

트럼프 2기 전기차 및 배터리 분야의 대중국 정책 변화 가능성 및 시사점

최재희 세계지역연구1센터 중국팀 전문연구원 (jhchoi@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1098)



차 례

1. 연구 배경
2. 미국의 대중국 정책 변화 가능성
3. 평가 및 시사점

주요 내용

- ▶ 트럼프의 재선과 공화당의 미 의회 양당 석권으로 전기차와 배터리 분야에서도 다양한 변화 가능성이 제기되고 있으며, 특히 대중국 정책 변화에 따라 한국에도 긍정적·부정적 영향을 동시에 줄 수 있음.
- ▶ 트럼프 행정부에서 즉각적으로 조치할 수 있는 수단은 대중국 관세로, 관세 인상에 따라 중국산 배터리의 미국 수입이 감소할 수 있으며, 이미 고율 관세가 적용된 중국산 전기차에 대한 영향은 제한적일 전망이다.
 - 중국산 배터리에 더 높은 관세가 부과된다면 중국의 대미국 배터리 수출에 타격이 예상되며, 특히 미국 ESS 시장에서 선전하고 있는 중국기업에 매우 부정적인 영향이 있을 것으로 보임.
 - 중국산 전기차에 이미 102.5%의 관세가 부과되고 있고 중국의 대미 수출량도 많지 않은 점을 고려하면 중국이 입는 피해는 크지 않겠으나, 멕시코를 우회해 미국으로 수입되는 자동차에 대한 일괄적인 관세 부과는 우리 기업에도 부정적일 수 있음.
- ▶ IRA 법안 폐지 가능성은 높지 않은 가운데 법안 내 특정 조항들이 삭제 또는 변경될 수 있으며, 특히 중국에 대해 다소 허용적이던 부분들이 변화될 수 있고, 반대로 중국의 대미 직접투자에 우호적인 환경이 조성될 가능성도 있음.
 - IRA 법안 내 중국에도 예외 없이 세액공제 혜택이 적용되었던 첨단 제조 세액공제(45X), 투자 세액공제(48C), 상업용 친환경차 세액공제(45W) 등에 대해 FEOC(해외우려집단) 요건을 적용하여 중국의 기업 및 공급망을 완전히 배제할 가능성이 있음.
 - 전기차 구매 세액공제(30D)의 폐기가 거론되고 있는데, 특히 해당 조항에 포함된 FEOC 요건이 함께 삭제된다면 중국 전기차 및 배터리 기업의 대미 투자 유인이 확대될 수 있음.
 - 30D가 유지될 경우, 중국산 흑연을 사용한 배터리가 탑재된 전기차에도 제공되던 세액공제 혜택을 트럼프 행정부가 취소할 수 있음.
- ▶ 트럼프 행정부가 배터리 수입 및 제조, 전기 상용차, 흑연 등 분야에 대한 대중국 제재를 강화한다면 우리 기업에 긍정적일 수 있지만, 단기적으로는 공급망에 충격이 있을 수 있어 대비가 필요함.
- ▶ △트럼프 당선자가 중국 완성차 기업들의 미국 투자생산을 여러 차례 환영한 점, △IRA 30D 조항의 폐기 가능성, △향후 미·중 관계에서 일론 머스크의 중재·소통 역할 가능성 등을 고려하면 중국기업들의 대미 투자생산이 확대될 가능성도 있으며, 이는 우리 업계에 매우 부정적일 수 있음.
 - 미·중 모두 일론 머스크의 영향력에 주목하고 있으며, 이미 중국 최대 배터리 기업인 CATL이 트럼프 2기 정부의 정책에 따라 미국에 공장을 건설할 의향을 밝힘.
 - 중국기업의 대미 투자 유인 확대, 멕시코 우회 수입 제한 등의 변수에 대비해 우리 정부와 기업이 미국의 정책 결정 과정에 보다 적극적으로 참여할 필요가 있음.
 - 또한 유럽과 신흥국에서 중국산 전기차와 배터리의 영향력이 커질 가능성에도 대비해야 함.

1. 연구 배경

■ 트럼프 전 대통령의 재선과 공화당의 미 의회 양당 석권으로 바이든 행정부에서 시행하고 있는 산업정책과 미·중 관계 등에서 다양한 변화 가능성이 제기되고 있으며, 특히 중국의 글로벌 영향력이 증대되고 있는 전기차와 배터리 분야에서도 변화가 예고됨.

- 2024년 11월 치러진 미국 대선에서 트럼프 후보가 승리하면서 2025년 1월 20일부터 트럼프 2기 행정부가 출범할 예정이고, 의회 선거에서도 공화당이 상·하원 모두 과반 의석을 차지하게 되어 기존 바이든 행정부에서 시행되는 정책들이 폐기 또는 변화될 가능성이 높아짐.
- 트럼프 2기 행정부의 전반적인 대중국 견제 기조가 바이든 행정부보다 더욱 강화되고 제재가 심화될 것으로 예상되고 있지만,¹⁾ 전기차 및 배터리 분야에서는 경우에 따라 미·중이 멀어지거나 가까워질 수 있는 다양한 가능성이 있음.

■ 전기차 및 배터리는 한·중 간 경쟁이 치열하면서도 공급망 측면에서는 한국의 대중국 의존도가 높은 분야인바, 트럼프 2기의 대중국 정책 변화에 따라 한국에 미칠 수 있는 영향을 점검할 필요가 있음.

- 중국을 제외한 글로벌 시장에서 중국 전기차 및 배터리 기업의 점유율이 빠르게 상승하면서 한·중 기업 간 경쟁이 심화되고 있음.
- 현재 미국시장 내 중국기업 점유율은 높지 않지만, 향후 트럼프 2기의 대중국 정책 변화가 한·중 기업 간 글로벌 경쟁에 영향을 줄 수 있음.

표 1. 글로벌 전기차 시장 점유율
(중국시장 제외)

순위	기업명	2023년	2024년 1~9월
1	테슬라	21.7%	19.4%
2	폭스바겐	13.3%	12.3%
3	현대·기아	10.3%	9.5%
4	스텔란티스	10.7%	8.4%
5	BMW	7.2%	7.2%
6	지리자동차	5.9%	6.7%
7	벤츠	5.9%	6.1%
8	R-N-M	6.1%	4.6%
9	토요타	2.9%	4.2%
10	BYD	1.7%	3.9%
기타		14.3%	17.7%
합계		100%	100%

주: 중국기업을 붉은색으로 표시함.
자료: SNE리서치 통계데이터.

표 2. 글로벌 전기차 배터리시장 점유율
(중국시장 제외)

순위	기업명	2023년	2024년 1~9월
1	CATL	27.6%	26.3%
2	LGES	27.9%	25.8%
3	SK on	10.9%	11.0%
4	파나소닉	14.0%	9.9%
5	삼성SDI	9.8%	9.2%
6	BYD	1.8%	4.0%
7	PPES	1.8%	2.4%
8	CALB	0.5%	2.2%
9	테슬라	0.0%	1.9%
10	Farasis	1.4%	1.8%
기타		4.4%	5.4%
합계		100%	100%

주: 중국기업을 붉은색으로 표시함.
자료: SNE리서치 통계데이터.

1) 강구상 외(2024), 「미국 트럼프 2.0 행정부의 경제정책 전망과 시사점」, KIEP.

- 한국 전기차 및 배터리 산업 업스트림 분야의 대중국 의존도가 매우 높은 상황에서(표 3), 트럼프 행정부가 흑연 등 중국산 광물에 대한 제재를 강화할 가능성이 대두되고 있음.

표 3. 한국의 주요 배터리 핵심광물에 대한 대중국 수입 의존도

품목명	2021년	2022년	2023년	2024년 1~7월
수산화리튬	83.7%	87.9%	79.6%	83.2%
천연흑연	87.5%	94.1%	96.8%	94.7%
인조흑연	87.3%	93.0%	95.3%	96.9%
망간	98.6%	89.6%	79.4%	87.4%

자료: 핵심광물 업계 관계자 간담회(2024. 8. 27., 세종시).

- 본고에서는 향후 한국 전기차 및 배터리 분야 기업들의 비즈니스에 큰 영향을 미칠 수 있는 미국의 대중국 정책 변화 가능성에 대해 살펴보고, 이에 관련한 시사점을 도출하고자 함.

2. 미국의 대중국 정책 변화 가능성

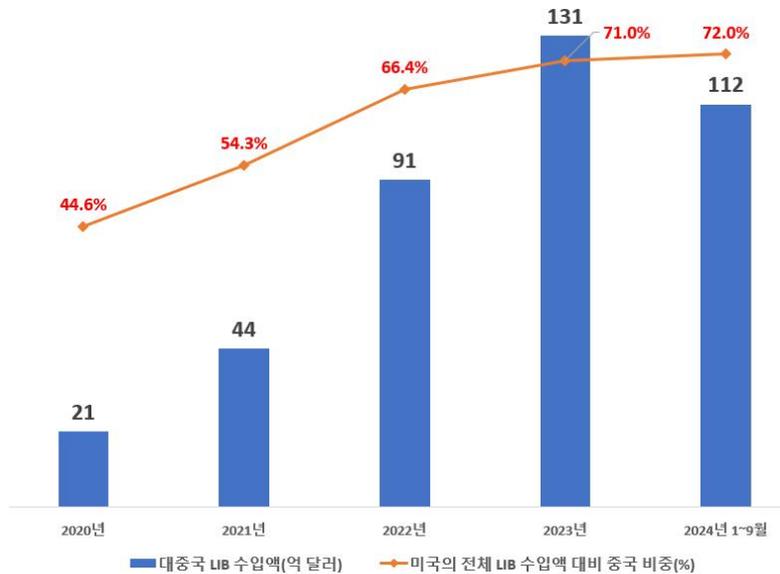
가. 대중국 관세 인상

- 트럼프 행정부가 미 의회 동의 없이 즉각적으로 조치할 가능성이 높은 수단은 대중국 표적 관세이며, 이 같은 대중국 견제로 중국산 배터리의 대미국 수출이 빠르게 감소할 수 있음.
- 바이든 정부는 중국산 ESS용 배터리에 대한 추가 관세 부과를 2026년까지 유예하였으나, 트럼프 정부가 해당 301조 관세를 조기에 더 높은 세율로 부과할 가능성이 있음.
 - 미국의 대중국 리튬이온배터리(LIB) 수입 중 약 80%는 ESS용 배터리(주로 LFP 배터리)이며,²⁾ 특히 테슬라가 중국산 배터리를 활용한 ESS 사업으로 큰 수익을 내고 있음.
 - * 대중국 관세 인상에 반대하는 입장을 고수해온 일론 머스크의 영향력이 트럼프 행정부에 반영되어 즉각적인 관세 부과가 이루어지지 않을 가능성도 있음.
 - 2020년 이후 미국의 최대 배터리 수입국은 항상 중국이었고, 대중국 수입액이 지속적으로 증가하고 있으며, 특히 미국의 배터리 전체 수입액 중 중국의 비중은 약 72% 달함.³⁾

2) 2023년과 2024년 1~9월 기준, HS code 850760.0020(한국무역협회 통계데이터).

3) HS code 850760.0020 기준(자료: 한국무역협회 통계데이터).

그림 1. 미국의 대중국 LIB 수입액 및 중국 비중



자료: 한국무역협회 통계데이터를 바탕으로 저자 작성.

- 현재 중국산 전기차용 배터리에 부과되는 28.4%(기존 3.4%+추가 관세 25%)의 관세는 중국산의 가격경쟁력을 완전히 상실시키는 수준은 아니며, 대중국 관세가 더 높게 부과된다면 중국산 배터리의 북미시장 진출이 더욱 어려워질 것임.
- 2024년 11월 기준 중국 전기차용 배터리셀의 평균 가격은 kWh당 LFP 380위안(약 52.5달러), 삼원계 430위안(약 59.4달러) 수준으로, 배터리 제조사와 종류에 따라 한국 배터리 가격 대비 약 10~30% 정도 저렴한 수준임.⁴⁾

표 4. 전기차 및 배터리 분야 미국의 대중국 관세정책 변화 가능성

구분	바이든 행정부	트럼프 2기 행정부
전기차	기본 관세 2.5% + 추가 관세 100%	추가 관세 200~1,000%
배터리	ESS용	기본 관세 3.4% + 추가 관세 25%(2026년부터)
	전기차용	기본 관세 3.4% + 추가 관세 25%

자료: 저자 정리.

- 트럼프 행정부가 중국산 전기차에 대해 현행 세율보다 높은 관세를 부과할 수 있으나 이로 인한 중국기업의 피해는 제한적일 것으로 보이며, 멕시코를 우회하여 미국에 수입되는 자동차에 대한 관세 부과는 오히려 우리 기업에도 부정적일 수 있음.
- 2024년 9월 이후 중국산 전기차에 부과되는 102.5%(기존 2.5%+추가 관세 100%)의 관세로 인해 이미 미국시장 내 중국차의 진입이 쉽지 않은 상황임.
 - 2024년 9월 미국의 대중 전기차 수입액은 78만 달러로, 전년동월대비 약 98% 감소함.⁵⁾

4) Energy trend of TrendForce 홈페이지(검색일: 2024. 11. 18.).

- 중국의 대미 전기차 수출량은 2023년 1만 2,500대로 중국 전체 전기차 수출량의 0.7%에 불과하며, JAC, 지리자동차 등 일부 기업에 제한적인 영향이 있을 것으로 보임.⁶⁾
- 트럼프는 멕시코를 통해 미국으로 우회 수입되는 중국 자동차에 대해 200%, 최대 1,000%의 관세를 부과하겠다고 위협하였으며,⁷⁾ 해당 조치가 멕시코산 자동차에 대한 일괄적인 관세 부과일 경우 멕시코에서 생산 중인 우리 기업에도 영향을 줄 수 있음.
- BYD, 체리자동차, SAIC, 동평 등 중국 완성차 기업들은 현재 수출을 통해 멕시코 시장에 진출하고 있으며, 최근 멕시코 현지 투자생산 계획을 발표해 미국 우회 수출 가능성이 증대됨.⁸⁾
- * 중국 완성차 기업과 함께 20개 이상의 중국 부품 업체들도 멕시코에 공장을 건설함.⁹⁾
- 현재 기아차가 멕시코에서 연간 생산능력 40만 대 규모의 공장을 운영하며 일부 물량을 미국으로 수출하고 있음.

나. IRA 정책 변화(중국 관련)

- IRA 법안 자체의 폐지 가능성은 높지 않으나, 법안 내 특정 조항(section)들이 삭제되거나 변경될 수 있으며, 특히 중국에 대해 다소 허용적이던 조항들이 미·중 관계 또는 대중국 정책 기조에 따라 변경될 수 있음.
- 공화당이 상·하원 다수당을 차지하면서 IRA 법안 자체의 폐지 가능성도 배제할 수는 없게 되었으나, IRA의 막대한 수혜를 입고 있는 지역의 공화당 다수 의원이 법안 폐지 반대 의사를 공식화하고 있어 IRA 법안 자체의 백지화는 사실상 어려움.¹⁰⁾
- IRA 법안에 근거해 전기차 및 배터리 공급망¹¹⁾에 투자된 금액은 약 1,100억 달러에 달하며, 그중 92%가 공화당 우세지역에 투자되었고, 배터리 생산능력 기준으로도 2030년 미국에 구축될 예정인 1,300GWh 규모의 배터리 생산라인 중 93%가 공화당 우세지역에 집중됨(그림 2).¹²⁾

5) HS code 870380 기준임(한국무역협회 통계데이터).

6) 第一财经(2024. 11. 6.), 「「川普宣布胜选, 对汽车产业影响几何?」, <https://news.sina.cn/2024-11-06/detail-incvcriv3237855.d.html> (검색일: 2024. 11. 18.)

7) Reuters(2024. 10. 7.), 「Trump threatens a 200% tariff on vehicles imported from Mexico,」 <https://www.reuters.com/world/us/trump-threatens-200-tariff-vehicles-imported-mexico-2024-10-06/>(검색일: 2024. 11. 14.); FOX Business(2024. 10. 10.), 「Trump proposes 15% corporation tax to 'Save America's Auto Industry,' threatens 1,000% tariffs on imports,」 <https://www.foxbusiness.com/politics/trump-proposes-15-corporation-tax-to-save-americas-auto-industry-threatens-1000-tariffs-on-imports>(검색일: 2024. 11. 11.),

8) 每日经济新闻(2024. 10. 26.), 「200%关税难挡中国车企在墨西哥建厂热潮! 有企业调整生产策略, “曲线”入美,」 <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1813947708536705765&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2024. 11. 18.).

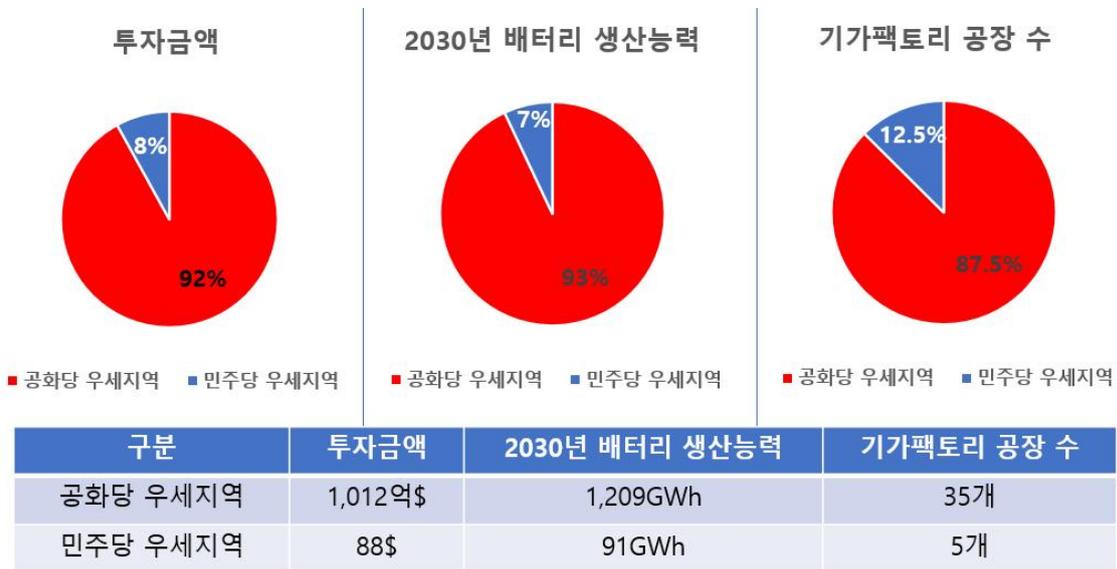
9) 工银瑞信基金(2024. 11. 11.), 「「特朗普当选对特斯拉产业链带来哪些影响?」,」 <https://finance.sina.cn/stock/relnews/us/2024-11-11/detail-incvsyvv2230972.d.html>(검색일: 2024. 11. 14.).

10) 공화당 앤드류 가바리노 의원 대표의 IRA 폐지 반대 성명을 참조함.

11) 관련 투자 범위는 배터리 소재, 부품, 셀 제조, 완성차 조립, 전기차 충전, 재활용 등을 모두 포함함.

12) Benchmark source(2024. 11. 6.), 「Donald Trump wins US election bringing future of IRA into question,」 <https://source.benchmarkminerals.com/article/donald-trump-wins-us-election-bringing-future-of-ira-into-question>(검색일: 2024. 11. 12.).

그림 2. 미국 공화당과 민주당 우세지역의 IRA 전기차 및 배터리 분야 관련 투자유입 비교



자료: Benchmark source(2024. 11. 6.), "Donald Trump wins US election bringing future of IRA into question," <https://source.benchmarkminerals.com/article/donald-trump-wins-us-election-bringing-future-of-ira-into-question>(검색일: 2024. 11. 12.).

- 하원의장 연임이 유력한 마이크 존슨 의원은 'IRA의 폐지가 아닌 변경을 선호한다'고 밝힌 바 있으며,¹³⁾ 트럼프 1기 USTR 대표를 역임한 로버트 라이트하이저 역시 미국 제조업에 긍정적인 IRA의 일부 부분은 트럼프 행정부에서 계속 유지할 필요가 있다고 언급함.¹⁴⁾
- 다만 IRA 법안 내 특정 조항의 삭제 또는 변경은 자격 요건 강화, 행정명령, 의회재검토(CRA: Congressional Review Act) 등을 통해 가능함.
 - 가령 첨단 제조 세액공제(45X)에 대한 FEOC 요건 적용 및 변경, 전기차 구매 세액공제(30D)의 흑연에 대한 예외 규정 삭제, 리스 전기차(45W)의 핵심광물 및 부품 조달 요건 추가 등의 규칙이 변경될 수 있음.¹⁵⁾
 - 공화당은 이미 IRA 법안 내 특정 조항의 삭제 또는 변경을 시도한 바 있으며, 특히 상업용 친환경차 세액공제(45W), 중고 친환경차 세액공제(25E) 조항을 폐지하고 친환경차 구매 세액공제(30D)의 혜택 규모에 한도를 설정하고자 함.¹⁶⁾

13) CHARGED(2024. 10. 1.), "Could a new administration claw back EV and renewable energy investments?" <https://chargedevs.com/newswire/could-a-new-administration-claw-back-ev-and-renewable-energy-investments/>(검색일: 2024. 11. 14.).
 14) POLITICOPRO(2024. 9. 5.), "Trump could keep parts of IRA, trade adviser says," <https://subscriber.politicopro.com/article/2024/09/trump-could-keep-parts-of-ira-trade-adviser-says-00177526>(검색일: 2024. 11. 15.).
 15) Michael Finch, Bryan Bille, Jonathan Humphrey(2024), "What does Trump's victory mean for the EV battery supply chain?" Benchmark analyst insights, p. 2.
 16) Rabobank(2024. 10. 14.), "Potential risks to the Inflation Reduction Act under a second Trump administration," <https://www.rabobank.com/knowledge/d011444530-potential-risks-to-the-inflation-reduction-act-under-a-second-trump-administration> (검색일: 2024. 11. 15.).

표 5. IRA 법안 내 전기차 및 배터리 분야 중국 관련 조항의 변화 가능성

구분	바이든 행정부	트럼프 2기 행정부
첨단 제조 세액공제(45X)	- 중국도 예외 없이 세액공제 혜택 적용	- FEOC 요건을 적용해 중국의 기업 및 공급망을 배제할 가능성
투자 세액공제(48C)	- 중국도 예외 없이 세액공제 혜택 적용	- FEOC 요건을 적용해 중국의 기업 및 공급망을 배제할 가능성
산업용 친환경차 세액공제(45W)	- 중국도 예외 없이 세액공제 혜택 적용	- FEOC 요건을 적용해 중국기업의 수혜를 차단할 가능성 - 해외 기업에 대한 수혜 자격을 강화할 가능성도 제기
전기차 구매 세액공제(30D)	- FEOC 요건을 적용해 중국의 공급망을 활용한 전기차를 세액공제 혜택 범위에서 제외	- 30D 조항의 폐기와 함께 FEOC 요건이 함께 삭제될 가능성
	- FEOC 요건을 적용해 중국의 공급망을 활용하지 않고 북미에서 최종 조립한 전기차에 대해 세액공제 혜택 제공, 단 중국산 흑연에 대해서는 2026년 말까지 예외를 둠.	- 흑연에 대한 예외 기준 적용을 취소할 가능성

자료: 저자 정리.

■ 트럼프 행정부가 첨단 제조 세액공제(45X), 투자 세액공제(48C) 혜택을 받을 자격이 있는 기관을 구분하고자 시도할 수 있으며, 특히 FEOC(해외우려집단, Foreign Entity of Concern) 요건¹⁷⁾이 45X와 48C에도 확대 적용된다면 중국 배터리 및 소재 기업의 미국 현지 생산투자에 영향을 줄 수 있음.

- 현재 45X와 48C 조항은 미국 내 모든 기업이 세액공제 수혜가 가능하도록 설계되어 있어 중국기업도 예외 없이 보조금 수령이 가능한 상황이며, FEOC 규정은 전기차 구매 세액공제(30D)에 한해 적용되고 있음.¹⁸⁾
 - 다만 48C 조항의 경우 이미 예산이 상당 부분 소진되어 추가 혜택은 제한적일 것으로 예상됨.¹⁹⁾
- 귀쉬안하이테크, 엔비전 그룹, EVE 등 중국 배터리 기업들이 미국에 생산기지를 건설하고 있으며, 이들이 ESS, 상용차 등에 사용할 배터리를 미국에서 생산할 경우 우리 기업들과 같은 조건으로 45X, 48C 조항의 세액공제 혜택을 받을 수 있음.²⁰⁾
- 한편 배터리 제조 분야 미국기업의 경쟁력이 크지 않은 상황에서 트럼프 행정부가 자국중심주의에 기반하여 45X 조항의 수혜 자격을 강화해 모든 외국 기업을 겨냥할 가능성도 제기되며,²¹⁾ 이 같은 조치는 우리 기업에도 부정적 영향을 줄 수 있음.

17) 해외 우려국 정부(중국 포함)에 의해 소유·통제되거나, 또는 이들 정부의 관할·지시에 따르는 경우 FEOC에 해당하며, FEOC에 해당하는 기업은 IRA 30D의 세액공제 혜택을 받을 수 없음.

18) Rabobank(2024. 10. 14.), "Potential risks to the Inflation Reduction Act under a second Trump administration," <https://www.rabobank.com/knowledge/d011444530-potential-risks-to-the-inflation-reduction-act-under-a-second-trump-administration>(검색일: 2024. 11. 15.).

19) 국내 A기업 관계자 인터뷰(2024. 11. 27.).

20) 최재희(2024), 『중국 전기차 배터리 기업의 해외 진출 사례 연구 및 시사점』, KIEP 연구자료.

21) CHARGED(2024. 10. 1.), "Could a new administration claw back EV and renewable energy investments?" <https://chargedevs.com/newswire/could-a-new-administration-claw-back-ev-and-renewable-energy-investments/>(검색일: 2024. 11. 8.); Rabobank(2024. 10. 14.), "Potential risks to the Inflation Reduction Act under a second Trump administration," <https://www.rabobank.com/knowledge/d011444530-potential-risks-to-the-inflation-reduction-act-under-a-second-trump-administration>(검색일: 2024. 11. 15.).

- 현재 IRA의 상업용 친환경차 세액공제(45W) 조항에서는 중국을 혜택 대상에서 배제하지 않고 있지만, 트럼프 2기에서는 45W에 FEOC 요건이 적용되는 등 해당 조항이 변경될 가능성이 있음.
 - 45W 조항에서는 30D 조항의 세액공제 자격 요건에 포함되는 △북미 최종 조립 여부, △배터리의 핵심광물 및 부품 조달 비율, △차량 가격, △소비자 소득 기준, △FEOC 요건 준수 중 어느 것도 요구되지 않음.²²⁾
 - 14,000파운드(약 6,350kg)의 차량 무게를 기준으로 해당 무게 이하는 최대 7,500달러, 해당 무게 이상은 최대 4만 달러의 세액공제 혜택이 적용되고 있음.
 - 한편 현대차가 45W 조항에 따라 북미에서 최종 조립하지 않고, 중국의 배터리 공급망을 활용한 차량을 리스로 판매하며 호실적을 올리고 있으므로 해당 조항에 변화가 생길 경우를 대비할 필요가 있음.
 - BYD, JAC(江淮) 등 중국기업들이 미국 내 전기 상용차를 생산·판매하며 세액공제 혜택을 받고 있는 것으로 파악되며, 특히 BYD는 북미 최대 전기버스 공장을 운영하며 미국 전기버스 시장을 장악하고 있음.²³⁾
 - 45W에도 FEOC 요건이 적용된다면 전기 상용차를 판매하던 중국기업은 물론 전기 상용차에 배터리를 공급하던 중국기업에도 타격이 예상된다.²⁴⁾
- 현재 미국 내 IRA의 전기차 구매 세액공제(30D) 조항의 폐기가 거론되고 있으며, 특히 해당 조항에 포함되어 있는 FEOC 요건도 함께 사라진다면, 중국 전기차 및 배터리 기업의 대미 투자 유인이 확대될 수 있음.
 - 트럼프 당선자와 공화당이 공통적으로 선호하지 않는 IRA 조항이 30D이므로, 해당 조항의 폐기 또는 변동 가능성이 큰 편임.²⁵⁾
 - 공화당 우세지역은 IRA의 대규모 투자유입과는 별개로 전기차 보급률이 높지 않으며, 이에 공화당 의원들도 30D에 대한 지지도가 높지 않음.²⁶⁾
 - 현재 30D 내 FEOC 요건은 중국 전기차 및 배터리 기업의 대미 투자생산을 제약하는 요소이며, 최근 중국 최대 배터리 기업인 CATL이 트럼프 행정부의 정책 변화에 따라 미국에 공장을 건설할 의향이 있음을 밝힘.²⁷⁾
 - 한편 30D의 세액공제 혜택을 고려해 새만금 투자를 추진했던 중국 소재 기업들의 투자 유인이 감소할 수 있으며, 이는 업스트림 공급망을 일부 내재화하고자 했던 한국에도 다소 부정적임.

22) Chad P. Bown(2023), "Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act. Peterson Institute for International Economics."

23) cleantechnica(2023. 9. 23.), "BYD Cars Aren't In The US Yet, But Its Electric Trucks & Buses Have Been Serving Americans for Years," <https://cleantechnica.com/2023/09/30/byd-cars-arent-in-the-us-yet-but-its-electric-trucks-buses-have-been-serving-americans-for-years/>(검색일: 2024. 11. 13.); 有驾(2023. 10. 5.), 「比亚迪遍布美国30个州, 垄断80电动大巴市场, 为何美不制裁它」, <https://www.yoojia.com/article/9577429856314304027>(검색일: 2024. 11. 18.); Reuters(2021. 7. 14.), Electric bus maker BYD shows China complications in Biden climate push. <https://www.reuters.com/business/sustainable-business/electric-bus-maker-byd-shows-china-complications-biden-climate-push-2021-07-14/>.

24) IMPACT ON(2024. 5. 27.), 「미국서 디젤을 밀어내는 새로운 전기 트럭 잇따라」, <https://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=11607>(검색일: 2024. 11. 26.).

25) 최근 로이터 통신은 트럼프 인수위가 필리버스터를 우회하는 절차를 활용해 30D 폐지를 구상하고 있다고 보도하기도 함. Reuters(2024. 11. 15.), "Exclusive: Trump's transition team aims to kill Biden EV tax credit," <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trumps-transition-team-aims-kill-biden-ev-tax-credit-2024-11-14/>(검색일: 2024. 11. 22.).

26) E&E NEWS by Politico(2024. 7. 24.), "What Trump 2.0 could mean for EVs, solar and CCS," <https://www.eenews.net/articles/what-trump-2-0-could-mean-for-evs-solar-and-ccs/>(검색일: 2024. 11. 15.).

27) Reuters(2024. 11. 13.), "Exclusive: China battery giant CATL would build US plant if Trump allows it," <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/china-battery-giant-catl-would-build-us-plant-if-trump-allows-it-2024-11-13/>(검색일: 2024. 11. 13.).

- 30D 조항이 폐기되지 않고 유지된다면 트럼프 행정부는 현재 바이든 행정부에서 허용하고 있는 중국산 흑연 사용에 대한 세액공제 혜택을 취소할 가능성도 있으며, 이는 중국산 흑연에 대한 의존도가 높은 우리 기업에 단기적으로 영향이 있을 수 있음.
 - 흑연은 배터리 음극재의 주요 원료로서 글로벌 음극재 시장에서 중국기업의 점유율이 90% 이상으로 절대적인 상황이며, 미국도 이러한 현실을 반영해 30D에서 중국산 흑연에 대한 FEOC 요건 적용을 2026년 말까지 유예하였음.²⁸⁾
 - 30D 조항 폐기에 시간이 걸리거나 어려워질 경우 트럼프 행정부는 즉시 해당 세액공제에 대한 정부지출을 줄이고자 30D 내 흑연에 대한 예외 기준 적용을 취소하여 수혜 대상을 줄이려 할 가능성이 있음.²⁹⁾
 - 트럼프 당선자는 우선순위 정책 중 하나인 「세금 감면 및 일자리 창출법(Tax Cuts and Jobs Act)」의 연장을 위한 막대한 재원 마련이 필요한 상황이며, 미 의회 예산국(CBO)에 따르면 해당 법안의 완전한 연장에 약 4조 6,000억 달러의 재원이 필요할 것으로 추산하고 있음.³⁰⁾

3. 평가 및 시사점

- 트럼프 행정부는 중국에 대해 ESS용 배터리 수입, 배터리 제조, 전기 상용차, 흑연 등 분야에 대해 제재를 강화할 여지가 있으며, 이는 우리 기업들에 긍정적일 수 있으나 동시에 부정적인 요소도 내재되어 있어 대비가 필요함.
 - 중국에 대한 관세 인상은 한국의 배터리 기업에 긍정적일 수 있으며, 우리 기업이 중국기업이 배제된 공간을 활용하기 위해서는 경쟁력 강화가 필요하고, 특히 ESS의 경우 LFP 배터리가 많이 사용되고 있으므로 우리 기업들이 LFP 양산을 더욱 서두를 필요가 있음.
 - 2023년 글로벌 ESS 시장에서 LFP 배터리가 80% 이상의 점유율을 나타내고 있음.³¹⁾
 - IRA의 45X에 FEOC 요건이 적용될 경우 귀쉬안하이테크 등 중국기업의 현지 투자생산 계획에 차질이 예상되며, 이들은 이익률을 낮춰서라도 미국 사업을 지속할 가능성이 높으나 LFP 기술제휴, 공장 지분매각 등의 방법도 선택할 수 있으므로 지속적인 모니터링이 필요함.
 - 특히 미국 완성차 기업들이 해당 공장을 매입하거나, LFP 기술제휴를 통해 배터리 내재화를 시도할 가능성에도 대비할 필요가 있음.
 - IRA 45W에 FEOC 요건 적용 시 중국의 전기 상용차 및 해당 배터리 판매에 타격이 예상되며, 한국이 확실한 반사이익을 얻기 위해서는 전기 상용차 및 관련 배터리 분야의 경쟁력 제고가 필수적이고, 기존

28) ZDNET Korea(2024. 5. 23.), 「LIB 음극재 시장, 10년 후 2.5배...K-배터리 탈중국 시급」, <https://zdnet.co.kr/view/?no=20240523101123> (검색일: 2024. 11. 20.).

29) Energy Intelligence(2024. 11. 18.), "What Could Happen to US Critical Mineral Policies Under Trump?" <https://www.energyintel.com/00000193-3eec-d44c-a7b3-feedaa5f0000>(검색일: 2024. 11. 20.).

30) Rabobank(2024. 10. 14.), "Potential risks to the Inflation Reduction Act under a second Trump administration," <https://www.rabobank.com/knowledge/d011444530-potential-risks-to-the-inflation-reduction-act-under-a-second-trump-administration> (검색일: 2024. 11. 15.).

31) SNER리서치 통계데이터.

중국의 공급망을 활용하며 세액공제 혜택을 받았던 차종과 배터리의 공급망은 다소 조정이 필요함.

- 중국산 흑연 사용이 금지되는 것은 중국 흑연 및 음극재 업체들에도 피해가 될 뿐 아니라, 이들에 대한 의존도가 높은 우리 기업에도 단기적으로 악영향을 줄 수밖에 없는바, 아프리카, 호주, 캐나다 등지의 흑연 자원 확보가 시급하며, 나아가 국가적 차원의 재고 비축도 필요할 수 있음.
 - 산업통상자원부가 2023년 흑연을 포함한 10대 전략 핵심광물을 발표했으나 흑연, 리튬, 니켈 등 주요 배터리 광물에 대한 비축은 여전히 부족한 상황임.³²⁾
 - 미국의 중국산 흑연 배제는 흑연, 리튬 등 배터리 핵심광물 확보에 적극적인 한국 소재 기업들에는 장기적으로 긍정적인 영향이 예상된다.

표 6. 대중국 정책 변화 가능성에 따른 중국의 영향과 한국의 대응

구분	정책 변화 가능성	분야	중국의 영향	한국의 대응	한국의 영향
관세	관세 인상	전기차	수출량이 적어 제한적	-	(+)
		배터리	ESS용 배터리를 중심으로 대미 수출에 부정적	LFP 배터리 양산 가속화	(+)
	우회 수입 제한	전기차	멕시코 현지 투자생산 계획에 영향	일괄적 관세 인상이 되지 않도록 유도	(-)
IRA	45X, 48C에 FEOC 요건 적용	배터리	미국 현지 투자생산 계획에 차질	중국기업들의 미국 내 움직임 모니터링 필요	(+)
	45W에 FEOC 요건 적용	전기차	전기 상용차 판매에 타격	반사이익을 위한 경쟁력 강화	(+)
			관련 전방 산업에 영향	전기차 배터리 공급망의 대중국 의존도 축소 및 다변화	(-)
		배터리	전기 상용차에 탑재되던 배터리 판매에 영향	LFP 배터리, 수소연료전지 등 경쟁력 강화	(+)
			관련 전방 산업에 영향	중국 업스트림 공급망 의존도 축소 및 다변화	(-, +)
	30D의 중국산 흑연에 대한 예외 기준 적용 취소	배터리	흑연 및 음극재 생산 업체에 타격	공급망 다변화, 국가적 차원의 재고 비축 강화	(-, +)
30D의 폐기로 인한 FEOC 요건 삭제	전기차	대미 투자 유인 확대		CFIUS의 권한 강화를 유도하는 한편 중국과의 경쟁 격화 대비	(-)
	배터리				

주: 정책 변화의 실현 가능성과 변화의 속도 및 정도는 달라질 수 있음.
자료: 저자 정리.

■ 트럼프의 온쇼어링 정책, IRA 30D 조항의 폐기 가능성, 미·중 관계에서 일론 머스크의 영향력 등을 고려하면 중국 전기차 및 배터리 기업의 대미 직접투자에 우호적인 환경이 조성될 가능성을 배제하기 어려우며, 이는 한국 업계에 매우 부정적일 수 있음.

- 트럼프는 대중국 관세와 관련해 일관적으로 강경한 입장이지만, 중국 완성차 기업들의 미국 내 생산에 대해서는 여러 차례 환영의 뜻을 밝힌 바 있으며, 그들의 대미 투자가 미국의 경제를 활성화하고 일자리를 창출할 것이라고 주장함.³³⁾

32) 핵심광물 업계 관계자 전문가 간담회(2024. 8. 27., 세종시).

- 트럼프 2기 행정부에 참여 예정인 일론 머스크가 미·중 관계 변화에 영향을 미칠 가능성이 대두되며, 이를 고려했을 때 테슬라의 공급망에 참여하고 있는 중국기업들의 대미 투자 가능성도 있음.³⁴⁾
 - 일론 머스크가 트럼프 2기의 대중국 정책 변화에 중요한 역할을 할 수 있을 것이라는 관측이 미국과 중국 모두에서 나오고 있고,³⁵⁾ 특히 중국은 일론 머스크를 대표적인 친중 인사로 분류하며, 그가 트럼프 행정부에 대해 공급망, 관세, 기술 협력 등 분야에서 보다 유연한 대중국 정책을 채택하도록 영향력을 행사하는 등 미·중 관계 증재자 또는 소통 채널로서 일정 부분 역할을 기대하고 있음.³⁶⁾
 - 테슬라의 증장기 발전 로드맵인 Master Plan Part3³⁷⁾에 따르면 보급형 차량, 버스, 단거리 화물트럭, 단거리 선박 등에 LFP 배터리를 대량 탑재하고자 하므로 장기적으로는 중국의 공급망 및 중국 배터리 업체의 양산 능력이 필요한 상황이며, 이미 CATL, BYD 등 중국기업들이 테슬라에 전기차용, ESS용 배터리를 공급하고 있고, 테슬라 배터리 공급망의 약 40%가 중국에 의존하고 있는 상황임.³⁸⁾
 - 또한 현재 테슬라 전기차의 생산 및 판매에 절반 수준이 중국에서 이루어지고 있으므로,³⁹⁾ 트럼프의 대중 규제정책이 강경해질수록 테슬라의 공급망과 중국시장 내 입지에도 악영향을 미칠 수 있음.
- 다만 중국 주요 배터리 기업에 대한 블랙리스트 지정을 주장했던 마르코 루비오 상원의원 등 대중국 강경파들이 트럼프 2기 행정부에 입각할 가능성이 높아진 점을 고려하면, 중국기업 입장에서 대미 투자의 불확실성은 여전히 높음.⁴⁰⁾

■ 중국기업의 대미 투자 유인 확대, 멕시코 우회 수입 제한 등의 변화로 인한 한국의 부정적 영향을 최소화할 수 있도록 미국의 정책 결정 과정에서 우리 정부와 기업이 보다 적극적으로 목소리를 낼 필요가 있음.

- 미국 외국인투자심사위원회(CFIUS)의 권한 확대 및 강화 등 미국이 납득할 수 있는 논리를 통해 경쟁업체

33) FORTUNE(2024. 7. 19.), "Trump invites Chinese automakers to build cars in the U.S.—and says ones they build in Mexico will be hit with tariffs up to 200%," <https://fortune.com/asia/2024/07/19/trump-invites-chinese-carmakers-evs-us-mexico-tariffs-200/>(검색일: 2024. 11. 12.).

34) Michael Finch, Bryan Bille, Jonathan Humphrey(2024), "What does Trump's victory mean for the EV battery supply chain?" Benchmark analyst insights, p. 5; 上海证券(2024. 11. 12.), 「汽车与零部件行业周报: 特朗普当选对特斯拉产业链或形成利好」, <https://finance.sina.cn/stock/relnews/us/2024-11-12/detail-incvvcyf6216735.d.html>(검색일: 2024. 11. 21.).

35) NBC(2024. 11. 5.), "Elon Musk's influence over Trump is being closely watched by Beijing," <https://www.nbcnews.com/news/world/musks-influence-trump-closely-watched-beijing-rcna177753>(검색일: 2024. 11. 15.); CNBC(2024. 11. 11.), "Elon Musk is no Kissinger, but may help improve U.S.-China relations, experts say," <https://www.cnbc.com/2024/11/12/elon-musk-is-no-kissinger-but-may-help-improve-us-china-relations-experts-say-.html>; VOA(2024. 11. 9.), "EV industry watching Musk's role in tariff fixing," <https://www.voanews.com/a/ev-industry-watching-musk-s-role-in-tariff-fixing/7857946.html>(검색일: 2024. 11. 14.).

36) 中华网(2024. 11. 7.), 「力挺特朗普的马斯克会缓和中美吗?商界巨头能否带来中美关系新契机?」, <https://news.china.com/socialgd/10000169/20241107/47538141.html>(검색일: 2024. 11. 11.); 腾讯网(2024. 11. 5.), 「为特朗普压上身家的马斯克, 将成中美关系新变数?」, <https://news.qq.com/rain/a/20241105A056LN00>(검색일: 2024. 11. 12.).

37) Tesla(2023. 4. 5.), "Tesla Master Plan Part 3," pp. 22-23.

38) NIKKEI Asia(2023. 8. 9.), "Tesla relies on China for 40% of battery supply chain: analysis," <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis>.

39) INSIDE EVs(2024. 4. 10.), "Half Of All Tesla EVs Are Made In China," <https://insideevs.com/news/715427/tesla-ev-production-sanghai-vs-global/>(검색일: 2024. 11. 15.); CNEVPOST(2024. 10. 9.), "Tesla China sells 88,321 cars in Sept, highest since Mar." <https://cnevpost.com/2024/10/09/tesla-china-sales-sept-2024/>(검색일: 2024. 11. 18.).

40) Senator Rubio(2024. 8. 28.), "Rubio, Moolenaar Demand Communist China-linked Battery Company Be Blacklisted," <https://www.rubio.senate.gov/rubio-moolenaar-demand-communist-china-linked-battery-company-be-blacklisted/>; Senator Rubio(2024. 11. 13.), "Rubio Statement on Nomination to Lead State Department," <https://www.rubio.senate.gov/rubio-statement-on-nomination-to-lead-state-department/>(검색일: 2024. 11. 18.).

의 추가 진입을 억제할 필요가 있음.

- 트럼프 행정부가 '미국 우선주의'를 표방하고 있는 만큼, 미국기업들과 연대해 미국 내 정책 결정 과정에 참여하는 것이 중요함.
 - 특히 멕시코산 자동차에 대한 관세 인상은 멕시코에 진출한 미국 완성차 기업에도 치명적이므로, 모든 멕시코산 자동차에 대한 일괄적 관세 인상이 시행되지 않도록 유도할 수 있음.
 - 한편 45X 조항의 경우 한국 배터리 기업과 미국 완성차 기업이 합작공장 설립을 통해 세액공제 혜택을 나눠 갖고 있으므로, 혹시 해당 조항이 폐기되거나 보조금 지급이 지연 또는 축소되지 않도록 한·미 기업 간 공조가 더욱 중요한 시점임.

■ 한편 공급과잉 문제를 안고 있는 중국산 전기차와 배터리는 미국의 중국산 견제 강화로 인해 수출 시장 다변화를 더 강력히 추진할 가능성이 있으며, 특히 유럽과 신흥국 시장에서 중국산의 영향력이 더욱 확대될 수 있으므로 이에 대한 대응전략 마련이 필요함.

- 2023년 기준 중국 전기차 및 배터리 업계의 가동률이 50% 이하이고⁴¹⁾ 재고 증가율도 높아 공급과잉이 큰 문제로 지적되고 있으며, 중국정부는 이를 해결하기 위해 생산능력에 대한 구조 조정 및 수출 지원을 추진하고 있음.
 - 중국 상무부 등 9개 관계 부처는 중국 전기차 및 배터리 분야 수출 기업을 대상으로 대출, 수출신용보증, 환율 리스크 대응, 위안화 결제 등 금융지원을 강화하고 해외 A/S 센터 구축 및 인력 파견을 지원하고 있음.⁴²⁾
 - 2024년 1/4분기부터 중국 자동차의 수출 단가 인하와 물량 확대가 본격화되고 있음.⁴³⁾
- 유럽의 경우 대중국 전기차 관세 인상을 단행했으나 중국기업들이 이익률을 낮추더라도 유럽 진출을 감행할 가능성이 크며, 브랜드와 차종에 따라 중국산 전기차가 판매될 여지가 남아 있고, 중국산 배터리에 대해서는 아직 차별적 관세 또는 규제가 없음.
- 동남아, 중남미 등 신흥국의 전기차 및 배터리 수요가 빠르게 증가하는 상황에서 이미 중국기업들이 현지 진출을 가속화하고 있어 한·중 간 경합이 예상됨.⁴⁴⁾
 - 한국은 중국기업의 전략을 보다 면밀히 분석해 선제적 접근을 강화할 필요가 있으며, 장기적인 관점의 R&D 투자를 통해 중국과의 경쟁 격화 또는 대체 신기술의 등장 및 전환에 대응해야 함. **KIEP**

41) 가동률은 해당 산업의 생산능력과 실제 생산량을 바탕으로 저자가 계산함.

42) 商务部等单位(2024), 「关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见」.

43) 도원빈, 김우중, 김진아(2024), 「중국 저가 수출이 우리 수출에 미치는 영향」, 한국무역협회.

44) 최재희(2024), 「중국 전기차의 동남아 시장 선점 요인 및 시사점」, KIEP.