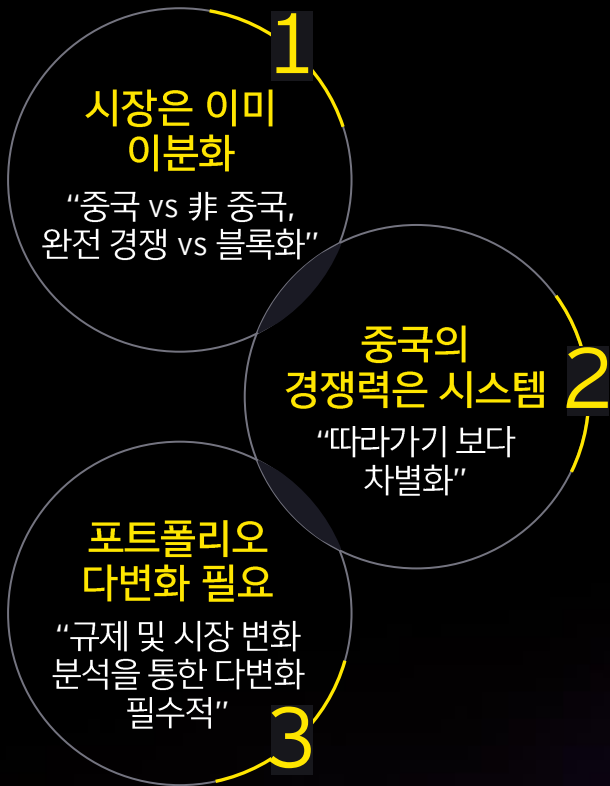
규제 탄력적 대응

- "연방 크레딧 소멸 후에도 주정부 인센티브 활용"
- "PFE 규정 충족을 통한 非중국 프리미엄 확보"

종합 제언

한국 기업은 시장을 예측하는 것이 아니라, 완전경쟁과 블록화라는 서로 다른 시장 구조에 동시에 대응하는 포트폴리오 전략 필요

Key Take-away



한국 기업의 Next Action

경영진	전략	투자	기술
시장 구조 시나리오 정의	시장별 포트폴리오 설계	지역별 CAPEX 재배분	SDV/프리미엄/안전
전략방향 선택	고객/제품/지역 전략 분리	공급망 이원화 투자	차별화 영역 선정 및 집중

“ 미래를 맞추는 것이 아니라, 두가지 미래 모두에 대비하는 것이 핵심 전략 ”

Points of Contact

EY한영 산업연구원

권영대 파트너

young-dae.kwon@kr.ey.com

김광현 상무

kwanghyun.kim@kr.ey.com

산업연구원장

실무총괄

EY ASC(전략컨설팅)

박재우 이사

jaewoo.park@kr.ey.com

이정훈 매니저

jeonghun.lee@kr.ey.com

이원제 매니저

wonjae.lee1@kr.ey.com

조장우 시니어

jangwoo.cho@kr.ey.com

위지오 컨설턴트

geo.wee@kr.ey.com

EY Mobility Sector 담당

Mobility Sector Region Leader

권영대 파트너

young-dae.kwon@kr.ey.com

회계감사 담당

김희영 파트너

hee-yeong.kim@kr.ey.com

박기현 파트너

ki-hyun.park@kr.ey.com

컨설팅 담당

이승헌 파트너

seung-heon.lee@kr.ey.com

한경수 파트너

kyungsoo.han@kr.ey.com

세무 담당

박기형 파트너

ki-hyung.park@kr.ey.com

해외진출 및 국제조세 담당

정일영 파트너

ilyoung.chung@kr.ey.com

전략·재무자문 담당

심창용 파트너

changyong.shim@parthenon.ey.com

정용호 파트너

yong-ho.jeong@kr.ey.com

Mobility Sector Knowledge Center

원유선 과장

yousun.won@kr.ey.com

EY한영 산업연구원 소개

국내외 경영 환경의 변화와 주요 산업 동향을 분석한 EY한영만의 인사이트를 제공합니다. 이를 통해 기업들이 급변하는 경영 환경 속에서도 주요 산업군의 변화와 트렌드를 선제적으로 파악하고, 비즈니스 전략 수립을 할 수 있도록 지원하는 EY한영의 Think Tank의 역할을 수행하고 있습니다.

「산업별 인사이트와 전략적 시사점을 통해 시장 내 Thought Leadership을 선도」

1 산업 및 경영환경에 대한 연구과제 수행

- EY 글로벌 네트워킹을 통해 주요 산업·기능별 최신 리서치와 자료 확보
- 통합적 시각에서 산업별 주요 이슈를 분석한 리포트 정기 발간
- 시장 변화의 실질적인 영향력과 시사점을 분석하여 기업에 전략 방향성 제시

2 다양한 이해관계자 대상 지식 및 인사이트 공유

- 주요 산업 이슈 및 최신 경영 트렌드 중심의 세미나 정기 개최
- 업계 및 학계 등 대상 기관에 맞춤형 강연을 통해 차별적인 경영 전략 제시

EY한영 마켓 인사이트

[Insight Report 자료실 \(Link\)](#)

Business Insights



Sector Insights



EY | Building a better working world

EY is building a better working world by creating new value for clients, people, society and the planet, while building trust in capital markets.

Enabled by data, AI and advanced technology, EY teams help clients shape the future with confidence and develop answers for the most pressing issues of today and tomorrow.

EY teams work across a full spectrum of services in assurance, consulting, tax, strategy and transactions. Fueled by sector insights, a globally connected, multi-disciplinary network and diverse ecosystem partners, EY teams can provide services in more than 150 countries and territories.

All in to shape the future with confidence.

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via ey.com/privacy. EY member firms do not practice law where prohibited by local laws. For more information about our organization, please visit ey.com.

© 2026 EY Han Young
All Rights Reserved.

APAC No. 05001331
ED None

This material has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, legal or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

ey.com/kr