

전기차 산업의 미래

- 중국 EV의 부상에 따른 견제 및 대응 방안





한국 딜로이트 그룹

김태환 파트너

자동차 부문 리더 | 컨설팅 부문



02-6676-3756



taehawnkim@deloitte.com

전기차 산업은 지금 전례 없는 전환점에 서 있습니다. 중국 전기차(EV) 산업의 급격한 성장과 글로벌 시장에서의 영향력 확대, 그리고 최근 국내 시장에서의 공세는 우리 산업계에 큰 도전과 변화를 불러오고 있습니다.

중국을 정부의 전략적 지원과 배터리·핵심 부품 공급망의 내재화로 가격 경쟁력을 확보하고 전기차 시장에서 독보적인 리더로 부상했습니다.

이에 대응해 미국, 유럽연합(EU), 일본 등 주요 국가들은 자국 산업 보호와 경쟁력 강화를 위해 관세 인상, 보조금 제한, 기술 혁신 투자 등 다양한 견제 조치를 강화하고 있습니다. 우리나라 역시 보조금 제도 개편 및 충전 인프라 확충 등 국내 기업에 유리한 정책을 펼치며 시장 방어와 성장 전략을 모색하고 있습니다.

딜로이트는 중국 EV 산업의 부상 배경과 그들의 글로벌 경쟁력을 분석하고, 우리 전기차 시장의 특성과 더불어 위기와 기회를 진단하고, 중국 전기차에 대한 효과적인 견제와 대응 방안을 제시합니다.

본 리포트가 우리 전기차 산업의 지속적인 성장과 글로벌 경쟁력 확보에 도움이 되기를 희망합니다.

중국 전기차의 부상 배경과 경쟁력

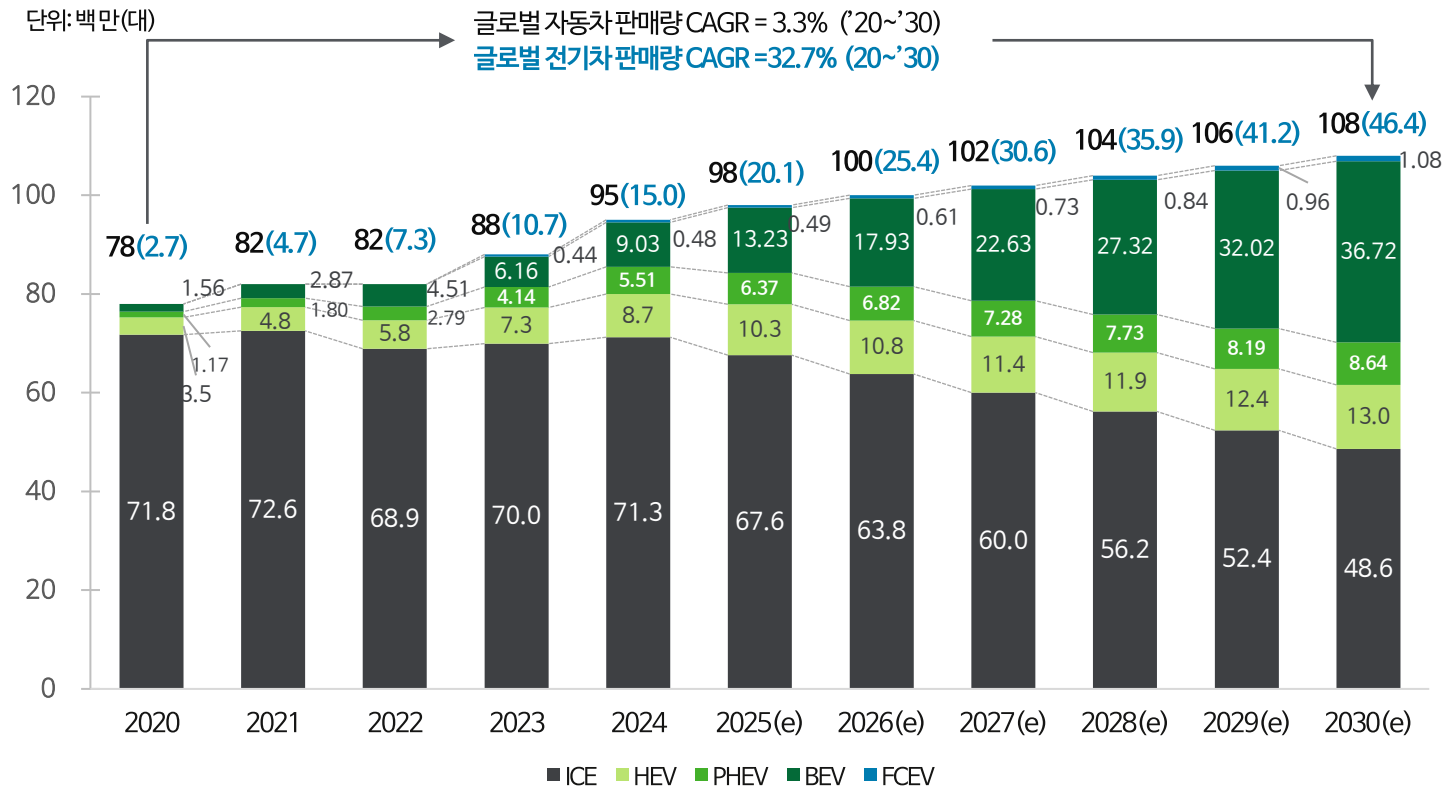
- 글로벌 완성차 판매량 추이 - 전기차 역전 전망
- 글로벌 전기차 판매 비중 - 중국의 부상
- 중국 전기차의 경쟁력
- 중국 전기차의 한국 진출

중국 전기차에 대한 견제 방안

글로벌 완성차 판매량 추이 - 전기차 역전 전망

2020년 내연기관 차량이 시장의 대부분(92%)을 차지했으나, 2030년에는 전기차/하이브리드가 55%로 역전할 것으로 예측되며, 전기차(PHEV+ BEV+FCEV)만으로도 전체 판매의 약 절반(43%)을 차지할 전망입니다.

파워트레인 별 글로벌 완성차 판매량 추이 전망

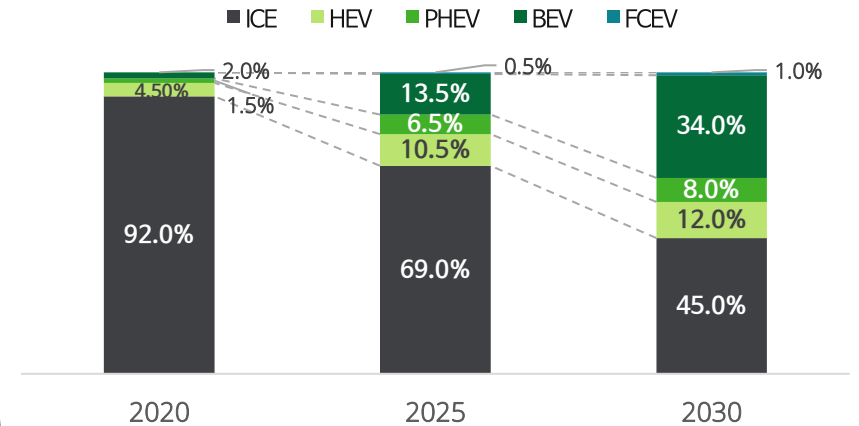


ICE (Internal Combustion Engine): 내연기관, HEV (Hybrid Electric Vehicle): 내연기관+배터리(외부충전 불가)

PHEV (Plug-In Hybrid Electric Vehicle): 내연기관+배터리(필요시 외부충전), BEV (Battery Electric Vehicle): 리튬이온 배터리(외부 충전 필수), FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle): 수소연료 전지

출처: IEA, Global EV Outlook 2024- Trends in electric cars ; IEA, Global EV Outlook 2024- Outlook for electric mobility ; IEA, Global EV Outlook 2024 - Moving towards increased affordability ; Deloitte Insights analysis(2025)

전기차 비중 변화 전망



- 내연기관(ICE): '20년 92% → '30년 45%로 급감 전망 ➡ 전동화 추세 지속
- 하이브리드(HEV): 꾸준한 성장세 유지(연평균 1.5%p 증가)
➡ 내연기관 차량의 과도기적 대체 수요 증가
- 플러그인 하이브리드(PHEV): 2020년 1.5% → 2030년 8%로 점진적 확대
➡ 전기만으로 90km 이상 주행이 가능하고, 연비 크게 향상
- 배터리 전기차(BEV): 2020년 2% → 2030년 34%로 급증
➡ 배터리 가격 하락(2030년 kWh당 \$80 전망) 및 충전 인프라 확대 중
- 수소차(FCEV): 2030년 1% 미만으로 제한적 성장
➡ 수소이동/저장/운송 및 충전 인프라 부족

글로벌 전기차 판매 비중 - 중국의 부상

중국 EV의 경쟁력은 정부의 전략적 지원, 배터리·핵심 부품 공급망의 내재화, 가격 경쟁력, 제품 모델의 확대와 글로벌 확장 및 현지화 추진 등 복합적 요인으로 비롯된 것이며, 이러한 배경 덕분에 중국은 글로벌 EV 시장에서 압도적 리더로 부상했습니다.

글로벌 EV 시장 점유율

글로벌 Auto group별 EV 점유율	2023년				2024년		
	Rank	OEM사	시장 점유율		Rank	OEM사	시장 점유율
	1	BYD	20.6%		1	BYD	23.5%
	2	TESLA	12.9%		2	TESLA	10.1%
	3	Volkswagen	7.1%		3	Geely	7.9%
	4	Geely	6.2%		4	SAIC	5.8%
	5	SAIC	6.5%		5	Volkswagen	5.7%
	6	Hyundia & Kia	4.0%		6	Changan	3.9%
	7	BMW group	3.8%		7	Hyundia & Kia	3.1%
	8	Changan	3.4%		8	BMW group	3.0%
국가별 EV 점유율	2023년				2024년		
	Rank	국가	시장 점유율		Rank	국가	시장 점유율
	1	중국	66.8%		1	중국	64%
	2	미국	11.1%		2	미국	8%
	3	독일	5.2%		3	독일	3.5%
	4	영국	3.1%		4	영국	2.2%
	5	프랑스	3.0%		5	프랑스	1.7%
	6	한국	1.6%		6	캐나다	1.0%
	7	캐나다	1.4%		7	한국	0.8%

➡ 중국업체들이 BEV+PHEV 모두에서 압도적 1위

➡ 중소 신흥 브랜드 성장으로 상위국가들의 점유율 소폭 하락

글로벌 EV 시장 동향

중국 글로벌 EV 시장에서 압도적인 리더로 성장

중국 EV 부상 배경

정부 정책과 지원

충전 인프라 확충

글로벌 기업 유치

1
가격 경쟁력

2
모델 다양화

3
기술 경쟁력 강화
(배터리 혁신)

4
글로벌 확장
현지화

- ’09년~’23년까지 약 2,310억 달러(300조 원) 규모의 보조금 투입
- 전기차 우선 차량 번호판 발급으로 소비자 선택 유도
- 2024년 기준 중국 내 충전기 수 1,000만 기 상회
- 동부 대도시(광둥, 저장, 장쑤, 상하이, 베이징 등)에 충전 인프라 집중 설치
- 테슬라 등 외국 브랜드에 대한 생산 보조금, 공장 설립 허용
- 배터리, 모터, 반도체 등 핵심 부품의 자국내 공급망 구축➡가격 경쟁력과 공급 안정성 동시 확보
- 초저가 소형차부터 고급 SUV까지 100여 종이 넘는 EV 모델 출시➡소비자 선택 폭 확대
- BYD 등 중국 배터리 기업이 리튬인산철(LFP) 등 첨단 배터리 기술 선도
- 충전 인프라와 소프트웨어(OTA 등)등의 혁신
- BYD, Geely 등은 동남아, 남미, 유럽 등 해외 시장으로 수출 확대 및 현지 생산 추진

출처: IEA, Global EV Outlook2024 – Trends in electric cars ; Atlas magazine- Countries ranked by number of electric vehicles sold in 2023; EVBoosters - Overall results Global EV Sales 2024; Deloitte Insights analysis(2025)

중국 전기차의 경쟁력 - 1 가격 경쟁력과 2 모델 다양화

중국 EV 업체들은 가격 경쟁력과 모델 다양화를 바탕으로 글로벌 시장 점유율을 빠르게 확대할 것이며, 이에 따라 테슬라의 비즈니스 모델 전환을 비롯한 글로벌 완성차(OEM)들의 대응과 재편이 가속화될 것으로 전망됩니다.

중국 EV 업체들의 경쟁력 : 저렴한 가격과 다양한 모델

가격 경쟁력의 원천

낮은 생산 원가

배터리 기술 생산 내재화

BYD는 100% 자사 생산 LFP 배터리 사용 (삼원계¹⁾ 배터리 대비 20% 저렴)
핵심소재(리튬, 니켈) 채굴 정제~생산까지 수직 계열화 된 공급망 보유
→ 타사 대비 6%p의 생산원가 우위

+

내수시장 기반의 규모의 경제 실현

정부지원 자동화/대량생산

정부 보조금과 세제 혜택, 충전 인프라 지원이 자국 EV산업 고성장 견인
대규모 공장과 첨단 자동화 시스템으로 생산 효율 극대화 (e.g. BYD-e-Platform 3.0 등 표준화된 플랫폼)
→ 저 비용·다 모델 생산/출시

+

공급망 현지화

관세대응 현지 공장 건설

BYD 태국 내 공장 건설로 유럽 우회 수출 검토 중
'26년 헝가리, '27년 멕시코 공장 가동 예정
→ 해외 진출 거점국에 생산공장 확보

모델 다양화

중국 업체 소형·준 중형 모델로 시장 진입

유럽 소비자 선호 (출퇴근용)
동남아 신흥국 정부의 니즈 부합 (자국내 전기차 생산 인프라 확보)

전기차 유형별 판매량 순위 ('23년)

제조사	모델	유형	판매량(대)
테슬라	Model Y	중형 SUV	1,213,039
BYD	Song DM	소형 크로스 오버	543,169
테슬라	Model 3	중형 세단	530,283
BYD	Yuan EV (Atto3)	소형 SUV	420,067
BYD	Dolphin	소형 해치백	354,675
BYD	Qin Plus DM-I	소형 세단	329,837
BYD	Seagull	경차	263,185
GAC Aion	Aion Y	준중형 SUV	235,861
GAC Aion	Aion S	소형 세단	220,915
BYD	Qin Plus EV	소형 세단	126,469

글로벌 EV 시장 전망

가격 경쟁 심화 및 보급형 EV 확산

서구 및 일본, 한국 업체들도 가격 경쟁력 확보에 집중
중국 EV 업체의 글로벌 진입 가속화 (동남아, 남미 등)

테슬라 비즈니스 모델 전환

2천만대 판매 비전 포기
FSD 상용화²⁾와 라이선싱으로 AI 로봇 기업으로 전환 추진
소프트웨어와 자율주행 아키텍처 라이선싱 추진 계획

글로벌 OEM의 대응과 재편

현지 생산, 가격 인하, 신모델 출시 등으로 대응안 마련
유럽·미국 등은 중국산 EV 견제(관세, 보조금 제한 등) 정책 강화 가능성

1) 삼원계 배터리: NCM (니켈-코발트-망간), NCA (니켈-코발트-알루미늄) 계열의 양극재, LFP(리튬 인산철)는 삼원계와 화학구조 상이

2) FSD 상용화란 테슬라의 완전자율주행(Full Self-Driving, FSD) 기능이 공식적으로 출시되어 상업적 서비스로 제공되는 것을 의미

출처: Autovista Group – EV Volumes 2025 ; 삼성증권(24.8), 전기차 2.0, 카이로스의 시간 ; 포스코 경영연구원(2024), 한국에 진출하는 중국 전기차; Deloitte insights analysis

© 2025. For information, contact Deloitte Anjin LLC & Deloitte Consulting LLC

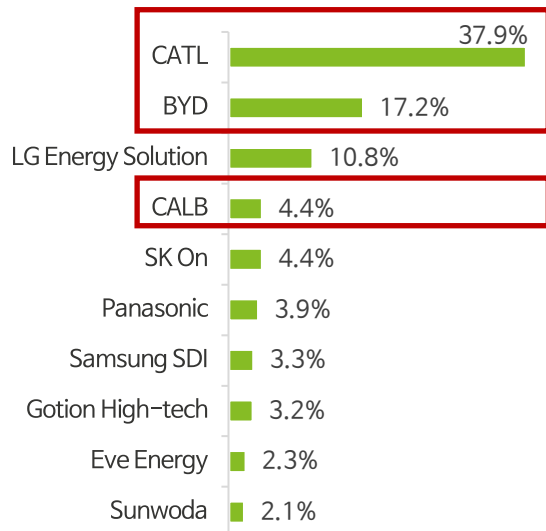
6

중국 전기차의 경쟁력 - 3 배터리 기술 경쟁력 강화 (배터리 혁신)

CATL, BYD, CALB는 합산 59%의 점유율로 글로벌 EV 배터리 시장을 주도하고 있습니다. 이러한 주도권은 당분간 리튬이온 배터리의 기술적 우위와 함께 지속될 것으로 보이며, OEM과 배터리 업체 간의 협력과 견제도 더욱 확대될 전망입니다.

중국 업체들의 EV 배터리 기술 경쟁력

글로벌 EV 배터리 시장 점유율



- CATL과 BYD는 2024년 기준 글로벌 배터리 시장 점유율 1, 2위를 차지
- 삼원계(NCM)와 LFP(리튬인산철) 배터리 모두에서 기술력과 가격 경쟁력 확보
- 수직계열화된 공급망과 대량생산으로 생산원가 절감

중국 업체들의 기술 개발 현황

CATL

- (4C 급속충전 LFP 배터리) 10분 충전으로 최대 400km 주행이 가능한 급속충전 기술 상용화
- 저온·극한 환경 적응력을 보유한 배터리 기술 보유

BYD

- (블레이드 배터리) 모듈 없는 셀투팩 구조로 공간 활용도가 50% 이상 증가 및 안전성 향상
- 기존 배터리 구조 대비 무게와 비용 절감

CALB

- (고밀도·장수명 배터리) 314Ah 셀, 15,000회 충전, 25년 수명
- 열화 없는 장기 사용, 효율 96% 등 상업용, 해양용 배터리 기술력 강화

차세대 배터리 기술 선도

- 셀투팩(Cell-to-Pack), 셀투차체(Cell-to-Chassis), 전고체 배터리 등 차세대 배터리 분야 대규모 투자 및 특허 확보 중

가격 경쟁력 보유

- 중국 EV 배터리(LFP) 가격은 '24년 기준 52유로(약 57달러)/kWh 세계 최저 수준
- BYD 2025년 이후 추가 15% 원가 절감을 목표

글로벌 EV 배터리 시장 전망

중국 업체의 주도권 강화

- ☑ 대량생산, 원가 경쟁력, 배터리 기술(LFP, 블레이드 배터리 등)에서 강점
- ☑ 배터리 교체형 인프라, 초고속 충전, 긴 수명·고밀도 배터리 등 혁신 주도

리튬이온 배터리 우위 지속

- ☑ 리튬이온배터리는 전체 배터리 시장의 95% 이상 → 2030년까지 지속 전망
- ☑ 차세대 배터리(전고체 등)는 점진적으로 도입될 전망

OEM·배터리 업체 협력과 견제 확대

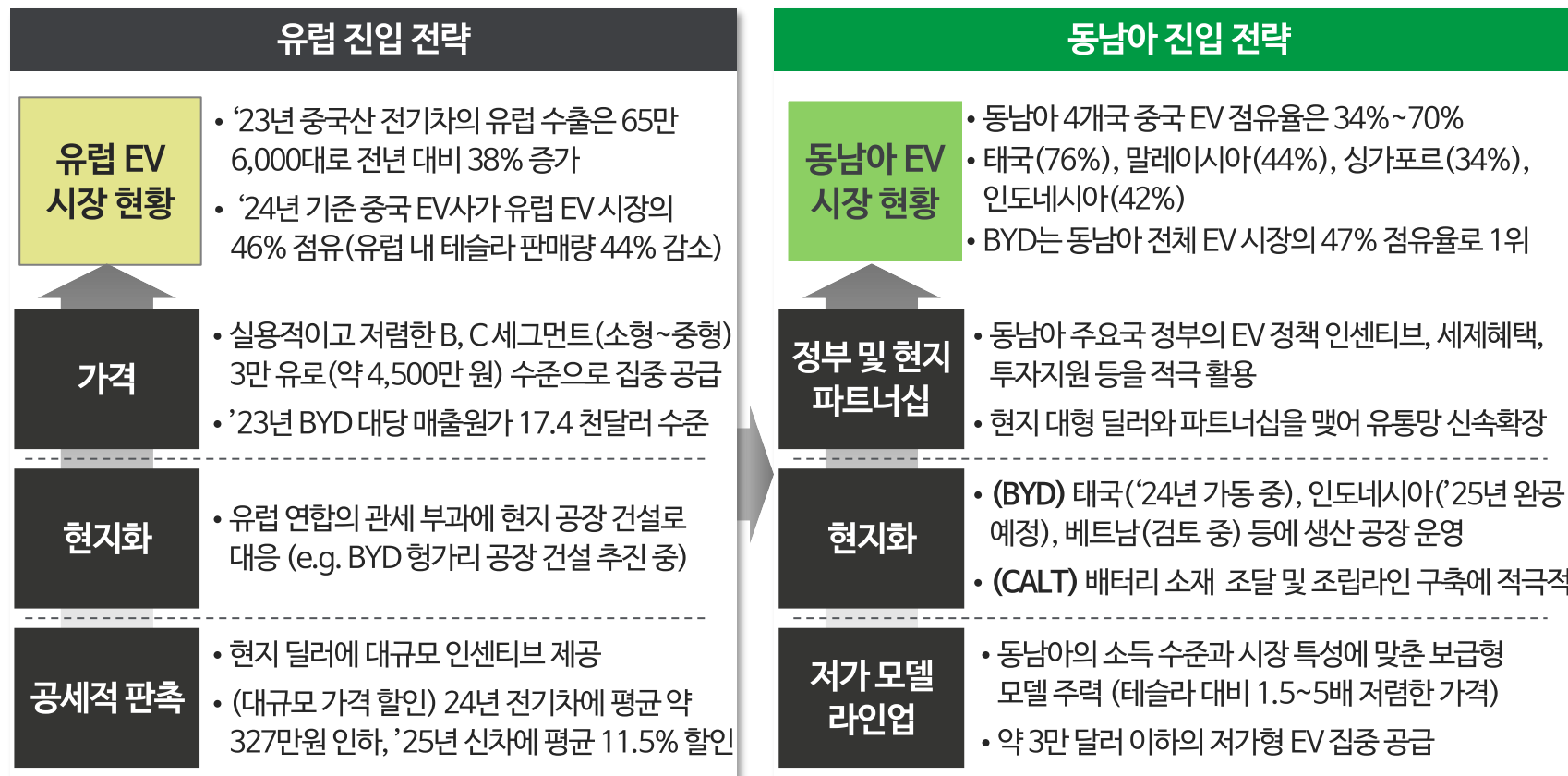
- ☑ 테슬라, BMW, 폭스바겐 등 업체들이 CATL, BYD 등과 전략적 제휴 강화
- ☑ (유럽, 북미) 중국산 배터리 견제 정책(IRA, EU 배터리 규제 등) 확대 전망

출처: 삼성증권(24.8), 전기차 2.0, 카이로스의 시간; CNEVPOST - Global EV battery market share in 2024(<https://cnevpost.com/2025/02/11/global-ev-battery-market-share-2024/>)

중국 전기차의 경쟁력 - 4 글로벌 확장과 현지화

유럽과 동남아에서 중국 EV 업체들은 가격 경쟁력, 현지화, 기술력, 파트너십 및 정부 정책 활용 등 전략으로 빠르게 시장 점유율을 확대하고 있습니다.

중국 EV 업체들의 글로벌 진입 방향 (유럽 → 동남아)



중국 EV 업체들의 향후 행보

현지화 및 생산 거점 확대

- 현지 생산을 통해 관세 부담 경감
- 정부 인센티브 활용 및 현지 부품 조달로 물류비 절감 → 가격 경쟁력 강화

현지 파트너십 및 네트워크 확대

- 폭스바겐, 르노, 스텔란티스 등 유럽 완성차 업체들도 중국 업체와의 협력
- BYD는 태국 시암 모터스, CP그룹 등과 협력

배터리 가격 하락 주도

- (배터리 가격 하락 주도) 중국산 LFP 팩의 평균 가격은 83달러/kWh로 역대 최저치
- 동남아 주요국에 배터리 구독 모델 도입

출처: The Drive 세계자동차 뉴스(25.03.25); 시사저널(2024.07.07), 중국산 전기차의 유럽점령; SNE 리서치(2025) <https://www.sneresearch.com/kr/home/> (25.04.21); 삼성증권(24.8), 전기차 2.0, 카이로스의 시간

중국 EV의 한국 진출

중국 전기차 업체들의 본격적인 국내 시장 진입은 완성차와 부품·소재 산업의 혁신을 유도하고, 소비자 시장의 구조적 변화를 촉발하는 계기가 될 것입니다.

한국에 진출한 중국 EV 기업

BYD (BYD Korea)			
진입 시기	2025년 1월 한국 시장에 공식 진출 (BYD 코리아 브랜드 출시)		
진출 모델	ATTO3(소형 SUV) →	Seal (중형세단) →	Dolphin(소형 해치백)
가격	3,150만원	5,000만원대	3,000 만 원 초중반
국내 비교 모델	코나/니로 EV	아이오닉6	EV3
국내 전시장	서울(4곳), 경기, 부산, 인천, 광주, 대전, 대구, 강원, 제주 등 전국 15곳		
공식 딜러사	DT네트웍스, 삼천리EV, 하모니오토모빌, 비전모빌리티, 지엔비모빌리티, 에스에스모터스		
향후 추진 계획	• 2026년까지 전시장 수를 전국 20개 도시 총 70개로 확대할 계획 • 충북 내 LFP 전기차 조립 공장 신설 검토 중		

향후 진출 예정 업체

- Geely (Zeekr) : 올해 초 ‘지커인텔리전트테크놀로지코리아’ 법인 설립, 한국 진출 공식화
- 창안 자동차: 2026년 전기차 판매 목표로 국내 진출 준비중
- Xpeng: 국내 총판 선정을 위해 수입차 딜러사들과 접촉 중
- Leapmotor: 스텔란티스코리아와 협업 논의, 국내 시장 진출 가능성 언급

출처: 언론보도

국내 유관산업 및 동종 업계 영향

국내 공급망의 교란 우려 및 산업 재편 가능성 상존

완성차 업계

- (경쟁 심화) 현대차·기아 등 기존 강자와의 가격 경쟁이 본격화 ➡ 현대차·기아는 보급형 EV, 가격 인하, 신모델 출시 등 즉각 대응 중
- (시장 점유율 압박) 저가·다양한 모델 유입으로 국산차 점유율 하락 예상
- (B2B 시장 및 서비스 경쟁 확대) 중국 업체들은 초기 전략으로 렌터카, 택시, 법인차 등 B2B 시장을 집중 공략 중

부품·소재 산업

- (국내 부품사 위기와 기회) 중국 EV업체는 모터, 인버터, 배터리 등 핵심 부품을 자국에서 조달 ➡ 국내 1차 부품사 거래 기회 축소 우려 (다만, ADAS 센서, 공조 시스템은 역수출 기회)
- (배터리 업계 전략 변화)LFP 중심의 BYD, CATL 진입 ➡ 삼원계 소재 수요 감소 우려 ➡ 국내 공급망 파괴 우려 ➡ 국내 산업 구조 재편 가능성 高

소비자 및 시장 구조

- (기대와 경계 공존) 초기 중국 EV에 대한 신뢰도의 한계(AS 망, 품질 등)가 있으나, B2B 서비스 경험 확산 시 인식 개선 예상
- (소비자 이탈 가능성) 아이오닉5 등 중형 EV 가격대와 BYD Atto3 등 가격차 1,000만 원 이상 ➡ 국내 소비자 이탈 가능성 高

중국 전기차의 부상 배경과 경쟁력

중국 전기차에 대한 견제 방안

- 국내 전기차 시장 동향 및 특성
- 국내 전기차 업계의 대응 방안
- 국내 전기차 산업 발전 과제 - 글로벌 전기차 시장에서의 경쟁 전략

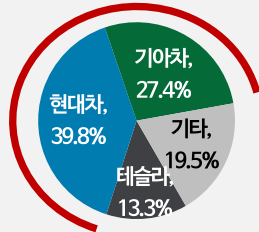
국내 전기차 시장 동향 및 특성

한국 전기차 시장은 현대차·기아의 내수 독주 체제, 성장세 둔화와 수요 양극화, 충전 인프라 및 보조금 정책의 영향력, 그리고 중국산 배터리에 대한 소비자의 안전 민감도가 높은 것이 특징입니다.

국내 전기차 시장의 동향

현대차·기아의 강력한 내수 점유율

- '24년 현대차·기아가 국내 전기차 시장 점유율 67.2%¹⁾, 올해 70%선 회복
- '25년 2월 한달에 5436대 판매 (전년 동월 대비 8배 이상 증가)
- 아이오닉시리즈와 EV시리즈로 소비자 요구 충족

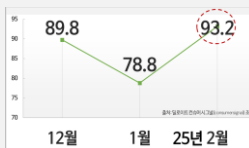


시장 성장세 둔화

- 2024년 1~11월 국내 전기차 판매량은 13만 5,850대로 지난해 동기 대비 7.4% 감소³⁾ (2017~2022년의 연평균 56.7% 성장세 대비)
- 전기차 수요 일부가 하이브리드 차로 이동
 - 지방 이동시 충전 인프라 부족 우려
 - 장거리 주행 문제 해소를 위한 대안

인프라 및 정책 지원이 핵심 성장 동인

- 전기차 보조금 조기 확정으로 자동차 구매 의향 증가
 - 딜로이트 자동차 구매 의향지수 대폭 상승 (78.8→93.2)²⁾
- 정부 충전소 설치 의무화 및 규제 강화 추진⁴⁾



배터리 안전에 민감한 소비자

- 국내 소비자들이 전기차 구매 시 가장 우려사항 사항 배터리 기술 안전(49%)⁵⁾
- 배터리 안전에 대한 한국 소비자들의 우려 강도는 한국(47%), 중국(37%), 일본(30%), 미국(29%) 가장 높음⁵⁾

국내 전기차 시장의 특성

현대·기아차의 높은 브랜드 충성도

- 광범위한 서비스 네트워크와 접근성
 - ➡ 차량 유지 관리의 편의성이 차량 보유기간이 상대적으로 긴 한국 소비자 특성에 부합하며, 신차 구매 시 심리적 안정
- 현대차·기아(제네시스 포함)의 재구매율 63.4%(수입차 12.2%)⁶⁾

중국산 삼원계 전지의 안전성에 민감

- 전기차 배터리 화재(중국산 NCM 배터리, 파라시스사)사건 발생 이후 차량 선택 시 주요 고려사항으로 인지
 - ➡ 중국 중소기업의 삼원계 배터리에 신뢰도 낮음

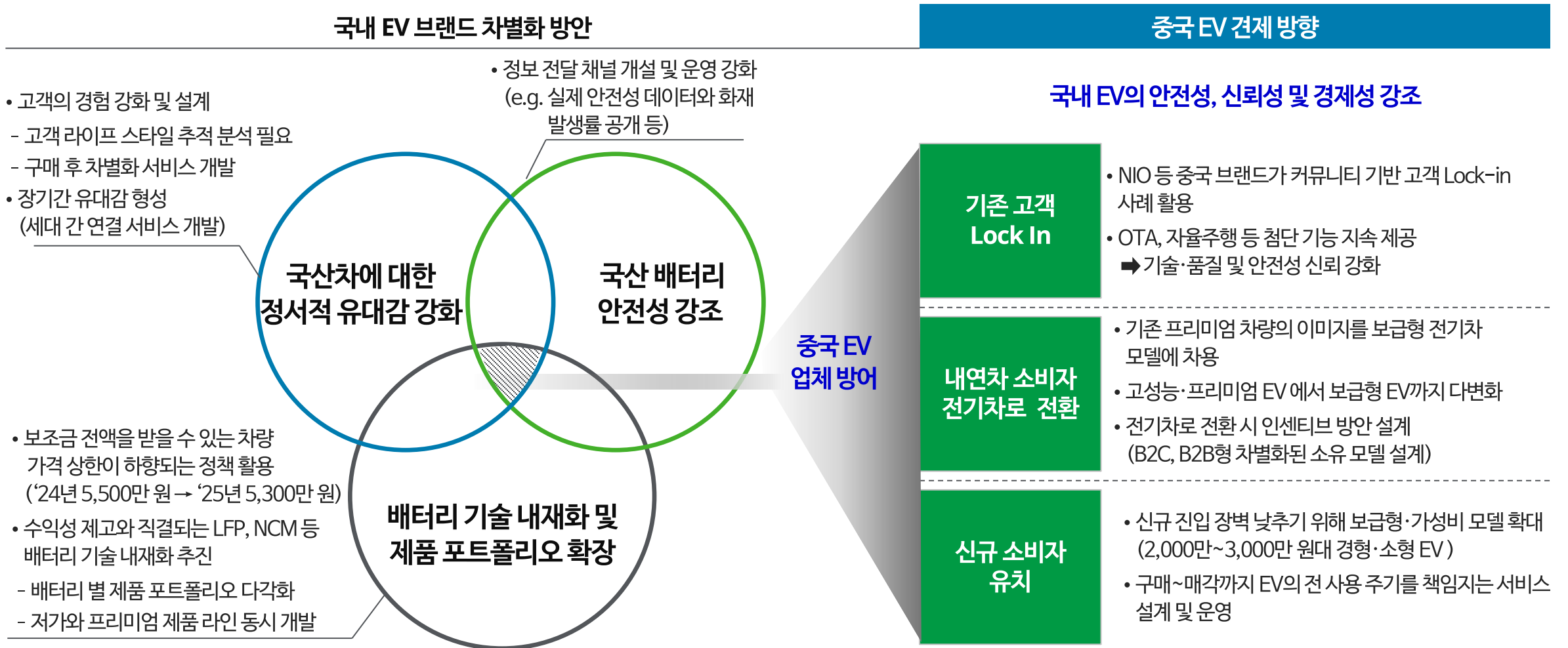
충전 인프라 및 보조금 정책이 시장 회복 변수로 작용

- 개인용 충전기 설치율 10%p 증가할 때마다 EV 시장 점유율 4%p 상승, 공공 충전기 100기 증가 시 1.58%p 상승 효과⁷⁾
- 소비자들은 보조금을 최대한 받을 수 있는 차량 모델 선택 (정부 국산 배터리 사용 차량 우대하여 보조금 지급 기준 산정)

출처: 1) 언론 보도: 2024 상반기 기준; 2) Deloitte Insights, '25년 3월 국내 소비자 자동차 구매 의향 지수; 3) 한국자동차모빌리티산업협회(KAMA) 자동차 통계 DB; 4) 100세대 이상 공동주택(주차면 50면 이상)은 전체 주차면수의 2~5%를 충전구역으로 지정해야 함
5) Deloitte (2025) '2025 글로벌 자동차 소비자 조사'; 6) 컨슈머인사이트(2022), 연례 자동차 기획조사 결과; 7) Yingying Zheng et al. (2025), Impact of charging infrastructure construction on electric vehicle diffusion based on a multi-agent model, iScience, Vol. 28, issue 4 (<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12002657/>)

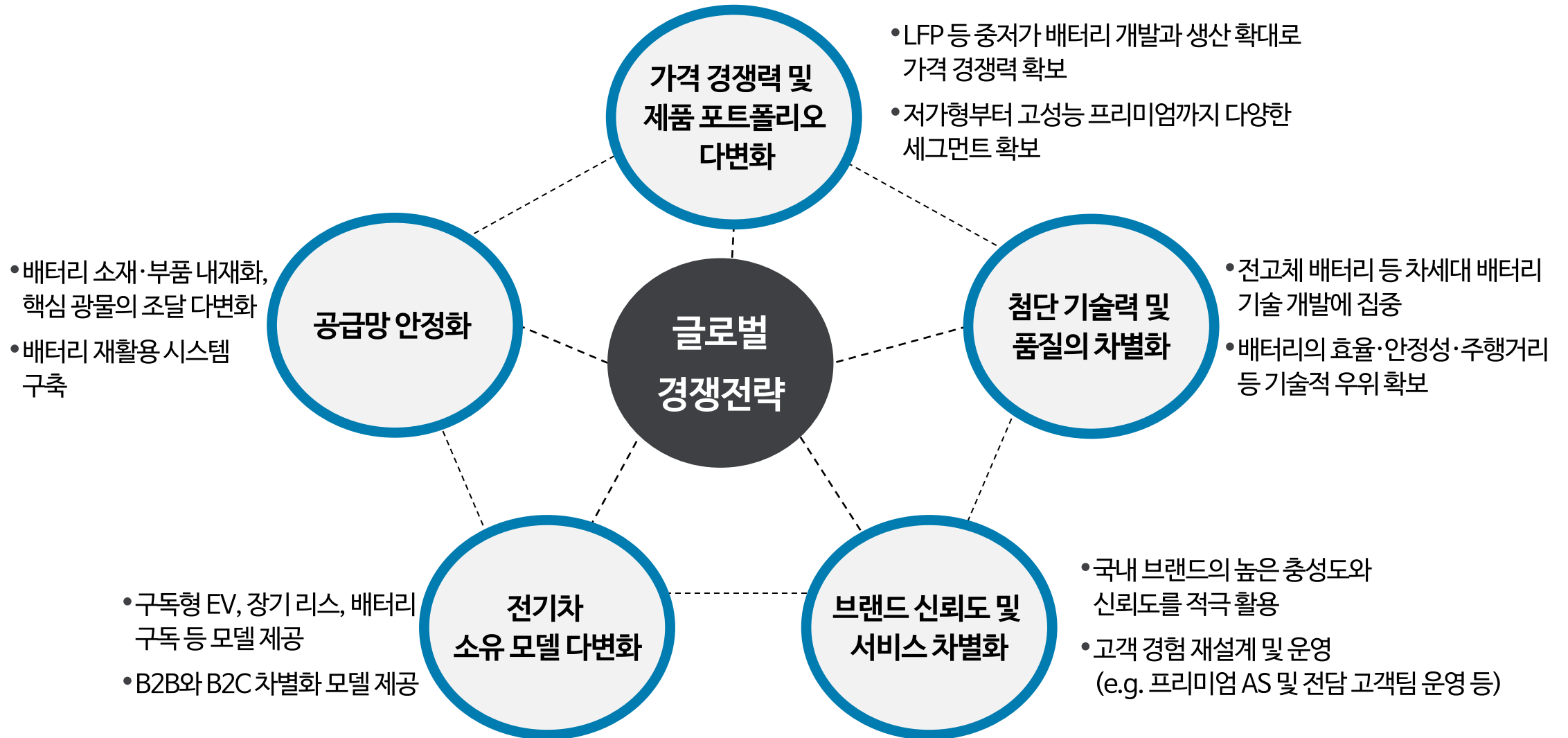
국내 전기차 업계의 대응 방안

국내 EV의 신뢰성과 안전성 및 경제성 측면에서 중국 EV와 명확히 차별화된 경험과 신뢰를 제공해야 합니다.



국내 전기차 산업 발전 과제 - 글로벌 전기차 시장에서의 경쟁 전략

글로벌 경쟁력을 강화하기 위해서는 가격 경쟁력 확보, 기술력·품질 차별화, 브랜드 신뢰도 및 서비스 강화, 소유모델과 공급망 안정화가 필요합니다.



참고문헌

- Atlas Magazine(2023), Countries ranked by number of electric vehicles sold in 2023
- Autovista group (2025), Driving the future: EV trends transforming the Global and European market
- BBVA Research (2023), The rise of China's EV sector and its implications for the world
- CNEVPOST(2025), Global EV battery market share in 2024: CATL 37.9%, BYD 17.2%
- CBS News (2024), MoneyWatch- How China came to dominate the electric vehicle market, and what the U.S. can do to catch up
- EV Volumes (2025), <https://ev-volumes.com/>
- EVBoosters(2025) , Overall results Global EV Sales 2024
- Integrated Micro-Electronics(2025), Why China Is Winning the EV Race
- IEA, Global EV Outlook 2024- Trends in electric cars
- IEA, Global EV Outlook 2024- Outlook for electric mobility
- IEA, Global EV Outlook 2024 - Moving towards increased affordability
- Research and Markets (2025), Assessment of China's Electric Vehicle Market 2025
- SNE research(2025), <https://www.sneresearch.com/kr/home/>
- Yingying Zheng외 5(2025), Impact of charging infrastructure construction on electric vehicle diffusion based on a multi-agent model, iscience, Vol. 28, issue 4 (<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12002657/>)
- 대외경제정책연구원(2023), 중국 전기차 배터리 기업의 해외 진출 사례 연구 및 시사점
- 대외경제정책연구원(2024), 중국 전기차의 동남아 시장 선점 요인 및 시사점
- 삼성증권(24.8), 전기차 2.0, 카이로스의 시간
- 컨슈머인사이트(2022), 연례 자동차 기획조사 결과
- 포스코경영연구원(2024) 한국에 진출하는 중국 전기차
- 한국자동차연구원(2024), 전기차 캐즘과 충전기의 역할, Mobility Insight, Vol.34
- 한국자동차연구원(2023), 자동차 산업 주요 통계자료



전 세계 경제·산업·경영 트렌드와 인사이트를

실시간으로 확인하세요!



MZ세대 소비자, ESG, 경제전망 등 **이슈 분석 리포트**



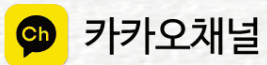
CEO·CFO 분기 서베이, 자동차구매의향지수 등 **경영·산업 동향 지표**



딜로이트 전문가의 생생한 경험이 녹아있는 **영상 콘텐츠**



채용공고, 임직원 브이로그, 이벤트 안내 등 **다양한 딜로이트 소식**



앱





앱스토어, 구글플레이/카카오톡에서 ‘**딜로이트 인사이트**’를 검색해보세요.
더욱 다양한 소식을 만나보실 수 있습니다.

Deloitte.

Insights

성장전략부문 대표
손재호 Partner
jaehoson@deloitte.com

딜로이트 인사이트 리더
정동섭 Partner
dongjeong@deloitte.com

딜로이트 인사이트 편집장
박경은 Director
kyungepark@deloitte.com

연구원
배순한 Director
soobae@deloitte.com

Contact us
krinsightsend@deloitte.com

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other.

DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more. Deloitte Asia Pacific Limited is a company limited by guarantee and a member firm of DTTL. Members of Deloitte Asia Pacific Limited and their related entities, each of which are separate and independent legal entities, provide services from more than 100 cities across the region, including Auckland, Bangkok, Beijing, Hanoi, Hong Kong, Jakarta, Kuala Lumpur, Manila, Melbourne, Osaka, Seoul, Shanghai, Singapore, Sydney, Taipei and Tokyo.

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms or their related entities (collectively, the "Deloitte organization") is, by means of this communication, rendering professional advice or services. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser.

No representations, warranties or undertakings (express or implied) are given as to the accuracy or completeness of the information in this communication, and none of DTTL, its member firms, related entities, employees or agents shall be liable or responsible for any loss or damage whatsoever arising directly or indirectly in connection with any person relying on this communication. DTTL and each of its member firms, and their related entities, are legally separate and independent entities.

본 보고서는 저작권법에 따라 보호받는 저작물로서 저작권은 딜로이트 안진회계법인(“저작권자”)에 있습니다. 본 보고서의 내용은 비영리 목적으로만 이용이 가능하고,
내용의 전부 또는 일부에 대한 상업적 활용 기타 영리목적 이용시 저작권자의 사전 허락이 필요합니다. 또한 본 보고서의 이용시, 출처를 저작권자로 명시해야 하고 저작권자의 사전 허락없이 그 내용을 변경할 수 없습니다.