

KERI Brief

미국 인플레이션 감축법 발효에 따른 대응방향 검토

이규석

한국경제연구원 부연구위원
(kslee@keri.org)

미국 「인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act)」(이하 IRA)은 미국 상·하원을 거쳐 바이든 대통령의 서명에 따라 2022년 8월 16일 최종 발효되었다. IRA는 미국 내 물가 억제를 목표로 하고 있으며, 해당 내용에는 미국산 전기·대체에너지 차량 구매 시의 세액 공제 내용이 포함되어 있어 국내 산업에 미치는 영향이 클 것으로 전망된다. 세계 주요국은 글로벌 공급망 확보와 자국 전략산업 육성을 위해 노력하고 있으며, 미국 인플레이션 감축법(IRA)이 발효됨에 따라 국내 전기차, 배터리 등 제조업체에 심각한 영향이 있을 것으로 전망되므로 이에 대한 대책이 필요하다.

IRA는 미국 바이든 대통령 취임 이후 추진된 2021년 말 물가상승 및 증세 우려 등으로 무산된 총 2조 달러 규모의 ‘더 나은 재건 법(Build Back Better, 이하 BBB)’ 법안을 수정한 법안이며, 궁극적인 목표는 재정적자 감축과 의료비용 절감을 통한 물가상승 억제이다. 환경 에너지, 보건, 조세 등의 분야에서 총 4,370억 달러의 예산을 투입해 미국 내 물가상승을 억제하고 에너지 안보 및 기후 변화에 대응 등을 추진한다.

동 법에는 미국 내 인플레이션을 감축하기 위한 다양한 조치가 담겨있는데, 그중에는 미국서 생산된 전기차에만 세액공제를 제공한다는 내용이 담겨있다. 세액공제를 통한 미국 내 리쇼어링 유도하기 위해 배터리 광물·부품 조달비를 충족한 기업에 전기차 신차에 해당 최대 7,500달러의 세액공제를 적용받는다. 전기차 세액공제 혜택을 적용받기 위해서는 ① 최종 조립 조건, ② 배터리 핵심광물 조건, ③ 배터리 부품 조건, ④ 차종

가격 상한, ⑤ 구매자 소득 상한 등의 IRA 법 상 규정된 조건들을 충족해야 한다.

미국 IRA 발효에 따라 국내 전기차 및 배터리 산업이 어려움이 예상되는 가운데, 이에 대한 단기적인 대응방향으로 (1) 핵심광물 등 수입 다각화, (2) 가격 경쟁력 확보, 중장기적인 대응방향으로 (3) 국내 리쇼어링 지원, (4) 투자 환경 조성이 있다. 단기적 대응방향은 전기차 배터리 핵심광물 수입 다각화와 가격 경쟁력 확보하는 방안이 있다. 중장기적 대응방향은 국내 리쇼어링 기업에 대한 지원과 국내 투자 환경을 조성하는 방안이 있다. 첫째, 배터리 핵심광물 및 양극재, 전해질의 원재료 광물의 수입 다각화를 위해 칠레, 캐나다, 호주 등을 고려할 수 있다. 둘째, 한국 전기자동차의 가격 경쟁력 확보를 위해 미국 내 신속한 공장 설립을 추진하며, 국내에서 생산되었기 때문에 추가되는 비용만큼 한시적으로 국내 세금, 보조금 등의 혜택으로 상쇄시켜주는 방안을 모색할 필요가 있다. 또한, 한미 실무협의를 통해 2025년까지 IRA 적용 유예를 추진할 필요가 있다. 셋째, 중장기적으로 국내 유턴기업에 대한 지원을 강화해서 국내 산업을 육성할 필요가 있다. R&D 보조, 세금 감면 등 유턴기업에 대한 유인책을 확대해야 할 것이다. 넷째, 반도체, 전기차 관련 대기업의 해외투자가 증가할 것으로 예상되는 가운데 국내에서도 해외직접투자를 유치하기 위해 기업활동에 우호적인 투자 환경을 마련해야 한다. 이를 위해 법인세 인하, 연구개발 및 시설투자 세액공제를 인상 등에 대한 지원 및 규제 완화가 시급하며, 특히 현재 국회에 계류 중인 반도체 특별법(K칩스법)을 조속히 통과시킬 필요가 있다.

I. 연구의 배경과 목적

□ 미국 「인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act)」(이하 IRA)은 미국 상·하원을 거쳐 바이든 대통령의 서명에 따라 2022년 8월 16일 최종 발효

○ IRA는 2021년 말 물가상승 및 증세 우려 등으로 무산된 총 2조 달러 규모의 ‘더 나은 재건 법(Build Back Better, 이하 BBB)’를 수정한 법안임

- 미국 바이든 대통령 취임 이후 1년 넘게 추진되던 ‘더 나은 재건 법’이 과다한 예산 등으로 미국 의회가 반대하자, 미 행정부는 물가상승 억제 명분으로 친환경 에너지, 기후변화, 보건 등의 부문으로 예산을 축소하여 IRA를 의회에 제출함
- IRA는 2022년 7월 27일 문안이 공개됐으며 8월 7일 상원 통과, 8월 12일 하원 통과, 8월 16일에는 미국 바이든 대통령 서명을 통해 최종 통과됨

○ IRA는 미국 내 물가 억제를 목표로 하고 있으며, 해당 내용에는 미국산 전기·대체에너지 차량 구매 시의 세액공제 내용이 포함되어 있어 국내 산업에 미치는 영향이 클 것으로 전망

- 미국 시장에서의 보조금 적용을 위한 미국·북미 등 특정 지역에서의 전기차 의무생산과 주요 배터리 광물·부품 조달비율 조건이 명시되어 있음
- 앞으로 북미에서 조립된 최종 조립된 전기차가 아니면 전차가 세액공제 대상에서 배제되기 때문에 국내 배터리·소재 및 완성차 제조업체들에 피해가 예상됨

□ 인플레이션 및 경기침체를 극복하기 위한 미국이 자국 중심의 인플레이션 감축법(IRA)을 발효함에 따라 한국 정부와 기업들의 대응전략이 필요한 시점임

○ IRA 발효가 국내기업들의 피해를 최소화하기 위해 IRA가 국내 자동차 산업과 배터리 산업에 미칠 영

향을 분석하고 이에 대한 대응방향을 검토할 필요성이 있음

- 미국 에너지부는 연말까지 전기차 보조금을 계속 받을 수 있는 2022~2023년식 북미 생산 전기차와 플러그인하이브리드차(PHEV) 차종을 공개
- 아우디, BMW, 포드, 크라이슬러, 루시드, 벤츠 등이 포함됐지만, 한국에서 생산되는 현대차·기아의 전기차들은 제외

○ 최근 글로벌 공급망과 산업이 변화하고 있으며, 세계 주요국은 경제동맹과 자국의 전략산업 육성을 위해 세액공제, 투자확대 등 지원을 강화하고 있음

- 세계 주요국은 글로벌 공급망 확보와 자국 전략산업 육성을 위해 노력하고 있으며, 미국 인플레이션 감축법(IRA)이 발효됨에 따라 국내 전기차, 배터리 등 제조업체에 심각한 영향이 있을 것으로 전망되어 이에 대한 대책 필요
- 따라서, 본 연구는 미국 인플레이션 감축법(IRA)의 주요내용 및 주요국 대응 현황을 파악하고, 단기적으로 IRA에 대한 국내 대응 방향과 장기적으로 국내 산업을 보호하고 육성하기 위한 정책 방향을 제시하고자 함

II. 미국 인플레이션 감축법(IRA) 주요내용

- 미국의 IRA는 2022년 7월 27일 문안이 공개됐으며 8월 7일 상원 통과, 8월 12일 하원 통과, 8월 16일에는 미국 바이든 대통령 서명을 통해 최종 통과
- 미국 바이든 대통령 취임 이후 추진된 IRA는 2021년말 물가상승 및 증세 우려 등으로 무산된 총 2조 달러 규모의 ‘더 나은 재건 법(Build Back Better, 이하 BBB)’ 법안을 수정한 법안이며, 궁극적인 목표는 재정적자 감축과 의료비용 절감을 통한 물가상승 억제임
- 환경 에너지, 보건, 조세 등의 분야에서 총 4,370억 달러의 예산을 투입해 미국 내 물가상승을 억제하고 에너지 안보 및 기후 변화에 대응 등을 추진
- 동 법에는 미국 내 인플레이션을 감축하기 위한 다양한 조치가 담겨있는데, 그중에는 미국서 생산된 전기차에만 세액공제를 제공한다는 내용이 담겨있음

- 친환경 에너지(Clean Energy): 에너지 비용 감소, 친환경 에너지경제 구축, 환경오염의 감소 등이 주요 목표로 설정하고, 전기차 및 재생에너지 산업 진흥 추진
 - * 미국산 전기·대체에너지 차량 구매 시 세액공제 정책 등
- 보건(Healthcare): 처방 의약품의 가격 인하, 보건 비용 부담 완화, 제약업계의 영향력 견제를 골자로 함
 - * 인플레이션에 따른 특정 의약품 가격 인상을 제한하고, 메디케어가 처방약 가격을 제약회사와 직접 협상할 수 있도록 허용하는 등 의료비 절감 정책 포함
- 조세(Taxes): 조세법의 공정화와 재정적자 감축 추진
 - * 최저법인세(15%) 도입, 국세청(IRS) 세무 집행 강화 등을 통해 재원을 확보하고, 미국 기업의 자사주 매입 규모가 연간 100만 달러를 넘는 경우 이에 1% 세금을 부과하는 ‘자사주 매입 책임법’의 변형안 포함

〈표 1〉 인플레이션 감축법 예산 규모

(단위: 십억 달러)

수입 항목	금액	지출 항목	금액
15% 법인세	222	에너지 안보 및 기후 변화 관련 비용	369
국세청 과세 집행 강화	124	ACA 확대 지원 영구화 비용	64
처방약 가격책정 개혁	265	서부 가뭄 복원력 제고	4
자사주 매입 세금	74	-	-
손실제한연장	52	-	-
소계	737	소계	437

〈표 2〉 미국 인플레이션 감축법에 따른 주요 인센티브

구분	인센티브
청정 제조 시설	전기차배터리 관련 제조 시설에 최대 30% 세액공제
첨단 제조 시설	배터리·태양광·풍력 관련 부품 생산 시 10% 세액공제
일반 친환경차	북미 내 최종조립 등 조건 충족 시 최대 7,500달러 보조금
상업용 친환경차	소비자에게 최대 7,500달러 및 차량가의 30% 세액공제
청정전력 생산·투자	태양광·풍력 등 전력 생산·시설 운영·투자 시 세액공제

출처: 산업통상자원부(2022)

- IRA 관련 국내 산업에 가장 큰 반향을 일으키고 있는 미국 내 전기차 세액공제를 중심으로 본 보고서에서 IRA 발효에 따른 대응방향을 검토하고자 함
- 전기차 관련(배터리 포함) 미국 내 생산기지외 공급망을 강화하고 중국 전기차 및 배터리 산업에 대한 견제를 본격화하려는 미국의 의도
- 전기차 보조금 지급 정책의 경우, 미국 내 리쇼어링이나 FTA를 체결한 동맹국 역내로의 공급망 이전을 장려하고 있어서 국내 수출기업들에 큰 영향을 미칠 것으로 전망됨

□ 미국 전기차 세액공제 적용조건

- 세액공제를 통한 미국 내 리쇼어링 유도하기 위해 배터리 광물·부품 조달비율 충족한 기업에 전기차 신차에 해당 최대 7,500달러의 세액공제를 적용
- 전기차 세액공제 혜택을 적용받기 위해서는 ① 최종 조립 조건, ② 배터리 핵심광물 조건, ③ 배터리 부품 조건, ④ 차종 가격 상한, ⑤ 구매자 소득 상한 등의 IRA 상 규정된 조건들을 충족해야 함
- 최종 조립 조건은 전기차의 최종 조립이 북미(미국, 캐나다, 멕시코)에서 이루어져야 함

- 배터리 핵심광물(리튬·니켈·코발트 등)은 일정비율 이상 미국 또는 미국과 자유무역협정(FTA)을 맺은 국가에서 공급받거나, 북미 지역 내에서 재활용(recycled)된 것이어야 함

* 핵심광물 역내 의무조달 비율: 40%(24년 이전) → 50%(24년) → 60%(25년) → 70%(26년) → 80%(26년말 이후)

- 배터리의 주요부품(양극재·음극재· 전해액 등)이 북미에서 제조되는 비율이 50% 이상이어야 함

* 배터리 주요부품 북미 의무제조 비율: 50%(24년 이전) → 60%(24~25년) → 70%(26년) → 80%(27년) → 90%(28년) → 100%(28년말 이후)

〈표 3〉 핵심광물 역내조달 비율

'24년 이전	'24년	'25년	'26년	'26년말 이후
40%	50%	60%	70%	80%

〈표 4〉 주요부품 역내조달 비율

'24년 이전	'24년~'25년	'26년	'27년	'28년	'28년말 이후
50%	60%	70%	80%	90%	100%

- 밴, SUV, 픽업트럭은 8만 달러, 세단 등 이의 승용 차량은 5.5만 달러 이하에 해당하는 모델만 세액공제 혜택을 받을 수 있음
- 구매자 소득 상한은 구매자 소득이 부부 합산 30만 달러, 가장 22.5만 달러, 개인 15만 달러 이하에 해당해야 세액공제 혜택을 받을 수 있음
- 기존 누적판매량 수 제한 해제하여 제조업체당 한도 조건(업체별 미국 시장 내 EV 누적판매량 20만 대까지 보조금 대상) 초과로 세액공제 혜택을 받을 수 없었으나, 2023년부터는 테슬라, GM 등이 수량 제한이 해소되면서 조건 충족 시 세액공제 가능하여 가격경쟁력 회복

III. 주요국 IRA 대응 현황

□ 한국

○ 현재 한국 정부는 미국 정부와 실무급 협의 지속

- 미국 내 시장점유율을 유지하기 위한 국내 자동차 산업과 배터리 산업을 지원하기 위한 한국 정부의 실무협상 진행 중: 2025년까지 유예하는 잠정 조치 제안

* 한편, 미국 조지아주 상원의원 래피얼 워녹(민주당)은 '미국을 위한 저렴한 전기차 법(Affordable Electric Vehicles for America Act)'을 2022년 9월 29일 발의하였으며, 동 법은 IRA이 담고 있는 전기차 세액공제 조건을 3년 유예하는 것을 포함

- IRA가 미국 전기차업계만 유리한 법안이라는 이유로 WTO 제소 방안 검토

* 그러나, WTO가 항소기구를 구성조차 하지 못하고 있는 현실에서 한미 자유무역협정(FTA)에 따른 조치는 전무하며, 입법을 통해서만 수정이 가능해 현실적으로 미국이 유연성을 발휘할 여지가 많지 않음

○ IRA 관련 한-미 협의 추진 현황

- 2022년 8월 29일, 산업부·기획재정부·외교부 등 실장급 정부 대표단이 미국 방문

- 2022년 9월 5일, 한국 안덕근 통상교섭본부장과 미국 캐서린 타이 무역대표부(USTR) 대표와 만나 양자간 협의 채널 구축에 합의

- 2022년 9월 16일 오전, 산업통상자원부는 제2차 민관 합동 태스크포스를 개최해 현대차, 삼성SDI, LG에너지솔루션, SK온, 한국자동차산업협회, 한국전자산업협회 등 업계의견수렴

- 2022년 9월 16일 오후, IRA 시행에 따른 한국산 전기차 피해 최소화를 위한 한-미 정부 간 실무협의 시작

* 한국 윤창현 산업부 통상정책국장, 기재부, 외교부 등 관계부처 참석하고, 미국 무역대표부 대표보급, 백악관, 상무부, 재무부, 국무부, 에너지부 등의 관계부처 참석

- 2022년 10월 20일, 전국경제인연합회와 미국상공회의소와 공동으로 '제34차 한미 재계회의 총회'를 개최하였으며, IRA의 차별적 요소는 한미자유무역협정과 세계무역기구 규정과 부합하지 않는 미국의 IRA 등 무역차별 조치 개선 요구

- 2022년 10월 20일, 한국 안덕근 통상교섭본부장과 미국 캐서린 타이 무역부(USTR) 대표와 전화 회담을 하고, IRA의 전기차 세액공제 문제와 관련해 협의 지속

* IRA 이행을 위한 하위 규정을 제정하는 과정에서도 지속적으로 협의하기로 함

** 11월 예정된 아시아태평양경제협력체(APEC) 통상장관회담 등 다자회의를 통해 고위급 협의를 이어갈 예정

□ 중국

○ 높은 시장 지배력으로 공급망 재편 다각화 시도

- 중국 기업들은 리튬배터리 공급망의 시장 지배력을 바탕으로 IRA의 영향을 크게 받지 않으며, 완성차 회사의 공급망을 쉽게 바꾸기 어려워 단기적으로 중국의 배터리 수출에 큰 영향을 미치지 않을 것으로 예상

- 중국은 칠레, 호주, 멕시코 등 미국과 FTA를 체결한 국가로부터 원료를 구매, 제조 공장 건설, 배터리의 핵심 원자재도 생산 가능

* 중국 기업 CATL은 북미 공장 건설 계획을 중단한 이후, 73억 4,000만 유로를 투자하는 헝가리 공장 건설 계획을 발표

○ 미국 태양광 부품 기업들과 태양광 밸류체인(Value Chain)을 선점한 중국 기업에 손해가 있을 것

- 태양광 밸류체인은 잉곳/웨이퍼, 셀(태양전지), 모듈 등으로 구성되어 있으며, 중국이 각각의 단계에서 70% 이상을 점유하고 있음

<p>□ 일본</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ IRA 입법 전부터 선제적인 로비로 미국 정계 설득 <ul style="list-style-type: none"> - 일본 도요타가 강력한 '미국 정계 로비'를 통해 피해를 최소화했을 뿐 아니라 상대적으로 진입이 늦은 전기차 시장을 회복할 기회를 얻었다고 판단 * BBB 법안의 핵심 논쟁은 'Union Made Car(노조가 있는 기업이 만든 차)'에 약 4,500달러의 세제 혜택을 추가로 주겠다는 것이었고, 노조가 없는 도요타는 비상이었지만 선제적인 로비를 통해 동 조항을 IRA에서 배제 ** 미 정부는 제조사가 친환경차 누적 판매량 20만 대까지만 보조금을 지급하던 것을 도요타, 테슬라, GM 등이 동 규제 철폐를 요구하였으며 IRA에서 제외됨 ○ 도요타 자동차 미국과 일본에 배터리 공장 설립 <ul style="list-style-type: none"> - 전기차용 배터리 공급을 위해 미국 및 일본에 약 7조 원 투자 - 배터리 공장은 2024년~2026년 가동하여 미국 및 일본에서 최대 40GWh의 양산 능력 배양 	<p>□ EU</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 유럽연합 집행위원회(EC)는 북미에서 만든 전기차에만 보조금을 지급하기로 한 법안이 유럽 전기차에 대한 차별 소지가 있다는 우려를 미국 무역대표부(USTR)에 제기 <ul style="list-style-type: none"> - 미국의 보조금 정책이 세계무역기구(WTO)의 규범과 상충한다고 강조 ○ 유럽연합 집행위원회(EC)는 WTO 제소하는 것을 포함하여 모든 옵션을 검토 <ul style="list-style-type: none"> - 한국을 포함한 뜻을 함께하는 동맹국들과 지속 협력
---	--

〈표 5〉 주요국 미국 인플레이션 감축법 대응 현황 정리

국가명	대응 현황
한국	<ul style="list-style-type: none"> • 한미 양국 간 실무협의 지속 • 2025년까지 유예하는 잠정 조치 제안 • WTO 제소 방안 검토
EU	<ul style="list-style-type: none"> • EU 집행위원회(EC)는 미국 무역대표부(USTR)에 IRA의 차별 우려 제기 • WTO 제소하는 것을 포함하여 모든 옵션 검토 - 한국을 포함한 뜻을 함께하는 동맹국들과 지속 협력
중국	<ul style="list-style-type: none"> • 공급망 재편 다각화 시도 • 중국 기업들은 리튬배터리 공급망의 시장 지배력을 바탕으로 IRA의 영향을 크게 받지 않으며, 칠레, 호주, 멕시코 등 미국과 FTA를 체결한 국가로부터 원료를 구매, 제조 공장 건설, 배터리의 핵심 원자재 생산 추진
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 일본 도요타가 강력한 '미국 정계 로비'를 통해 피해를 최소화하고, 상대적으로 진입이 늦은 전기차 시장을 회복할 기회로 활용 • 도요타 자동차 미국과 일본에 배터리 공장 설립(약 7조 투자)

출처: 언론보도자료 종합

IV. 미국 인플레이션 감축법 대응방향

- 미국 IRA 발효에 따라 국내 전기차 및 배터리 산업이 어려움이 예상되는 가운데, 이에 대한 단기적인 대응방향으로 (1) 핵심광물 수입 다각화, (2) 가격 경쟁력 확보, 중장기적인 대응방향으로 (3) 국내 리쇼어링 지원, (4) 투자 환경 조성이 있음
- 단기적 대응방향은 전기차 배터리 광물 및 부품의 수입 다각화로 공급망을 확보하고, 미국 내 차별받는 비용만큼 국내 세금 및 보조금으로 비용을 상쇄시켜주는 방안임
- 중장기적 대응방향은 국내 리쇼어링 기업에 대한 지원을 확대하여 국내 산업을 육성하고, 기업 우호적인 투자 환경 조성 및 국내 투자에 대한 인센티브를 제공하여 국내 투자를 유치하고 일자리를 창출하는 방안임

1. 핵심광물 수입 다각화 방안

□ 전기차 배터리 핵심광물 생산 및 가공 현황

- 친환경 전기차용 배터리의 핵심광물은 리튬(Li), 니켈(Ni), 코발트(Co), 흑연(Graphite)이고, 중국이 주요 핵심광물의 원광석을 대부분 수입해서 처리하기 때문에 상품성 급속의 중국에 대한 의존도가 매우 높음
- ① 리튬: 호주(40%), 칠레(18%), 중국(14%), 아르헨티나(6%) 등 4개국이 약 80% 차지
- ② 니켈: 인도네시아 76만 톤(30.7%), 필리핀 32만 톤(12.9%), 러시아 28만 톤(11.3%)로 비교적 여러 나라에 분포 매장
- ③ 코발트: 콩고민주공화국(DRC)(80% 생산, 95%의 수출), 수출량 대부분이 중국으로 수출
- ④ 흑연: 중국(69.8%), 브라질(9.7%), 마다가스카르(4.6%), 캐나다(4.0%), 인도(2.9%), 모잠비크(2.1%), 러시아(2.0%), 기타 국가(4.9%) 생산

<표 6> 전세계 국가별 생산 및 가공 의존도

핵심광물	주 소비	특정 국가 의존도	
		광물 생산	광물 가공
리튬	배터리 양극재	호주, 칠레(77%)	중국(58%)
니켈		콩고민주공화국(71%)	중국(64%)
코발트		인도네시아(32%)	중국(34%)
흑연	배터리 음극재	중국(70%)	

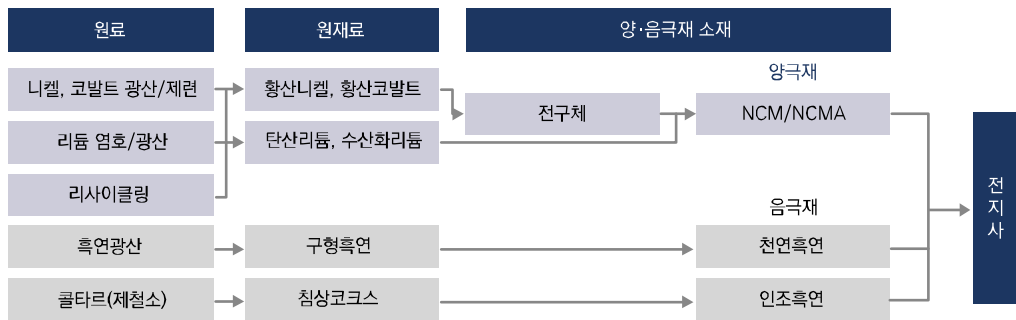
출처: IEA(2021)

〈표 7〉 한국 전기차 배터리 내 핵심광물 수입 국가 및 의존도

구분		1위	2위	3위	기타
리튬	수산화리튬	중국(79.1%)	칠레(15.4%)	러시아(4.8%)	미국 등(0.7%)
니켈	수산화니켈	중국(56.6%)	태국(29.5%)	일본(13.9%)	
코발트	수산화코발트	중국(88.5%)	벨기에(10.5%)	핀란드(1.0%)	말레이시아 등(극소량)
	황산코발트	중국(81.5%)	핀란드(18.5%)	-	-

출처: 무역협회(2021)

〈그림 1〉 이차전지 핵심 소재(부품)의 밸류체인



□ 전기차 배터리 주요 소재(부품) 현황

- 한국은 이차전지 핵심소재 산업의 강국이나, 핵심 소재의 원재료가 니켈, 코발트, 수산화리튬, 흑연인 만큼 해외의존도가 심각한 상황
- 이차전지 주요 소재(부품)의 수입 의존도
 - 주요 4대 소재(양극재, 음극재, 분리막, 전해액)의 원자재는 수산화리튬(84.4%), 코발트(81%), 천연흑연(89.6%) 등으로 중국산 수입 비율이 모두 80%가 넘음
 - 이차전지 제조에 필요한 소재 및 부품에서 해외 의존도가 높은 편으로, 2019년 기준 이차전지의 주요 소

재 중 양극재 47%, 음극재 80.8%, 분리막 69.5%, 전해액 66.2%가 해외에 의존
 - 이차전지 소재의 원재료인 리튬, 코발트, 니켈 등도 전량 수입에 의존

〈표 8〉 이차전지 핵심소재 해외의존도

(단위: %)

구분	양극재	음극재	분리막	전해액
2019년	47.2	80.8	69.5	66.2
2020년	50.0	77.6	61.5	66.3

출처: B3, 전지협회(2021)

□ IRA 대비 핵심광물 및 부품 확보를 위한 수입 다각화 전략

○ IRA 전기차 세액공제 혜택을 적용받기 위해 최종 조립 조건뿐만 아니라 배터리 제조에 사용된 핵심 광물 40% 이상(비율 8%까지 매년 증가) 및 주요 부품 50% 이상(비율 100%까지 매년 증가)을 충족해야 하므로, IRA 규정에 부합하는 공급망을 확보하는 것이 관건임

- 전기차에 탑재된 배터리에 해외 우려집단(Foreign Entity of Concern)으로부터 추출, 처리 또는 재활용된 광물이 포함되어 있으면 세계지원 대상에서 제외
- 해외 우려집단으로부터 공급받은 부품이 포함된 배터리가 탑재된 전기차는 지원 대상에서 제외

○ 배터리 핵심광물 및 양극재, 전해질의 원재료 광물 수입 다각화

- 배터리 핵심광물은 일정비율 이상 미국 또는 미국과 FTA를 맺은 국가에서 공급받거나, 북미 지역 내에서 재활용된 것이어야 함
- 미국과 FTA를 맺은 국가는 20개로, 호주, 바레인, 캐나다, 칠레, 콜롬비아, 코스타리카, 도미니카, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 이스라엘, 요르단, 한국, 멕시코, 모로코, 니카라과, 오만, 파나마, 페루, 싱가포르가 있음
- 중국에 대한 핵심광물 수입 의존도를 낮추기 위해 대체수입국의 후보는 칠레, 캐나다, 호주, 아르헨티나 등이 있음

1) 칠레

- (리튬) 세계 1위 리튬 매장국이자 세계 2위 리튬 생산국, 미국과 FTA를 맺은 국가로 핵심광물 역내조달이 가능

2) 캐나다

- (니켈) 캐나다 니켈 매장량은 260만 톤이나 니켈의 주생산국으로 2019년 광산 17만 2,000톤 생산, 정련 니켈은 2019년 11만 7,000톤을 생산하여 세계 5위 수준이며, 중간재는 노르웨이 및 유럽에 수출
- (코발트) 캐나다는 전 세계 코발트 매장량의 3% 비중을 차지하고 있으며, 니켈 생산 시 부산물로 코발트를 생산하고, 정련 코발트 생산 3위 국가로 전 세계 생산의 5% 비중을 차지하고 있음

3) 호주

- 전 세계 리튬 1위, 코발트·망간 3위, 희토류 4위, 니켈 5위 생산 국가, 미국과 FTA 체결
- (코발트) (매장량·생산량) 호주에는 전세계 코발트의 19%(140만 톤, 세계 2위) 가량이 매장되어 있고, '20년 약 5천 7백 톤의 코발트를 채굴(4%, 세계 2위) 하였으며, 전세계 코발트 정제품 생산 비중의 약 3%(6위)를 차지
- (흑연) (매장량·생산량) 호주에는 전세계 흑연의 3%(797만 톤, 세계 7위) 정도 매장되어 있고, 남호주주 65%, 서부호주주 18%, 퀸즐랜드주 17% 등지에 분포

〈표 9〉 2020년~2021년 국가별 리튬 매장량 및 생산량

(단위: 톤)

국가	매장량	생산량	
		2020년	2021년
칠레	9,200,000	21,500	26,000
호주	5,700,000	39,700	55,000
아르헨티나	2,200,000	5,900	6,200
중국	1,500,000	13,300	14,000
미국	750,000	-	-
짐바브웨	220,000	417	1,200
브라질	95,000	1,420	1,500
포르투갈	60,000	13,300	14,000
기타	2,700,000	-	-
계	22,000,000	82,500	100,000

출처: USGS(2022)

주: 2021년 생산량은 추정치

4) 아르헨티나

- (리튬) 미국과 FTA 미체결인 단점이 있으나, 중장기적인 공급망 재편에 따른 전략국으로 고려

5) 폐배터리 재활용을 위한 북미 내 공급망 확보 지원

- 폐배터리를 수거해 미국 현지에서 광물을 추출하면 '미국산'으로 분류되므로, 북미 지역 내에서 재활용된 핵심광물로 조달비용 충족 가능
- 또한, 전기차 제조기업도 폐배터리 재활용에 참여하여 중국에 대한 의존도를 낮출 수 있음
- 미국 등 역내 의무조달 비율을 단기간에 확보가 어려운 만큼 핵심 광물 및 부품의 수입 다각화뿐만 아니라, 한국 정부가 국내 배터리 기업들이 북미 내 폐배터리를 재활용하여 핵심 광물을 조달할 수 있도록 북미 내 공급망 확보 지원

2. 한국 전기차 가격 경쟁력 확보 전략

▣ 세계 각국의 보조금 지급 정책 현황

- 미국 등 주요국은 기후변화 및 친환경 에너지 대응을 위해 전기차 구매 보조금 정책을 추진하고 있음
- 미국 내 공장을 설립 예정인 현대차·기아에 단기적으로는 세액공제 혜택을 받지 못하여 미국 시장에서 가격 경쟁에서 뒤처지게 됨
- 현대차·기아는 최근 테슬라에 이어 미국 내 점유율 2위(9.1%)를 기록하였으나, IRA 발효 이후 세액공제 혜택을 받지 못하게 되어 좋은 분위기를 이어가지 못하는 악재 발생

〈표 10〉 주요국 전기차 구매 보조금 정책 비교

	보조금 지급 내용(전기승용차 기준)	비고
한국	<ul style="list-style-type: none"> 국고 보조금: 최대 700만원 · 5,500만원 미만 : 100% · 5,500만원~8,500만원 : 50% 지자체 보조금: 200만원~1,100만원 · 서울: 200만원 	<ul style="list-style-type: none"> 전기차·수소차·하이브리드차 구매시 개별소비세와 등록세 감면제도 운영
미국	<ul style="list-style-type: none"> 연방정부: 최대 7,500달러의 세액공제 주 정부: <ul style="list-style-type: none"> - 캘리포니아: 60,000달러 이내 차량에 대해 최대 2,000달러의 보조금 지급 - 뉴욕: 60,000달러 이내 차량에 대해서는 최대 2,000달러를 지원하고, 60,000달러 이상 차량에 대해서는 500달러(약 60만원)만 지원 	<ul style="list-style-type: none"> IRA 발효로, 북미에서 최종 생산된 전기차에 대해 보조금 지급, 2023년부터 20만대 제한 조건 삭제
독일	<ul style="list-style-type: none"> · € 7,500 ~ € 9,000 - 차량가격 € 4만 미만일 경우 € 9,000(정부 € 6,000, 제작사 € 3,000) - 차량가격 € 4만~€ 6.5만 이하일 경우 € 7,500(정부 € 5,000, 제작사 € 2,500) 	<ul style="list-style-type: none"> · 2025년까지 지원 예정 - 2020.6월 코로나로 인한 경기 침체 회복 위해 ~'25년까지 보조금 지급 연장
중국	<ul style="list-style-type: none"> · 30만 위안 이하 전기차만 보조금 지급 - 주행거리 300~400km 전기차 : 9,100위안 - 주행거리 400km 이상 전기차 : 12,600 위안 	<ul style="list-style-type: none"> · 2015년 전후로 서서히 줄여가는 추세 (배터리 교환기술 적용 자국車, 보조금 상한선 예외 인정)
일본	<ul style="list-style-type: none"> · 순수전기차 최대 85만엔, 플러그인 하이브리드차 최대 55만엔, 수소차 최대 255만엔을 지원 	<ul style="list-style-type: none"> · 외부 전력 공급 가능 차량에 추가 보조금 20만엔 지원(대부분 자국車에 탑재)

출처: 언론보도자료 종합

〈표 11〉 IRA 세액공제 대상 차량 및 국내기업 판매 현황

구분	업체	모델	차종	2021년		2022년 1~7월	
				판매대수	점유율	판매대수	점유율
IRA 세액 공제 대상	Tesla	Model Y	BEV	192,899	28.8	155,168	27.7
		Model 3	BEV	124,237	18.5	123,000	22.0
		Model S	BEV	17,653	2.6	20,500	3.7
		Model X	BEV	23,046	3.4	13,900	2.5
	Ford	Mustang Mach-E	BEV	27,140	4.0	22,645	4.0
		Escape	PHV	2,210	0.3	4,531	0.8
		Ford F-Series	BEV	76	0.0	4,469	0.8
		Transit	BEV	-	-	3,534	0.6
		Lincoln MKC/Corsair	PHV	409	0.1	1,059	0.2
		Aviator	PHV	2,901	0.4	1,046	0.2
	GM	Chevrolet Bolt EUV	BEV	2,788	0.4	8,211	1.5
		Chevrolet Bolt	BEV	22,073	3.3	3,455	0.6
		Hummer Pickup	BEV	1	0.0	556	0.1
	BMW	X5	PHV	8,770	1.3	7,470	1.3
		3 Series	PHV	4,016	0.6	1,723	0.3
	Stellantis	Wrangler(Jeep)	PHV	24,000	3.6	20,357	3.6
		Grand Cherokee(Jeep)	PHV	-	-	4,000	0.7
	Rivian	R1T	BEV	582	0.1	4,419	0.8
		Rivian EDV	BEV	-	-	138	0.0
		R1S	BEV	8	0.0	103	0.0
르노-닛산	Leaf	BEV	14,239	2.1	7,952	1.4	
VW	Audi Q5	PHV	6,185	0.9	2,316	0.4	
FCA	Pacifica(Chrysler)	PHV	5,570	0.8	9,559	1.7	
Geely Holding	S60(Volvo Cars)	PHV	3,122	0.5	1,366	0.2	
Lucid Motors	Lucid Air	BEV	577	0.1	1,279	0.2	
국내 기업	현대·기차	IONIQ 5	BEV	153	0.0	15,670	2.8
		EV6	BEV	-	-	14,284	2.6
		NIRO BEV	BEV	8,717	1.3	6,871	1.2
		Sorento(KX7)	PHV	2,323	0.3	3,164	0.6
		NIRO PHV	PHV	3,572	0.5	2,854	0.5
		Santa Fe	PHV	1,720	0.3	2,428	0.4
		Kona	BEV	8,936	1.3	2,136	0.4
		Tucson(ix35)	PHV	948	0.1	1,868	0.3
		Ioniq PHV	PHV	3,484	0.5	792	0.1
		Genesis GV60	BEV	-	-	517	0.1
		Nexo	FCV	430	0.1	300	0.1
		Ioniq BEV	BEV	1,766	0.3	5	0.0

출처: US Department of Energy, Markline DB, 산업연구원(2022) 재인용

주: 1) BEV: 배터리전기차, PHV: 플러그인하이브리드차, FCV: 수소연료전기차

2) 점유율은 미국 내 판매되는 Clean Vehicle 전 차종의 판매 대수 대비 해당 차량의 판매 대수

3) Tesla, GM의 차량 7종은 업체당 20만대 제한이 풀리는 2023년부터 IRA적용

□ 한국 전기자동차 가격 경쟁력 확보 전략

- 미국 내에서 차별받는 비용을 상쇄하는 지원책 마련
 - IRA가 발효됨에 따라 중국의 의존도를 낮추고 핵심 광물 및 부품 조달을 위해 다른 국가에서 공급망을 구축해야 하며 이를 위해 국내기업들은 추가적인 비용이 발생할 것으로 예상
 - 또한, 2022년 현대차기아의 미국 내 전기차 점유율은 9.1%로 전년 4.7%에 비해 크게 증가한 시점이어서 IRA 발효는 미국 보조금을 받지 못하는 국내 전기차 업체들에 불리하게 작용
 - 한국 정부가 국내에서 생산되었다는 이유만으로 미국에서 추가적으로 발생하는 비용만큼 한시적으로 (현지 공장 완공 시점인 2025년까지) 국내 세금, 보조금 등으로 상쇄시켜주는 방안 마련
- 미국 내 자동차 공장 설립 및 생산으로 미국 정부의 보조금 확보
 - 현대차의 조지아주 공장은 2025년 상반기 생산을 목표로 공장을 착공하였으며, 약 2년간 미국 정부의 혜택에서 제외(2022년 10월 25일 공장 기공식)
 - 조지아주 공장의 원래 계획했던 완공 시점보다 1년 앞당겨 2024년 완공하고 2025년 상반기 생산
- 한미 정부의 실무협의를 통해 2025년까지 전기차 세액공제 조건 유예 추진

- 최근 한국 정부는 미국에 2025년까지 IRA 적용 유예를 요청한 상황
- 미국 조지아주 상원의원 래피얼 워녹이 전기차 세액 공제 조건을 3년 유예하는 것을 포함한 '미국을 위한 저렴한 전기차 법(Affordable Electric Vehicles for America Act)'을 법안이 국회를 통과하도록 범정부 차원의 지원 필요

3. 국내 리쇼어링 기업 지원

□ 주요국 리쇼어링 기업 현황 비교

- 한국은 2014년 유턴기업지원법을 시행한 이후로 2021년까지 단 114개 기업만이 국내로 복귀하였으며, 미국은 같은 기간 6,839개 기업이 복귀한 것으로 나타남
- 일본은 2006년부터 2018년까지 7,633개 기업이 복귀한 것으로 나타남
- 대만 기업 유턴 건수는 2010년에서 2015년까지 364건으로 연평균 약 72.8건임
- 유럽은 2016~2018년 193개 기업이 리쇼어링을 택한 것으로 나타남

〈표 12〉 한국과 미국의 리쇼어링 기업 현황 비교

국가명	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
한국	20	3	12	4	9	16	24	26
미국	340	294	267	624	886	1,100	1,484	1,844

출처: 산업통상자원부

□ 주요국 리쇼어링 기업 지원정책 요약

1) 미국

- 2012년 ‘미국을 위한 청사진(Blueprint for an America Built to Last)’ 정책 발표
 - 미국의 리쇼어링 기업에 대한 보상 제공, 미국 내 기업에 대한 세금감면, 양질의 노동력 육성 및 제공, 셰일가스의 안정적인 공급을 통해 리쇼어링 기업을 지원함
- 2022년 반도체 산업육성법(Chips and Science Act)
 - 10년에 걸쳐 2,800억 달러를 투자를 골자, 반도체 생산과 연구개발에만 520억 달러의 보조금을 지원
 - 미국 내 반도체 시설 건립 지원에 390억 달러, 연구 및 노동력 개발에 110억 달러, 국방 관련 반도체 제조에 20억 달러 등 반도체 산업에 모두 520억 달러 (약 68조 원)가 지원
 - 미국에서 반도체 시설 투자 시 25%의 세액공제를 적용
 - 첨단분야 연구 및 과학연구 증진에 2천억 달러를 투자
- 2022년 인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act)
 - 전기차배터리 관련 제조 시설에 최대 30% 세액공제
 - 배터리 광물·부품 조달비율 충족한 기업에게 전기차 신차에 대당 최대 7,500 달러의 세액공제를 적용하여 세액공제를 통한 리쇼어링 유도

2) 일본

- 인공지능, 로봇, 사물인터넷 등 첨단산업에 투자한 기업의 리쇼어링 지원

- 혁신 기술 투자 기업에 대한 법인세를 20%까지 인하
- 2015년 ‘로봇 신전략’을 발표하고 산업용 로봇에 대한 정부 차원의 규제 개혁 추진

○ 리쇼어링 유도를 통한 글로벌 공급망 구축

- 일본 정부는 전략산업 조달 분산화 정책과 핵심 품목에 대한 자국 내 생산 강화, 리쇼어링에 대한 지원을 강화
- 리쇼어링 희망 기업을 선정하여 신축 건물·생산공정 및 설비 도입 보조금을 지급할 계획이며, 대기업의 경우 공장 이전 비용의 1/2, 중소기업의 경우 2/3 가량 지원
- 한편, 글로벌 공급망 구축을 위해 아세안 국가로 생산설비 신증설 시 동일 규모로 지원

3) 대만

- 1996년부터 ‘대만 기업 국내 리쇼어링 투자 촉진 사업팀(台商回臺投資服務辦公室)’을 설립하여 리쇼어링 정책을 추진한 것을 시작으로 2006년 이후 대만은 리쇼어링 정책을 적극적으로 추진
 - 2008년 ‘산업재건(產業再造) 345’는 신산업 육성 및 신성장 동력 발굴 등을 통한 투자 유인 정책으로 리쇼어링 기업에 총 4조 대만 달러를 지원하여 신산업 분야 투자 추진
 - 2020년 대만 정부는 코로나19 여파로 본국 복귀를 희망하는 기업을 위해 ‘리쇼어링 기업 투자 환영 행동 방안’을 수립
- 대만 리쇼어링 정책은 처음에는 중국으로부터 발생하는 국내 복귀 지원정책으로 추진되었으나, 이후 고부가가치 산업과 R&D 확대를 촉진하는 방향으로 추진되고, 최근 코로나19에 따른 국내 복귀 수요 지원 방향으로 추진되고 있음

〈표 13〉 대만의 리쇼어링 주요 정책 내용

구분	주요내용
토지 제공	- 산업단지 내 임대료 우대 * 첫 2년간 임대료 면제, 3~4년차에 40% 우대, 5~6년차에는 20% 우대 - 공업구 내 토지 매매 시 우대 - 자유무역항 토지 제공
R&D 보조	- 전통산업기술개발계획(20만 대만 달러) - 유턴 기업의 기술개발계획(매년 160만 대만 달러, 총투자자의 50% 이내) - 소형 기업 대상 연구개발 계획 시행 - 서비스 연구 기술 개발 등
자금 제공	- 중소기업 신용자금 보증금 * 중소기업 보증 대출, 동일 기업의 경우 최대 1억 대만 달러 대출 - 행정원 국가발전기금 * 중소기업 지원(100억 대만 달러)
세금 감면	- 법인세 인하(25%에서 17%로) - 상속세 및 증여세 인하(50%에서 10%로) - 기업 규모에 상관없이 연구개발 수준에 따라 개발 투자 금액에 공제(15%)

출처: 이수영 외(2018) 재인용

4) 유럽

- ‘성장 및 경제 회복을 위한 강한 유럽 산업(A Strong European Industry for Growth and Economic Recovery)’과 ‘유럽 산업 르네상스(For a European Industrial Renaissance, 2014)’ 정책을 통해 EU의 생산 증대를 목표로 설정하였으며, 리쇼어링은 해당 목표 달성을 위한 수단으로 제시
- EU는 법인세율 인하를 통한 기업 경영환경을 개선함
 - 영국은 법인세를 대대적으로 낮추었으며(2007년 30%에서 2017년 19%로, 2020년 17%로), 독일도 최고 법인세율을 25%에서 15%로 인하함으로써 실질과세를 인하 효과(29.8%)를 가져옴
- 영국, 프랑스, 네덜란드, 독일, 이탈리아 등 유럽 주요국은 기업의 자국 복귀를 위해 다양한 정책을 추진하고 있는 것으로 나타났으며, 정리하면 〈표 14〉와 같음

5) 한국

- 2014년 「해외진출기업의 국내복귀 지원에 관한 법률」(이하, 해외진출기업복귀법) 제정
 - 국내 신증설 사업장에 대해서는 5년간 소득세와 법인세가 100% 감면(철수 전 3년 평균 기준으로, 축소로 인해 발생하는 국내 실적에 한하여 감면)
 - 조세 감면, 자금 지원, 입지 지원, 인력 지원, 해외사업장 청산 지원 등
- 2019년말 해외진출기업복귀법 개정
 - 유턴기업 지원 대상 업종이 기존 제조업에서 지식서비스산업·정보통신업까지 확대
 - * 지식서비스산업·정보통신업의 경우 사업장 면적을 늘리거나, 사업장 면적을 늘리지 않고 생산설비 추가 설치로도 증설로 인정돼 유턴기업에 선정·지원될 수 있음
 - 적정부지 확보를 위한 국·공유지 사용특례 및 임대공장 지원

<p>* 비수도권에 입주하는 유턴기업에 국·공유재산 장기임대(50년), 임대료 감면, 수의계약 등을 허용하는 사용특례도 신설</p> <p>** 유턴기업은 국·공유재산 임대 시 재산가액 1% 이상의 임대료를 적용받고, 최대 50% 범위에서 기획재정부 장관 협의를 거쳐 감면할 수 있으며, 매입한 국·공유재산에 대한 대금 납부 시에도 납부기일을 연기(최대 1년)하거나 분할 납부(최대 20년) 가능</p>	<p>- 국내복귀기업 신청과 지원을 일원화하는 원스톱지원 데스크 설치</p> <p>* 코트라 국내복귀기업 지원센터에서 민원서류 접수 및 이송이 가능하도록 규정을 마련해 원스톱서비스가 가능해지고 이를 통해 유턴기업의 편의를 증진</p>
--	--

〈표 14〉 유럽 개별 국가의 리쇼어링 주요 정책 내용

국가명	주요내용
영국	<ul style="list-style-type: none"> • 2014년 영국무역투자(UK Trade & Investment)와 제조업자문서서비스(Manufacturing Advisory Service)는 'Reshore UK'를 구축함 • 'Reshore UK'는 리쇼어링 기업을 위한 입지 전략, 비즈니스 컨설팅을 지원하는 역할을 함 • 영국 정부는 Advanced Manufacturing Supply Chain Initiative에 금융 지원을 하여 간접적인 방식으로 리쇼어링 기업을 지원함 • Advanced Manufacturing Supply Chain Initiative는 리쇼어링 기업 유치를 위한 프로젝트를 수행함
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> • 프랑스 정부는 자국 내 기업의 복귀를 위해 Colbert 2.0 소프트웨어를 개발·구축함 • Colbert 2.0은 기업들이 자국 복귀 시 예비진단, 정부지원금, 컨설팅 업체와의 연결 등을 지원하는 자문 서비스임 • 프랑스 정부는 산업정책의 일환으로 MIF(Made in France)를 시행하여 프랑스산 제품을 장려하는 등 리쇼어링 기업을 지원함 • 코로나19로 의료품의 국내 생산의 중요성을 인식하여 해당 분야의 생산 및 R&D를 위한 액션플랜을 제시함 • 미래산업(Industrie de Futur) 정책을 수립하여 독일, 이탈리아와 공동으로 제조업 디지털화에 대한 로드맵 구축·생산 시설의 자동화를 위해 협력함
네덜란드	<ul style="list-style-type: none"> • 사회고용부(The Ministry of Social Affairs)는 리쇼어링을 통해 일자리 창출을 지원하기 위한 특별 인센티브펀드(Summer Foundation, n.d.)를 조성함
독일	<ul style="list-style-type: none"> • 제조업 혁신 및 스마트 팩토리 구축을 통한 자국 내 제조업 경쟁력 강화를 위해 인더스트리 4.0 정책을 추진, 리쇼어링 정책은 인더스트리 4.0 정책과 연계하여 시행 • 최고 법인세율을 25%에서 15%로 인하해 실질과세율을 29.8%로 낮춤 • 중앙·지방정부와 기업 간 일대일 컨설팅을 통해 리쇼어링 기업을 지원함
이탈리아	<ul style="list-style-type: none"> • 에밀리아로마냐(Emilia Romagna) 지역의 투자촉진법은 이탈리아 리쇼어링 정책의 모범 사례에 해당됨 • 해당 정책은 지역특화산업, 기술혁신 수준 등을 고려하여 선정된 기업에 대해 보조금 지급, 세제 혜택 및 행정 지원 등 혜택을 주며 해당 지역 내 리쇼어링을 유인함

출처: 김계환 외(2020) 재정리

〈표 15〉 한국의 리쇼어링 주요 정책 내용

구분	주요내용
조세 감면	• 조세특례제한법, 지방세법, 관세법에 따른 조세 감면
자금 지원	• 경제적 파급효과에 기초한 금융 및 재정 지원
입지 지원	• 산업입지 우선 지원 • 국공유재산 임대 및 임대료 감면 • 국공유재산을 유턴 기업에 매각
인력 지원	• 인력 확보를 위한 제도적·행정적 지원 • 고용보조금 지급
해외사업장 청산 지원	• 해외사업장의 청산·양도·축소 관련 필요 사항 지원

□ 리쇼어링 정책 개선과 한국형 리쇼어링 기업 지원 방향

○ 세계 주요국은 자국 내 생산시설 확보와 일자리를 창출하기 위하여 리쇼어링 정책을 다양하게 추진하고 있음

- 한국 정부도 해외 있는 기업들의 유턴을 지원하여 유망 기업들을 유치하고 신규 일자리 창출하는 등 국내 산업 육성하고 국내 경제 활력을 제고하기 위해 한국형 리쇼어링 기업 지원이 필요
- 한국은 2014년 유턴법의 제정과 2019년 개정을 통해 국내 복귀 기업의 확대를 추진하였으나 그 성과는 저조하므로, 효과적인 리쇼어링 정책을 추진할 필요가 있음

○ 해외진출기업복귀법 상 리쇼어링 기업의 범위 확장

- 해외진출기업복귀법에서 국내 복귀 기업을 협소하게 규정하고 있어 리쇼어링의 다양한 형태를 포괄하기 어려움
- 리쇼어링은 크게 4가지 형태로 구분할 수 있고, 형태는 다르더라도 국내 경제나 생산 증가에는 긍정적인 영향을 미칠 수 있음

- 한국은 동 법에서 '해외인소싱 → 국내인소싱'의 경우만 인정하고 있음

* 현행 시행령은 해외 진출 기업이 국내 복귀기업으로 인정받기 위해서는 사업장을 국내에 신·증설하거나 타인 소유의 기존 공장을 매입·임차해 제조 시설을 설치해야 함

** 2022년 10월 25일, 국무회의에서 해외 진출기업이 공장 신·증축 없이 기존에 보유한 국내 공장의 유휴공간에 설비를 신규·추가 도입하는 경우에도 국내 복귀기업으로 인정하기로 의결

〈표 16〉 리쇼어링 종류와 경제적 효과

종류	오프쇼어링→인쇼어링	경제적 효과
1	해외인쇼잉 → 국내인쇼잉	해외투자 회수(○), 국내 신규투자(○), 국내 생산(○)
2	해외인쇼잉 → 국내아웃쇼잉	해외투자 회수(○), 국내 신규투자(×), 국내 생산(○)
3	해외아웃쇼잉 → 국내인쇼잉	해외투자 회수(×), 국내 신규투자(○), 국내 생산(○)
4	해외아웃쇼잉 → 국내아웃쇼잉	해외투자 회수(×), 국내 신규투자(×), 국내 생산(○)

자료: 김종규, '리쇼어링 기업 지원정책의 문제점 및 개선방안', 입법조사처(2020), 환경연 재정리

○ 리쇼어링 확대를 위한 R&D 보조, 세금 감면 등 유턴 기업을 위한 유인책 확대

- 해외에서 발생하는 비용상의 어려움 때문에 중소기업의 국내 유턴이 주를 이루고 있으나, 앞으로 우량 기업의 유턴을 추진하기 위해서는 유턴 기업에 대한 혜택을 확대할 필요성 있음

- 글로벌 공급망 대응하기 위한 전략적인 산업유치를 위해 첨단 국가전략산업에 대한 R&D 보조금, 세제, 인력 부분에서 추가 혜택 제공

* 법인세율 독일 25%→15%로, 대만 25%→17%로, 일본 혁신기술투자기업 20%로 인하

** 미국 투자공제 25% 신설, 대만 R&D 15% 공제 등 세액공제 증액

○ 글로벌 공급망 재편에 대응하는 리쇼어링 전략 추진

- 미중 패권경쟁은 글로벌 공급망과 산업 전반의 변화를 초래하고 있으며, 미중 갈등 과정에서 발생할 수 있는 불확실성을 줄이기 위한 전략으로 글로벌 공급망 강화 필요

- 한국이 강점을 보유하고 있는 국가전략산업 또는 첨단기술 분야에서 핵심적인 부분 및 기능을 국내로 복귀시켜 국제질서 재편에 대응할 수 있는 리쇼어링 전략 추진

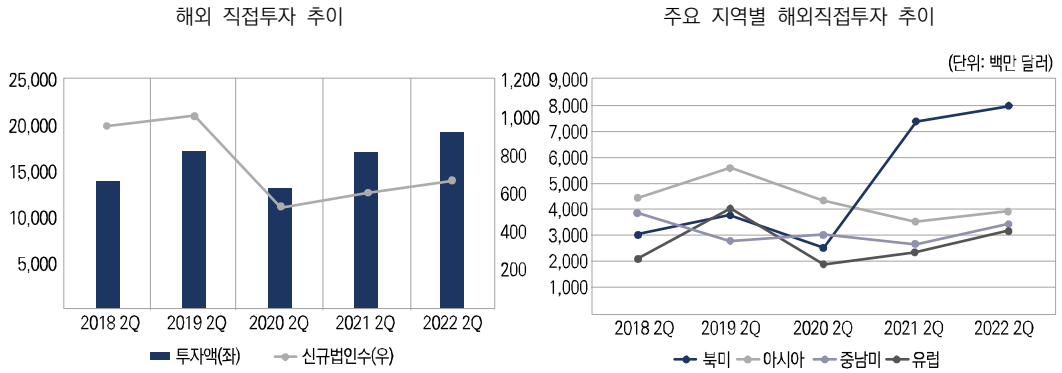
4. 국내 투자 환경 조성

□ 해외직접투자 현황

○ 2022년 2분기 우리나라 해외직접투자액(총투자기준)은 전년동기(170.3억 달러) 대비 13.1% 증가한 192.6억 달러를 기록

○ 북미(79.4억 달러), 아시아(39.5억 달러), 중남미(34.0억 달러), 유럽(32.3억 달러) 지역 투자액은 모두 전년동기 대비 증가(각각 7.7%, 9.6%, 22.3%, 33.1%)

〈그림 2〉 2022년 2분기 해외직접투자 현황



자료: 수출입은행(2022)

〈표 17〉 주요 지역별 해외직접투자 추이

(단위: 백만 달러)

구분	2019년	2020년	2021년	2021.2Q	2022.2Q	증감률
북미	16,981	18,122	30,618	7,370	7,936	7.70%
아시아	20,615	18,367	18,458	3,599	3,945	9.60%
중남미	10,836	8,216	13,041	2,784	3,404	22.30%
유럽	14,642	10,313	12,335	2,428	3,232	33.10%
총투자액	65,285	57,314	76,638	17,029	19,262	13.10%

출처: 수출입은행(2022)

〈표 18〉 주요 업종별 해외직접투자 추이

(단위: 백만 달러)

	2019년	2020년	2021년	2021.2Q	2022.2Q	증감률
금융보험업	26,201	18,868	29,643	6,002	7,330	22.10%
제조업	18,638	13,181	18,259	3,496	6,132	75.40%
부동산업	7,993	7,360	6,909	1,250	1,315	5.20%
도소매업	2,155	2,966	3,596	1,408	1,173	△16.7%
정보통신업	942	4,138	6,928	1,273	1,046	△17.8%
총투자액	65,285	57,314	76,638	17,029	19,262	13.10%

출처: 수출입은행(2022)

□ 2019년~2021년 주요국 FDI 유입 및 유출 추이

○ 최근 3년간 FDI 유입 순위는 미국이 압도적인 1위를 유지하고 있으며, 한국은 33위(19년), 27위(20년), 24위(21년)으로 상승 추세이나 여전히 낮은 순위를 기록

○ 최근 3년간 FDI 유출 순위는 미국이 13위(19년)에서 1위(21년)으로 크게 상승하였으며, 한국은 8위(19년)에서 10위(21년)으로 다소 하락

〈표 19〉 주요국 FDI 유입 추이

(단위: 백만 달러)

구분	2019년		2020년		2021년	
	유입액	순위	유입액	순위	유입액	순위
미국	225,108	1	150,828	1	367,376	1
중국	141,225	3	149,342	2	180,957	2
싱가포르	106,323	4	75,437	6	99,099	4
일본	13,755	27	10,703	23	24,652	20
한국	9,634	33	8,765	27	16,820	24 ¹⁾

출처: 수출입은행(2022)

주: 1) 조세피난처 제외시 2021년 기준 세계 22위

〈표 20〉 주요국 FDI 유출 추이

(단위: 백만 달러)

구분	2019년		2020년		2021년	
	유출액	순위	유출액	순위	유출액	순위
미국	28,596	13	234,919	1	403,101	1
독일	137,293	2	60,624	6	151,690	2
일본	232,627	1	95,666	5	146,782	3
중국	136,905	3	153,710	2	145,190	4
한국	35,239	8	34,832	10	60,820	10

출처: 수출입은행(2022)

□국내 투자에 대한 인센티브 확대

- 반도체, 전기차 등 국내 대기업의 대규모 해외투자가 예상되어 투자액이 해외로 쏠리면 국내 투자가 부족할 것이라는 우려 발생
- 현대차는 미국 조지아주 공장에 총 7조 8천억 원을 투자해 8,100개 일자리를 창출하고, 미국 정부로부터 세액공제 30%(IRA)를 받을 예정
- 삼성은 텍사스주에 약 20조 원을 투자해 파운더리 공장을 설립하여 1,800개 일자리를 창출할 예정하며, 20년간 총 250조 원을 투입해 11개 반도체 공장을 신설하고 1만개 일자리를 창출하고 세액공제 25%(미국 반도체지원법)를 받을 예정

○기업활동에 우호적인 투자 환경 마련

- 법인세, R&D 비용 등 조세감면, 보조금 지급 등 지원 확대
 - * 일본은 전략특구 입주기업 법인세액 20% 공제·R&D 비용 산정, 법인세액 최대 40% 공제, 의료·첨단산업의 거점내 투자 대상, 일본 기관과 제휴시 제반비용 현금지원
 - ** 독일은 낙후지역 투자시 투자금의 일정비율 현금 지원, 고도기술의 R&D 총비용의 50% 한도내 정부 보조금 지급
- 한국은 대기업 20%, 중견기업 25%, 중소기업 30% 투자 세액공제를 인상을 주요 골자로 하는 '반도체 특별법(K칩스법)'이 '22년 8월 4일 발의되었으나 상임위원회 소위원회에 계류중으로 조속한 처리 필요

〈표 21〉 법인세, R&D 및 시설투자 세액공제 국제 비교

	주요국	한국
법인세	15%(독일)	25%
R&D 세액공제	30%(프랑스)	2% (국가전략기술 30~40%)
시설투자 세액공제	전기차·배터리 30%, 반도체 25%(미국)	1% (국가전략기술 6%)

주: 1) 대기업 기준
자료 : 보도자료 종합

keri 한국경제연구원

발행일 2022년 11월 15일 | 발행인 권태신 | 발행처 한국경제연구원 | 주소 서울시 영등포구 여의대로 24 FK타워 46층