

KATECH 이슈브리핑

⊙ 주간 이슈 리뷰

- 中 희토류 수출 규제로 글로벌 공급망 불안 확대
- 中 자동차 업계, 납품 대금 60일 이내 지급 선언
- Toyota 자동직기 비상장화 추진
- 美 상원, 기업평균연비(CAFE) 규제 폐지 제안

⊙ 이슈포커스

- S&P Global, 나트륨 배터리 기술의 가능성과 한계 분석

◆ 中 희토류 수출 규제로 글로벌 공급망 불안 확대

- ▶ 중국 정부는 미국의 대중 관세 부과에 대응해 '25.4월초 주요 희토류 및 희토류 자석 수출에 대한 사전 정부 승인 의무화. '25.6월 기준 승인율은 약 25% 수준에 불과하고 수출액도 '25.5월 기준 전년 동월비 48.3% 급감. 이로 인해 글로벌 자동차 산업 공급망에도 부정적 영향 확산 중
- 글로벌 희토류 공급에서 막대한 영향력을 가진 중국의 수출 규제로 인해, 일부 완성차사 및 부품사들의 공장 가동 중단 사태까지 발생
- * 유럽자동차부품공업협회(CLEPA)는 유럽 부품사의 공장 가동 중단이 발생했음을 보고하였으며, 독일자동차산업협회(VDA) 등은 규제 지속 시 추가적인 생산 차질 가능성도 경고
- 미중 양국 간 협의에 따라 중국이 희토류 수출 제한을 일부 완화하기로 했으나, 이러한 조치가 단기에만 유지될 수도 있어 공급망 불안정성은 여전하다는 평가

CNBC('25.6.5.) <https://bit.ly/3Zx5Kpl>
WSJ('25.6.11.) <https://bit.ly/3ZzMGXT>
Reuters('25.6.17.) <https://bit.ly/44hWTuy>

Reuters('25.6.7.) <https://bit.ly/4I2zjri>
SCMP('25.6.9.) <https://bit.ly/4kJ16NI>

글로벌 자동차 업계는 희토류 공급망 불안의 장기화 가능성까지 염두에 두고 대응 전략을 고심 중임. 이번 사태로 과도한 중국 의존에 대한 우려가 재부각되고 있으며 G7 정상회의에서 핵심 광물 공급망 보호 전략에 대한 잠정적인 합의도 도출된 바 있음

◆ 中 자동차 업계, 납품 대금 60일 이내 지급 선언

- 최근 중국 내 자동차 가격 경쟁이 심화되면서 완성차사들은 부품업체에 납품 단가 인하를 요구하고 대금 지급도 수개월간 미루는 등의 사태 발생
- 中 정부는 중소기업 대금 지급보장 조례(保障中小企业款项支付条例)를 개정하여 '25.6월부터 대기업의 중소기업에 대한 대금 지급 기한을 명문화
- * 종전에는 업계 규범, 거래 관행 등을 따라 지급 기한을 정하도록 규정하였으나, 물품, 공사, 서비스 인도일로부터 60일 이내에 지급하도록 규정. 다만, 계약에 따라 달리 약정할 수도 있음
- 중국의 주요 완성차사들은 규정 개정 이후 공급업체에 60일 이내 대금을 지급할 것을 발표 * (6.10.) Dongfeng, GAC, FAW (6.11.) BYD, Xpeng 등

CarNewsChina('25.6.11.) <https://bit.ly/4053apW> Automotive News('25.6.11.) <https://bit.ly/4klv84p>
세계법제정보센터('25.4.15.) <https://bit.ly/4n3pone>

중국 정부는 자동차 업계의 과도한 가격 경쟁에 대한 자제를 요구하는 등 자국 내 경쟁환경에 대한 경각심을 보이고 있음. 이번 개정에도 대금 지급 기한에 예외 조항이 있으나 주요 완성차사들은 규제 당국에 정부 방침 준수에 대한 의지를 표명한 것으로 판단됨

◆ Toyota 자동직기 비상장화 추진

- Toyota 그룹은 Toyota 자동직기*를 약 6조엔에 완전 인수해 비상장화할 계획
 - * 그룹의 모태 기업으로 포크리프트 등 물류장비, 자동차 부품을 생산하는 핵심 계열사
- 비상장화 목적은 단기 수익 압박에서 벗어나 장기 전략을 추진하기 위함이라 하며, 이번 거래로 Akio 회장의 그룹 내 지배력이 강화될 전망
 - * 지분 인수는 Toyota 그룹(7,060억엔)과 Toyota 부동산(1,765억엔)이 출자해 설립한 지주회사를 통해 진행함. 의결권은 Toyota 부동산이 99.44%, Akio 회장이 0.56% 보유할 예정
 - * Toyota 부동산은 비상장사로 Akio 회장이 사장을 겸임
- 비상장화는 '25.12월 이후 진행될 예정, Toyota 그룹은 최근 Hino-Mitsubishi Fuso 트럭 사업 통합도 결정하는 등 자본 구조 전면 재편을 추진 중

Toyo Keizai('25.6.12.) <https://bit.ly/463dljA>

Yahoo JP('25.6.16.) <https://bit.ly/4kAlHUq>

Toyota 자동직기 비상장화는 성사될 가능성이 높으나, 소액 주주들은 기업 가치에 비해 매수가가 과소평가되었다고 반발하고 있어 향후 협상 절차가 추가로 요구될 가능성도 있음

◆ 美 상원, 기업평균연비(CAFE) 규제 폐지 제안

- '25.6월초 美 상원 공화당 의원들은 'Big Beautiful Bill'의 일환으로, 기업평균 연비(CAFE) 미달 시 부과되는 벌금 폐지를 골자로 한 법안을 발의
 - * 현재 美 제조사들은 기준 미달분을 Tesla 등 전기차 제조사로부터 크레딧을 구매해 상쇄 중
 - * 해당 법안이 통과될 경우 내연기관차 비중이 높은 제조사는 막대한 벌금 부담을 줄일 수 있으며 상원은 업계 전반의 비용 절감 효과가 약 2억 달러에 이를 것으로 추산
- 상·하원 공화당 의원들은 이외에도 다양한 내연기관차 규제완화 방안을 추진 중
 - * 상원은 '25.5월 California 주(州) 전기차 판매 의무 규정 폐지를 승인했으며 EPA 배출가스 규제 완화, 전기차 구매 시 세액공제 혜택 폐지, 전기차 배터리 생산세액공제 폐지 등도 추진 중임
- 한편, California를 포함한 11개 주는 전기차 판매 의무화 규정이 무효화된데 반발하며 연방정부, 환경보호청(EPA)을 대상으로 소송을 제기함

Reuters('25.6.6.) <https://bit.ly/4e76ibY>

California Gov('25.6.12.) <https://bit.ly/3ZwjRvm>

전기차 전환을 둘러싼 미국 내 정치적 분열이 심화되는 양상으로, 향후 정책 방향성에 대한 불확실성 확대 우려도 제기됨

◆ S&P Global, 나트륨 배터리 기술의 가능성과 한계 분석

- (개요) 나트륨 배터리는 리튬 이온 배터리에 비해 공급망 안정성·안전성 측면에 경쟁력이 있으나 낮은 에너지 밀도·기술 성숙도 부족으로 상용화에 제약 존재
 - * 따라서 기술 고도화, 대규모 생산체계 구축이 향후 나트륨 배터리 확산 여부를 좌우할 전망
- (시장 동향) 주요 기업*에서 상용화를 추진 중이나, 최근 리튬 가격이 하락하며 나트륨 배터리의 상대적 가격 경쟁력이 약화**

* 하단 표에 글로벌 기업 나트륨 배터리 제품 개발 현황과 기술 수준을 요약하여 제시함. 특히 CATL은 '25.4월 저전압·고전압 배터리 Naxtra를 '25.12월 양산할 것이라 밝혀 화제를 모음

** 현재 기준 중국 내 나트륨 배터리 가격은 LFP 배터리에 대비 최대 2배에 달하는 것으로 추정

〈표〉 글로벌 나트륨 배터리 개발기업 사례 (출처: S&P Global)

기업명	국가	제품	비고
CATL	중국	Naxtra Battery (EV 승용차·대형트럭용)	(승용차용) 에너지 밀도 175Wh/kg, 1회 충전 시 주행거리 500km, 작동 온도범위 -40℃~70℃
Faradion Energy	영국/ 인도	N/A (ESS, EV용)	셀 단위 최대 에너지 밀도 160Wh/kg, 작동 온도범위 -20℃~60℃
HiNA Battery	중국	Haixing Battery (저속 EV, 전기 보트, ESS용)	에너지밀도 145Wh/kg, 작동 온도범위 -40℃~80℃
Natron Energy	미국	BluePack 등 (산업용 전력, 전력망 서비스, EV 고속충전, 연료전지, 데이터 센터용 등)	(BluePack) 48V부터 480V까지 적용 가능, 충방전 사이클 5만회 이상
Tiamat Energy	프랑스	N/A	(셀 프로토타입) 에너지 밀도 105Wh/kg, 작동 온도범위 -30℃~60℃
Bedrock Materials	미국	-	'25.4월 에너지 밀도를 획기적으로 개선하거나 틈새시장을 개척하지 않는 한 나트륨 배터리의 경쟁력 확보가 어렵다 보고 개발 중단을 결정

- (전망) 나트륨 배터리는 저전압 배터리 부문에서 높은 잠재력을 보유한 것으로 평가

* 저전압 배터리는 차량의 시동 및 전장부품용 등으로 활용되는데, 최근에는 리튬이온 배터리 채택이 증가하고 있으나 저온 성능 등으로 인해 아직 납축전지가 더욱 폭넓게 채택되고 있음

** 나트륨 배터리는 저온 성능이 우수하다는 장점이 있고, 향후 EU의 납 사용 규제 강화로 납축전지에 대한 대체 수요가 발생할 가능성이 있어 저전압 배터리에서 높은 잠재력을 보유

S&P Global('25.6.5.) <https://bit.ly/45HjPL>

나트륨 배터리는 리튬 이온 배터리 대체기술로서 공급망 리스크 대응 등 측면에서 전략적 가치를 갖고 있음. 다만 기술 성숙도 및 경제성 제약으로 인해, 단기간 내 시장 주류로 진입하기보다는 특정 응용 분야에서의 점진적 확산이 예상됨