

—  
중국 신에너지자동차  
잊지 말자,  
정부와 시장을  
모두 갖췄다는 것을

중국주식 정정영  
jeongyoung@hanwha.com  
3772-7473



| 2022년 9월 26일 |





# 목 차

03	<b>Executive Summary</b>
05	<b>I. 정책</b> 다음 스텝 위한 준비 완료
14	<b>II. 공급</b> 내수 넘어 해외 진출 가속화
22	<b>III. 수요</b> 팔아도 팔아도 부족
29	<b>IV. 투자전략</b> 내수 견고 하다면 걱정은 불필요
39	<b>V. 추천 종목 &amp; ETF</b> BYD (002594) / 2845 HK

# Executive Summary

## ❖ 중국 신에너지자동차 산업에 대한 긍정 의견 유지

- 중국 신에너지자동차 산업은 구조적 성장의 초입 단계. 최근 2년 동안의 폭발적인 성장을 정점으로 보기에는 무리
- 최근 글로벌 성장주 중심의 주가 조정에 중국 신에너지자동차 업종도 영향 받았으나 펀더멘탈은 이상 無
  - 정부가 이끄는 정책 주도 산업이 아닌 시장 주도 산업으로 전환 중. 시장 수요 약화 시그널은 미확인

## ❖ 정책 다음 스텝 위한 준비 완료

- 원자재 공급 보장이 곧 안정적인 성장의 전제조건. 정부 주도하에 원자재 자체 공급 능력 확대 도모
- 공급측은 구조조정 통해 효율 높이고, 수요측은 소비촉진 정책 연장 통해 성장 기반 확보

## ❖ 공급 내수 넘어 해외 진출 가속화

- 2030년까지 전세계 2차전지 생산능력은 중국기업이 60% 장악할 것으로 예상
- 신에너지자동차 생산 의무화 정책 효과 확인. 내수 시장 안정화 이후 해외 진출 가속화

## ❖ 수요 팔아도 팔아도 부족

- 중국 정부 예상보다 빠른 신에너지자동차 판매 규모/속도. 반면 보유율은 3%대. 추가 성장 잠재력 충분
- 주요 기업들의 가격인상 기조에 적응하는 중국 소비자

## ❖ 투자전략 내수 견고 하다면 걱정 불필요

- 중국신에너지자동차업종지수는 판매량과 높은 상관관계. 내수 시장 문제 없다면 주가 조정을 매수 기회로 삼을 시기
- 유럽발 규제 뜯어보면 중국 기업에 대한 영향 제한적. 규제 강도는 예상보다 약할 가능성 有
- 추천 종목은 BYD (002594), ETF는 Global X China EV/Battery (2845 HK) 제시





---

# I

---

**정책**

**다음 스텝 위한 준비 완료**





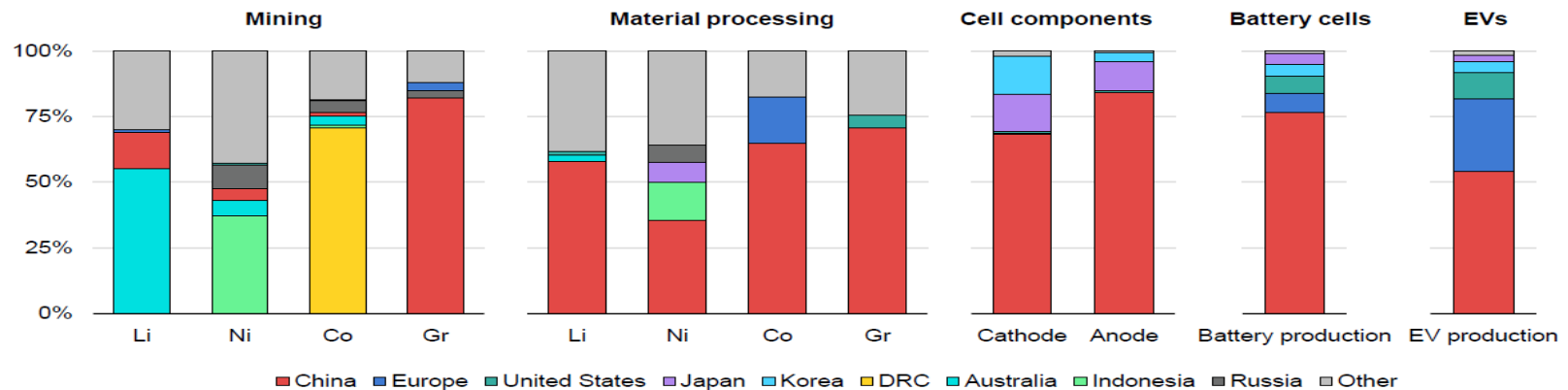
## 정책 원자재 공급 보장이 곧 안정적인 성장의 전제조건

- ❖ 중국은 전세계 최대 신에너지자동차 생산/판매국일 뿐만 아니라 배터리 공급망 대부분을 장악
  - ✓ 원자재 가공, 배터리 및 완성차 제조 시장점유율 50% 이상
- ❖ 취약 부분은 원자재 채굴: 핵심 소재인 리튬은 호주, 니켈은 인도네시아, 코발트는 콩고에 의존 불가피
  - ✓ 흑연은 80% 가까이 자체 생산 가능
- ❖ 중국 정부는 원자재 공급 보장을 국가안보의 핵심 중 하나로 제시. 향후 원자재 수급에 중국 정부가 본격적으로 개입 예상

중국은 원자재 & 배터리 & 완성차 등 신에너지자동차 공급망 대부분을 장악

### China dominates the entire downstream EV battery supply chain

Geographical distribution of the global EV battery supply chain



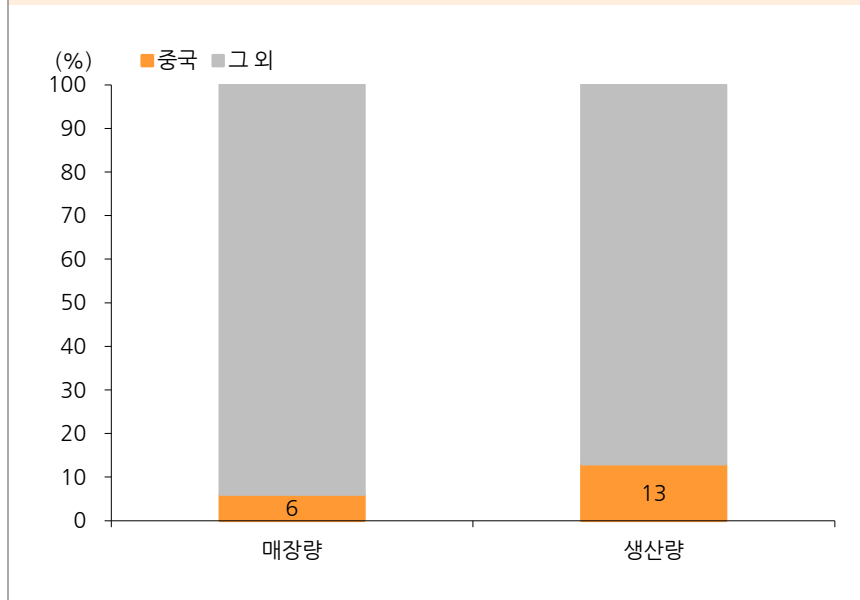
자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 원자재 공급 보장이 곧 안정적인 성장의 전제조건 ①: 리튬

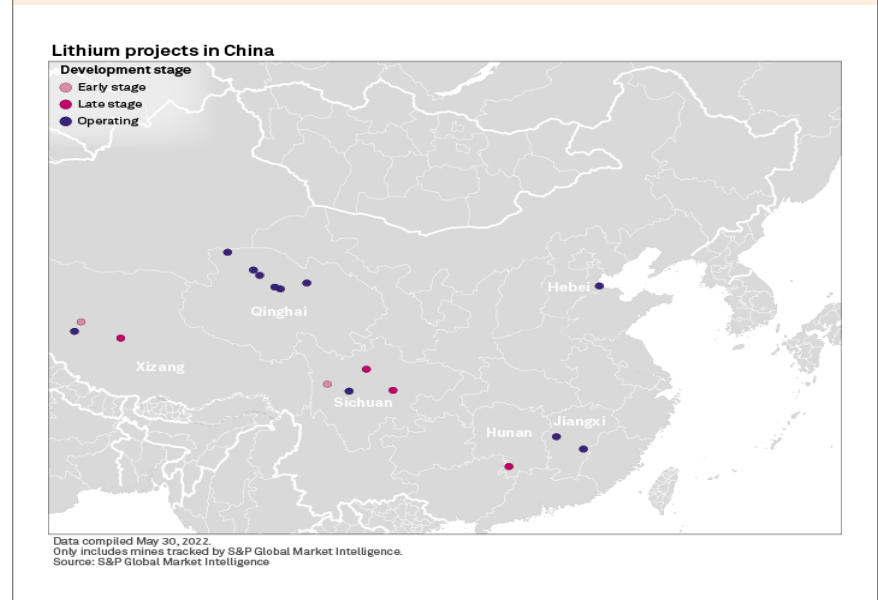
- ❖ 중국의 리튬 매장량은 전세계 6% & 생산량은 13% 수준. 자체 공급 능력 부족 대응해 중국 기업들은 공격적으로 해외 광산 인수
- ❖ 최근 글로벌 보호무역주의 & 블록화 심화. 일부 국가에서는 자원 국유화 통해 시장 경쟁력 유지 도모
- ❖ 중국도 자체 공급망 확보 중요성 부각. 중국 공신부는 앞으로 2년간 자원개발 프로젝트 늘려갈 것이라고 언급
  - ✓ ‘개발 확대 & 수입 안정화 & 감량화 & 회수 촉진’ 등 일련의 정책 패키지 준비 중
  - ✓ 중국 국내 리튬자원 개발/이용 가속화 및 빠른 시일 내 자체 공급망 구축 도모

중국 리튬 매장량/생산량은 전세계 6%/13% 수준. 해외 의존도 高



자료: 언론 종합, 한화투자증권 리서치센터

중국 리튬 광산은 칭하이/스촨 중심으로 분포



주: <Geopolitical fears, soaring prices spur lithium M&A frenzy in China>  
 자료: S&P Global, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 원자재 공급 보장이 곧 안정적인 성장의 전제조건 ②: 니켈

- ❖ 인도네시아는 자국 광산업 보호 위해 니켈 원광 수출 금지. 중국 기업들은 대규모 현지 투자 결정
  - ✓ 페로니켈/니켈선철 생산 위한 로터리 킬른 전기로 (RKER) 설비는 1년 만에 59% 증가 (2021년 134개 → 2022년 213개)
- ❖ 인도네시아 니켈 투자는 세계 최대 니켈 생산 기업인 중국 칭산그룹 (Tsingshan)이 대표적 (2021년 글로벌 시장점유율 22%)
  - ✓ 2013년 인도네시아 PT Bintang Delapan Group와 합작: IMIP (Indonesia Morowali Industrial Park) 설립
  - ✓ 2018년 프랑스 Eramat와 합작: IWIP (Indonesia Weda Bay Industrial Park) 설립
  - ✓ 대규모 산업단지 구축해 중국기업 투자 유치. 니켈 생산기지 뿐만 아니라 발전소, 공항, 항만, 도로 등 인프라 구축

### 인도네시아 니켈 생산 프로젝트는 대부분 중국 자본에 의해 운영 ①

#### | 인도네시아에서 진행 중인 주요 니켈 생산 프로젝트



자료 : Antaika(2022)

자료: KITA, 한화투자증권 리서치센터

### 인도네시아 니켈 생산 프로젝트는 대부분 중국 자본에 의해 운영 ②

#### | 인도네시아에서 추진되고 있는 중간제품 및 황산니켈 생산 프로젝트

생산자	생산지역	품목	투자국가	예정생산량(ktpy)
PT Youshan Nickel Indonesia (Zhejiang Huayou/Tsingshan)	Weda Bay	니켈 매트	중국	34.0
PT Huake Nickel (Zhejiang Huayou/Tsingshan)	Weda Bay	니켈 매트	중국	45.0
PT QMB New Energy Materials (GEM/Tsingshan)	Morowali	MHP	중국	50.0
PT QMB New Energy Materials (GEM/Tsingshan)	Morowali	황산니켈	중국	33.0
PT Huaqi (Huayou/CMOC/Tsingshan)	Morowali	MHP	중국	60.0
PT Aquila Cobalt Nickel (Solway)	Morowali	MHP	스위스	30.0
PT Halmahera Persada Lygend (Harita/Ningbo Lygend)	Obi Island	MHP	중국	37.0
PT Halmahera Persada Lygend (Harita/Ningbo Lygend)	Obi Island	MHP	중국	18.5
PT Halmahera Persada Lygend (Harita/Ningbo Lygend)	Obi Island	황산니켈	중국	35.0
Jinchuan WP	Obi Island	MHP	중국	20.0
Jinchuan WP	Obi Island	황산니켈	중국	20.0

자료 : European Commission(2021)

자료: KITA, 한화투자증권 리서치센터

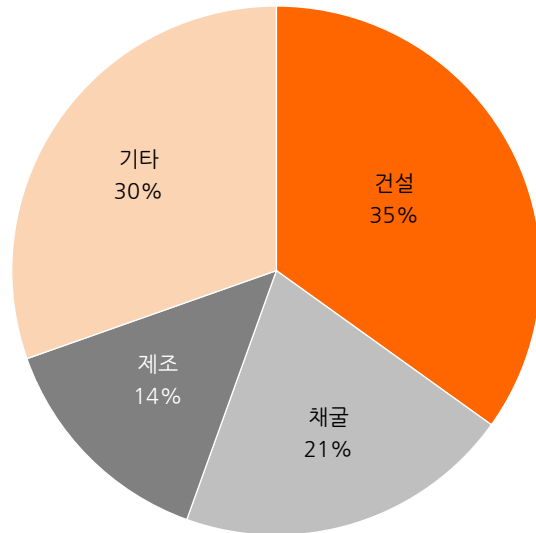




## 정책 원자재 공급 보장이 곧 안정적인 성장의 전제조건 ③: 코발트

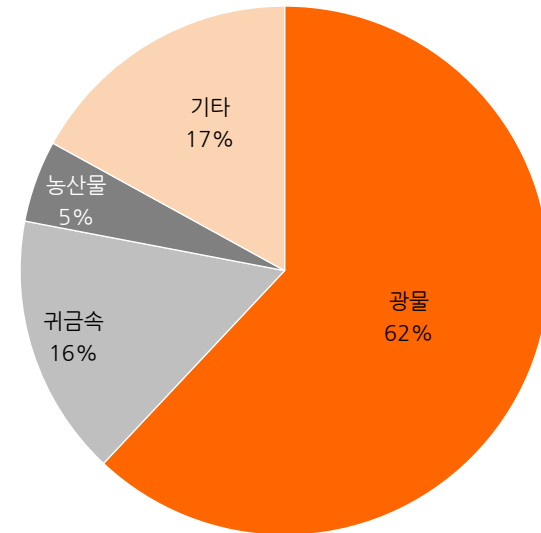
- ❖ 아프리카는 중국 정부가 심혈을 기울이는 지역. 중국에 대한 아프리카인들의 호감은 미국보다 큰 상황
  - ✓ <2022년 아프리카 청년 세대 조사(18~24세 청년 4,507명)>: 아프리카에서 영향력 가장 큰 국가 중국 (77%), 미국 (67%)
    - 2020년 조사 때는 중국 79% vs. 미국 74%: 점유율 격차는 5%p에서 10%p로 확대
      - 긍정 영향 평가는 중국 76% vs. 미국 72%: 2020년 조사에서는 미국 83% vs. 중국 79%
- ❖ 중국이 DR콩고의 19개 코발트 광산 중 15개를 확보 (The NewYork Times). DR콩고는 전세계 코발트 생산의 70% 차지
  - ✓ 2021년 1월, 중국은 2020년 DR콩고가 상환해야 할 채무 2,800만달러 탕감 & 코로나19 대응 위한 1,700만달러 별도 지원

중국의 대아프리카 투자 산업. 건설/채굴/제조가 70% 차지 (2020년)



자료: KITA, 한화투자증권 리서치센터

중국의 대아프리카 수입 중 60% 이상이 광물 (2020년)



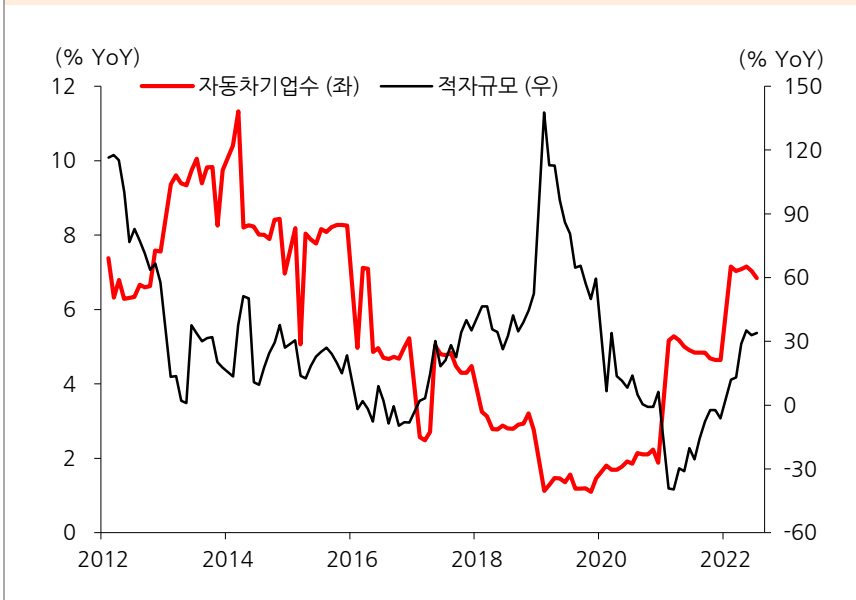
자료: KITA, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 공급측 구조조정 추진

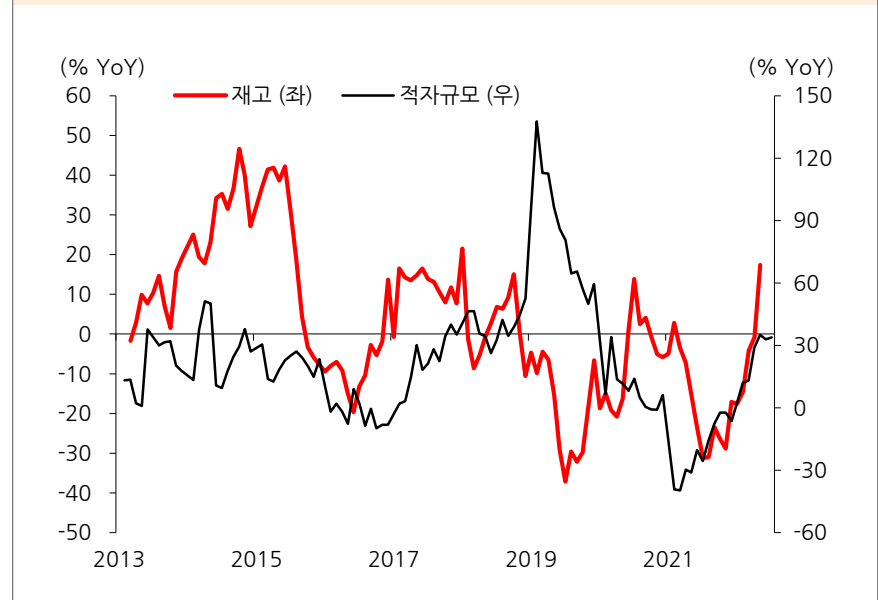
- ❖ 2018~2019년 중국 자동차 시장 역성장 & 미중 무역분쟁 시기 제외하면 중국 자동차기업 적자규모 추세 감소
  - ✓ 재고와 적자도 동행 (2018~2019년 제외). 재고 증가율도 추세 하락
- ❖ 2020년부터 기업수 & 적자규모 & 재고 재차 반등
  - ✓ 신에너지자동차 추세 본격화되면서 영세 자동차 기업 급증한 것으로 판단

2020년까지 추세 감소한 자동차기업/적자는 2021년부터 다시 반등



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

재고 증가율도 중국 자동차시장 역성장 기록했던 2018년 수준까지 상승



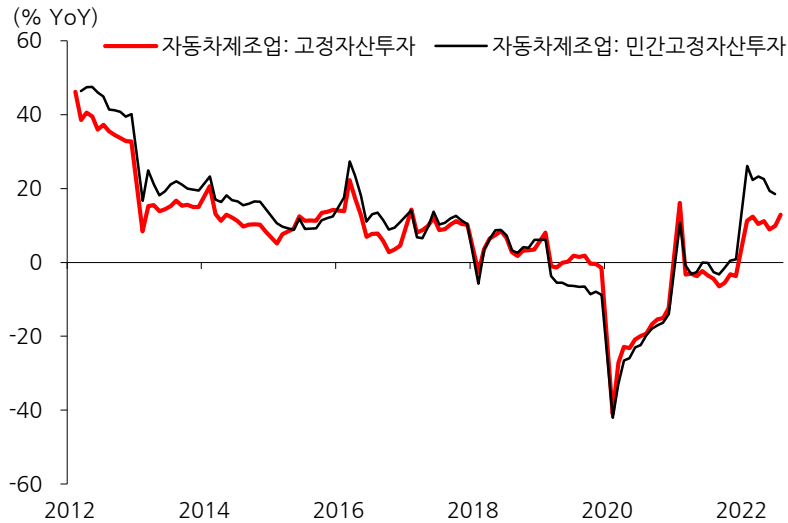
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 맹목적인 투자와 보조금 불법 수령 근절

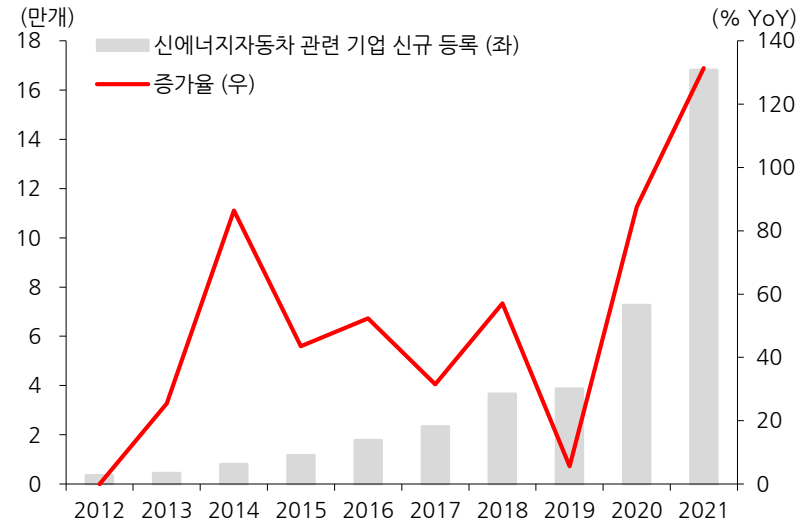
- ❖ 9/15 중국 공신부는 신에너지자동차 관련 일부 지역에서 맹목적이고 과도한 투자 (중복투자)가 이뤄지고 있다고 언급
  - ✓ 정부는 산업 발전 과정 중에 존재하는 문제로 산업의 성장/성숙 과정 통해 점차 해소될 것으로 기대
- ❖ 2023년부터는 보조금 수령 위해 난립한 신에너지자동차 기업에 대대적인 구조조정 예상
  - ✓ 그동안 중국 정부가 지급했던 신에너지자동차 보조금은 소비자가 내야하는 금액을 정부가 제조기업에 지급하는 방식
    - 2023년부터 <신에너지자동차 보급/응용 위한 재정보조정책> 정식 폐기 예정
    - 2021년 말 신에너지자동차 완성차 제조기업 200여개. 부품사 등 관련 기업 포함하면 40만개에 달할 것으로 추산

중국 자동차기업들의 투자 속도 빠르게 반등. 맹목적인 투자는 속도 조절 가능성



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

2020년부터 신에너지자동차 관련 기업 급증



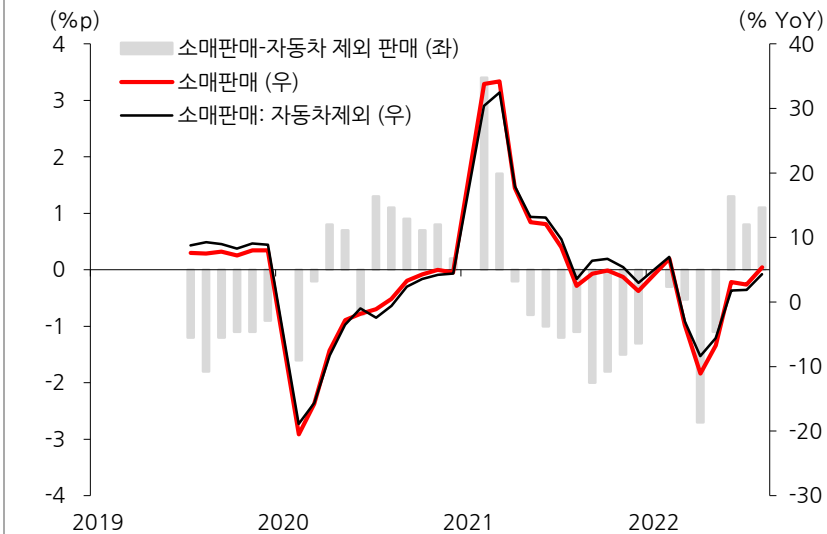
주: 회사명에 '신에너지자동차' 포함된 기업들  
 자료: QiChaCha, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 자동차 소비는 중국 전체 소비의 방향성을 결정

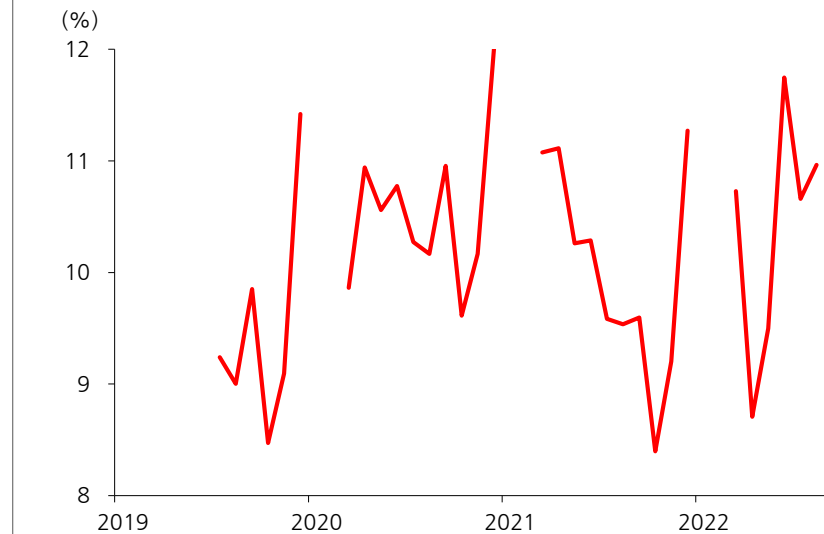
- ❖ 중국 소매판매 반등 구간에서는 자동차 제외 소매판매보다 큰 증가폭. 반대로 위축 구간에서는 자동차 제외 소매판매보다 큰 감소폭
  - ✓ 자동차는 중국 소비 지표 방향성 결정 짓는 핵심 상품
- ❖ 중국 전체 소매판매 중 자동차 비중이 10% 이상이기 때문
  - ✓ 내수소비 촉진 위한 자동차 산업 지원책은 앞으로도 이어질 가능성이 높음 (보조금 정책 종료가 ‘지원책의 끝’ 이 아니라는 점)
  - ✓ 기업형 보조금 지급 형식 아닌 소비자에 대한 세제혜택 추가 연장 기대

자동차 판매가 중국 전체 소매판매 견인



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

중국 소매판매 중 자동차 비중은 10% 수준



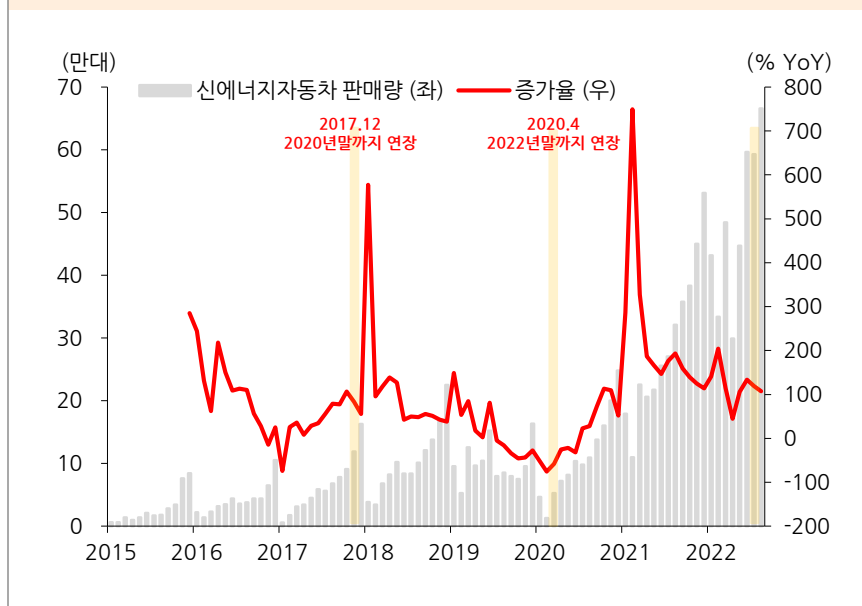
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 정책 신에너지자동차 구매세 취소 정책은 판매량 증가로 연결

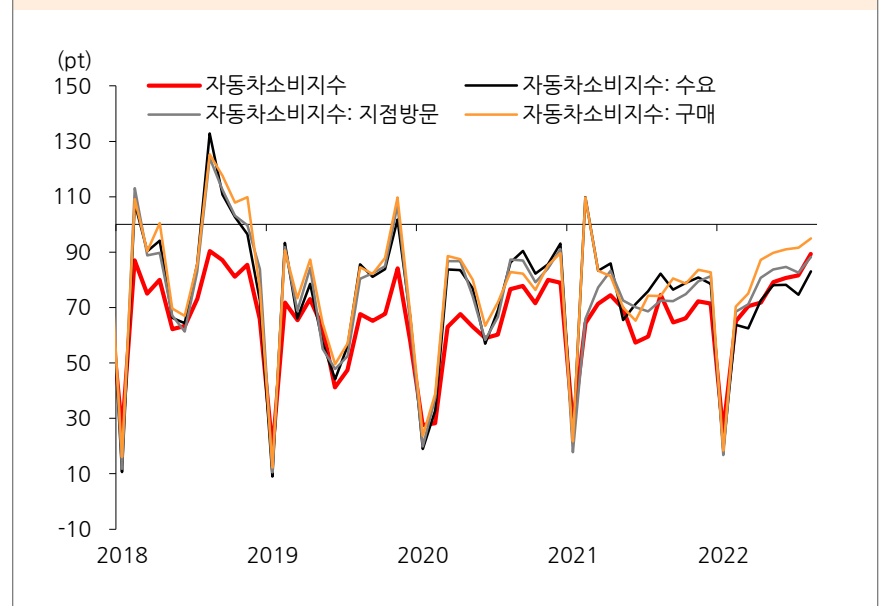
- ❖ 2022년 8월, 중국 정부는 신에너지자동차 구매세 취소 정책을 2023년 말까지 연장하기로 결정
  - ✓ 8/18 국무원 상무회의에서 결정. 신에너지자동차 구매세 취소 연장은 지금까지 세번째
    - 앞서 두차례 연장 결정 이후 신에너지자동차 판매량 급증 효과 확인
  - ✓ 중국 자동차 구매세율은 10%. 증치세 (부가세) 고려하면 일반적으로 차량 한대당 구매세는 8~9% 수준
- ❖ 중국자동차소비지수는 2018년 8월 이후 최고 수준까지 상승 → 자동차 소비 의향 회복세 지속

중국 신에너지자동차 구매세 취소 연장 결정 이후 판매량 급증 효과 확인



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

중국자동차소비지수는 2018년 8월 이후 최고



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

---

# II

---

공급

내수 넘어 해외 진출 가속화

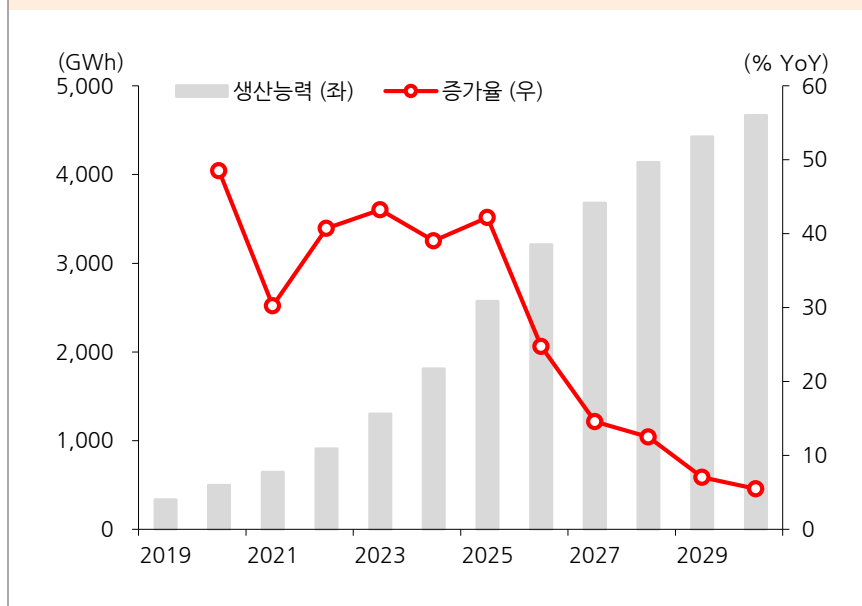




## 공급 지금도 중국 없이 글로벌 성장 어려운데...

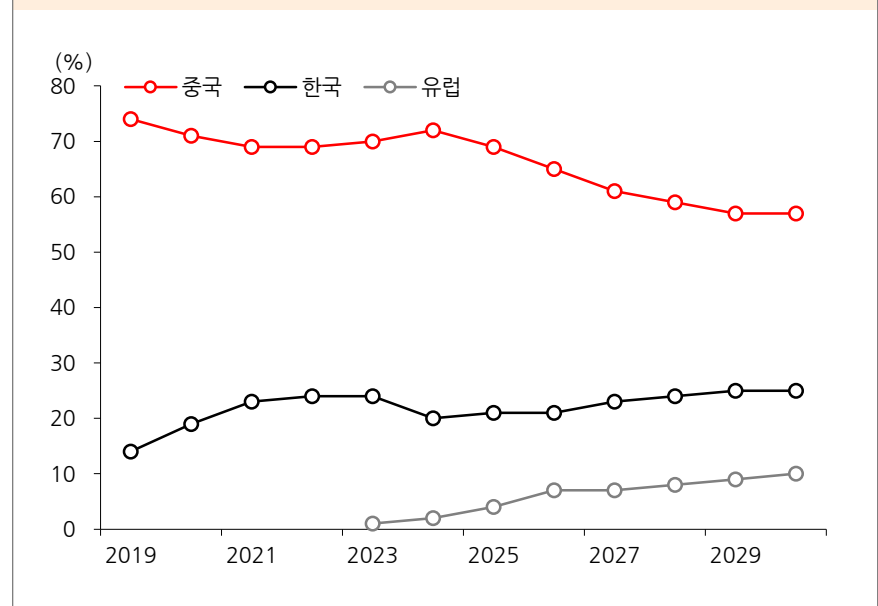
- ❖ 글로벌 2차전지 생산능력은 2030년까지 연평균 27% 성장 예상
  - ✓ 2019년 334GWh에서 2030년 4,669GWh까지 증가 기대
- ❖ 2021년 기준 중국기업의 생산 비중은 69%. 2030년에도 57% 수준으로 압도적인 생산능력 확보 전망
  - ✓ 2021년 생산능력 상위 1~5위 중 LG에너지솔루션 (2위) 제외하고 모두 중국기업

2030년까지 글로벌 2차전지 생산능력 연평균 27% 성장 예상되는데...



주: Real Production Capa 기준  
 자료: SNE리서치, 한화투자증권 리서치센터

..중국이 전세계 2차전지 생산의 60% 차지 가능성

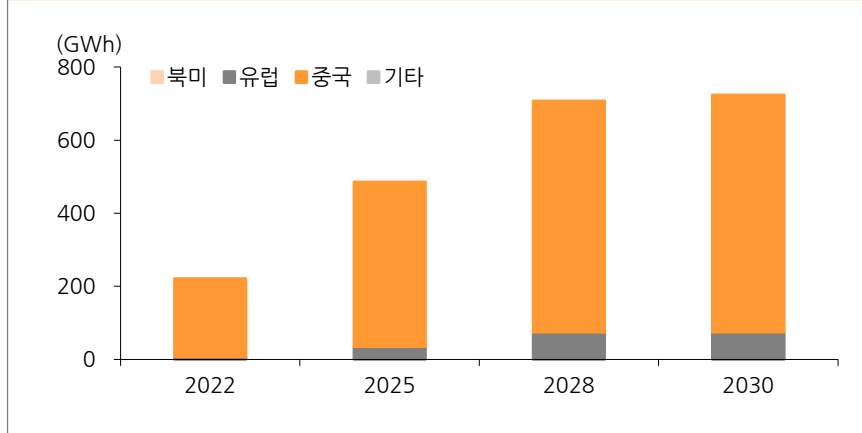


자료: SNE리서치, 한화투자증권 리서치센터

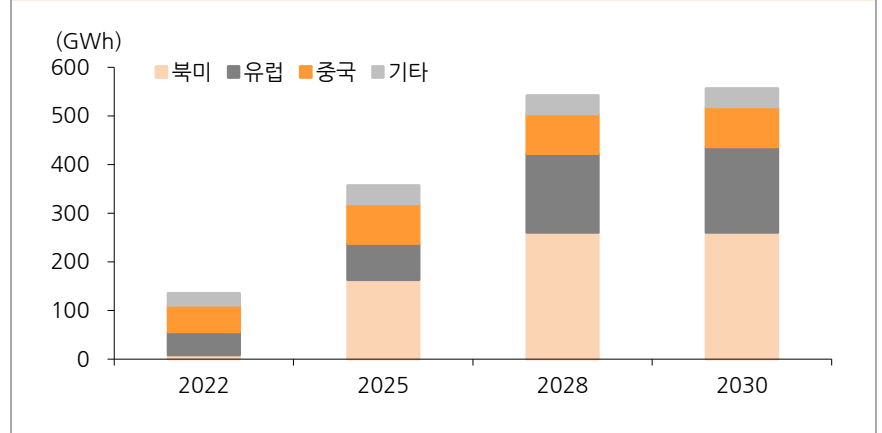


# 공급 ... 2030년까지 중국이 2차 전지 생산능력 장악 전망

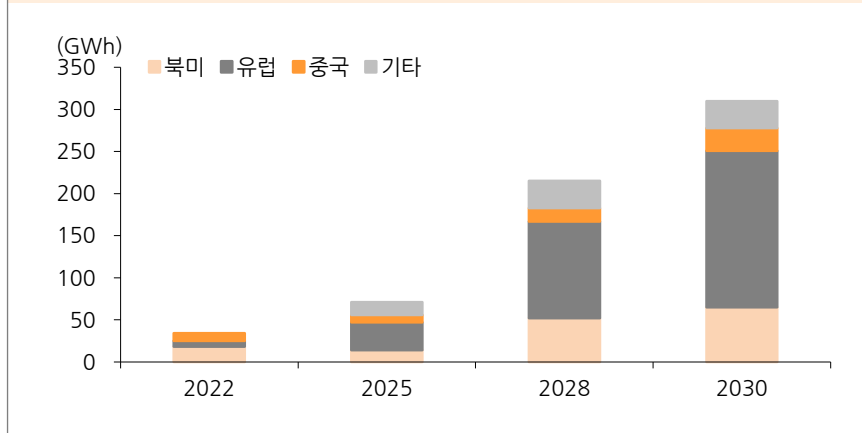
2030년까지 CATL 생산능력 724GWh 예상



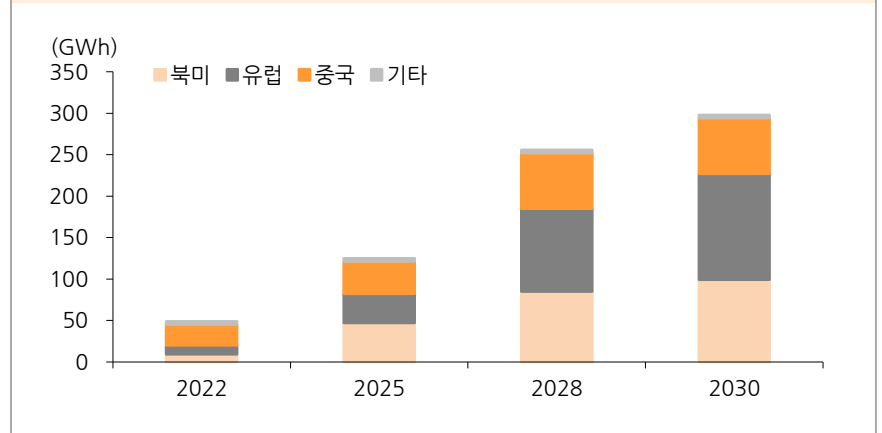
2030년까지 LG에너지솔루션 생산능력 555GWh



2030년까지 삼성SDI 생산능력 310GWh 예상



2030년까지 SK On 생산능력 298GWh 예상



자료: SNE리서치, 한화투자증권 리서치센터

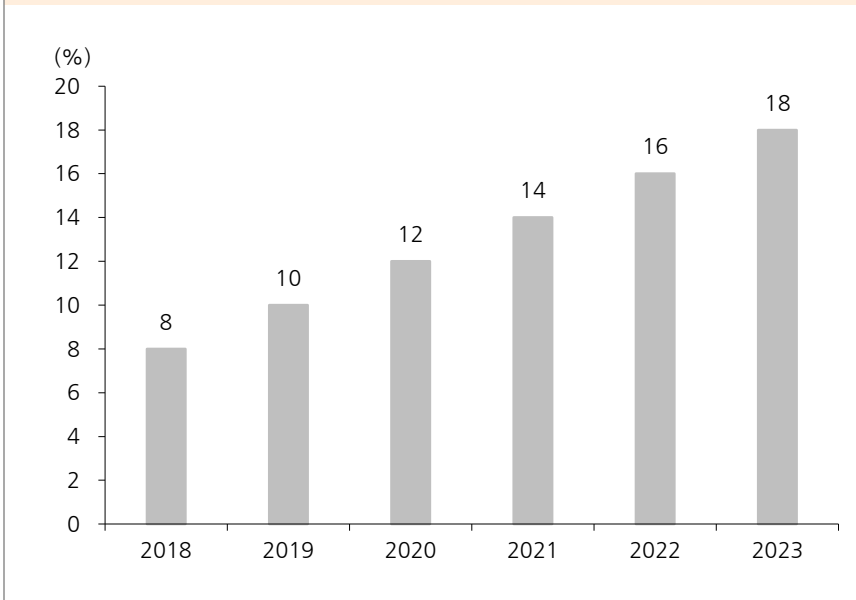




## 공급 생산 의무화 전략 통해...

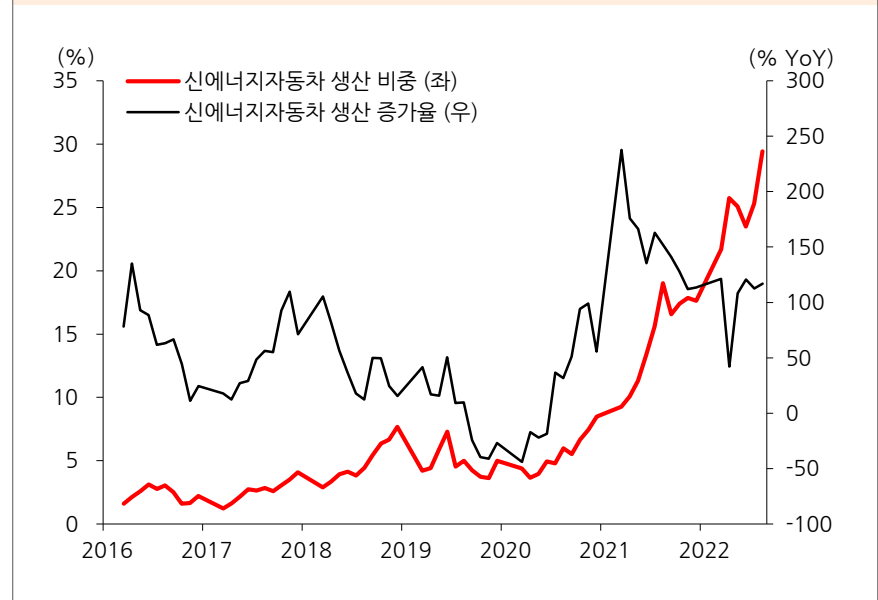
- ❖ 중국은 더블포인트 제도 통해 신에너지자동차 생산/보급 적극 추진
  - ✓ 평균연비 (CAFC): 2025년 신차 평균 연료 소모량을 100km 당 4.0L로 제한 (2020년 평균 소모량 5.0L/100km)
  - ✓ 신에너지자동차 (NEV): 2018년 8%부터 2023년 18%까지 매년 2%p씩 높여 신에너지자동차 생산 의무화 추진
- ❖ 신에너지자동차로의 구조적 변화에 맞춰 기존 내연차 기업들은 신에너지자동차 생산능력 확대에 집중
  - ✓ 중국 신에너지자동차 생산량은 전체 자동차 생산량의 30%에 육박

2023년 신에너지자동차 의무생산비율 18%까지 확대 지시



자료: 중국 공신부, 한화투자증권 리서치센터

중국 신에너지자동차 생산 비중은 30%에 도달



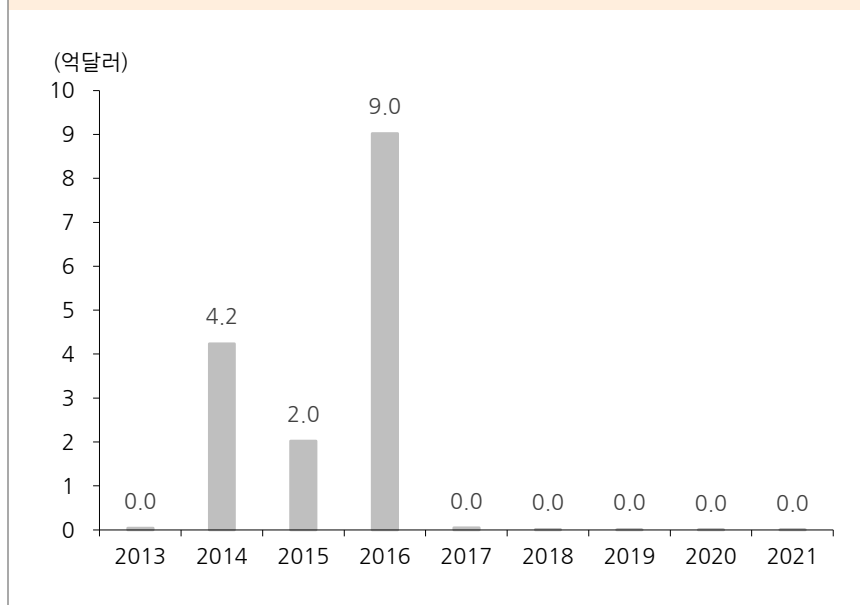
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 공급 ... 성장 과정 중 대외 불확실성 해소

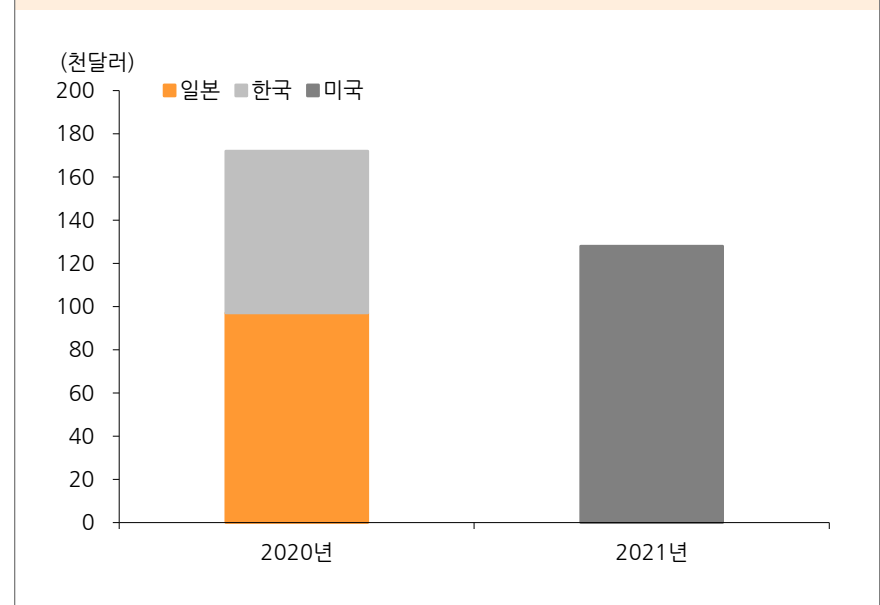
- ❖ 2014~2016년 중국 신에너지자동차시장 본격 성장 이전에는 일부 물량을 수입으로 대응
- ❖ 2017년 이후 중국 자체 공급 능력 충분히 확보. 사실상 수입산은 제로 (0)
  - ✓ 2020/2021년 중국의 전기차 수입규모는 각각 17만/13만달러. 수량을 환산하면 5~6대 수준 (KOTRA)
- ❖ 산업 환경 변화에 대응하는 정책추진 (중국 자체 생산능력 확보)으로 대외 의존도 상승 가능성을 조기에 차단

중국의 유의미한 전기차 수입은 2014~2016년에 불과



자료: KOTRA, 한화투자증권 리서치센터

수량으로 환산하면 2020~2021년 수입규모는 연간 5~6대 수준



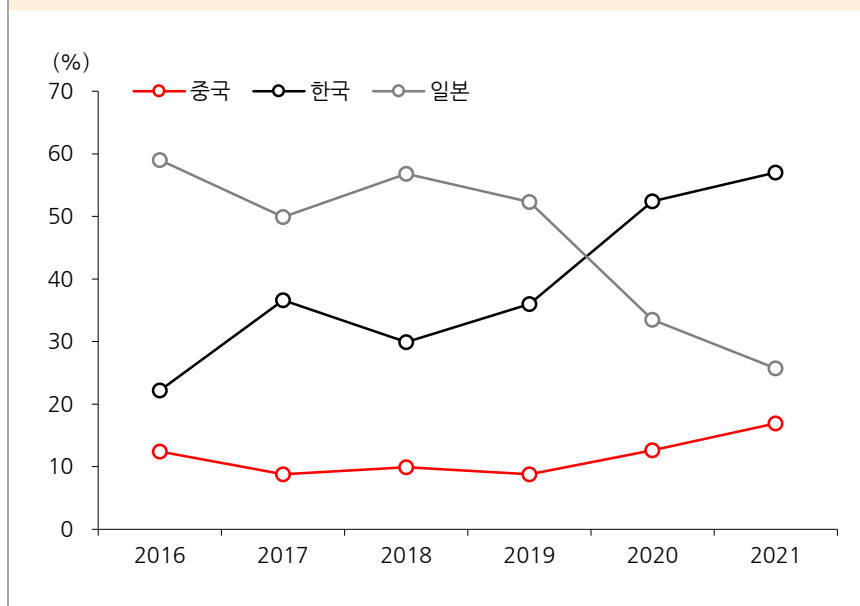
자료: KOTRA, 한화투자증권 리서치센터



## 공급 내수 공급을 보장한 중국은 해외로 영역 확장, 계속

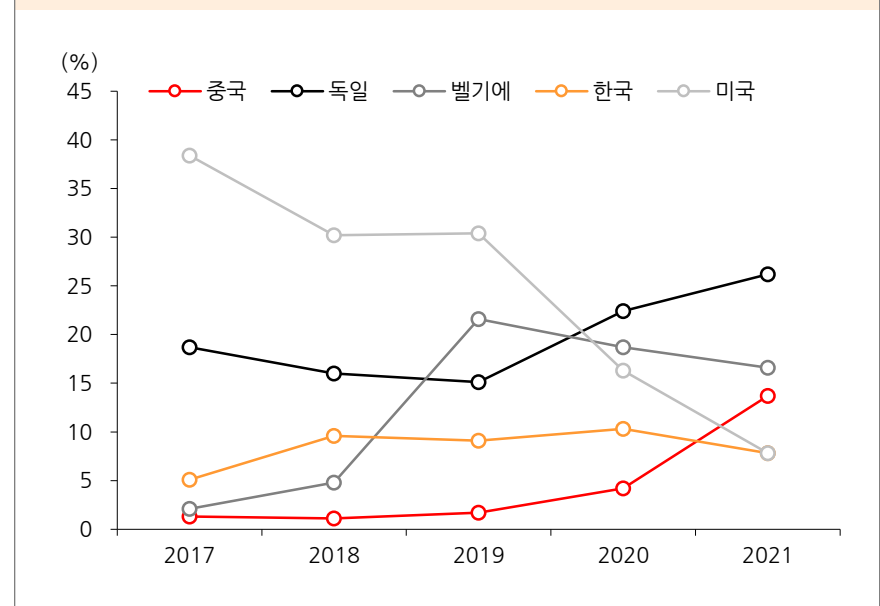
- ❖ 중국 내수 시장 공급 안정화를 이룬 중국은 점차 해외 시장으로 영역 확장 중
- ❖ 2019년 이후 전기차/배터리 분야 모두 글로벌 시장점유율 상승
  - ✓ 중국 시장 제외한 중국기업들의 배터리 시장점유율은 16.9%에 불과 (포함 시 48.7%)
  - ✓ 다만, 지금까지 중국 시장에 국한되어 있다는 인식이 바뀌기 시작했다는 시그널

중국-한국-일본 전기차 배터리 시장 점유율 (중국 시장 제외)



자료: 전경련, 한화투자증권 리서치센터

글로벌 주요국 BEV 수출시장 점유율 추이



자료: 전경련, 한화투자증권 리서치센터



## 공급 내수 공급을 보장한 중국은 해외로 영역 확장

- ❖ Matthias Zentgraf CATL 유럽 총재는 독일/헝가리에 이어 유럽 내 세번째 배터리 공장 설립을 계획 중이라고 언급
  - ✓ “유럽에 세번째 공장 건설 고려 중. 다만 결정된 건 없으며, 수요 명확하지 않으면 추진 않을 것”
- ❖ 이번 코멘트는 9/14 EU집행위원회가 ‘유럽 내 강제 노동 연관 (원재료 채굴부터 제품 유통까지 전 단계) 제품 판매 금지’ 를 추진한다고 알려진 이후에 나온 소식
  - ✓ 구체적인 국가/지역에 대한 강제노동을 언급하지는 않았으나, 사실상 중국을 타겟으로 한다고 평가
- ❖ 중국-서방국가 간 정치/외교 노이즈는 계속 발생. 그러나 중국 신에너지자동차 관련 주요 기업들은 시장 수요에 따라 유럽 진출을 추진 중이고, 유럽 기업들도 중국 기업들과의 협력을 강화
  - ✓ CATL 헝가리 공장 설립 발표 직후 벤츠와의 공급 계약 확대 계약 체결
  - ✓ BMW와는 원통형 배터리 공급 계약 체결. 2025년 출시 예정인 뉴클래스(NEUE KLASS)에 탑재

CATL은 독일/헝가리에 이어 세번째 유럽 공장 건설을 고려 중

Green|Hyperdrive

### World's Biggest EV Battery Maker Considers Third Plant in Europe

- CATL nears start of production in Germany, plans for Hungary
- Shortage of natural gas a challenge for CATL production plans



LIVE  
Watch  
Listen

Contemporary Amperex Technology Co. (CATL) electric vehicle batteries Photographer: Qilai Shen/Bloomberg

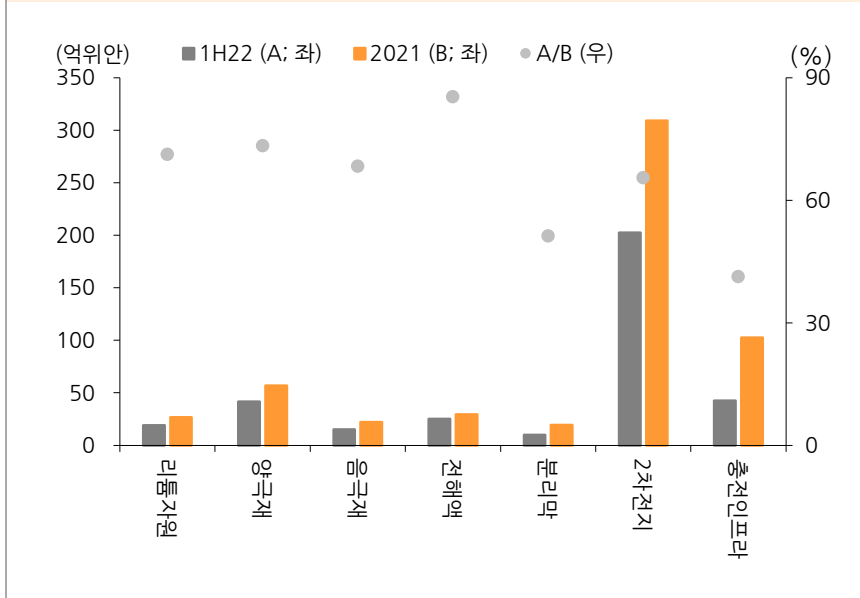
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터



## 공급 밸류체인 기업의 R&D 투자는 2021년 보다 강력

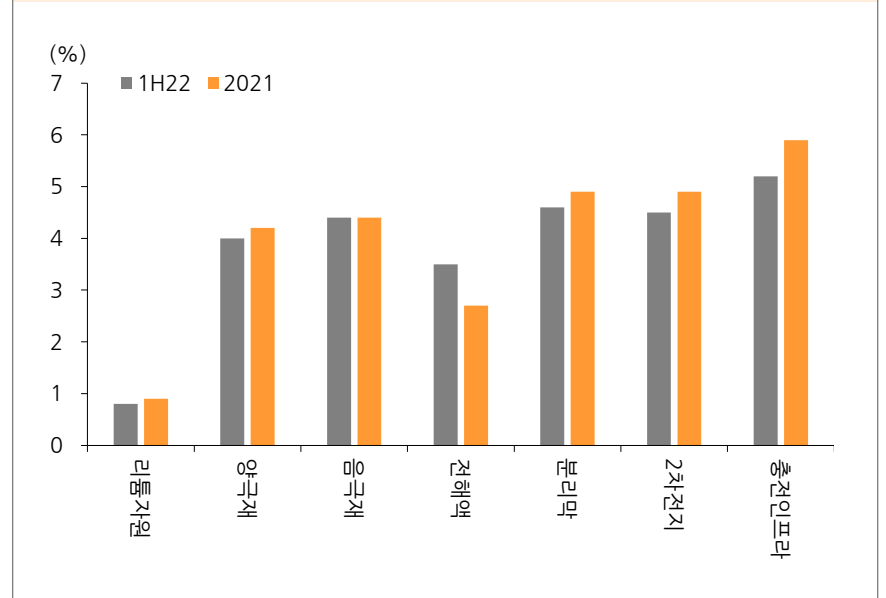
- ❖ 올해 중국 신에너지자동차 관련 기업들의 R&D투자는 2021년보다 강력하다고 평가
- ❖ 2022년 상반기 밸류체인별 R&D 투자 규모는 대부분 2021년 전체 투자의 50% 이상을 상회
  - ✓ 전해액 85%, 양극재 73%, 리튬자원 개발 71%, 음극재 68% 등
- ❖ 올해 상반기 매출 대비 R&D 투자도 2021년과 유사한 수준
- ❖ 전세계적으로 원자재/기술 자급 능력 제고가 강화되는 추세. 하반기 투자 강도가 상반기에 비해 약해질 가능성은 제한적

1H22 vs. 2021 밸류체인별 R&D 투자 규모 비교



자료: 해통증권, 한화투자증권 리서치센터

1H22 vs. 2021 밸류체인별 매출 대비 R&D 비중 비교



자료: 해통증권, 한화투자증권 리서치센터

# III

수요

팔아도 팔아도 부족

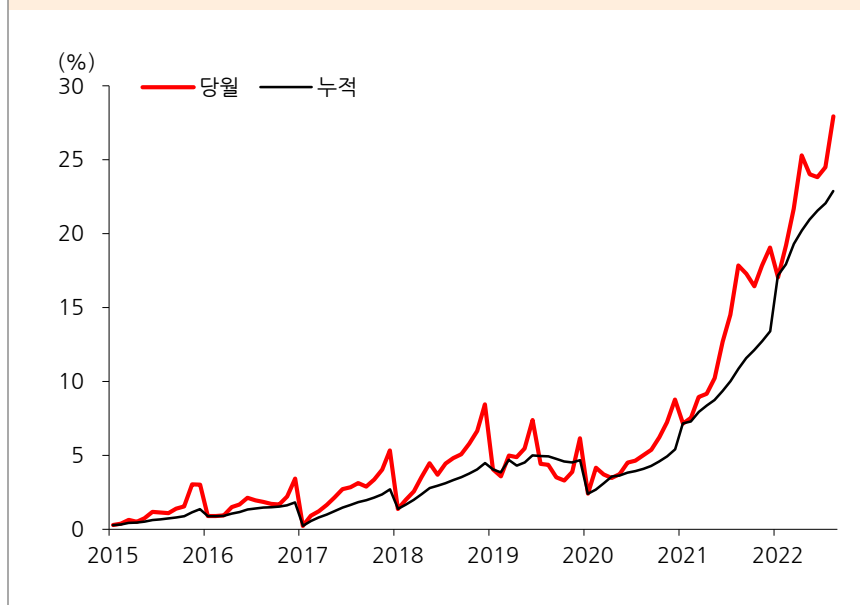




## 수요 침투율 목표는 정부 계획보다 빨리 달성될 것

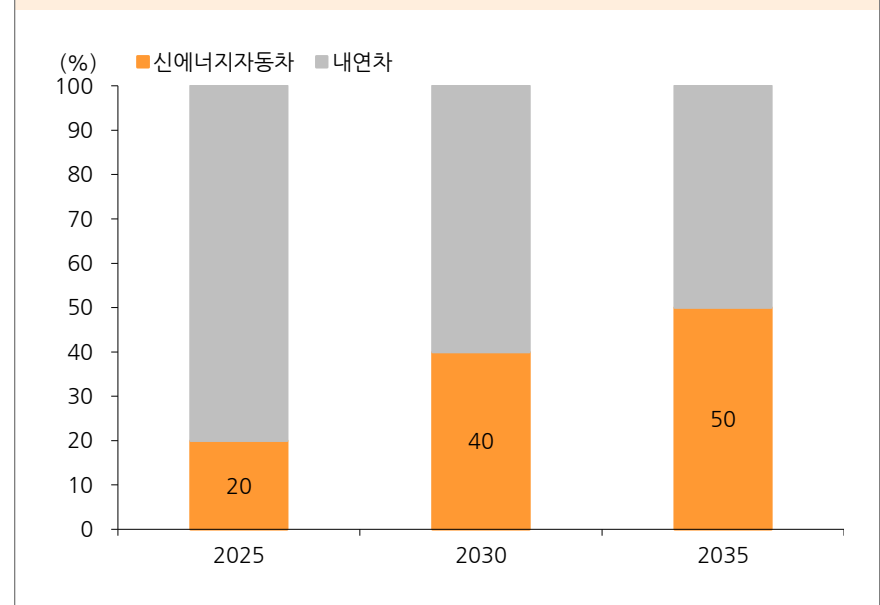
- ❖ 당초 정부 계획보다 빠른 신에너지자동차 판매 속도
  - ✓ 2022년 8월 중국 신에너지자동차 침투율은 27.9%. 1~8월 누적 기준 22.9%
  - ✓ 중국 공신부는 기존 계획 (2025년 20%)보다 3년 빠르게 목표 달성 가능성 언급
- ❖ 정부 계획보다 목표 달성이 조기에 이뤄진다면, 다음 스텝에 대한 정책이 이어질 가능성이 높음
  - ✓ 중국 정부도 신에너지자동차 산업이 시장화 단계에 진입했다는 평가. 시장 수요를 촉진하는 방향 예상

1~8월 중국 신에너지자동차 침투율은 23%



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

중국 신에너지자동차 침투율 목표



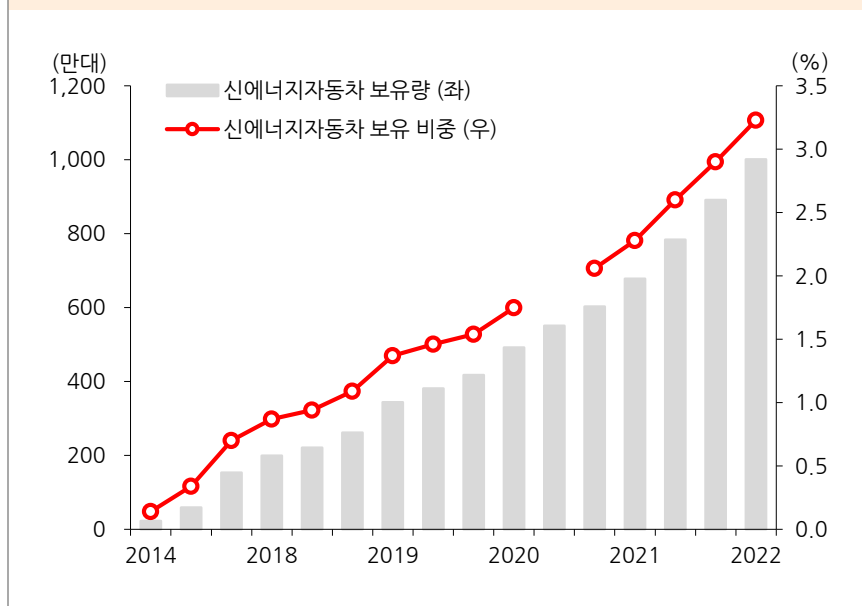
주: 2035년은 대기오염 심각한 핵심 지역  
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 수요 수요 확대 속도에 맞는 인프라 투자도 동행

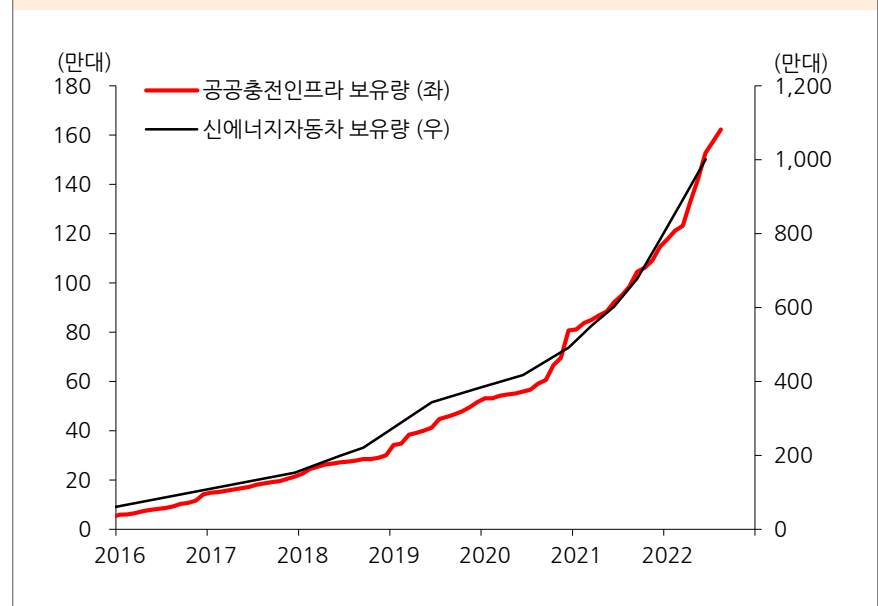
- ❖ 올해 상반기 중국 신에너지자동차 보유량 1,000만대 돌파. 그러나 보유율로 보면 여전히 3%대
  - ✓ 중국 자동차 보유량은 3.1억대. 총인구 (14.1억명)으로 추산하면 자동차 보유율은 22%. 신에너지자동차 추가 보급 여력 大
- ❖ 공공충전인프라 설치도 보급 속도에 맞게 추진. 신에너지자동차 구매자 충전 수요 대응
  - ✓ 2022년 8월 기준 중국 공공충전인프라 162.3만대 (+65% YoY). 7월보다 4.8만개 증가
    - 직류형 70.2만대, 교류형 92.1만대, 직류/교류 일체형 224대

중국 신에너지자동차 보유량 1천만대 돌파. 보유율은 여전히 3%대



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

신에너지자동차 보급 속도에 대응하는 충전인프라 투자



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

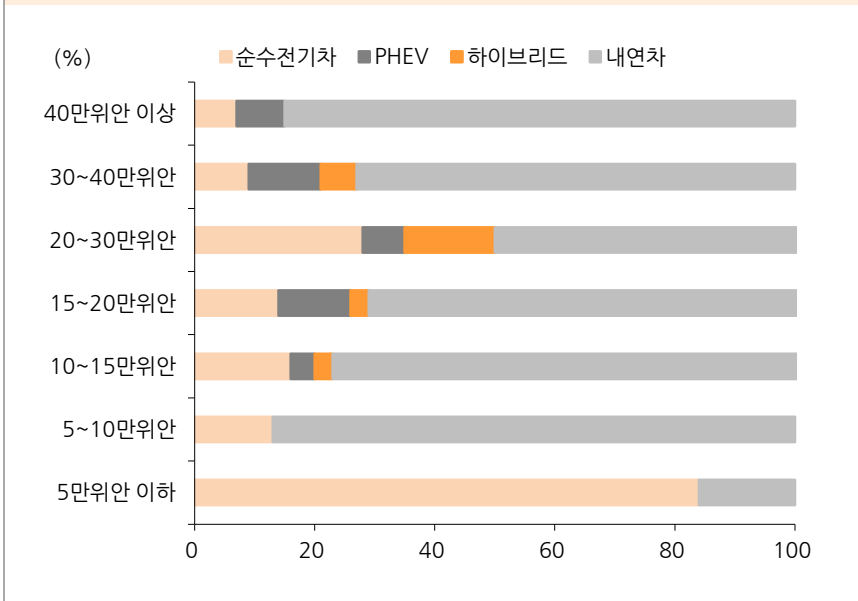




## 수요 가격 인상에 익숙해져 가는 중국 소비자, 계속

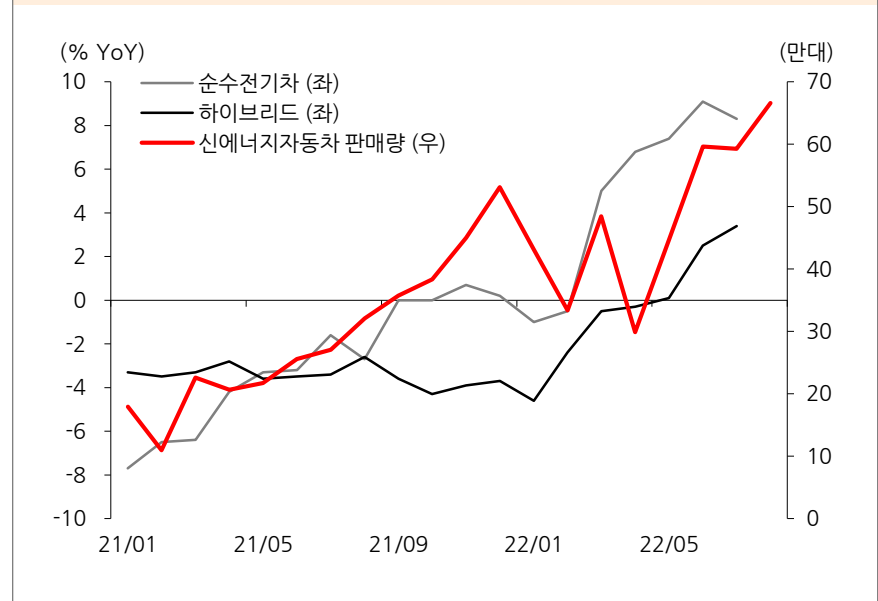
- ❖ 현재 중국 신에너지자동차 가격대는 주로 5만원 (약 600만원) 이하 혹은 20~30만원대 (약 4천만원~6천만원)
- ❖ 2022년 들어 글로벌 원자재가격 폭등에 대응하기 위해 주요 기업들은 가격 인상 결정
  - ✓ 그럼에도 불구하고 중국의 월간 신에너지자동차 판매량은 여전히 견조한 증가 추세 유지
  - ✓ 중국 소비자들은 신에너지자동차 가격 상승에 익숙해져 가는 중
    - 소비위축 우려로 기업들이 가격인하 정책으로 선회한다면 수요는 지금보다 강해질 수 있다고 판단

현재 중국 신에너지자동차 가격대는 5만원 이하 혹은 20~30만원대



자료: 중국승용차정보연석회, 한화투자증권 리서치센터

신에너지자동차 가격 인상에도 판매량은 계속 증가

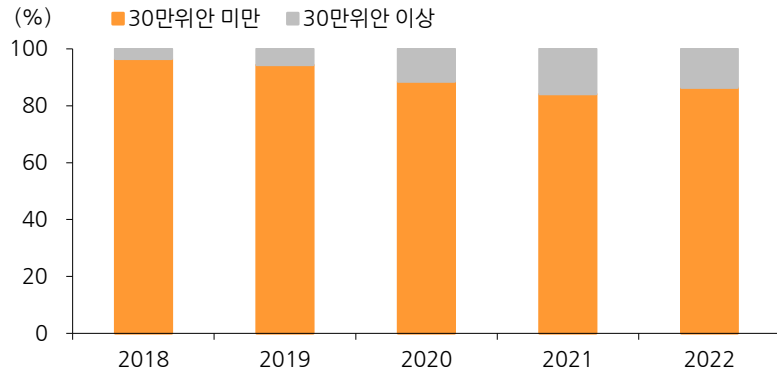


자료: QiCheZhiJia, 한화투자증권 리서치센터

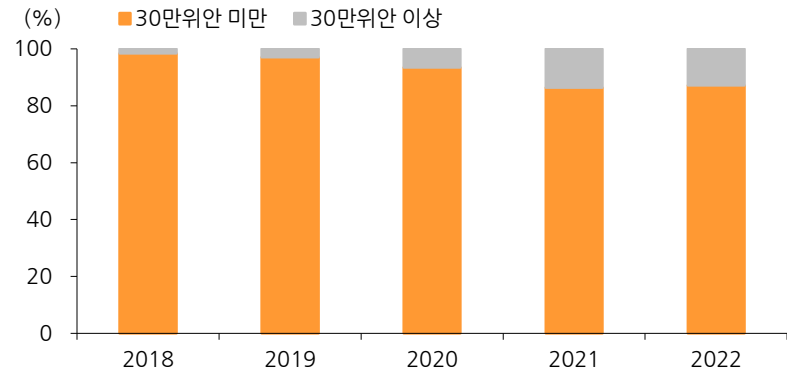


# 수요 가격 인상에 익숙해져 가는 중국 소비자

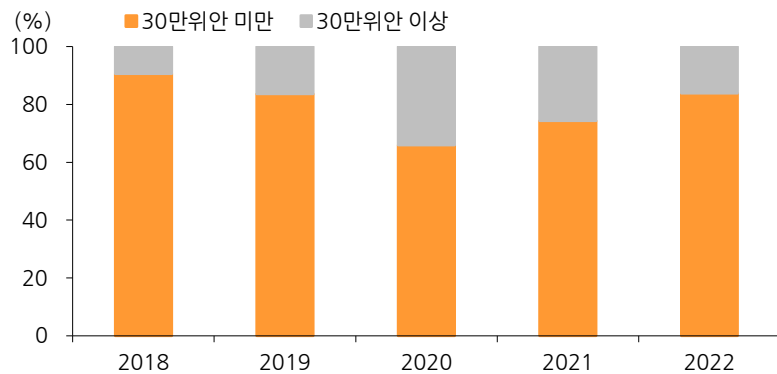
중국 신에너지승용차 가격 비교



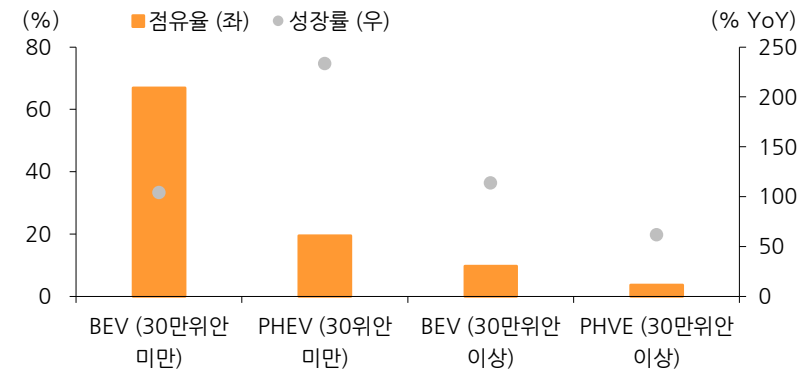
중국 BEV 가격 비교



중국 PHEV 가격 비교



2022년 1~8월 신에너지승용차 분류/가격별 시장점유율 및 성장률 추이



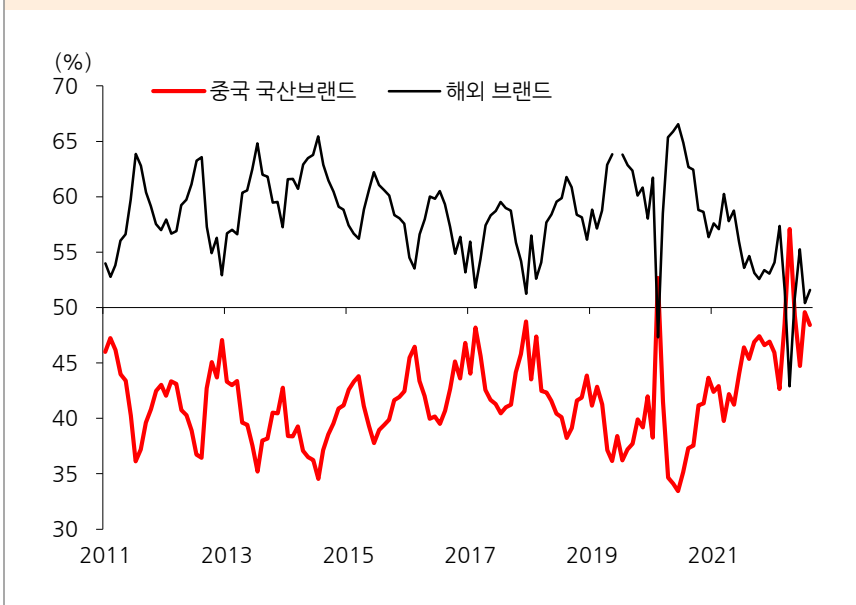
자료: 중국승용차정보연석외, 한화투자증권 리서치센터



## 수요 신에너지자동차는 국산브랜드 선호, 계속

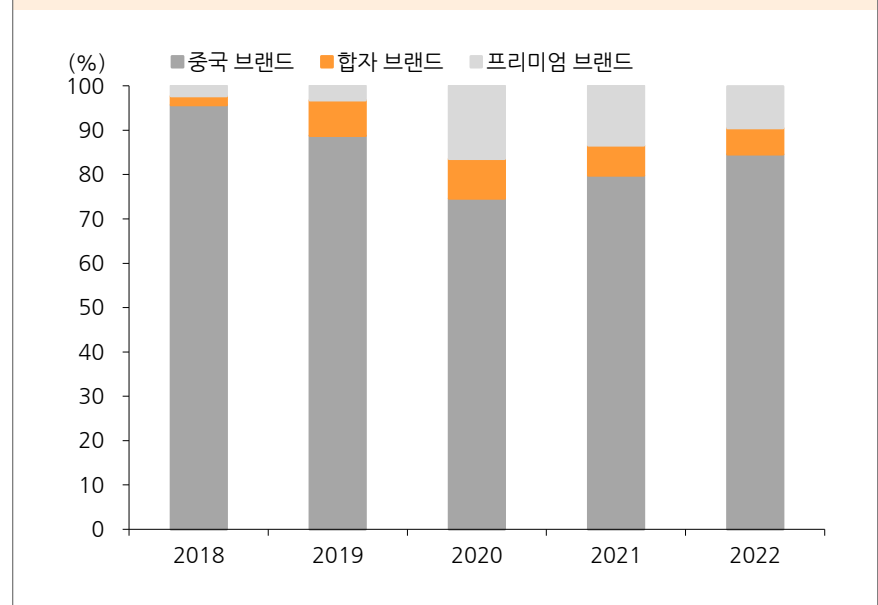
- ❖ 신에너지자동차 시장 개화와 함께 중국에서의 가장 큰 변화는 국산브랜드를 선호한다는 점
  - ✓ 과거 10여년 동안 중국 승용차시장에서 중국 국산 브랜드가 해외 브랜드를 유의미하게 역전한 경험 없음
  - ✓ 2021년 이후 중국 국산 vs. 해외브랜드 점유율 격차 빠르게 좁혀지면서 역전 가능성 ↑
- ❖ 2020년 이후 내연차보다 신에너지차가 폭발적으로 성장했다는 점을 고려하면 점유율 격차 축소는 신에너지차가 견인한 것
  - ✓ 중국 신에너지승용차 시장에서 중국 국산 브랜드 점유율은 80% 이상

2020년 이후 중국 승용차시장에서 국산 vs. 해외브랜드 격차 빠르게 좁혀지는 중



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

신에너지승용차 시장에서 중국 브랜드가 압도적인 퍼포먼스



주: 2022년은 1~8월 기준  
 자료: 중국승용차정보연석회, 한화투자증권 리서치센터



## 수요 신에너지자동차는 국산브랜드 선호

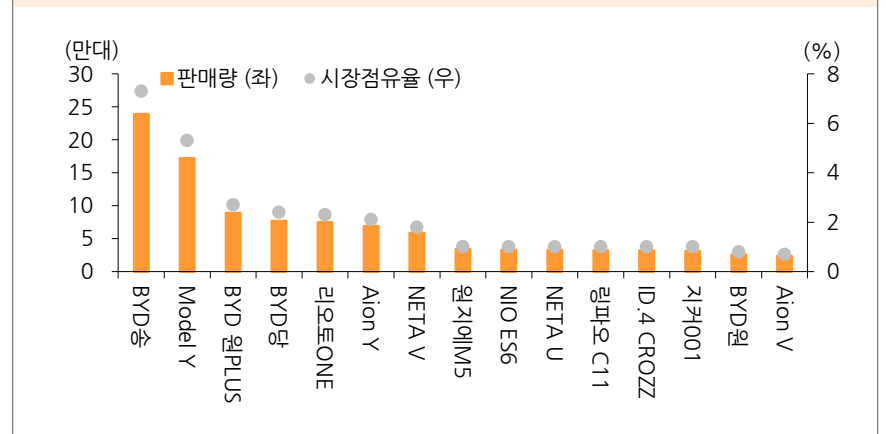
2022년 1~8월 중국 브랜드별 신에너지승용차 판매량 및 점유율 비교

순위	제조사	판매량 (만대)	성장률 (% YoY)	시장점유율 (%)	순위 변화
1	BYD	96.2	281.7	29.5	-
2	상하이우링	28.5	16.6	8.7	-
3	테슬라중국	24.1	57.7	7.4	-
4	길리	16.8	363.3	5.2	-
5	치루이	15.9	241.2	4.9	-
6	광저우	15.5	124.7	4.7	-
7	장안	9.6	113.0	3.0	-
8	NETA	9.2	172.1	2.8	▲1
9	샤오핑	9.0	95.9	2.8	▼1
10	장성	8.3	15.8	2.6	-
11	링파오	7.7	222.8	2.3	▲1
12	리오토	7.5	56.5	2.3	▼1
13	NIO	7.2	28.3	2.2	-
14	이치폭스바겐	6.3	79.2	1.9	-
15	상하이폭스바겐	6.0	109.4	1.8	-

2022년 1~8월 중국 브랜드별 신에너지승용차 (세단) 판매량 및 점유율 비교



2022년 1~8월 중국 브랜드별 신에너지승용차 (SUV) 판매량 및 점유율 비교



자료: 중국승용차정보연석회, 한화투자증권 리서치센터

# IV

## 투자전략

내수 견고 하다면  
걱정은 불필요

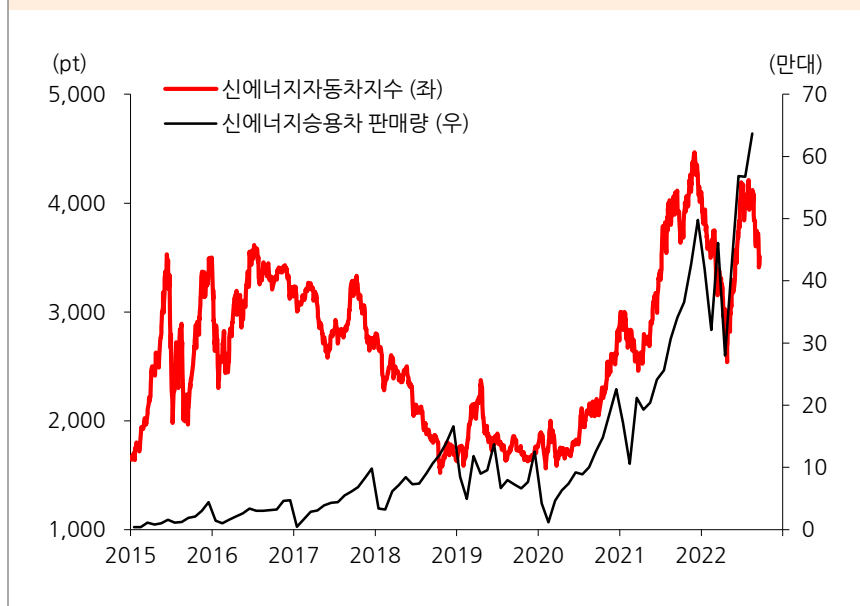




## 투자전략 결국 펀더멘탈을 따라가는 주가, 계속

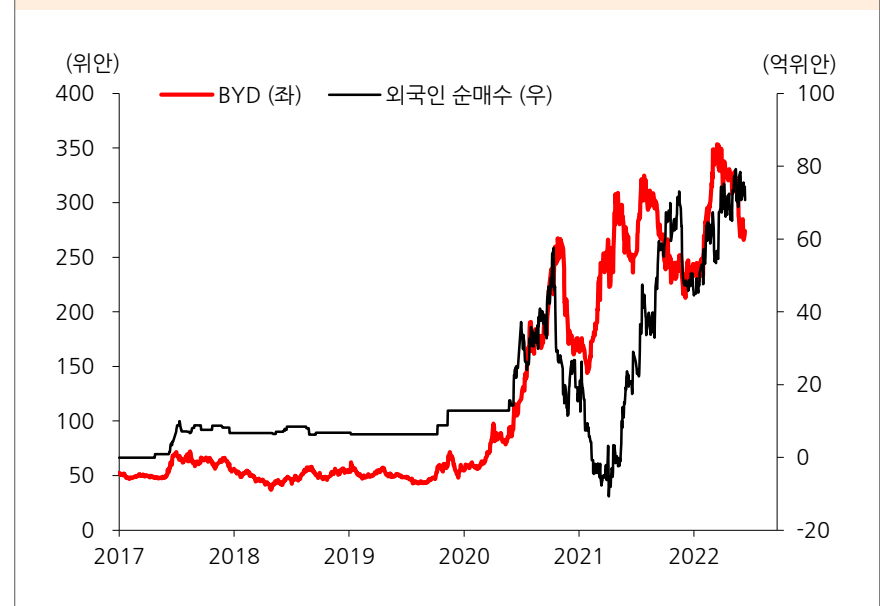
- ❖ 2015~2018년 중국 신에너지자동차 산업 본격 투자 & 시장 개화 기대감에 과도하게 상승한 주가
- ❖ 2019년부터는 펀더멘탈에 수렴: 2019년 이후 업종지수는 신에너지승용차 월간 판매량과 유의미한 상관관계
- ❖ 중국 신에너지자동차업종지수는 전고점 대비 -17% 하락. 펀더멘탈 대비 과도한 낙폭이라는 판단
  - ✓ 7월에 주춤했던 신에너지승용차 판매 (-0.2% MoM)은 8월에 큰 폭으로 회복 (+12.2% MoM)하며 월간 최다 판매량 경신
- ❖ 외국인은 신에너지자동차 주가 조정될수록 매수세 강화

2019년부터 신에너지자동차지수는 월간 판매량과 유의미한 상관관계



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

외국인은 중국 신에너지자동차 주가 조정 시 매수로 대응

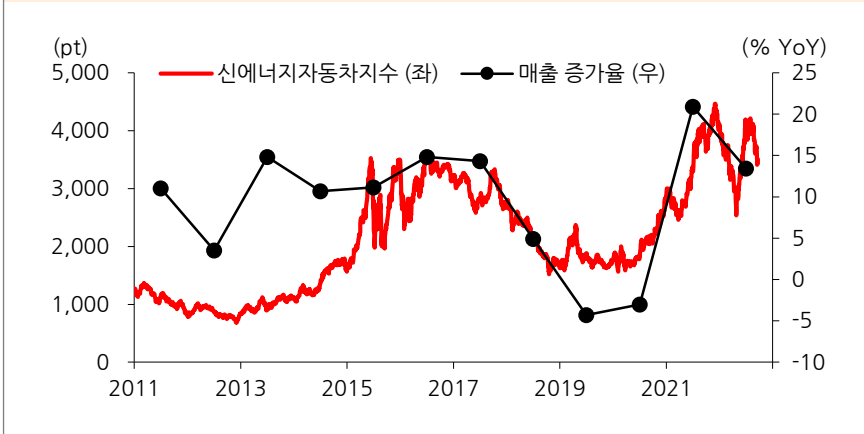


자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

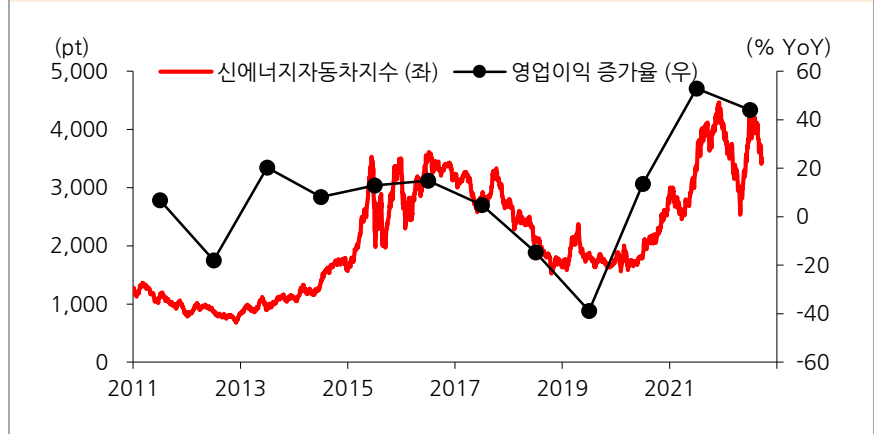


# 투자전략 결국 펀더멘탈을 따라가는 주가

신에너지자동차지수 및 매출 증가율 추이



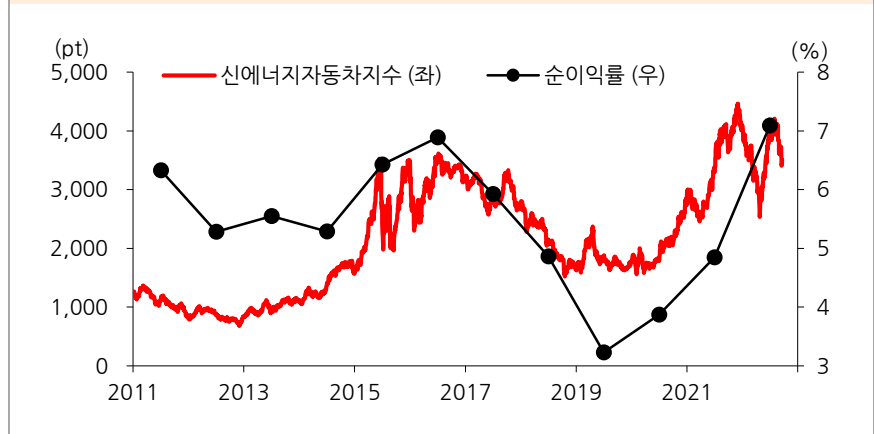
신에너지자동차지수 및 영업이익 증가율 추이



신에너지자동차지수 및 총순이익률 추이



신에너지자동차지수 및 순이익률 추이



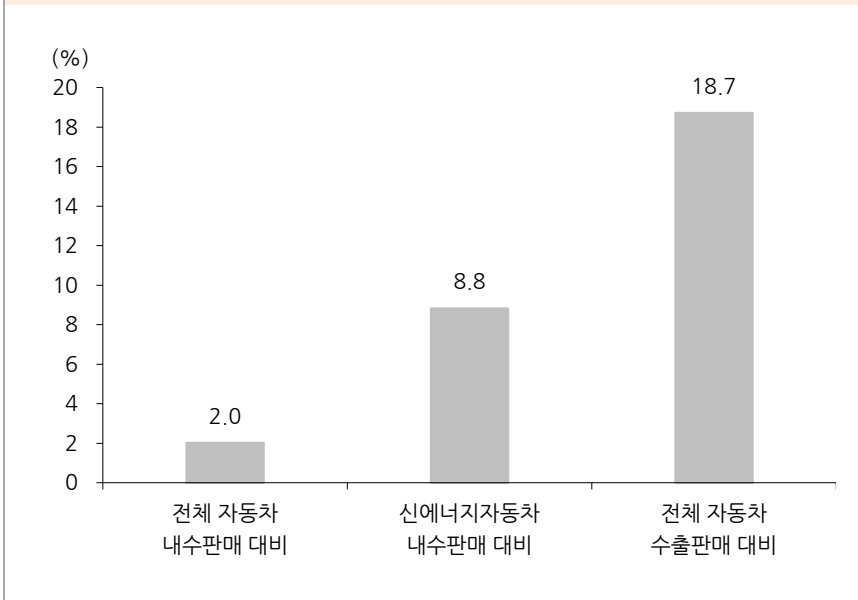
주: 2022년은 상반기 기준  
 자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 투자전략 중국 신에너지자동차는 수출 아닌 내수 확인 필요, 계속

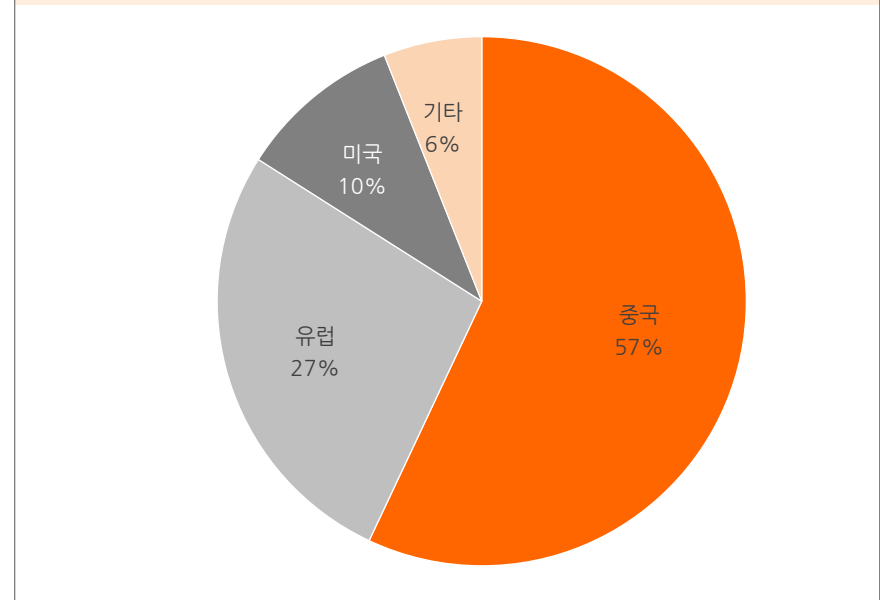
- ❖ 2022년 1~8월 중국 신에너지자동차 수출량은 34만대. 전체 수출 중 차지 비중 낮지 않지만 여전히 내수가 중요
  - ✓ 중국 신에너지자동차 수출은 전체 자동차 수출의 19% 수준
- ❖ 2022년 상반기 기준 전세계 신에너지자동차 판매의 57%가 중국 시장에서 발생
  - ✓ 중국 신에너지자동차 시장은 성장성 뿐만 아니라 규모 면에서도 글로벌 시장을 압도
  - ✓ 중국 기업들 입장에서는 여전히 성장 여력이 충분한 대형 시장인 중국에서 기회를 찾는 것이 우선

중국 신에너지자동차 수출은 전체 자동차 수출의 19% 수준이나...



주: 2022년 1~8월 기준  
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

..전세계 신에너지자동차 시장에서 중국 비중이 60%에 육박



주: 2022년 상반기 기준  
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

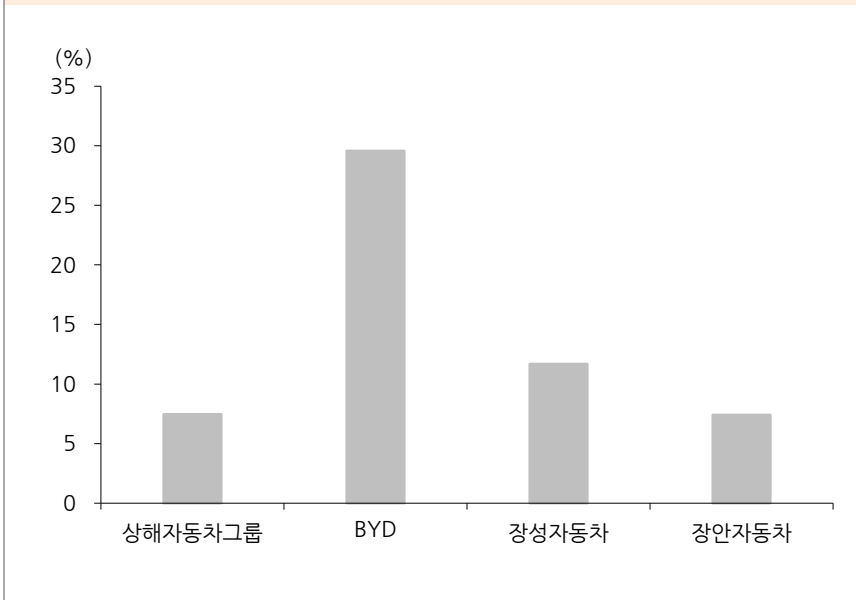




## 투자전략 중국 신에너지자동차는 수출 아닌 내수 확인 필요

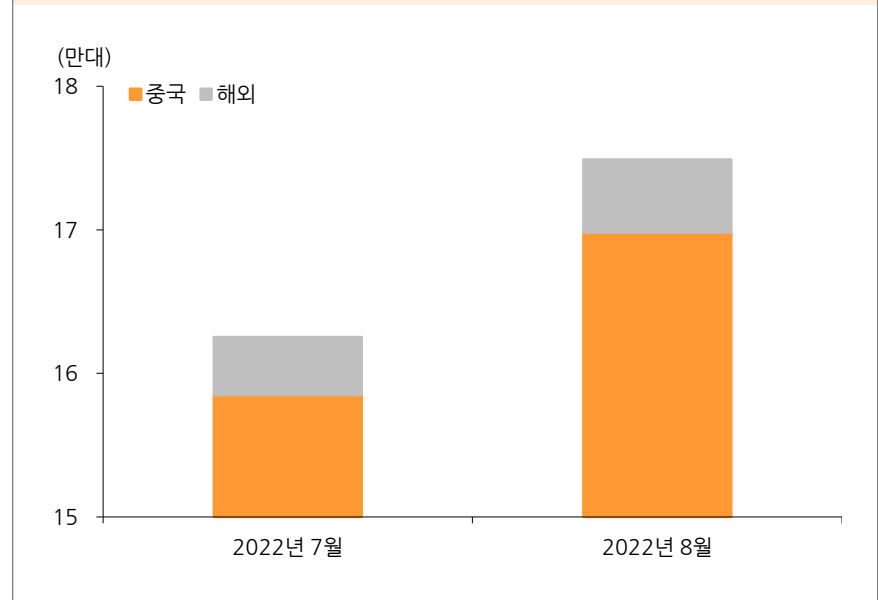
- ❖ 중국 주요 신에너지자동차 제조기업들의 해외 매출 비중은 10% 수준 (BYD 제외)
  - ✓ 여전히 내수 시장 점유율 확보가 우선시 될 수 밖에 없는 상황
- ❖ 대표기업인 BYD 역시 전체 신에너지자동차 판매량 중 해외 판매 비중은 3% 미만
  - ✓ BYD는 신에너지자동차 외에 스마트폰 OEM, ESS용 배터리 판매 매출이 48%. 해당 사업부문 중심으로 해외 매출 발생

매출액 상위 자동차기업 해외 매출 비중



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

BYD 신에너지자동차 판매량 비교: 중국 vs. 해외



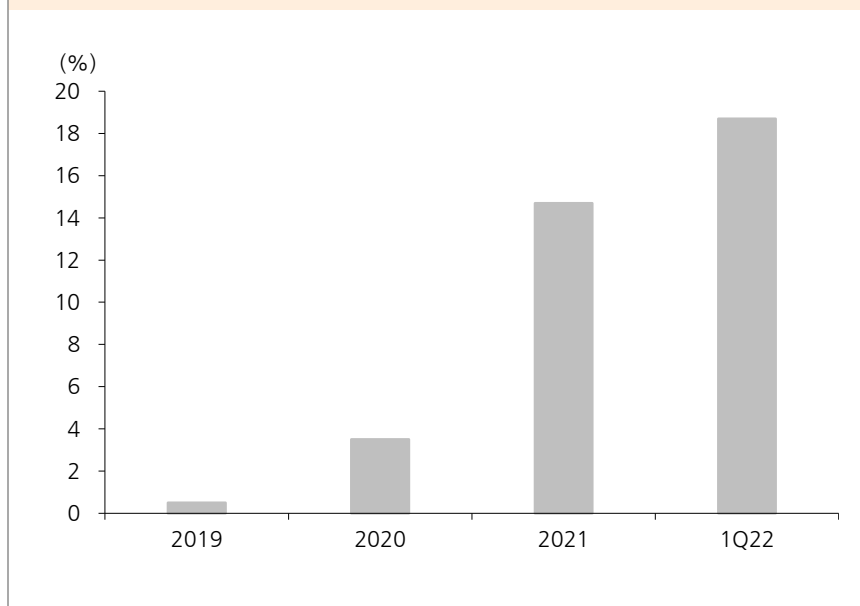
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 투자전략 유럽의 규제를 자세히 뜯어보면, 계속

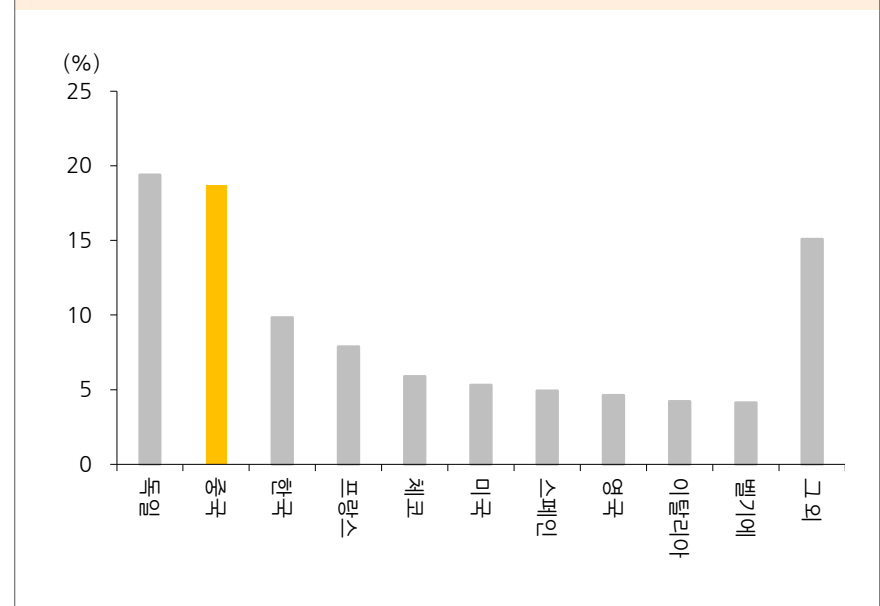
- ❖ 미국에 이어 유럽도 중국 인권 문제를 이유로 규제 강화 예정. 미국은 6월부터 <신장위구르 강제노동 방지법> 시행
  - ✓ 유럽위원회: 유럽 내 강제노동과 연관된 제품 (원자재/생산/유통 등 전 단계) 판매 금지 법안 준비 중. 발효 시기는 내년 목표
  - ✓ 로베르트 하베크 독일 부총리: 원자재/배터리/반도체 관련 중국 의존도 낮추기 위한 새로운 통상정책 준비 중
- ❖ 관련 법안이 사실상 중국을 타겟으로 한다는 평가가 존재하는 가운데, 유럽 신에너지자동차 시장에서 중국산 점유율 20% 육박
  - ✓ 독일 (19.4%)에 이어 2위 (18.7%). 점유율 격차는 1%p 이내

유럽 내 중국산 신에너지자동차 점유율 20% 육박



자료: INSIDEEVs, 한화투자증권 리서치센터

유럽시장 점유율은 독일에 이어 2위



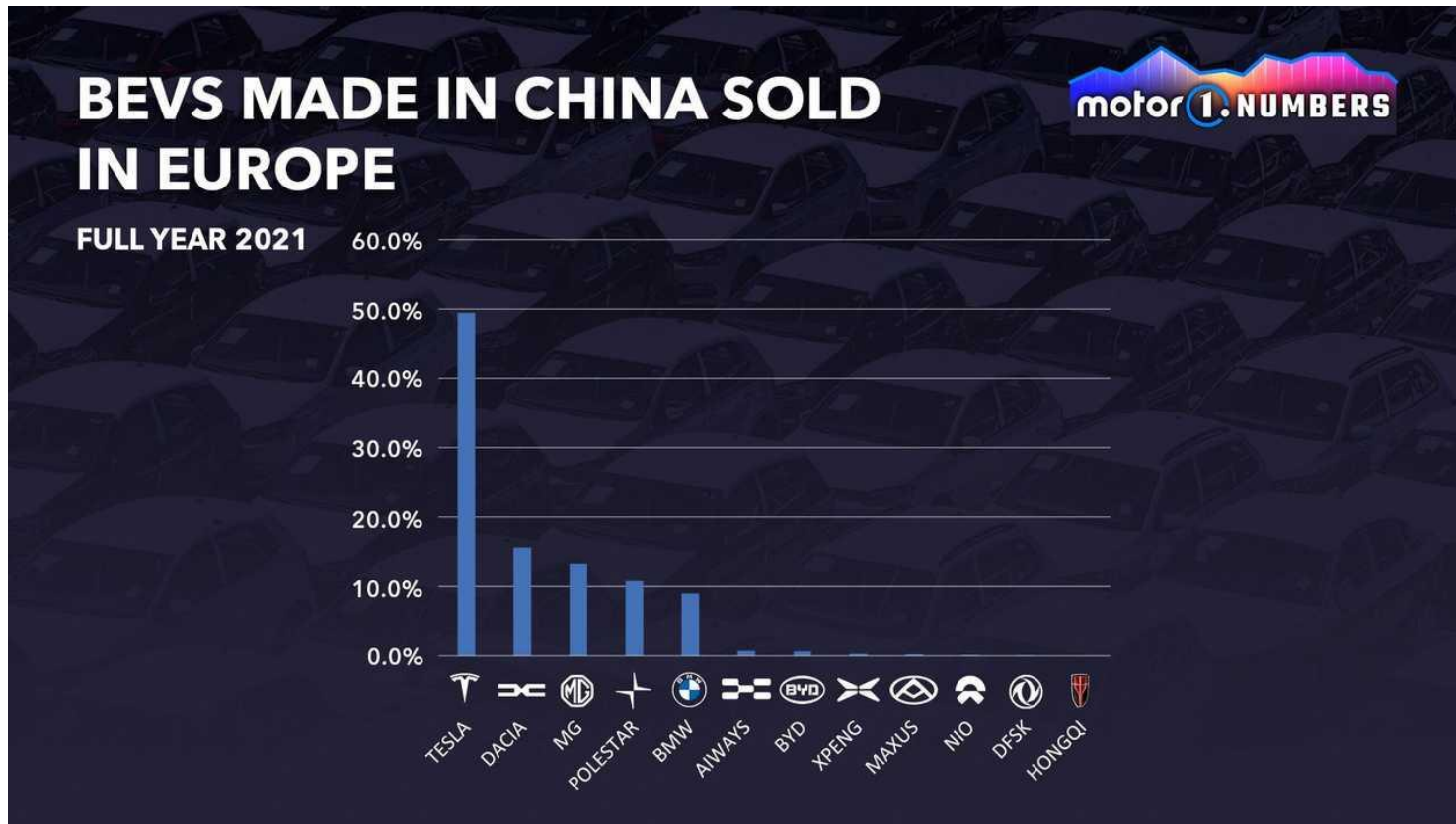
자료: INSIDEEVs, 한화투자증권 리서치센터



## 투자전략 유럽의 규제를 자세히 뜯어보면, 계속

❖ 유럽에 판매되는 중국산 신에너지자동차를 규제한다면 결국 비중국기업을 규제하는 꼴

유럽에 판매된 중국제조 (Made in China) 전기차는 테슬라가 절반 차지



자료: INSIDEEVs, 한화투자증권 리서치센터



## 투자전략 유럽의 규제를 자세히 뜯어보면 [사례: 미국의 동남아 태양광 패널 규제]

- ❖ (현지시각 3월 29일) 미국 상무부, 태양광 업체 옥신솔라의 청원으로 동남아 4개국(태국, 말레이시아, 캄보디아, 베트남)에서 수입하는 태양광 패널에 대한 반덤핑 조사 발표. 중국의 우회수출을 통한 관세 회피 방지 목적
- ❖ 업계 및 주정부의 우려 및 반발 움직임
- ❖ (현지시각 6월 6일) 상무부, 동남아시아 4개국에서 수입하는 태양광 패널 관세 2년 유예
- ❖ 미국 태양광 산업의 높은 중국을 포함한 아시아 의존도 및 이를 단기간에 낮추기 어려움을 보여줌
  - ✓ 미국의 중국산 부품 사용 금지와 같은 극단적인 선택은 미국 태양광 기업들에게도 독이 될 수 있음

### 미국 상무부의 중국 태양광 부품 우회 수출 규제 사건

#### [미국 상무부의 중국 태양광 부품 우회 수출 규제 사건]

(현지시각) 3월 29일 미국 상무부는 캘리포니아 태양광 업체 옥신솔라의 청원으로 동남아 4개국(태국, 말레이시아, 캄보디아, 베트남)에서 수입하는 태양광 패널에 대한 반덤핑 조사를 시작할 것이라 밝혔다. 중국의 동남아를 통한 태양광 부품 수출로 고율 관세 회피를 방지하기 위함이다.

이에 대해 태양광산업 관련 단체들은 우려를 표했고, 미국 청정에너지협회는 상무부의 결정은 스스로 태양광산업 발전을 동결시키는 재앙 신고라 비판했다.

실제로 이러한 우려는 기업들의 실적 발표에서 잘 나타났다. 넥스트에라 에너지는 22년 1분기 실적발표에서 상무부의 조치로 2024년까지 태양광 패널 대부분이 품질될 수 있음을 우려했다. 미국 전체에 공급될 패널 용량 중 상반기에 10~20% 수준만 공급할 수 있을 것이라고 언급했다. 엑셀에너지는 조사의 불확실성으로 미국 내 태양광 프로젝트가 다수 지연되거나 취소될 수 있다고 했다. 이로 인해 태양광 기업들의 주가가 하락했었다.

이에 19명의 주지사 및 상원의원 22명, 하원의원 수십 명이 바이든 대통령에게 우려가 담긴 서한을 발송하기도 했다.

이로 인해 현지시각 6월 6일, 상무부는 동남아시아 4개국(태국, 말레이시아, 캄보디아, 베트남)에서 수입하는 태양광 패널에 대한 관세를 2년간 유예했다.

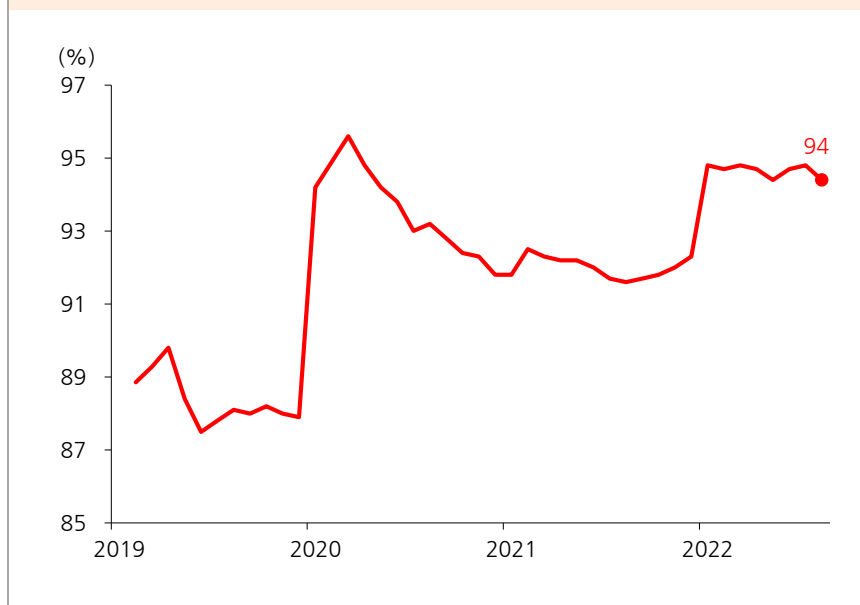


## 투자전략 구조적 성장이 핵심, 계속

❖ 2020년 11월 <신에너지자동차 산업 발전 계획 (2021~2035)>에서 중장기 성장 계획 발표

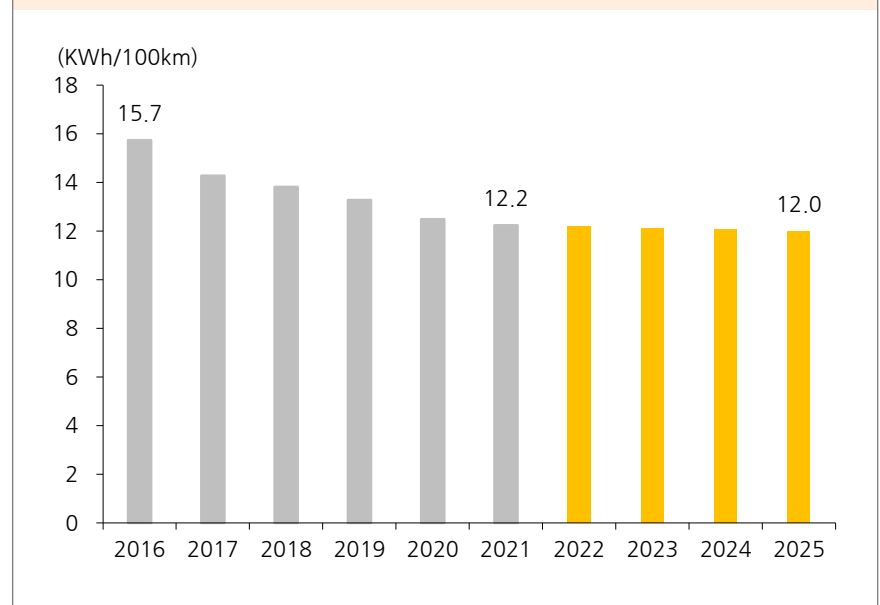
- ✓ 2025년까지: ① 순수전기차 평균 전력 소비량을 12kWh/100km까지 낮추고, ② 신차 판매 중 신에너지자동차 판매 비중을 20%까지 끌어올리며, ③ 특정 지역 내 자율주행차 상업화 응용 실시. ④ 배터리 충전/교환 서비스 능력 제고
- ✓ 2035년까지: ① 글로벌 선두 수준의 기술력 확보 & 경쟁력 보유한 브랜드 구축하고, ② 신차 판매는 순수전기차 중심으로, ③ 공공부문은 신에너지자동차로 전면 전환. ④ 수소연료전지차 상업화 응용 실시하고, ⑤ 자율자행차 규모화 응용 실현하며, ⑥ 배터리 충전/교환 서비스 능력 효율 제고 & 수소연료공급시스템 구축

중국 2차전지 Top10 기업 시장점유율 추이



자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터

2021년 순수전기차 평균 전력 소비량은 2016년 대비 -22% 감소



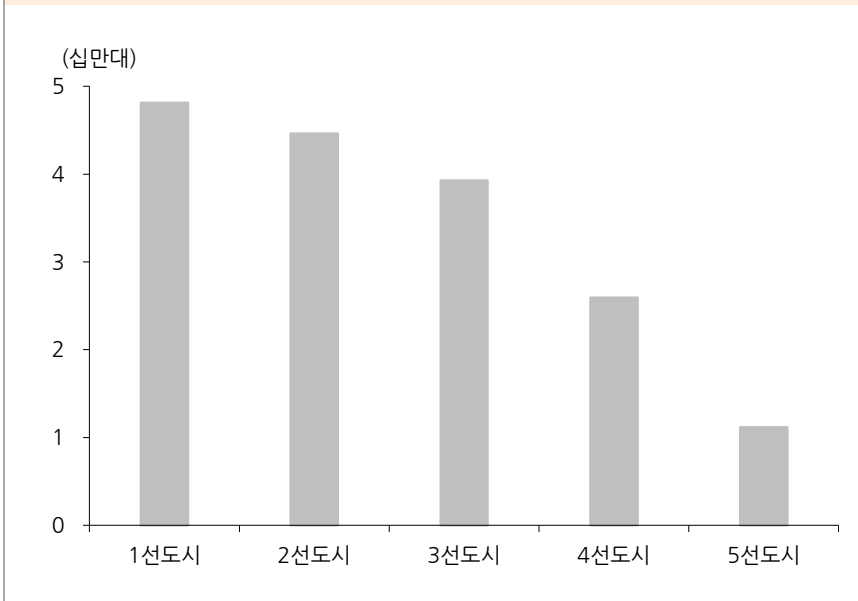
자료: Wind, 한화투자증권 리서치센터



## 투자전략 구조적 성장이 핵심

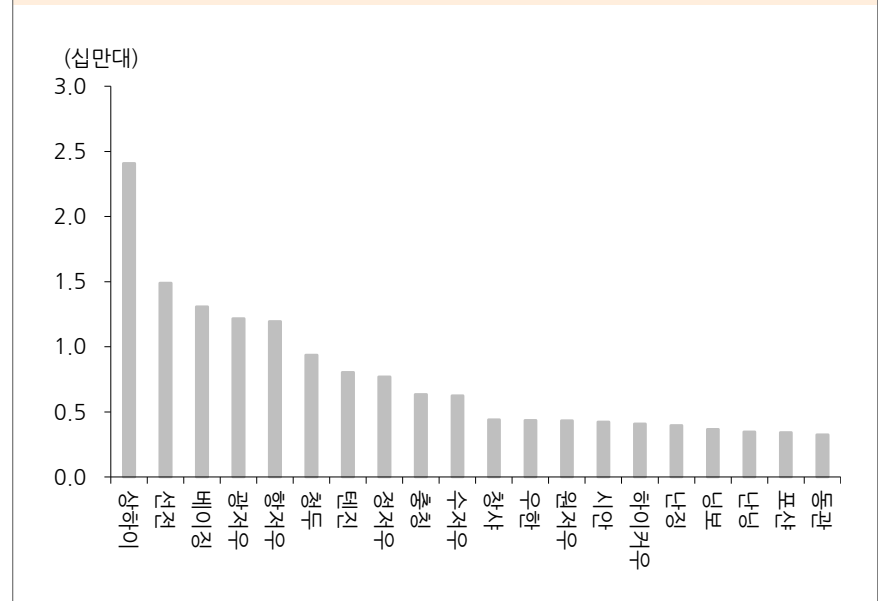
- ❖ 산업/기술 업그레이드 외에 또다른 구조적 성장은 지역별 편차를 줄이는 것
  - ✓ 중국 신에너지자동차 판매는 1~2선 도시에 집중. 3선 이하 도시는 상대적으로 부진
- ❖ 도시별로 보면 상하이/선전/베이징/광저우 등 자동차 구매제한 정책 시행중인 지역에서 구매 수요 폭발
  - ✓ 지금의 성장성을 더 높이기 위해 중국 정부는 '구매제한 없지만 판매가 상대적으로 부진한 3선 이하 도시'에 집중할 것
  - ✓ 신에너지자동차 하향정책 실시: 2020년 7~12월 +80% YoY, 2021년 +169.2% YoY. 2022년도 시행 중

신에너지자동차 지역별 판매 대수. 지역 간 차별화 심화



자료: d1ev, 한화투자증권 리서치센터

현재는 자동차 구매 제한 지역 중심으로 구매 수요 폭발



자료: d1ev, 한화투자증권 리서치센터

---

# V

---

## 추천 종목 & ETF



BYD (002594)

2845 HK



# BYD (002594) 압도적 1위의 자부심, 계속

## Not Rated

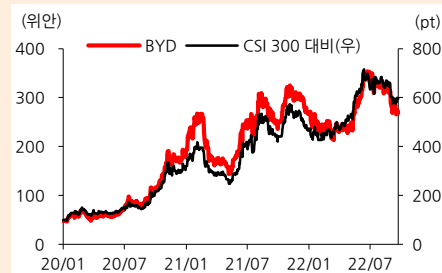
컨센서스 목표주가: 388.11 CNY

## Stock Data

현재 주가(9/22, CNY) 265.50  
 상승여력 ▲ 43.9%  
 시가총액(백만달러) 699,795  
 발행주식수(천주) 1,813,143  
 52주 최고가/최저가 358.86 / 209.43  
 90일 일평균 거래대금(백만달러) 6,327.8

거래소 Shenzhen  
 국가명 CHINA  
 티커 002594 CH EQUITY  
 산업 경기소비재

## Stock Price



## 기업 개요

- 중국 최대 전기차 기업이자, CATL에 이어 중국에서 두번째로 큰 배터리 제조사

## 2Q22 실적 요약

- 매출 837.8억위안 (+68% YoY), 지배주주순이익 27.9억위안 (+198% YoY), GPM 14.4% (1Q22 12.4%)
- 상반기 중국 신에너지자동차 시장 점유율 24.7% (2021년 말 대비 +7.5%p)
- 원PLUS, 하이톤, 하이바오 등 모델 유럽/일본 신에너지자동차 시장 진출

## 투자 포인트

- 2022년 3월부터 내연차 생산/판매 전면 중단. 신에너지자동차 전문 기업으로 포지셔닝 구축
- 중국 신에너지자동차 시장에서 압도적인 시장점유율 뿐만 아니라 성장성도 가장 빠른 기업
- 2008년 ESS 시장 본격 진출. 2020년부터는 GWh급 ESS제품 출시 (BYD Cube T28) 및 판매
- 4월 상해 락다운 충격으로 중국 전체 자동차 생산/판매 급감했으나 BYD는 6개월 (3~8월) 연속 10만대 판매

(단위: 백만위안, 위안, %, 배)

재무정보	2020	2021	2022	2023	2024
매출액	153,469	211,300	380,398	533,594	675,393
영업이익	9,965	6,569	14,204	26,712	38,140
EBITDA	22,481	20,675	29,728	41,791	53,232
지배주주순이익	4,234	3,045	9,901	17,550	23,133
EPS	1.47	1.06	3.36	5.80	8.47
순차입금	39,250	-13,790	-35,958	-62,224	-92,989
PER	116.4	205.0	79.1	45.8	31.3
PBR	8.4	6.7	7.4	6.5	5.5
EV/EBITDA	24.8	34.8	23.3	16.6	13.0
배당수익률(%)	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3
ROE	8.3	4.5	9.5	14.4	17.7

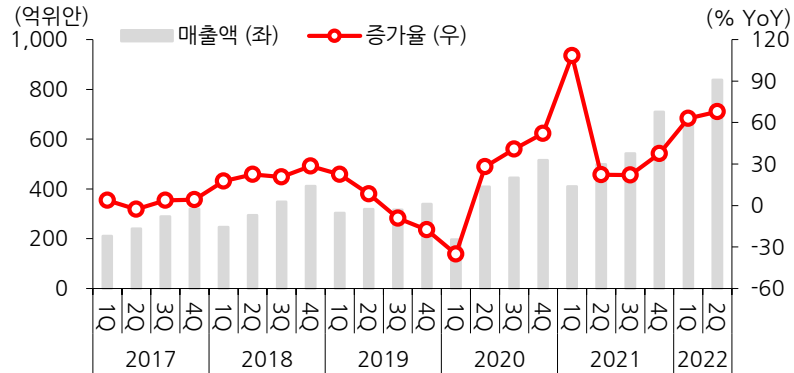
자료: BYD, Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터



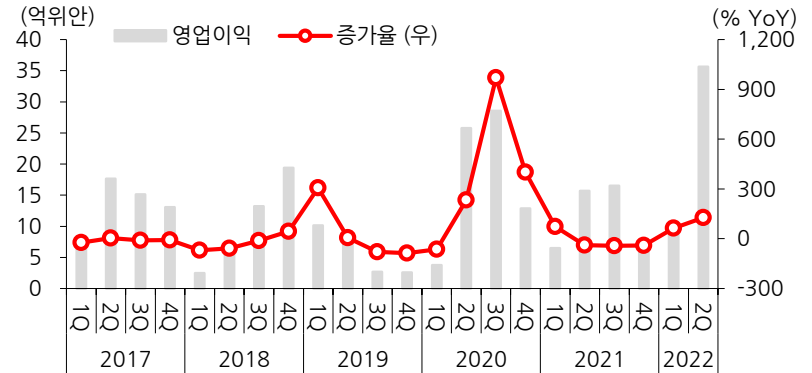


# BYD (002594) 압도적 1위의 자부심, 계속

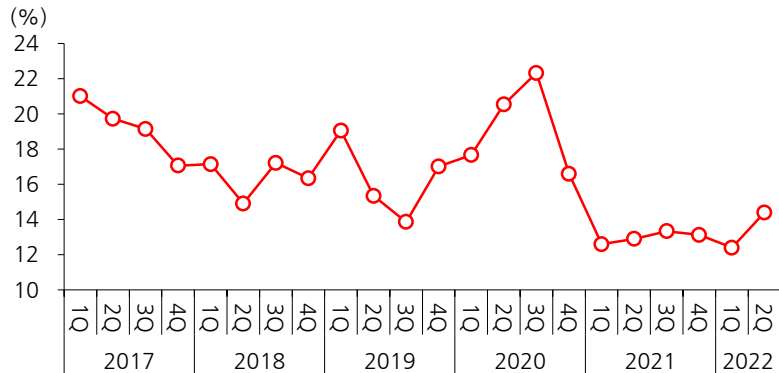
매출액 및 증가율 추이



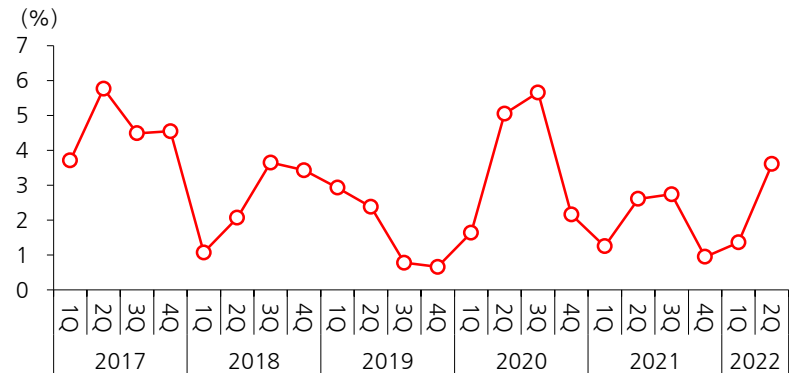
영업이익 및 증가율 추이



총이익률 추이



순이익률 추이

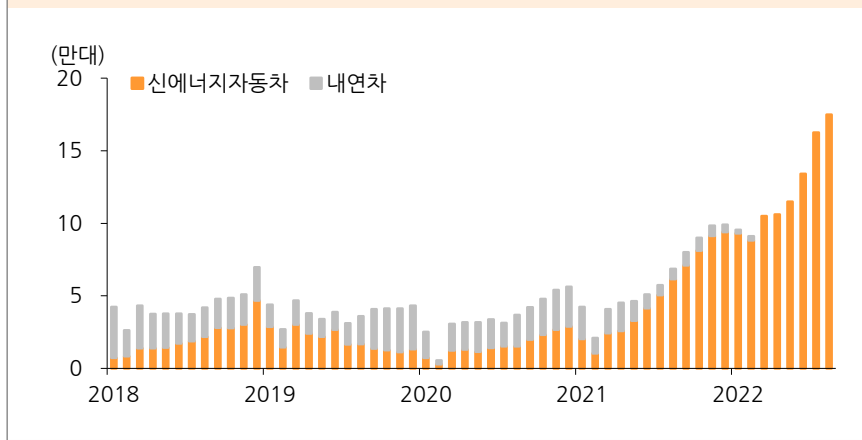


자료: BYD, 한화투자증권 리서치센터



# BYD (002594) 압도적 1위의 자부심

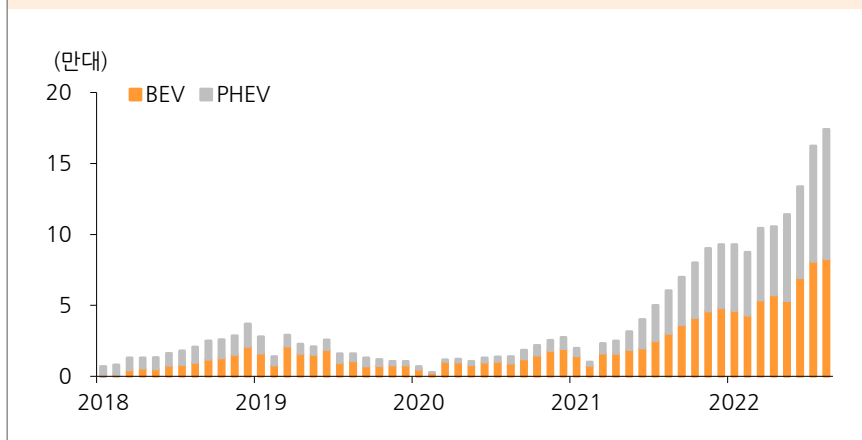
자동차 판매량: 내연차 vs. 신에너지자동차



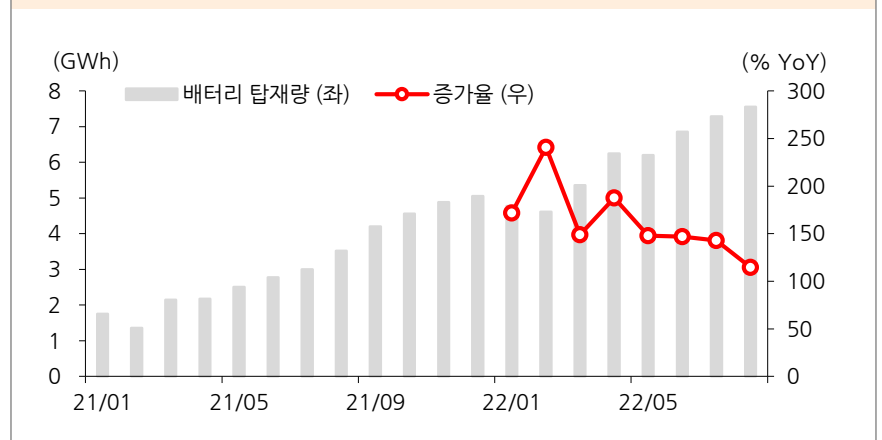
신에너지자동차 판매량: 승용차 vs. 상용차



신에너지승용차 판매량: BEV vs. PHEV



배터리 탑재량



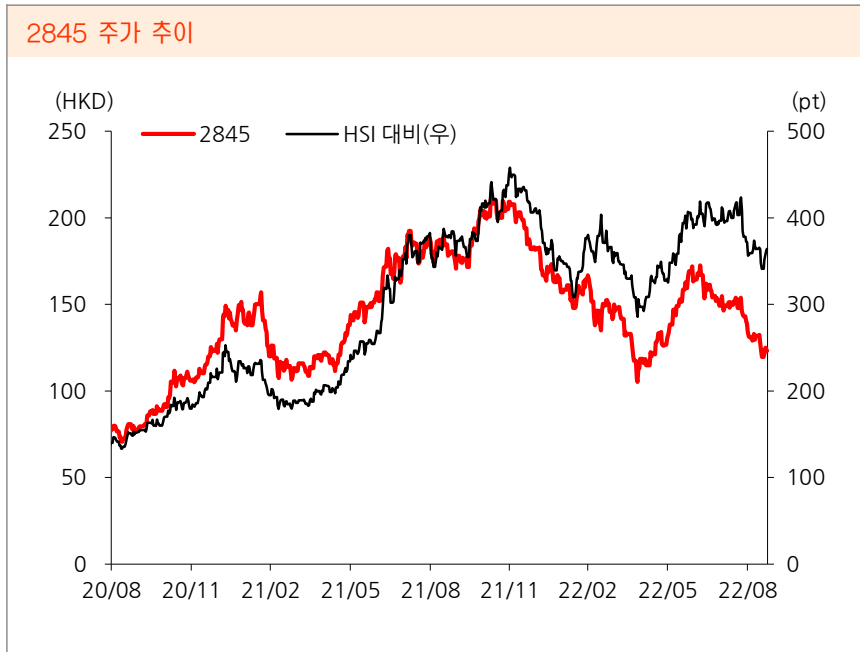
주: BYD는 2022년 3월부터 내연차 생산/판매 중단  
 자료: BYD, 한화투자증권 리서치센터



# 2845 HK 중국 신에너지자동차

- ❖ 2845는 중국 신에너지자동차 밸류체인 기업에 투자하는 ETF
- ❖ 배터리 소재 관련 기업 많아 업종별로는 화학(37%) 비중 높음
- ❖ 중국 대표 전기차기업 BYD(10.08%) 포함

## 2845 주가 추이



자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

## 2845 개요

Global X China EV/Battery		10대 기업	비중
Code	2845	Shenzhen Inovance Tech	11.16%
발행사	Mirae Asset Global(HK)	Eve Energy Co Ltd.	10.28%
AUM*	4,869	BYD Co Ltd.	10.08%
거래대금*	45.5	Contemporary Amperex	9.62%
분배금 지급률	-	Ganfeng Lithium Co Ltd.	9.43%
PER	-	Tianqi Lithium Corp.	8.98%
PBR	-	Guangzhou Tinci Materials	7.20%
비용	0.68%	Shanghai Putailai New E	4.92%
		Sunwoda Electronic Co Ltd.	4.58%
<b>업종</b>	<b>비중</b>	<b>지역</b>	<b>비중</b>
화학	36.87%	중국	100.00%
전자제품	15.74%		
자동차부품/장	14.80%		
전기부품/장비	10.28%		
자동차 제조업	10.08%		
기타	12.23%	기타	0.00%

\* 단위는 홍콩 백만 달러

자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

## Compliance Notices

### Compliance Notice

(공표일: 2022년 9월 23일)

이 자료는 조사분석 담당자가 객관적 사실에 의거하여 본인의 의견을 정확히 반영해 작성했으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭이 없었음을 확인합니다(정정영). 본인은 이 자료에서 다른 종목과 관련해 공표일 현재 관련 법규상 알려야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 저의 회사는 이 자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. 저의 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다른 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

### MSCI

The MSCI sourced information is the exclusive property of MSCI Inc. (MSCI). Without prior written permission of MSCI, this information and any other MSCI intellectual property may not be reproduced, disseminated or used to create any financial products, including any indices. This information is provided on an "as is" basis. The user assumes the entire risk of any use made of this information. MSCI, its affiliates and any third party involved in, or related to, computing or compiling the information hereby expressly disclaim all warranties of originality, accuracy, completeness, merchantability or fitness for a particular purpose with respect to any of this information. Without limiting any of the foregoing, in no event shall MSCI, any of its affiliates or any third party involved in, or related to, computing or compiling the information have any liability for any damages of any kind. MSCI and the MSCI indexes are services marks of MSCI and its affiliates.

### GICS

The Global Industry Classification Standard (GICS) was developed by and is the exclusive property of MSCI Inc. and Standard & Poor's. GICS is a service mark of MSCI and S&P and has been licensed for use by Hanwha Investment & Securities.

### 종목 투자등급

당사는 개별 종목에 대해 향후 1년간 +15% 이상의 절대수익률이 기대되는 종목에 대해 Buy(매수) 의견을 제시합니다. 또한 절대수익률 -15~+15%가 예상되는 종목에 대해 Hold(보유) 의견을, -15% 이하가 예상되는 종목에 대해 Sell(매도) 의견을 제시합니다. 밸류에이션 방법 등 절대수익률 산정은 개별 종목을 커버하는 애널리스트의 추정치에 따르며, 목표주가 산정이나 투자 의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다.

### 산업 투자 의견

당사는 산업에 대해 향후 1년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1년간 수익률이 과거 수익률과 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Neutral(중립적) 의견을, 과거 수익률보다 부진한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Negative(부정적) 의견을 제시하고 있습니다. 산업별 수익률 전망은 해당 산업 내 분석 대상 종목들에 대한 담당 애널리스트의 분석과 판단에 따릅니다.

### 당사 조사분석자료의 투자등급 부여 비중

(기준일: 2022년 6월 30일)

투자등급	매수	중립	매도	합계
금융투자 상품의 비중	96.4%	3.6%	0.0%	100.0%



Memo.

본 페이지는 편집상 공백 페이지입니다

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



# 한화투자증권 리.서.치.센.터



리서치센터장

박영훈

Energy

02.3772.7614

houn0715@hanwha.com

## [ 리서치센터 ]

김일구	수석 이코노미스트	매크로	3772-7579	ilgoo.kim@hanwha.com
박세연	수석연구위원	ESG	3772-7406	shannon@hanwha.com

## [ 기업분석팀 ]

이봉진, CFA	팀장	방산/조선/기계	3772-7615	bongjinlee@hanwha.com
김형수	수석연구위원	제약/바이오	3772-7463	knkhs@hanwha.com
김소혜	연구위원	인터넷/게임/미디어	3772-7404	sohye.kim@hanwha.com
송유림	연구위원	건설/건자재	3772-7152	yurim.song@hanwha.com
김도하	연구위원	금융	3772-7479	doha.kim@hanwha.com
김광진	연구위원	반도체	3772-7583	kwangjin.kim@hanwha.com
한유정	연구위원	음식료/화장품	3772-7693	yujung.han@hanwha.com
김용호	책임연구원	스몰캡	3772-7596	yonghokim@hanwha.com
이용욱	연구원	2차전지	3772-7635	yw.lee@hanwha.com
박수영	연구원	운송/엔터/레저	3772-7634	suyoung.park.0202@hanwha.com
윤용식	연구원	정유/화학/에너지 RA	3772-7691	yongs0928@hanwha.com
유영솔	연구원	제약/바이오/인터넷/게임/미디어 RA	3772-7613	yongsol.yu@hanwha.com
배성조	연구원	방산/조선/기계/자동차/스몰캡 RA	3772-7611	seongjo.bae@hanwha.com
조정현	연구원	건설/건자재/음식료/화장품 RA	3772-7509	controlh@hanwha.com
서주원	연구원	금융/ESG RA	3772-7481	juwon.seo@hanwha.com
최영주	연구원	반도체 RA	3772-7647	yeongjuchoi@hanwha.com

## [ 글로벌 리서치팀 ]

한상희, CFA	팀장	해외주식	3772-7695	sanghi.han@hanwha.com
정정영	책임연구원	중국주식	3772-7473	jeongyoung@hanwha.com
강재구	책임연구원	미국주식	3772-7581	jaekoo.kang@hanwha.com
김유민	연구원	해외주식 RA	3772-7392	yumin.kim@hanwha.com
임해인	연구원	중국/미국주식 RA	3772-7799	haein.lim@hanwha.com

## [ 투자전략팀 ]

박승영	팀장	투자전략	3772-7679	park.seungyoung@hanwha.com
안현국	연구위원	퀀트	3772-7646	hg.ahn@hanwha.com
김수연	책임연구원	시황	3772-7628	sooyeon.k@hanwha.com
김성수	책임연구원	채권	3772-7616	sungsoo.kim@hanwha.com
임혜윤	책임연구원	경제	3772-7728	hylim@hanwha.com
오덕균	연구원	매크로/채권 RA	3772-7625	deokgyun.oh@hanwha.com
권병재	연구원	투자전략/퀀트 RA	3772-7624	byeongjae.kwon@hanwha.com
안소영	연구원	시황 RA	3772-7725	so.an1@hanwha.com
최규호	연구원	경제 RA	3772-7720	choi.gh@hanwha.com

## 본 · 지점망

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

### 서울

본 사	02) 3772-7000	목 동 지 점	02) 2654-2300
리더스라운지강남지점	02) 6975-2000	반 포 지 점	02) 6918-2400
강 서 지 점	02) 2606-4712	송 파 지 점	02) 449-3677
갤러리아지점	02) 3445-8700	신 촌 지 점	02) 6944-7700
금융플라자63지점	02) 308-6363	영 업 부	02) 3775-0775
금융플라자시청지점	02) 2021-6900	올 림 픽 지 점	02) 404-4161
노 원 지 점	02) 931-2711	중 앙 지 점	02) 743-7311

### 인천/경기

과 천 지 점	02) 507-7070	안 성 지 점	031) 677-0233
부 천 지 점	032) 322-0909	일 산 지 점	031) 929-1313
분 당 지 점	031) 707-7114	평 촌 지 점	031) 381-6004
송도IFEZ지점	032) 851-7233	평 택 지 점	031) 652-8668
신 갈 지 점	031) 285-7233		

### 대전/충청

공 주 지 점	041) 856-7233	타임월드지점	042) 488-7233
천 안 지 점	041) 563-2001	홍 성 지 점	041) 631-2200
청 주 지 점	043) 224-3300		

### 광주/전라

광 주 지 점	062) 713-5700	순 천 지 점	061) 724-6400
군 산 지 점	063) 730-8400	전 주 지 점	063) 710-1000

### 제주

제 주 지 점	064) 800-7500
---------	---------------

### 대구/경북

문 경 지 점	054) 550-3500	영 주 지 점	054) 633-8811
범 어 지 점	053) 741-3211	영 천 지 점	054) 331-5000
성 서 지 점	053) 588-3211	포 향 지 점	054) 231-4111

### 부산/울산/경남

거 창 지 점	055) 943-3000	삼 산 지 점	052) 265-0505
동 울 산 지 점	052) 233-9229	언 앙 지 점	052) 262-9300
마 린 시 티 지 점	051) 751-8321	창 원 지 점	055) 285-2211
부 산 지 점	051) 465-7533		



**한화투자증권**

본사 02)3772-7000 (대) 서울시 영등포구 여의대로 56(여의도동)  
고객지원센터 080-851-8282 주문전용 080-851-8200 ARS 080-852-1234