

이차전지 산업 한·중 경쟁력 비교

KDB미래전략연구소 산업기술리서치센터
정경인 연구위원(gorapaduck@kdb.co.kr)

I. 산업 현황

III. 전망 및 시사점

II. 한·중 경쟁력 비교

과거 높은 성장률을 보이던 국내 이차전지 산업은 최근 전기차 시장의 성장률 정체를 겪으며 중국과의 경쟁 환경이 심화되고 있다. 중국은 글로벌 수요를 초과하는 과잉 설비투자로 글로벌 가격 경쟁을 유발하였으며, 이는 국내 업체들의 실적 회복에 어려움으로 작용하고 있다.

국내 업체의 전기차용 이차전지 시장 점유율을 보면 중국의 CATL, BYD 등에 밀려 지속 하락 중이며, 중국을 제외한 글로벌 시장에서도 1위 자리를 CATL에 빼앗기는 등 중국에 대한 경쟁력 분석과 국내 산업 발전 방향 모색이 필요한 상황이다.

중국은 정부 차원의 적극적인 지원과 글로벌 최대 규모의 내수시장을 바탕으로 산업적 기반을 구축하여, 선제적으로 북미와 유럽 현지에 진출한 국내 업체들의 점유율을 위협하고 있다.

특히 중국의 LFP 전지는 가격경쟁력과 안전성을 바탕으로 ESS용 시장의 약 90%를 점유하였으며, 전기차용 시장은 50%까지 점유율을 확대 중이다. 국내 업체들은 삼원계(NCM, NCA) 전지 생산에 주력하면서 LFP, 전고체 전지 등 차세대 제품을 개발 중이나 중국 업체들이 주요 소재 및 광물 생산까지 공급망을 장악하면서 근본적인 가격경쟁력 확보에 어려움을 겪고 있는 상황이다.

미국의 대중국 고관세 정책 등 중국을 공급망에서 배제하려는 기조 강화는 국내 업체들의 미국 시장 내 점유율 증가의 기회요인으로 작용하고 있다. 다만, 트럼프 정부의 전기차 보조금 조기 폐지로 미국의 주요 전기차 업체들의 수요 감소가 전망되어 국내 이차전지 산업은 공급망 내재화, 유럽 전기차 시장 공략 등 근본적인 경쟁력 확보 전략이 필요한 상황이다.

* 본고의 내용은 집필자 견해로 당행의 공식입장이 아님

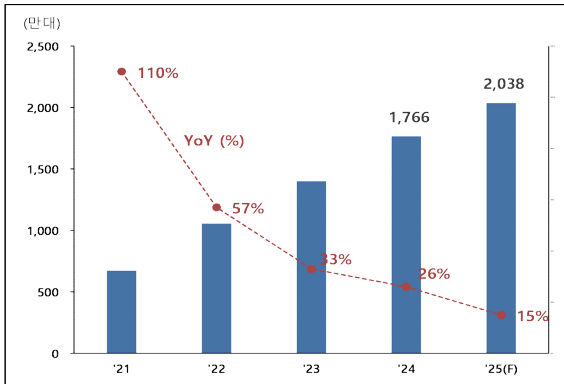
I. 산업 현황

1. 산업 내 경쟁 환경 심화

□ '23년부터 전기차용 이차전지 성장률이 하락하면서 중국발 공급과잉 영향 심화

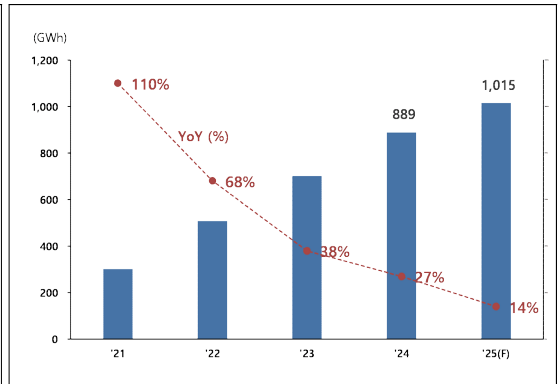
- 글로벌 이차전지 수요의 약 80%를 차지하는 전기차 수요증가세 둔화로 전기차용 이차전지 시장의 성장률이 하락하며 이차전지 산업의 '캐즘(Chasm)' 상황 부각
 - 글로벌 전기차 판매량은 꾸준히 증가 중이나 성장률은 '23년부터 본격 하락하기 시작하였으며 새로운 기술이나 제품의 수요 정체를 뜻하는 용어인 '캐즘(Chasm)'이 전기차와 이차전지 산업의 부진을 나타내는 표현으로 널리 사용
 - '25년 성장률 역시 전기차 및 전기차용 이차전지 시장 모두 전년 성장률인 20% 중후반대에서 크게 하락한 약 15% 수준 추정

<그림 1> 글로벌 전기차 판매량



자료 : SNE리서치('25.4월)

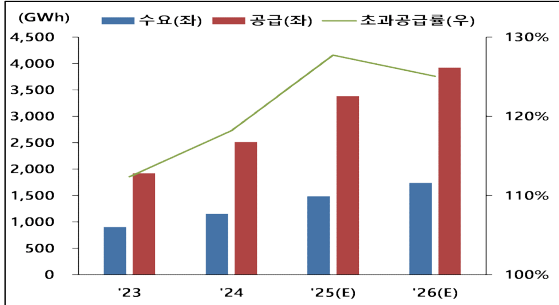
<그림 2> 글로벌 전기차용 이차전지 판매량



자료 : SNE리서치('25.4월)

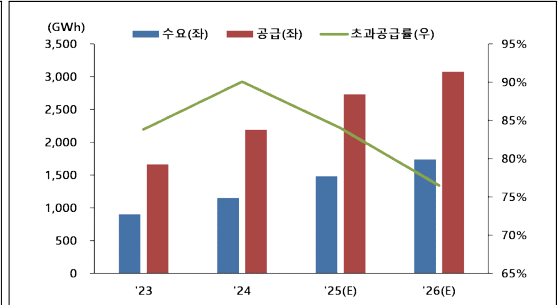
- 글로벌 이차전지 공급의 90% 이상을 담당하는 한·중 업체들은 생산능력(이하 CAPA)을 크게 늘려왔으나, 최근 성장률 하락으로 공급과잉 상태가 심화
 - 특히 중국은 보조금 지원, 세제 혜택 등 국가 차원의 투자를 확대해 중국 업체들의 전체 CAPA가 글로벌 수요량을 초과하였고, 이로 인해 국내 업체들이 체감하는 글로벌 경쟁 환경 악화

<그림 3> 글로벌 이차전지 수급 전망



자료 : BNEF('25.7월)

<그림 4> 중국 CAPA 대비 글로벌 수요

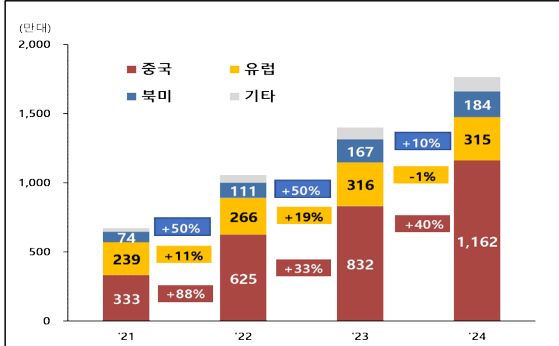


자료 : BNEF('25.7월)

□ 중국 시장이 글로벌 전기차·이차전지 시장에서 차지하는 비중은 지속 증가

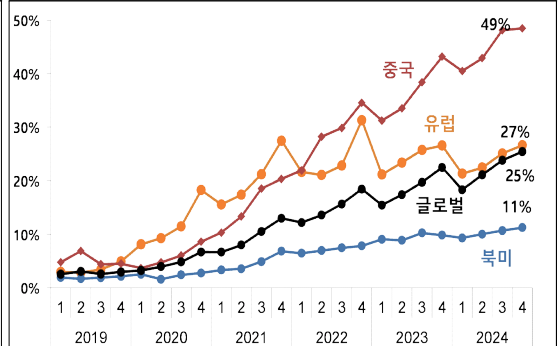
- 중국은 정부의 적극적인 전기차 보급 정책 시행과 업체들의 저가화 노력으로 글로벌 최대 규모의 전기차 및 이차전지 시장으로 성장하며 내수기반을 확보
 - '24년 주요 국가(지역)별 전기차 판매 성장률의 경우 유럽은 주요 국가들의 보조금 정책 폐지로 역성장하였고 북미 시장은 10%대 성장에 그쳤지만, 중국은 높은 성장률을 유지
 - 중국의 전기차 침투율¹⁾은 '24년 기준 49%로 대중화 단계로 접어들었으며 유럽과 북미 시장은 각각 27%, 11% 수준
 - 중국은 백여 개의 전기차 및 이차전지 관련 업체를 보유해 산업 기반을 확보 하였으며 국내 업체는 아직 전기차 침투율이 낮은 북미와 유럽 시장 공략 필요

<그림 5> 국가(지역)별 전기차 판매량 추이



자료 : SNE리서치('25.4월)

<그림 6> 국가(지역)별 전기차 침투율



자료 : BNEF('25.3월)

1) 신차 판매 중 전기차 비중, PHEV(플러그인 하이브리드 전기차, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) 포함

□ 전기차 시장의 장기 성장 전망에도 중국과의 경쟁 심화로 국내 업체 실적 악화

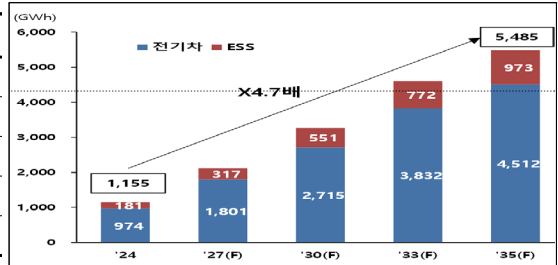
- 글로벌 이차전지 시장은 글로벌 내연기관차 퇴출 계획 및 자율주행 상용화에 따른 전기차 시장 성장으로 장기간으로 보면 성장세를 유지할 것으로 전망
 - 기존 산업계의 반발 등으로 EU가 탄소 배출 감축목표 기준을 완화(100%→90%) 하는 등 친환경 정책이 일부 후퇴하였으나 장기적인 전기차 전환 기조는 유지
 - 특히 자율주행 상용화를 위해선 안정적 전력 공급과 차량 정밀 제어 등에 유리한 전기차 전환이 필요하며 ESS용 수요 역시 데이터센터 확대 등 꾸준한 성장 기대

〈표 1〉 주요 국가별 내연차 퇴출 계획

국가	연도	내용
EU	'35년	내연차 판매 금지 (일부 허용 전망)
미국	'35년	캘리포니아주 판매 금지
영국	'35년	내연차 판매 금지
일본	'35년	내연차 판매 금지
캐나다	'35년	퀘벡주 판매 금지

자료 : 언론자료 종합

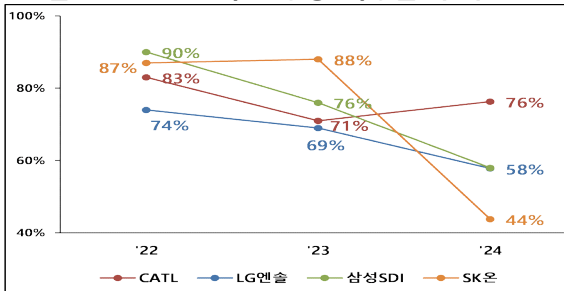
〈그림 7〉 이차전지 산업 장기 성장 전망



자료 : BNEF('25.7월)

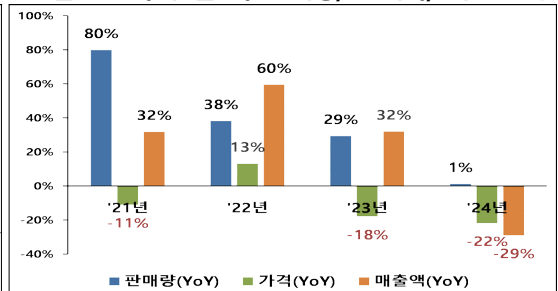
- 산업의 장기 성장 전망에도 국내 업체들은 중국과의 경쟁 심화로 영업실적 악화
 - 국내 셀 3사 공장 가동률은 '22년 모두 70% 이상을 기록하였으나 이후 꾸준히 하락하며 50%대를 기록한 반면 CATL은 여전히 높은 공장 가동률 유지 중
 - 국내 셀 3사의 '24년 합계 매출액은 판매량의 소폭 증가에도 불구하고 전년 대비 감소하였으며 이는 경쟁 심화에 따른 판매가 하락 등에 기인

〈그림 8〉 업체별 공장 가동률 추이



주 : 삼성SDI는 소형전지 기준
 자료 : SNE리서치('25.4월)

〈그림 9〉 국내 셀3사 판매량, 판매가, 매출 변동



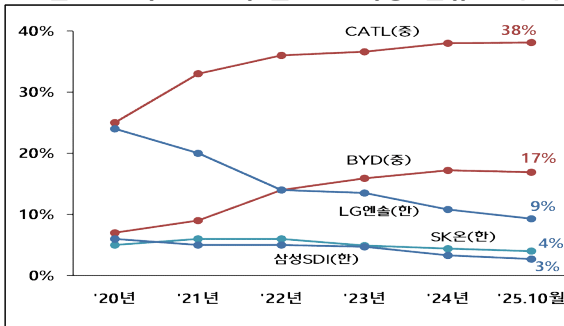
주 : 판매가 변동은 시장 평균 가격 기준(NCM)
 자료 : BNEF('24.12월), SNE리서치, 공시자료 재구성

2. 이차전지 셀 업체의 글로벌 점유율 변화

□ 국내 업체 점유율은 중국 업체의 적극적인 해외 진출로 하향 추세

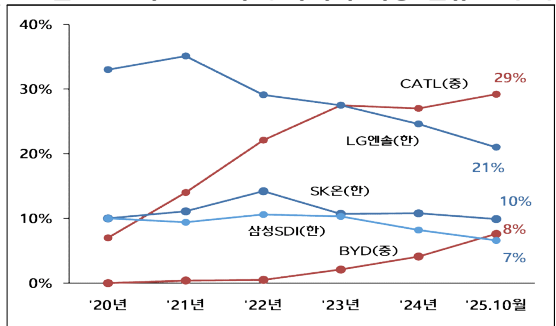
- 글로벌 점유율 1, 2위인 CATL과 BYD를 포함한 중국 업체들의 적극적인 해외 진출로 국내 업체들의 전기차용 시장 점유율은 지속적으로 하락
 - 중국을 제외한 글로벌 시장은 과거 국내 업체들이 높은 점유율을 보여왔으나 CATL과 BYD로 대표되는 중국 업체들의 해외시장 진출로 점유율 하락 추세
 - 국내 업체 합계 점유율(글로벌, %) : 35('20년) → 23('23년) → 16('25.10월)
 - 국내 업체 합계 점유율(중국제외, %) : 53('20년) → 49('23년) → 38('25.10월)

〈그림 10〉 주요 업체 글로벌 시장 점유율 추이



자료 : SNE리서치('25.12월)

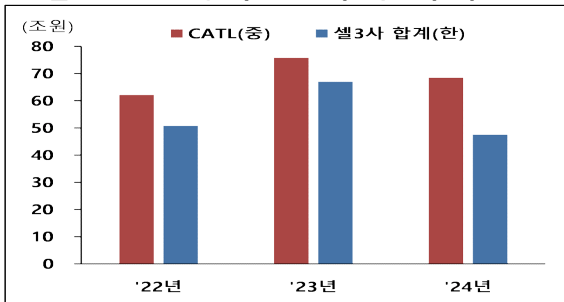
〈그림 11〉 주요 업체 중국제외 시장 점유율 추이



자료 : SNE리서치('25.12월)

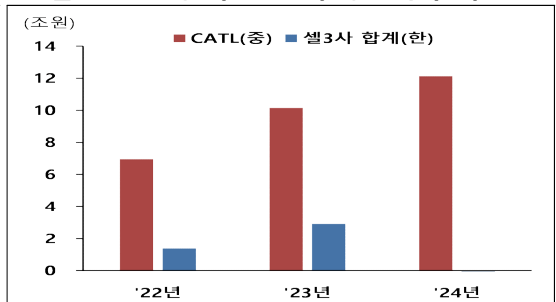
- 중국 CATL의 영업실적은 국내 3사(LG엔솔, 삼성SDI, SK온)보다 크게 우위
 - 국내 3사의 합계 매출과 영업이익(손실 포함)이 CATL 1개 기업보다 낮은 상황

〈그림 12〉 한·중 주요 업체 매출액 비교



자료 : 업체별 공시자료 재구성

〈그림 13〉 한·중 주요 업체 영업이익 비교



자료 : 업체별 공시자료 재구성

II. 한·중 경쟁력 비교

1. 내수시장 규모 비교

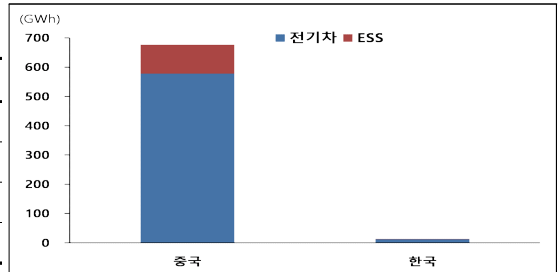
- 중국은 적극적인 산업 육성 정책으로 전방산업인 전기차 시장과 ESS시장을 지원, 글로벌 최대 규모 이차전지 시장으로 성장한 반면 국내시장은 중국의 2% 수준
- 중국 정부는 구매 보조금, 인프라 및 R&D 지원 등을 통해 전기차 산업 확대를 주도해 왔으며 단일 국가로는 최대 규모의 이차전지 시장을 보유하면서 산업적 기반을 구축
 - 글로벌 전기차용 이차전지 시장의 약 20% 규모를 차지하는 ESS 시장은 최근 높은 성장률을 보이며 주목받고 있으나 국내시장은 중국의 약 1% 수준으로 내수기반 측면에서 큰 격차를 보이고 있음
 - 중국의 대표적인 이차전지 전시회인 「CIBF(China International Battery Fair) 2025」는 국내 최대 규모 전시회인 「인터배터리 2025」 대비 참여 업체의 수가 4배 이상, 특히 제조 장비 및 소재 관련한 업체들의 부스가 많아 폭 넓은 산업적 기반을 보유

〈표 2〉 한·중 전기차 지원금 비교('12~'22)

유형	중국	한국
구매 보조금	36.2	3.2
인프라 지원	2.8	0.6
R&D 지원	2.4	0.3
합계	41.4	4.1

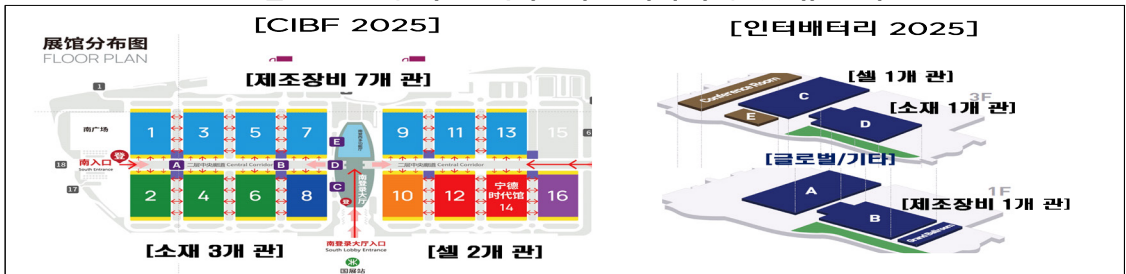
자료 : SNE리서치('24.8월)

〈그림 14〉 한·중 이차전지 내수시장 규모



자료 : SNE리서치('25.12월)

〈그림 15〉 한·중 주요 이차전지 전시회 구성 및 규모 비교



2. 주요 지역별 판매 경쟁력 비교

□ 국내 업체는 미국 및 유럽 등 해외 수요처에 공장을 증설하는 등 적극적인 현지 진출을 하고 있으나 유럽 시장에서 점유율 하락 중

- 국내 셀 3사는 적극적인 미국 및 유럽 시장 진출에 따라 중국 대비 현지 생산능력 우위에 있어 관세 등 규제 변화에 비교적 대응 용이
 - 국내 업체 생산공장의 90% 이상은 유럽과 북미 등 해외에 위치하고 있으며, 중국의 경우 CATL, BYD 기준 약 97%가 중국 내에 위치
 - 그러나 최근 CATL과 BYD 외에 2nd Tier를 포함한 다수의 중국 업체들이 자국 내 공급과잉과 미국의 대중국 규제를 피해 유럽 시장에 적극적인 투자를 진행 중

〈표 3〉 주요 업체 생산공장 지역별 비중

지역	중국	한국
중국	97%	24%
유럽	3%	25%
북미	-	42%
한국	-	7%
기타	-	2%

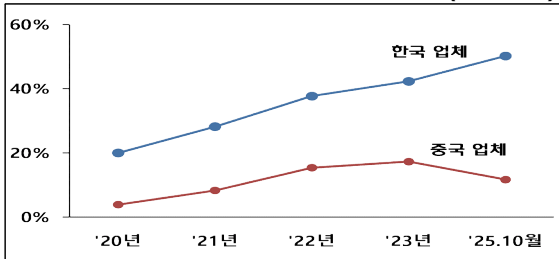
〈표 4〉 중국 주요 업체 유럽공장 투자 계획

업체명	국가	규모	시기
CATL	헝가리	100GWh	'27년
	스페인	50GWh	'26년
	독일	100GWh	증설
BYD	헝가리	4조원	건설 중
EVE	헝가리	30GWh	'28년

자료 : Bloomberg NEF('25.8월, 공사 중 시설 포함) 자료 : 언론사 자료 종합

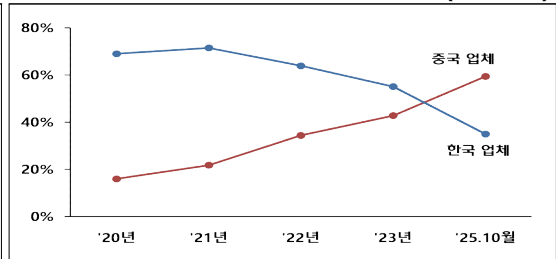
- 국내 업체들은 관세 부과 등 대중국 규제가 강한 미국에서 점유율을 높이고 있으나 기술과 가격으로 경쟁해야 하는 유럽 시장에서는 중국 업체의 약진으로 점유율 하락
 - 국내 업체들의 유럽 시장 점유율은 '22년 60%가 넘었으나 최근 40% 이하로 하락

〈그림 16〉 북미 지역 한중 점유율 추이(전기차용)



자료 : SNE리서치('25.12월)

〈그림 17〉 유럽 지역 한중 점유율 추이(전기차용)



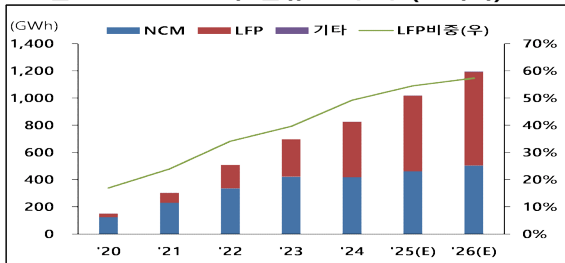
자료 : SNE리서치('25.12월)

3. 기술 경쟁력 현황

□ 중국이 주력하고 있는 LFP 전지는 전기차용과 ESS용 모든 분야에서 삼원계 (NCM, NCA) 전지 대비 점유율 우위

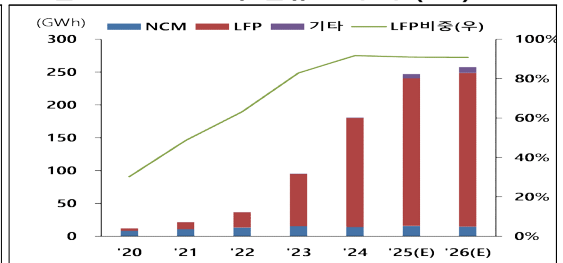
- LFP전지는 Cell To Pack 등 기술개발을 통해 단점인 에너지밀도를 극복하면서 ESS용 시장뿐 아니라 전기차 시장에서도 대세로 자리 잡기 시작
 - 전기차용 시장에서 '20년 17% 수준이던 LFP 점유율은 Tesla를 시작으로 대부분의 전기차 브랜드가 LFP 모델을 출시하면서 '24년 49%까지 상승하며 꾸준한 증가세
 - ESS용 시장에서는 LFP 전지가 높은 가격경쟁력과 안전성을 바탕으로 90% 이상을 점유하고 있어 국내 업체들의 글로벌 점유율은 매우 낮은 수준

<그림 18> LFP 전지 점유율 추이 (전기차)



자료 : Bloomberg NEF('25.7월)

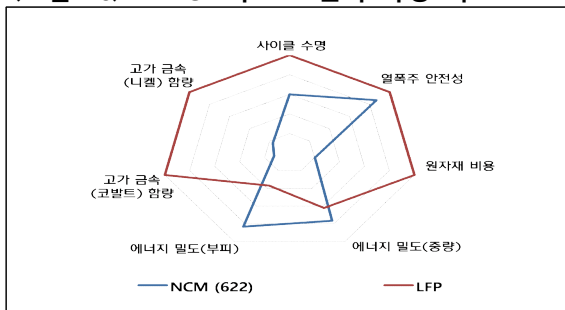
<그림 19> LFP 전지 점유율 추이 (ESS)



자료 : Bloomberg NEF('25.7월)

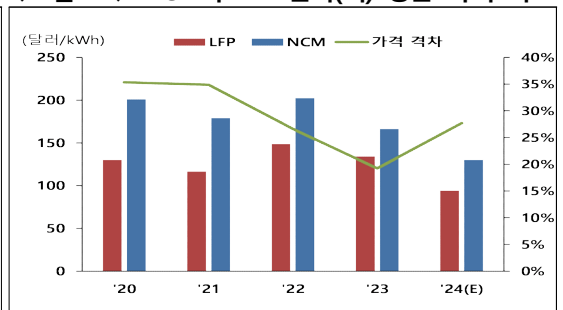
- LFP 전지는 삼원계 전지 대비 에너지밀도가 낮지만, 높은 안전성과 저렴한 가격이 장점이며 중저가 전기차 위주로 삼원계 전지 점유율을 잠식 중

<그림 20> NCM과 LFP 전지 특성 비교



자료 : BNEF('25.7월)

<그림 21> NCM과 LFP 전지(팩) 평균 가격 비교

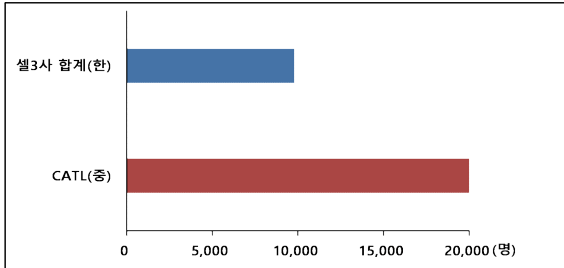


자료 : BNEF('24.12월)

□ 중국의 CATL은 차세대 전지 개발을 위한 투자 여력이 국내 업체 대비 충분하여 소듐전지 등 다양한 차세대 제품 출시로 국내 업체를 위협

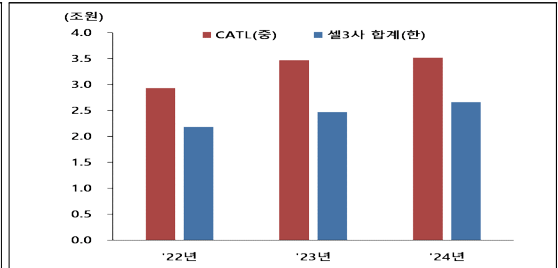
- 글로벌 1위 기업인 중국의 CATL은 양호한 영업실적을 바탕으로 국내 업체 대비 연구개발 인력 및 금액 등 투자 여력에서 우위
 - '24년 기준 CATL의 연구개발 인력은 국내 3사 전체 인력의 약 2배, 연구개발비 투자 규모는 약 1.3배 수준으로 추정

<그림 22> 한·중 연구개발 인력 비교 ('24년)



자료 : 공시자료 및 언론사 자료 종합

<그림 23> 한·중 연구개발비 비교 ('24년)



자료 : 공시자료 종합

- 전기차용 삼원계 전지 양산 시점은 국내 기업이 앞섰으나 중국은 빠르게 LFP전지 양산에 성공 후 에너지밀도 개선 등 기술을 고도화하였으며, 전고체 및 소듐전지 등 차세대 전지 개발에서도 국내 기업과 동등하거나 우위를 차지
 - 소듐전지의 경우 고에너지밀도 요구가 적은 ESS 시장에서 '35년 약 35%까지 점유율을 높일 것으로 전망되고2) 있으며 CATL 등 중국의 업체들은 '26년부터 본격 양산 계획이나 국내 업체들은 구체적인 전략이 없는 상태

<표 5> 주요 제품별 양산 시점 및 개발 현황

제품		중국	한국
LFP	양산 시점	'21년 이전	'26년
	개발 동향	급속 충전, 에너지밀도 개선 등	'26년 전기차용 양산 계획
전고체	양산 시점	'27년 이후	'27년 이후
	개발 동향	반고체 상용화 이후 전고체 출시	반고체 개발 없이 전고체 상용화 준비
소듐	양산 시점	'25년 말	미정
	개발 동향	에너지밀도 개선	미정

자료 : 당행 작성

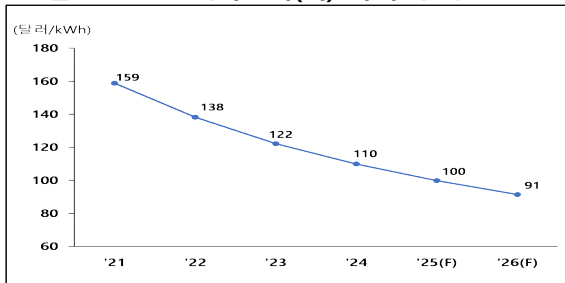
2) SNE리서치(2025), “이차전지 시장의 성장과 함께 나트륨 이온 배터리의 2035년 ESS 시장 점유율 35%까지 성장 예상”

4. 이차전지 4대 소재 경쟁력 비교

□ 중국은 이차전지 제조원가의 60%를 차지하는 4대 소재의 글로벌 판매를 독점

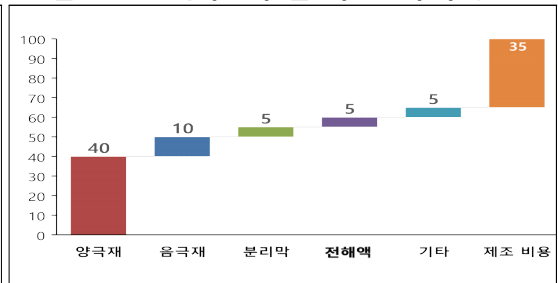
- 글로벌 이차전지 가격은 저렴한 LFP전지의 점유율 확대와 중국발 공급과잉에 따른 경쟁 심화로 하락 추세임에 따라 소재 업체들의 가격경쟁력이 중요해짐³⁾

<그림 24> 이차전지(팩) 가격 추이



자료 : BNEF('25.7월)

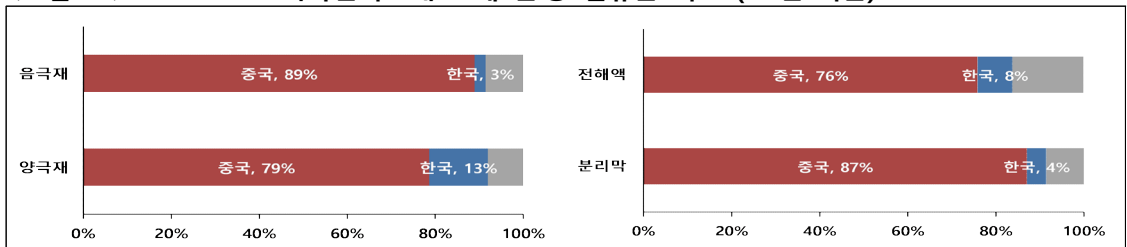
<그림 25> 이차전지 셀 제조원가 구성



자료 : KB증권('25.5월)

- 중국 업체는 원재료 광물 확보와 다수 업체들 간 경쟁으로 가격경쟁력을 확보, 4대 소재 모두 80% 내외의 판매 점유율을 기록
 - 한국은 에코프로, LG화학 등 다수의 양극재 회사들을 보유하여 다른 소재 대비 비교적 높은 점유율을 보이고 있으나, 음극재의 경우 중국이 90% 가까운 점유율을 차지하는 등 이차전지 소재에 대한 중국 의존도가 심화

<그림 26> 이차전지 4대 소재 한중 점유율 비교 ('24년 기준)



자료 : SNE리서치('25.3월)

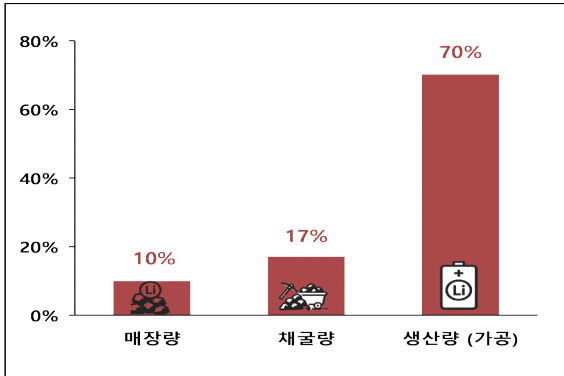
3) 이차전지는 전기차 원가 비중의 약 40%를 차지하고 있고 4대 소재들은 이차전지 제조원가의 약 60%를 차지하고 있어 4대 소재들의 원가 경쟁력이 중요해짐

5. 이차전지 주요 광물 경쟁력 비교

□ 중국은 리튬 등 주요 광물에 대한 채굴부터 생산까지 업스트림 전반을 장악

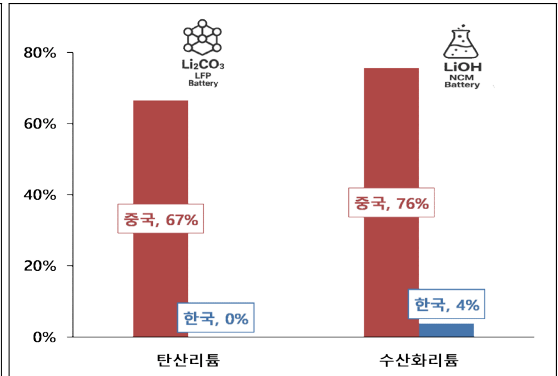
- 양극재를 구성하는 광물은 리튬 외에 삼원계에 필요한 고가의 니켈과 코발트 또는 LFP전지에 필요한 상대적으로 저렴한 인과 철이며 음극재는 흑연을 사용
 - 중국은 국내 기업이 주력하고 있는 삼원계 양극재의 주요 광물인 리튬, 니켈, 코발트뿐만 아니라 음극재에 사용되는 흑연의 최대 생산 국가
- 리튬이차전지의 핵심 광물인 리튬은 호주, 칠레, 중국 등에서 채굴되고 있으나 전지용 리튬(수산화리튬, 탄산리튬) 생산량의 약 70%는 중국 업체가 생산 중
 - 한국은 삼원계 전지에 사용되는 수산화리튬 생산을 위해 포스코, 에코프로 등이 사업 중이며 '24년 기준 글로벌 생산량의 약 4% 수준
 - LFP 전지에 사용되는 탄산리튬의 경우 LFP 양극재 서플라이체인이 국내에 구축되지 않아 한국 기업 점유율 미미한 수준

〈그림 27〉 리튬 생산 과정별 중국 비중



자료 : USGS 및 BNEF 재구성 ('24년 기준)

〈그림 28〉 리튬 조성별 한·중 생산 비중

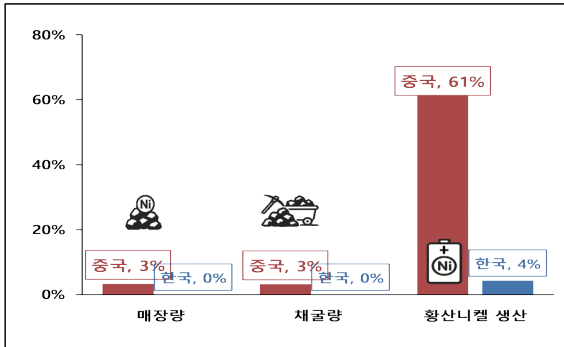


자료 : USGS 및 BNEF 재구성 ('24년 기준)

- 삼원계 전지의 주요 원재료인 니켈은 절반 이상이 인도네시아에서 채굴되나 전지용 니켈 생산의 약 61%를 중국이 차지
 - 국내 업체들은 니켈의 비중을 높여 에너지밀도를 증가시킨 하이니켈 양극재 제품 생산을 위해 니켈 사업에 진출하고 있으나 포스코, 에코프로 등 국내 업체의 글로벌 점유율은 4% 수준

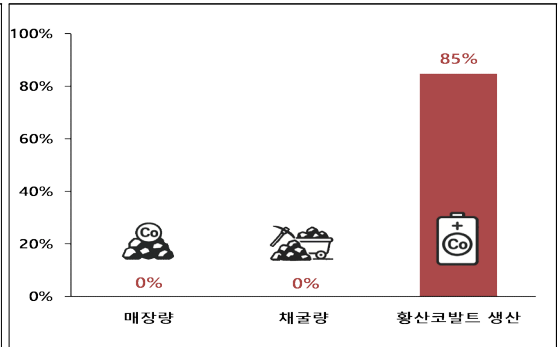
- 코발트는 글로벌 매장량의 절반 이상이 콩고민주공화국에 있으나 중국은 광산 투자 등을 통해 이차전지용 코발트(황산코발트) 최대 생산국으로 부상
 - 화유코발트 등 중국 업체들은 현지 광산 투자 및 생산공장 건설을 통해 이차전지에 쓰이는 황산코발트의 약 85%를 생산

<그림 29> 니켈 생산 과정별 중국 비중



자료 : USGS 및 BNEF 재구성 ('24년 기준)

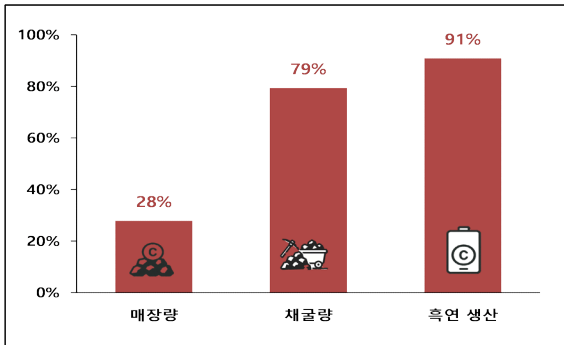
<그림 30> 코발트 생산 과정별 중국 비중



자료 : USGS 및 BNEF 재구성 ('24년 기준)

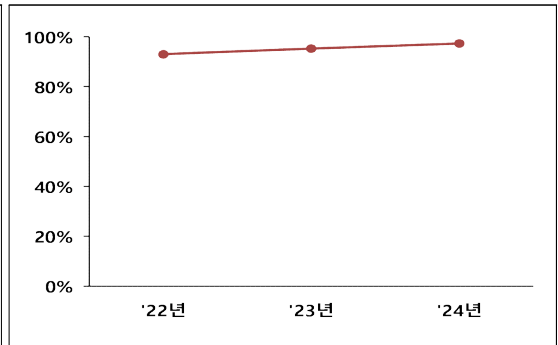
- 음극재의 주요 원료인 흑연은 중국과 브라질 등에 매장되어 있으며 중국은 생산(가공)량의 90% 이상을 점유
 - 한국은 음극재 사업을 영위 중인 포스코퓨처엠이 흑연 생산시설을 보유하고 있으나 중국의 높은 가격경쟁력 극복에 어려움을 겪어 글로벌 점유율 미미한 수준
 - 중국은 흑연을 수출통제 등 무역규제의 전략적 대응책으로 활용 중⁴⁾

<그림 31> 흑연 생산 과정별 중국 비중



자료 : USGS 및 BNEF 재구성 ('24년 기준)

<그림 32> 인조흑연 중국 수입 의존도



자료 : 한국무역협회

4) '23.10월 흑연 수출통제 조치 시행 (수출 허가 필요), '24.12월 대미 수출 통제 강화 등

Ⅲ. 시사점

1. 공급망 장기적 대응 전략

□ 중국은 광물, 소재 확보 등을 통해 공급망을 장악, 원가 경쟁력을 강화

- 중국은 자국 내 매장량이 많지 않은 리튬과 코발트에 대해서도 꾸준한 광산 지분 확보 등을 통해 글로벌 공급망을 장악하였으며 소재부터 셀 제조까지 산업 내 수직계열화를 완성
 - 국내 업체 역시 삼원계 전지 생산 밸류체인 위주로 사업을 확장 중에 있으나 전기차 수요증가세 감소 등 업황 부진으로 중국 대비 경쟁력 확보에 어려움
 - CATL의 경우 소재 및 주요 광물 업체에 대한 지분을 확보하여 공급망을 구축하였으며 이는 국내 업체 대비 수익성⁵⁾ 등 강점으로 작용

〈표 6〉 이차전지 광물·소재 한·중 글로벌 점유율 비교

국가	핵심 광물 생산(정제)				소재				셀
	리튬	니켈	코발트	흑연	양극재	음극재	분리막	전해액	
중국	76%	61%	85%	91%	79%	89%	87%	76%	68% 이상
한국	4%	4%	-	-	13%	3%	4%	8%	16%

자료 : BNEF, SNE리서치 등 종합

- 국내 이차전지 업체는 중국 대비 뒤쳐진 경쟁력을 확보하기 위해 LFP 전지 양산을 앞두고 있으나 양극재 등 주요 소재는 대부분 중국에 의존
 - 중국은 LFP 전지 생산에 필요한 주요 자원인 탄산리튬과 인산철 전구체 시장을 장악하고 있으며, 중국 내 LFP 양극재 업체들은 공격적인 투자와 기술개발로 글로벌 가격경쟁력 확보
 - 국내 셀 업체들은 미국 시장을 중심으로 LFP 전지 양산 준비 및 수주계약을 맺으며 사업을 확대 중이나 양극재는 주로 중국 업체로부터 조달할 전망
 - 포스코퓨처엠 등 국내 소재 업체들이 LFP 양극재 사업을 추진 중이나 전구체를 비롯한 주요 광물 및 소재에 대해 중국 업체들과의 협업이 불가피한 상황

5) 업체별 영업이익률('24년) : CATL 18%, LG엔솔 2%, 삼성SDI 1%, SK온 △18%

2. 근본적인 경쟁력 제고 필요

□ 미국의 대중국 규제는 기회 요인이나, 전기차용 시장에서 경쟁력 재확보 필요

- 미국은 인플레이션감축법(IRA) 개정('25.7월) 시에도 첨단제조세액공제(AMPC)를 유지하며 제한 규정 도입과 대중국 관세 부과 등 탈중국 공급망 구축을 유도
 - 미국 정부의 정책에 맞춰 GM은 '27년까지 자동차 생산 시 중국산 부품을 배제하는 목표를 발표하였으며 테슬라 역시 미국 생산 차량에 대해 중국산 부품 배제 움직임
 - 미국은 중국산 이차전지에 50% 이상의 관세를 부과함에 따라 미국 내 생산공장을 구축한 국내 업체에 가격경쟁력 측면에서 유리하게 작용

〈표 7〉 미국 인플레이션 감축법(IRA) 개정 내용 ('25.7월)

구분	세액공제 내용	기존	개정
첨단제조 세액공제 (AMPC)	◆ AMPC(Advanced Manufacturing Production Credit) : 미국 내 배터리 생산업체에 1kWh당 최대 \$45 세제혜택 ※ '24년 세액공제 규모 : (LG엔솔) 1.5조원, (SK온) 2,924억원, (삼성SDI) 898억원	~'32년 ('30년 75%, '31년 50%, '32년 25%)	유지
AMPC 제한규정	◆ 재료비(직접, 간접) 중 PFE(Prohibited Foreign Entity)로 부터 조달하는 부분이 특정비율* 초과시 세액공제 제외 * 배터리부품 : '26년(40%) → (점진적 감소) → '30년 이후(15%) 핵심광물 : '30년(75%) → (점진적 감소) → '33년 이후(50%) ※ PFE : 우려국가(중국,러시아,북한,이란)와 관련된 단체	-	신설

자료 : 당행 작성

- 그러나 미국은 전기차 보조금을 조기 폐지(~'32년 → ~'25.9월) 하면서 미국 내 전기차용 수요 감소가 불가피해 유럽 시장을 포함한 전기차 시장 공략 필요
 - Ford(美)는 전기차 판매 부진으로 SK온과 '22년 설립한 미국 이차전지 합작법인에 대해 청산을 결정하며 추가적인 투자를 중지('25.12월)하였으며 LG엔솔과 계약한 9.6조원 규모의 장기 공급계약 또한 해지하는 등 미국 내 전기차 생산 조절
 - 국내 업체들은 미국 내 공장을 ESS용으로 전환하고 관련 수주를 공시하는 등 미국의 높은 관세에 막힌 중국 업체들의 점유율을 대체하고 있으나, ESS용 시장 규모는 전기차 대비 20% 수준에 불과하고 완성차 앞 꾸준한 납품을 이어가는 전기차용과 달리 대비 일회성 설치 수요임에 따라 전기차 시장에서 경쟁력 재확보 필요

참고문헌

[국문자료]

- 대한상공회의소(2024), “배터리 8대 핵심 광물 중국산 수입 현황 분석”
메리츠증권(2025), “중국 탐방기”
미래에셋증권(2025), “중국 CIBF 참관기: 배터리의 끝 없는 진화”
SNE리서치(2024), “중국 한국 정책 동향”
_____(2025), “글로벌 배터리 시장 전망 및 주요 이슈”
_____(2025), “이차전지 시장의 성장과 함께 나트륨 이온 배터리의 '35년 ESS 시장 점유율 35%까지 성장 예상”
최재희(2023), “중국 LFP 배터리 공급망 분석 및 시사점”, 대외경제정책연구원
한국경제인연합회(2025), “한·미·일·중 기업경쟁력 현황 및 전망 조사”
한국무역협회(2023), “중국 흑연 수출통제의 영향 및 대응 방안”

[영문자료]

- BloombergNEF(2025), “2024 Lithium-Ion Battery Price Survey”
_____(2025), “Electric Vehicle Market Outlook 1Q 2025”
_____(2025), “Lithium-Ion Batteries: State of the Industry 2025”