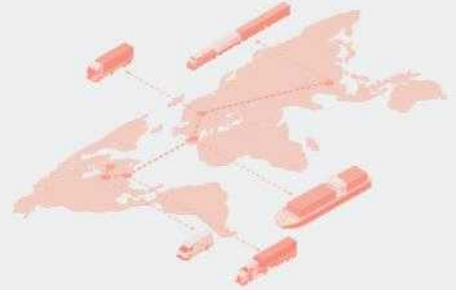




일본 모빌리티 업계의 EV 공급망 재편 전략

일본 모빌리티 업계의 EV 공급망 재편 전략



목 차

제1장 EV 시장 동향	1
제1절 세계 EV 시장 동향	1
제2절 일본 EV 시장 동향	4
제2장 일본 정부의 EV 공급망 정책	7
제1절 일본 국내 EV 산업 정책	7
제2절 해외 EV 공급망 네트워크 구축	13
제3장 일본 모빌리티 업계의 EV 공급망 재편	18
제1절 도요타	18
제2절 혼다	23
제3절 닛산	27
제4장 일본 EV 시장 전망 및 진출 전략	31
제1절 SWOT 분석	31
제2절 일본 현지 관계자가 본 시장 전망	32
제3절 우리 기업의 진출 전략	35
부록	37
제1절 해외 거점	37
제2절 관련 기관 및 전시회 정보	46

요약

- 2023년 전 세계 EV 판매 대수는 전년 대비 35.2% 증가한 1,380만 대를 기록
 - EV 판매 증가가 축전지 수요 증가에 영향을 미치며 2023년 축전지 수요는 전년 대비 39% 증가한 772GWh를 기록
 - 2023년 반도체 시장 규모는 전년 대비 8.2% 감소한 5,269억 달러를 기록, 2024~25년 회복이 예상
- 2023년 일본의 EV 판매 대수는 전년 대비 39.2% 증가한 43,991대를 기록
 - 축전지의 경우 리튬이온축전지 판매액이 2023년 전년 대비 43% 증가한 7,795억 엔을 기록하며 크게 성장
 - 2023년 반도체 시장은 전년 대비 2.9% 감소한 468억 달러이나, 2025년에 증가세로 돌아서며 시장 규모는 5.6억 달러에 이를 것으로 보임
- 일본 정부, 국내 공급망 강화 지원책 및 해외 네트워크 구축 노력
 - 국내에서는 중요물자 공급망 강화 및 생산력 향상 지원책 추진
 - 해외에서는 관민 협력의 형태로 EV 공급망 네트워크 구축
- 일본의 모빌리티 업체는 신규 차종 도입, 비용 절감, 기술 개발, 국내 공급망 강화 및 해외 네트워크 구축을 통해 EV 공급망 개편
 - (도요타) 2030년까지 30개 차종 도입 및 年 350만 대 판매 확대, 신기술을 통해 생산비용을 절감하고 미국 중심의 해외 공급망 재편
 - (혼다) 2030년까지 30개 차종 도입 및 年 200만 대까지 판매 확대, EV 기술에 10조 엔 투자 및 거점 구축을 위한 국내외 대규모 투자
 - (닛산) 2030년 34개 차종 도입 및 미국 판매 차량 중 40% 이상을 EV로 전환, 비용 절감을 위한 기술 도입 및 신규 경영체제 도입

I. EV 시장 동향

1 세계 EV 시장 동향

□ EV 시장

- 2023년 전세계 EV* 신차 판매 대수는 전년 대비 35.2% 증가한 1,380만 대를 기록

* 세계 EV는 배터리 전기자동차(BEV)와 플러그인 하이브리드 자동차(PHEV)로 구분
 - 전체 신차 판매에서 EV 비중은 2018년 2%에서 2023년 18%로 6배 이상 증가

- 2024년 전세계 EV 신차 판매 대수는 1,700만 대로 증가세가 지속되고 있으며, 관련 투자도 확대될 전망

* 2022~23년 세계 EV·축전지 관련 투자 발표가 5,000억 달러에 육박, 이 중 40% 추진

< 전세계 EV 신차 판매 대수 및 판매 비중 추이 >

(단위: 백만 대, %)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BEV	1.4	1.6	2.0	4.7	7.3	9.5
PHEV	0.7	0.6	1.0	1.9	2.9	4.3
EV 합계	2.1	2.2	3.0	6.6	10.2	13.8
전체 판매 대비 비중	2%	3%	4%	9%	14%	18%

* 주: 비중은 전세계 신차 판매에서 EV가 차지하는 비중

[자료원: Global EV Outlook 2024]

- 2023년 전세계 EV 판매는 중국(60%)·유럽(24%)·미국(10%)이 대부분을 차지
 - 3개 지역의 EV 판매 비중(95%)과 내연기관차량 판매 비중(65%)을 비교하면 EV 판매의 지역 편중도가 매우 높음
 - 2024년 EV 국별 판매 비중은 중국 45%, 유럽 25%, 미국 11%로 3개국의 집중도는 전년도와 비교해 감소할 것으로 예상

□ 축전지 시장

- 2023년 EV 축전지 수요는 전년 대비 39.1% 증가한 772GWh를 기록
 - 축전지 수요 증가의 95%는 EV 판매 증가에서 기인
 - 지난 5년간 적극적인 투자가 이루어지며 2023년 전세계 EV 축전지 생산 능력(2.2TWh)은 수요(772GWh)를 넘어섬
 - 2023년 전세계 축전지 리사이클링 능력은 300GWh에 도달

< 전세계 EV 축전지 수요 추이 >
(단위: GWh)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023
중국	70	75	80	179	314	417
유럽	12	25	54	93	129	185
미국	19	19	19	38	70	99
기타	7	9	12	21	41	71
합계	108	128	165	331	554	772

[자료원: Global EV Outlook 2024]

- 2023년 중국·유럽·미국의 축전지 시장 규모는 각각 415GWh, 185GWh, 100GWh를 기록
 - 미국과 유럽 시장의 연간 성장률은 40%로 가장 빠른 성장세를 보였으며, 중국은 35% 기록
 - 2023년 EV 축전지 생산 규모는 유럽·미국이 각각 110GWh와 70GWh에 도달하였으며, 이는 각각 EV 250만 대와 120만 대를 생산할 수 있는 수치
- 아시아 기업들은 미국과 유럽을 중심으로 EV 축전지 제조 시설을 확대하고 있으며, 한국·일본·중국의 국외 제조 능력은 각각 350GWh, 57GWh, 30GWh
 - 미국에서는 테슬라, 파나소닉, SKI와 LG가 축전지 시장을 주도
 - 유럽의 경우 한국기업이 유럽 제조 능력의 75%를 차지하고 있으며, 그중 폴란드에 위치한 LG 공장의 비중이 50%를 기록

□ 반도체 시장

- 2023년 전세계 반도체 시장 규모는 전년 대비 8.2% 감소한 5,269억 달러
 - 2024년은 2023년 대비 16% 증가한 6,110억 달러로 회복세가 예상됨
 - 2025년은 2024년 대비 12.5% 증가한 6,870억 달러를 기록할 것으로 예상
- 지역별로 보면 2024년은 미주 지역과 아시아태평양 지역의 연간 성장률이 각각 25.1%와 17.5%를 기록하며 큰 성장세를 보임
 - 2025년에는 모든 지역이 플러스 성장으로, 미주와 아시아태평양 지역은 두 자릿수 성장률을 기록할 것으로 예측

< 국가별 반도체 시장 규모 및 성장률 추이 >
(단위: 백만 달러, %)

	시장 규모(백만 달러)			연간 성장률(%)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
미주	134,377	168,062	192,941	-4.8	25.1	14.8
유럽	55,763	56,038	60,901	3.5	0.5	8.7
일본	46,751	46,254	50,578	-2.9	-1.1	9.3
아시아태평양	289,994	340,877	382,961	-12.4	17.5	12.3
합계	526,885	611,231	687,380	-8.2	16.0	12.5

[자료원: World Semiconductor Trade Statistics]

- 2023년 전세계 반도체 제조 장치 시장 판매고는 전년 대비 1.3% 감소한 1,062억 달러를 기록
 - 2021년에 2020년 대비 44.2%의 성장률을 기록한 이후로 2022년은 4.88%로 성장세가 하락, 2023년에 들어서는 마이너스 성장을 기록

<2019-23 세계 반도체 제조 장치 판매고>
(단위 : 10억 달러)

연도	일본	북미	유럽	한국	대만	중국	기타	합계	전년비
2019	6.27	8.14	2.27	9.97	17.12	13.45	2.52	59.76	
2020	7.57	6.52	2.64	16.08	17.15	18.73	2.49	71.18	19.11%
2021	7.81	7.61	3.25	25	24.94	29.63	4.44	102.64	44.20%
2022	8.35	10.47	6.27	21.51	26.82	28.27	5.94	107.65	4.88%
2023	7.93	12.05	6.46	19.93	19.63	36.6	3.65	106.25	-1.30%

[자료원: SEAJ(일본반도체 제조장치 협회)]

2 일본 EV 시장 동향

□ 일본 전동차* 시장

* 일본의 경우 전기자동차(EV), 연료전지자동차(FCV), 플러그인 하이브리드 자동차(PHEV), 하이브리드 자동차(HEV)를 포함해 '전동차'라 명명

- 2023년 전동차(승용차) 판매 대수는 전년 대비 34.3% 증가한 156만대를 기록
 - 하이브리드 자동차(HV)는 2023년 전체 전동차(승용차) 판매에서 93.8%의 높은 비중을 차지
 - 2023년 EV 판매 대수는 전년 대비 39.2% 증가한 43,991대를 기록하며 빠른 증가세를 보이고 있음

< 연간 전동차(승용차) 판매 대수 추이 >

(단위 : 대)

연도	2019	2020	2021	2022	2023
EV	21,321	14,604	21,139	31,592	43,991
HV	1,098,704	920,275	1,027,104	1,089,077	1,460,133
PHV	17,622	14,741	22,777	37,772	52,143
FCV	690	761	2,464	848	422
합계	1,138,337	950,381	1,073,484	1,159,289	1,556,689

[자료: 일반사단법인 일본자동차 판매협회연합회]

□ 축전지 시장

- 일본 국내에서는 리튬이온축전지 시장이 크게 성장하였으며, 2023년 리튬이온축전지 판매액은 전년 대비 43% 증가한 7,795억 엔을 기록
 - 자동차용 납축전지의 경우 2023년 판매액이 전년 대비 9% 증가한 1,426억 엔으로 성장세가 크지 않음
 - 리튬이온축전지, 납축전지 모두 생산 수량금액과 판매 수량금액이 비슷한 수치를 유지하고 있음

< 일본 차량용 축전지 생산 및 판매 동향 >
(단위: 천 개, 톤, 백만 엔)

품목	구분	연도(CY 기준)					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
납축전지	생산수량(천 개)	24,676	23,379	21,628	22,271	20,972	21,991
	생산용량(톤(납))	201,599	192,425	174,605	181,105	172,508	179,373
	생산금액(백만 엔)	109,477	104,544	92,645	94,093	96,003	107,034
	판매수량(천 개)	24,904	24,248	22,817	22,752	22,106	22,670
	판매용량(톤(납))	197,998	193,110	177,906	180,002	175,884	181,623
	판매금액(백만 엔)	129,676	125,703	119,826	122,435	130,658	142,610
리튬이온축전지	생산수량(천 개)	852,777	570,088	561,471	896,174	905,654	855,815
	생산용량(천Ah)	3,426,932	2,508,348	2,734,342	4,140,383	4,464,154	5,433,293
	생산금액(백만 엔)	311,552	289,806	318,877	436,481	570,757	782,235
	판매수량(천 개)	839,287	606,863	544,265	894,094	898,212	857,532
	판매용량(천Ah)	3,439,543	2,556,916	2,691,434	4,159,825	4,351,103	5,465,393
	판매금액(백만 엔)	321,493	282,420	313,773	425,103	543,419	779,531

[자료: 경제산업성 생산동태통계]

- 축전지 시장은 일본계 기업들이 기술우위로 초기 시장을 확보하였으나, 시장이 확대되며 한중 기업 비중이 증가하고 일본 비중은 축소됨
- 차량용 축전지의 경우 한국의 세계 시장 점유율은 2015년 14.4%에서 2020년 36.1%로 크게 상승하였으나, 일본은 51.7%에서 21.1%로 30% 하락

< 리튬이온전지 세계 시장 점유율 추이 >
(단위 : %)

구분	차재용		정치(定置)용	
	2015	2020	2016	2020
한국	14.4	36.1 - LGES 26.2 - 삼성 SDI 5.9	30.4	35.0 - 삼성 SDI 20.0 - LGES 12.7
중국	27.4	37.4 - CATL 20.1	28.1	23.9 - CATL 8.7
일본	51.7 - Panasonic 37.1 - ASEC 9.7 - 기타 4.9	21.1 - Panasonic 20.4	27.4 - Panasonic 11.1 - 소니 7.0 - ASEC 4.2	5.4 - Panasonic 2.9

[자료: 경제산업성 축전지 참고 자료]

□ 반도체 시장

- 2023년 일본 반도체 시장 규모는 전년 대비 2.9% 감소한 468억 달러
 - 2024년에는 2023년 대비 1.1% 감소한 463억 달러가 될 것으로 예상
 - 2025년에는 증가세로 돌아서 2024년 대비 9.3% 증가한 506억 달러를 기록할 것으로 보임

< 일본 반도체 시장 규모 및 성장률 >
(단위 : 백만 달러, %)

2024 봄	시장 규모(백만 달러)			연간 성장률(%)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
일본	46,751	46,254	50,578	-2.9	-1.1	9.3

[자료원: World Semiconductor Trade Statistics]

- 2023년 일본 국내 반도체 제조 장비 판매고는 전년 대비 6% 감소한 3.61조 엔으로 예상되며, 중국 시장에서의 판매 호조에도 불구하고 메모리 산업을 중심으로 자본 투자가 감소한 것이 영향을 미침
 - 2024년은 2023년 후반부터 메모리 산업 투자가 회복되며 4.03조 엔에 이를 것으로 예상
 - 2025년에는 PC와 스마트폰, AI 분야뿐 아니라 AR/VR/디지털트윈과 EV/자동주행 차량 수요 증가로 2024년 대비 10% 증가한 4.44조 엔 예상

< 일본 국내 반도체 제조 장치 판매고 >
(단위: 백만 엔, %)

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023
판매고	2,320,019	2,032,947	2,243,875	3,076,757	3,851,698	3,608,928

[자료원: SEAJ]

- 중국에서 일본 반도체 제조 장치에 대한 수요가 높음
 - 2024년 1분기까지 3사분기 연속으로 일본 반도체 제조 장치 수출액 중 중국이 50% 이상을 기록하였으며, 2024년 1분기 對중국 수출액은 2023년 동기 대비 82% 증가한 5,212억 엔을 기록

II. 일본 정부의 EV 공급망 정책

1 일본 국내 EV 산업 정책

□ 일본 전동차 생산 목표

- 2030년 온실가스 46% 감축(2013년 대비), 2050년 탄소중립 실현
- 2035년까지 일본 국내에 판매되는 신차를 100% 전동차로 전환
 - 목표 실현을 위해 △중요물자 공급망 강화 및 △생산력 향상 지원을 위한 정책 전개

< EV 주요 분야 GX 목표 >

구분	목표 및 규칙·제도
축전지	<ul style="list-style-type: none"> ○ (2030년) 생산 능력 150GWh 달성을 위해 축전지 거점을 중심으로 지원 <ul style="list-style-type: none"> - 차재용 축전지 팩 1만엔/KWh 이하 지원 - 가정용 축전 시스템 7만 엔/KWh(공사비 포함) 지원 - 업무·산업용 축전 시스템 6만 엔/KWh(공사비 포함) 지원 ○ (2030년) 전고체 전지 본격적으로 실용화 <ul style="list-style-type: none"> - (2030년 중반 이후) 혁신형 전지 실용화
자동차	<ul style="list-style-type: none"> ○ (2030년) 판매되는 신차 중 일정 비율을 전동화 <ul style="list-style-type: none"> - 승용차: 50~70%(이 중 EV·PHV 20~30%) - 상용차(8톤 이하): 20~30% - 상용차(8톤 초과): 5,000대 선행 도입 ○ (2030년) 공공 급행충전기 3만 기 포함 충전인프라 15만 기, 수소스테이션 1,000기 정비 ○ (2035년) 일본 국내 판매 승용차를 전동차로 100% 전환 ○ (2040년대) 판매되는 신차(8톤 이하 상용차)를 전동차 및 합성연료 등 탈탄소 연료 이용에 적합한 차량으로 100% 전환 ○ (2040년대) 합성연료 상용화를 앞당겨 시행
탈탄소 관련 디지털 투자	<ul style="list-style-type: none"> ○ (2027년) 국산 차세대반도체를 보급, 본격적으로 실용화 ○ (2030년) 일본 내 반도체 생산기업의 합계 매출액을 15조 엔 이상까지 확대 ○ (2030년) 폭넓은 종류의 반도체 및 관련 공급망 강화 ○ (2030년) 반도체 성능향상을 통해 전력 효율 향상

[자료원: GX 실현을 위한 기본방침 참고 자료]

□ 중요물자 공급망 강화책

- 핵심 산업 보호를 위해 [경제안전보장추진법]을 제정하고, 해당 법안을 근거로 [중요물자] 지정
 - 경제안전보장추진법의 4대 핵심 : ①중요물자의 공급망 강화, ②첨단기술 연구추진, ③중요물자 인프라의 안전 확보, ④비공개 특허 도입
 - 반도체, 축전지 등 12분야를 중요물자로 지정

- 12분야: ①반도체, ②축전지, ③중요 광물, ④항공기 부품, ⑤공작기계·산업용 로봇, ⑥영구자석, ⑦천연가스, ⑧클라우드 프로그램, ⑨선박 부품, ⑩항균성 물질, ⑪비료, ⑫첨단 전자부품
- 2024년 1월 ⑫첨단 전자부품 추가, 또한 기지정된 ③중요 광물에 우리나라도 포함하기로 결정
- 지정에 필요한 4가지 기준: ①국민의 생존에 필요 불가결하고 ②외부에 과도하게 의존하고 있으며 ③공급 중단 가능성이 존재해서 ④안정적인 공급을 확보하기 위한 대처가 특히 필요한 분야

- 중요물자 공급 확보를 위해 정부에서는 △보조금·저리 융자로 관련 분야 투자 지원, △독점금지법과 관련된 규제 조정, △관세 정률법*에 근거한 조사, △국가가 중요물자 및 원재료의 비축·생산을 위탁하고 이를 통해 얻은 물자를 사업자에게 양도, △중요물자와 관련한 조사 실시 가능

* 정해진 비율에 따라 수입 화물에 관세를 부과하는 방식

- 국가는 특정중요물자 지정 품목을 지원하는 한편, 보호 조치를 강화
 - * 2023년 11월 일본정부는 [반도체·디지털 산업 전략 검토 회의]에서 특정중요물자 보조금 지급과 관련해 타국으로의 기술 유출에 대처하도록 기업에 의무화 조치

○ 중요물자 관련 규제 및 지원 정책

연번	정책	내용
1	(2024년 2월) [전략분야국내생산촉진세제], [이노베이션박스세제] 창설	<ul style="list-style-type: none"> ○ (지원 대상) ①반도체, ②EV·FCV·축전지, ③그린케미컬 (식물·폐기물로 만드는 화학제품), ④그린스틸(재생 가능 에너지 등에서 생산한 철), ⑤SAF(재생 항공 연료) ○ (감세 기간) 계획 인정 기간으로부터 10년, 특허 등 지적 재산 관련 분야는 7년 ○ [전략분야국내생산촉진세제]를 근거로 법인세를 생산량·판매량에 따라 20%까지 감축 ○ [이노베이션박스세제]를 통해 특허 등 지적 재산 대상 소득 공제 <ul style="list-style-type: none"> - 2024년 4월 이후 취득한 특허권·저작권의 양도 소득 및 라이선스 소득을 30% 공제

연번	정책	내용
2	(2023년 3월) 주식 취득 시 중점심사대상 확대	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국인이 일본기업 주식을 취득할 때 중점적으로 심사해야 하는 대상에 9개 업종 추가 ○ (대상 업종) ①염화칼륨 등 비료, ②공작기계·산업용 로봇, ③축전지, ④금속광산물, ⑤금속 3D프린터, ⑥영구자석, ⑦반도체 관련 제조 장치 등, ⑧천연가스, ⑨선박 부품 ○ 9개 업종과 관련해 제조, 수입을 담당하는 기업에게 사전 신고를 요구
3	(2024년 2월) [중요경제안보정보 보호·활용 법안] 의결	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국 기업에 유출 시 일본 안보에 피해가 갈 우려가 있는 정보를 ‘중요경제안보정보’로 지정 <ul style="list-style-type: none"> - 사이버보안, 인공지능(AI), 첨단반도체 등 중요물자와 관련된 공급망 정보가 해당 ○ 정보를 취급할 수 있는 사람을 한정 <ul style="list-style-type: none"> - 중요경제안보정보 취급 담당자는 적격성평가 자격을 소지해야 함 - 자격 유효기간은 10년 이내 - 정부 직원뿐 아니라 민간 기업 직원도 대상이며, 정보를 누설한 자격자에게는 5년 이하 구금형 등 부과
4	(2023년 10월) 반도체·축전지·바이오 분야 토지 규제 완화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중요 전략물자 공장을 대상으로 1년 정도인 절차 기간을 4개월로 단축

□ 생산력 향상 지원책

- 일본 정부, 탈탄소 목표 달성을 위해 2023년 2월 [GX 실현을 위한 기본방침] 각의 결정
 - △EV 분야 생산 능력 향상, △신기술 개발, △공급망 강화 정책 추진
 - GX 경제이행채*를 10년간 20조 엔을 발행하여 해당 정책에 투자할 계획
 - * 2024.3월 재무성, GX 경제이행채 10년채·5년채 합계 1.4조 엔 발행 방침 발표 (10년채를 2024년 5·10월에, 5년채를 2024년 7월과 2025년 1월에 3,500억 엔씩 발행)
 - EV 분야에서는 △축전지 기술 개발, △차량 구입, △충전 인프라 정비, △중소기업 업태 전환과 관련해 지원

< 자동차·축전지·반도체 분야 투자 내용 및 투자액 >
(단위: 조 엔)

분야	세부 분야	내용	투자액
자동차	전동화	전동차(승용차) 보급	12
		전동차(상용차) 보급	3
		연구개발(차세대 자동차 탄소중립 관련)	9
		축전지 제조·개발 관련 투자	7
	인프라	전동차관련 인프라 투자	1
		탄소중립 연료	0.4
제조	제조공정 탈탄소화	1	
축전지	전지 제조	축전지·재료 제조공정투자	4
		연구개발(차세대축전지·재료·리사이클 기술)	3
반도체	반도체	첨단반도체·불가결성이 높은 반도체 및 관련 공급망 강인화	5
		차세대반도체 및 광전융합 등 연구개발	6

[자료원: 경제산업성]

< EV 산업 분야 지원제도 >

분야	내용
차량 전동화	<ul style="list-style-type: none"> ○ EV 구매자 대상 보조금 지원 <ul style="list-style-type: none"> - 승용차(CEV 보조금): 최대 85만 엔 보조 - 상용차(트럭·버스·택시): 기존 디젤 차량과 EV 트럭과의 차액 지원 ○ 충전 인프라 정비 <ul style="list-style-type: none"> - 정비 지침 책정 - 충전구 수 증대(설치 목표: 2030년 30만 구) 및 고출력 인프라 확대에 이용 편리성 향상 ○ 축전지 등 전략물자 확보 <ul style="list-style-type: none"> - 축전지 공장 국내 입지 지원, 공급망 강인화 등 ○ 차세대 전지, 모터 기술 개발

[자료원: 분야별 투자전략에 관해(축전지·자동차, SAF·항공기, 선박, 자원순환)]

- 국내 축전지 제조 기반 확충을 위해 축전지 제조 능력 강화 지원
 - 경제안전보장법을 기반으로 2022~23년 보정예산을 계상하여, 일본 국내에서 생산이 한정적인 부소재 관련 사업자와 고유 기술을 가진 축전지·부소재 제조 사업자를 대상으로 설비투자는 3분의 1, 기술 개발은 2분의 1 지원
 - 경제산업성은 2024년 4월 GX 이행채를 이용해 △수소 이용 제철 기술 개발에 2,564억 엔, △EV 전용 전지 생산 확대에 3,316억 엔, △과워반도체 국내 생산 확대에 1,523억 엔 지원

< 경제안전보장법을 기반으로 한 축전지·부소재 사업자 지원 내역 >

* 주: (1차, 2023.4) 합계 8건, 사업총액 약 5,062억 엔, 조성액 최대 약 1,846억 엔

구분	품목	회사명	공급개시기간	생산능력 (재료는 축전지 상당분)	보조액
축전지	리튬이온전지 (차재용·정차용)	혼다기연공업 GS유아사 블루에너지	2027년 4월 *2027년 10월 양산, 2030년 4월에 걸쳐 순차공급	20GWh/연	약 1,587억 엔
	리튬이온전지 (차재용원통형)	파나소닉에너지	-	-	약 46억 엔
축전지 부소재	정극활물질	니치아화학공업	2025년 1월	35GWh/연분	약 42억 엔
	세퍼레이터	우베 Maxwell	2026년 9월	3GWh/연분	약 11억 엔
	세퍼레이터	아사히카세이	2025년 8월	15GWh/연분	약 57억 엔
	바인더	쿠레하	2025년 12월	185GWh/연분	약 68억 엔
	바인더재료(R152a)	Mexicjem Japan	2027년 3월	310GWh/연분	약 17억 엔
도전조제(導電助劑)	Resonac(히타치 화학)	2026년 7월	10GWh/연분	약 18억 엔	

* 주: (2차, 2023.6)합계 7건, 사업총액 약 3,554억 엔, 조성액 최대 약 1,276억 엔

구분	품목	회사명	공급개시기간	생산능력 (재료는 축전지 상당분)	보조액
축전지	리튬이온전지 (BEV용·신구조· 차세대 차재용)	도요타자동차 프라임플라넷에너지&솔루션즈 프라임어스EV에너지 도요타자동직기	2027년 5월 이후	합계 25GWh/연	약1,178억엔
축전지 부소재	부극활물질	도카이카본	2026년 4월	5GWh/연분	약 13억 엔
	전해액첨가제	관동전화공업	2025년 10월	65GWh/연분	약 15억 엔
	도포형 세퍼레이터	우베 Maxwell 교토	2026년 6월	5GWh/연분	약 9억 엔
	①정부극집전체 ② 방폭변부봉구판 (防爆弁付封口板)	닛신공업	①2025년 10월 ②2027년 3월	①정극 24GWh/연분, 부극 40GWh/연분 ②10GWh/연분	약 10억 엔
	도전조제(導電助劑)	덴카	-	-	약 33억 엔
	①셀 케이스 ②셀 커버	아이산공업	①2026년 1월 ②2026년 1월	①15.2GWh/연분 ②16.5GWh/연분	약 18억엔

[자료원: 분야별 투자전략에 관해(축전지·자동차, SAF·항공기, 선박, 자원순환)]

< GX 이행채를 이용한 기술 개발·생산확대 지원 >

구분	분야	지원액	지원 기업
연구개발	수소제철	2,564억 엔	일본제철, JFE, 고베제강
	차세대반도체	750억 엔	NTT, 신광전기, 키오쿠시아, 마이크론
	공업로	325억 엔	츄가이로 공업, 산켄산업, 도쿄가스
	차세대원전	124억 엔	미쓰비시 중공업
생산확대	축전지	3,316억 엔	혼다 GS유아사, 토요타, 파나소닉
	파워반도체	1,523억 엔	도시바, 롬

[자료원: 니혼게이자이신문]

- 반도체 연구개발 및 생산 확대와 관련해 지원 강화
 - 경제산업성, 2024년 3월 도요타·닛산 등 일본 EV 기업의 차재용 반도체 연구개발에 10억 엔을 보조하겠다고 발표
 - * 개발한 반도체를 도요타, NTT 등이 출자한 반도체 생산기업인 라피더스로 양산 고려
 - 경제산업성, 2024년 4월 라피더스에 반도체 개발 관련해 5,900억 엔* 추가 지원, 지금까지 지원한 3,300억 엔에 더해 총 9,200억 투자
 - * 5,365억 엔은 홋카이도 치토세 공장 건설비, 극단 자외선(EUV) 노광장치 도입비와 제휴 중인 미 IBM으로의 기술자 파견 등에 활용, 535억 엔은 후공정 기술 연구개발에 이용
 - 일본 정부, 2024년 4월 반도체 생산 확보를 위해 구마모토 TSMC 제1·2공장에 최대 1조 2,080억 엔을 보조할 방침을 발표
- 탈탄소 분야 스타트업 대상 연구개발·설비투자 자금 지원
 - 경제산업성 산하 신에너지·산업기술 종합개발기구(NEDO)에서 법률을 개정해 혁신기술*을 보유한 스타트업을 대상으로 설비투자 지원
 - * EV나 드론 등에 사용하는 대용량의 차세대형 리튬 이온 전지, 전력 손실을 큰 폭으로 억제할 수 있는 반도체가 대상
 - GX 경제이행채를 활용하여 5년간 총 2,000억 엔을 지원할 예정
 - 지원 규모는 설비 투자액의 50%로, 최대 50억 엔까지 보조할 방침을 검토 중

2 해외 EV 공급망 네트워크 구축

□ EV·축전기·원재료 공급망 구축을 위한 국제 협력 추진

- 공급망을 안정화하고 생산성과 시장경쟁력을 강화하기 위해 관·민이 협력하여 해외 공급망 확대
 - 양국 간 협력, 기업 간 MOU, 해외 거점 설립, 정보 공유를 종합적으로 추진
- 관련하여 경제산업성과 에너지금속광물자원기구(JOGMEC)는 탈탄소 필수 광물 및 차세대 연료* 자원 보유국에 대한 투자 기준 마련**
 - * 축전기용 중요 광물, 합성연료(e-fuel), 항공기용 차세대 연료(SAF), 수소 암모니아 등
 - ** 투자 우선국(24개국) 대상으로 실시

< 투자 우선국(24개국) >

종류	국가 리스트
우호적 선진국	미국, 호주, 캐나다, 노르웨이
안정공급국	아랍 에미리트, 오만, 카타르, 사우디아라비아, 칠레
잠재성이 높은 나라	콩고민주공화국, 잠비아, 나미비아, 페루, 마다가스카르, 모잠비크
지리적 인접국	인도네시아, 태국, 필리핀, 베트남, 말레이시아
신흥대국	아르헨티나, 인도, 브라질, 남아프리카공화국

[자료원: 경제산업성]

(1) 북미

□ 미국

- 2023년 11월 외무·경제 각료 협의인 [경제판 2 plus 2] 개최
 - EV·반도체 등 중요물자 공급망 강화를 위한 보조금 정책과 관련해 협의
- 2024년 4월 [미-일 공동성명] 발표
 - 반도체·축전기·영구자석 등 전략물자에 대해 새 규칙을 제정할 것을 합의
 - 탈탄소 분야에서는 각국의 국내 산업을 대상으로 실시하는 보조금·세금 우대 제도의 기준을 양국 간 협의를 통해 조정
 - 이와 더불어 미국·일본·필리핀 3개국 정상회담을 개최하고 경제 안전 보장 협력을 공동성명에 포함해 니켈 공급망 구축

□ 캐나다

- 2023년 9월 일본 니시무라 야스토시 경제산업장관과 캐나다 조나단 윌킨슨 천연자원장관은 축전지 공급망에 관한 협력 각서 체결
 - 파나소닉 홀딩스, 프라임플래닛 에너지&솔루션즈 등 축전지 제조사 및 상사 동행
 - △JOGMEC의 캐나다 광물(니켈, 리튬* 등) 탐광, △일본 소재·축전지 메이커가 캐나다에서 채굴한 중요 광물 가공, △해당 광물을 재료로 사용하는 축전지 공장 설립
- * 캐나다 리튬 매장량은 중국의 절반 수준인데 비해 생산량은 중국의 2%(미국 지질조사소(USGS))

(2) 중남미

□ 브라질

- 2024년 5월 브라질에서 일본 기시다 후미오 수상과 브라질 룰라 대통령은 회담을 추진하고 공동성명을 정리해 포괄적인 분야에서 협력할 것을 합의
 - 탈탄소 협력 합의 및 지속가능한 연료·모빌리티 추진시스템(ISFM) 설치
 - 브라질의 바이오 연료, 일본의 HV 등 서로 각국의 산업을 활용
 - 이번 회담에는 일본기업 50개 사가 동행하여 브라질·파라과이에서 중요 광물·에너지 공급망 구축 등 50개 이상의 각서 교환

< 남미방문 동행 주요 기업 >

분야	기업
금융	미쓰이스미토모은행, 미쓰비시 UFJ 은행, 미즈호 파이낸스 그룹
해운	상선미쓰이
상사	미쓰이물산, 도요타통상, 이토추상사, 스미토모상사, 마루베니, 미쓰비시상사, 소지쓰
제조업	도요타, 도시바, 캐논, 덴소, 일본제철, NEC, 파나소닉홀딩스, 히타치제작소, AGC, 아지노모도
항공	전일본공수, 일본항공
기타	우주항공연구개발기구, 국제협력기구, 쓰쿠바 대학, 경단련

[자료원: 니혼게이자이신문]

(3) 유럽

□ EU

- 2024년 4월 日-EU 차세대 첨단 산업 개발 연계 시스템 발족
 - 제휴 분야는 ①재생 가능 에너지, ②모빌리티, ③건축, ④전자기기로, 축전지·나노 등 관련 분야 제품을 공동으로 개발

< 차세대 첨단 산업 관련 日-EU 개발 상정 품목 >

- EV용 전원으로 주목받는 나트륨 이온 전지* 개발 상정
 - * 나트륨 이온 전지는 레어 메탈을 사용하지 않고 저비용으로 생산이 가능함
- 태양광 발전 패널의 변환 효율이 높아지는 금속 나노 입자
- 스마트폰 에너지 절약 성능이 향상되는 나노 소재

[자료원: 니혼게이자이신문]

- 탈탄소 분야 지원책, 공공 조달과 관련한 공동 규칙 만들기에 합의
 - 중요물자에 해당하는 EV, 해상풍력, 파워반도체 등을 대상으로 공동 원칙(지속가능성·투명성·신뢰성)에 기반한 공급망 조성이 목표
 - 공동 원칙을 공공조달 및 보조금 등과 같은 정책에도 적용
 - 향후 미국과도 협력하여 삼국 간 탈탄소 전략을 협조적으로 추진할 계획
- 2024년 4월 EV용 배터리 재자원화 협력
 - 일본 경제산업성 산하 정보처리추진기구(IPA)는 EU와 [정보 공유 및 상호인증에 대한 양해각서(MOU)] 체결
 - 일본의 [우라노스·에코 시스템]*과 EU의 [카테나 X]**를 제휴
 - * 일본 정부는 독자 산업 데이터 기반인 [우라노스·에코 시스템]을 개발 중으로 도요타, 닛산, 혼다 등 완성차 대기업 외에 프라임플래닛에너지&솔루션즈(PPES), 덴소 등 50여 곳의 일본기업이 참여
 - ** 유럽에는 자동차 제조사가 주도한 민관 데이터 기반 데이터 시스템 [카테나X]가 이미 존재하고 있으며, VW, BMW, SAP, 르노, 독일 경제·기후보호성, 프랑스 자동차 공업회 등 170개 회사와 단체가 참여 중
 - 2025년까지 축전지 원료 채취지, 거래처와 같은 정보를 공유할 수 있는 시스템 구축이 목표

< 양국 정보 공유 및 상호인증 내용 >

- 전지 재료 생산 이력, 재활용률 파악 등 정보 추적을 통해 레어 메탈 역외 유출 방지 가능
- 일본기업이 일본에서 우라노스 인증 획득 시 자동으로 EU 인증도 가능
- 재료·부품의 구입처나 조달량 등 기업 핵심 정보는 공유하지 않음

[자료원: 니혼게이자이신문]

- 2023년 9월 일본-영국 정부, [일·영 전략 경제 무역 정책 대화] 발족을 포함한 공동성명 발표
 - 중요 광물에 대한 공동 투자 협력을 통해 코발트, 니켈 등 EV 필수 재료를 개발하는 것이 목표
 - 아프리카를 비롯해 광물자원이 풍부한 지역에서 일본·영국 공동으로 광산 탐사 및 정련 설비 정비 진행
- 2024년 5월 중요 광물 확보를 위해 일본·프랑스 정부 간 공급망 협력
 - 제3국 광산에 공동으로 투자하기 위해 광물 채굴, 가공 기술 정보를 공유
 - 레어 메탈 및 리튬을 비롯한 중요 광물과 관련해 제3국에서 추진하는 채굴·가공·재활용 관련 사업을 대상으로 지원 검토

(4) 아프리카

□ 아프리카

- 2023년 8월 아프리카 3개국과 EV 축전지용 핵심 광물 공급망 구축
 - 對 일본 수출을 목표로 잠비아·콩고민주공화국·나미비아와 공급망 구축

<아프리카 협력 세부 내용>

국가	내용
잠비아	- JOGMEC을 통해 리모트센싱* 기술을 제공, 잠비아 전역에서 공동 탐사 시작 * 위성영상에서 광산지역을 분석해 찾아내는 기술 - 기존 대상이었던 코발트와 구리에 더해 새로 니켈도 대상에 추가
콩고민주공화국	- 국제협력기구(JICA)의 지원을 받는 현지 리모트센싱 실시 거점에서 JOGMEC 등이 기술 지도를 실시하여 코발트·구리·리튬 탐사 확충
나미비아	- 국영 광산기업 에판겔로와 희토류 공급망 강화를 위한 조사 작업 계획 체결

[자료원: 각사 발표자료, 니혼게이자이신문]

(5) 동남아대양주

□ ASEAN

- ASEAN 9개국 및 호주와 함께 탈탄소와 경제성장 두 가지 정책의 양립을 목표로 하는 [아시아·제로 배출 공동체(AZEC)] 마련
- 2024년 5월 日-ASEAN 역내 자동차 제조, 판매와 관련된 첫 공동전략 책정
 - (공동전략) ①인재육성 등을 통한 산업 전체 향상 ②제조공정에서의 탈탄소 실현 ③광물자원 확보 및 바이오 연료의 개발과 같은 차세대 분야에 투자* ④일·ASEAN의 공동 정보를 외부로 전파
 - * EV 전지에 필요한 레어 메탈의 공동 조달, 사용이 끝난 전지를 재활용하는 기술과 관련된 연구, 폐식유를 사용한 바이오 연료의 연구·개발 등을 실시하여 역외 수출 촉진
 - EV, HV와 같은 차세대 자동차 생산, 수출 거점을 구현하기 위한 전략을 구체화할 것을 강조
 - 2024년 9월에 개최하는 日·ASEAN 경제장관회의에서 2035년까지의 공동전략을 중간 정리하는 것이 목표

(6) 서남아

□ 인도

- 2023년 7월 인도 정부와 반도체 공급망 확립을 위한 협력 각서 체결
 - 인도 국내에 일본 반도체 제조 거점을 마련하는 것을 포함
 - * 인도 정부는 2024년 2월 3건의 반도체 공장 설립 승인, 그중 하나가 르네사스 일렉트로닉스로 구자라트주에 후공정 공장 건설 예정

(7) 중동

□ 사우디아라비아

- 사우디아라비아 리야드에서 회담 추진, 희토류 확보 각서 교환
 - 에너지금속광물자원기구(JOGMEC)와 사우디 마날라미네랄스 간 각서 체결

Ⅲ. 일본 모빌리티 업계의 EV 공급망 개편

1 도요타

□ EV 목표

- 2026년까지 EV 신규 차종 10개 투입, 연 150만 대까지 판매 확대
 - 2030년까지는 30개 차종을 도입하고 판매 대수는 연 350만 대로 확대할 방침
 - 2035년에는 자사 브랜드 [렉서스]를 100% EV로 생산
 - 축전지는 2030년까지 연간 280GWh 생산

□ 판매 동향

- 전체 전동차 판매 대수는 368만 대로 전년 대비 35% 증가
 - 국내외 모두 증가 추세로, HV가 전체 판매 대수에서 94% 차지
- (HV) 2023년 전 세계 판매 대수는 전년 대비 32% 증가한 345만 대
 - 북미와 유럽에서 SUV 차량 [RAV4]의 HV 모델이 지속적으로 인기를 끌고 있음
- (EV) 2023년 판매 대수는 전년 대비 3.2배 증가한 10만 4,000대
 - 빠르게 증가하고 있지만 전체 신규 차량 판매에서 EV 차량이 차지하는 비중은 1%에 지나지 않음
 - 도요타 그룹 EV 판매 대수는 세계 24위*로 [bZ4X], [bZ3] 등 10개 차종을 판매하고 있지만, 높은 가격과 항속거리 문제로 경쟁력을 발휘하지 못하고 있음

* 1위 테슬라(180만 대), 2위 BYD(157만 대), 3위 독일 폭스바겐(77만 대)

< 2023년 도요타 EV 판매 대수 >
(단위: 1,000대, %)

		HV	PHV	EV	FCV	합계	
국내 판매		892(56.9)	24(167.7)	3(64.9)	0(▲47.2)	920(58.5)	
해외 판매	북미	716(33.8)	52(32.0)	20(922.5)	3(16.2)	790(36.6)	
	유럽	719(11.4)	37(28.5)	33(138.1)	1(6.6)	789(14.6)	
	아시아	중국	633(17.7)	7(▲33.5)	45(628.9)	0(▲100.0)	685(23.5)
		전체	865(34.2)	11(▲12.9)	47(609.7)	0(0.1)	923(39.1)
	기타	255(18.9)	1(9.9)	2(284.5)	0(▲57.7)	258(19.4)	
합계		2,555(25.3)	101(38.0)	101(325.2)	4(16.2)	2,760(28.6)	
합계		3,447(32.2)	125(38.0)	104(325.2)	4(2.5)	3,680(35.0)	

* 주1: 괄호 안의 수치는 전년동기대비 증감률, ▲는 마이너스

* 주2: 아시아-전체는 중국 포함 수치

[자료원: 일반사단법인 일본자동차회의소]

□ 대응 전략

- EV 생산 공정 개편을 통해 투입 비용 절감
 - 2026년에 투입하는 차세대 EV는 공정 수를 현재의 절반으로 줄여 투자 비용을 절반으로 줄일 방침
 - 차체를 3개(앞부분, 중앙부, 뒷부분)로 나눠 앞·뒷부분을 기가캐스트*로 성형하는 방법 채택
 - * 차체 부품을 알루미늄 주조로 일체 성형하는 기법
- 신규 축전지 개발
 - 충전 시간을 감축시키고 항속거리를 늘려 EV 성능 개선

연번	이름	특징
1	저하이트 전지	- 현행 EV [bZ4X]와 비교해 높이가 약 10% 낮은 전지 - 전극 배치를 변경해 높이를 낮추고 에너지 밀도를 높여 항속거리 향상 - (충전 시간) 30분에서 20분으로 단축 - (항속거리) 현행 대비 약 1.6배인 1,000km 목표
2	전고체 전지	- 차세대 전지인 전고체 전지 개발 가속, 2027~28년에 차량 탑재 계획 - (충전 시간) EV 급속 충전 시간 10분 이하로 단축 - (항속거리) 현행 대비 2배가 넘는 약 1,200km 목표

[자료원: 도요타 홈페이지]

- 스타트업 지원을 통해 차세대 사업 발굴
 - 미국에 본사를 둔 코퍼레이트 벤처캐피털(CVC)*의 운용자산을 3억 달러 추가해 운용자산 총액을 8억 달러 이상으로 확대
 - * 2017년 출범한 '토요타 벤처스'로 북미와 유럽, 아시아 등 각 지역 신흥기업에 투자
 - 두 개의 펀드를 새로 만들어 AI, 탈탄소 관련 등 첨단기술을 가진 신흥기업에 투자 예정

□ 일본 국내 시장 공급망

- 타 기업과의 협력관계 구축, 자회사 출자를 통한 신규 거점 확보로 안정적인 공급망을 확보하고자 노력
 - 마쓰다, 스바루, 스즈키와 자본 제휴를 통해 기술 협력
 - * (스바루) SUV 타입 차종 공동 개발 / (마쓰다) 차재 시스템 공동 개발
 - 축전기·반도체 등 EV 부품 제조 기업에 출자하여 생산 능력 강화

연번	출자 기업	내용
1	프라임 플래닛 에너지&솔루션즈(PPES)	○ 파나소닉 홀딩스와 공동 출자로 설립, 축전기 생산 강화
2	프라임 어스 EV 에너지(PEVE)	○ 2024년 1월 도요타의 축전기 생산 자회사 중 하나인 PEVE가 시즈오카현 고사이시에 신공장 건설 - 신공장을 통해 HV·EV용 전지를 제조하는 [KOSAI Battery Park]* 거점을 구축 * 2020년 시즈오카현에서 [하마나 호수 서안 토지 구획 정리 사업]으로 인가, 2030년까지 10년간 사업비 약 99억 엔 소요
3	TSMC	○ 구마모토 공장 운영 자회사 JASM에 출자 * (출자 비율) TSMC 86.5%, 소니 그룹 6%, 덴소 5.5%, 도요타 2% - TSMC 제2공장은 2024년 안에 건설을 시작해 2027년 가동 예정으로 회로선 폭 6나노미터 반도체 생산 계획 - 월간 생산 능력은 제1·2공장 합계 10만 매 이상으로, EV 및 자동운전에 필요한 고기능 반도체를 안정적으로 조달
4	에네코트 테크놀로지스	○ 도요타 자회사 우븐바이도요타는 휘어지는 태양전지 [페로브스카이트형 태양전지]를 개발하는 에네코트 테크놀로지스에 투자 - 에네코트는 토요타와 2023년부터 차재용 태양전지를 공동 개발 중으로 2026년 양산 공장을 가동할 예정 - 곡면으로 가공하기 쉬운 특성을 살려 EV 지붕, 보닛에 탑재

< (참고) (2022년 3월 기준) 도요타 국내 거래처 동향 >

- (거래처 수) 구입처 3만 2,435사(중복 제외)
 - 1차 구입처 1만 951개 사 / 2차 구입처 2만 4,797개 사
- 1차 구입처 1만 951개 사 중 제조업이 전체 절반을 차지하고 있으며, 도요타 본사와 공장이 위치해 있는 중부 지역에 밀집해 있음
 - (업종별) 제조업은 5,352개 사*(구성비 48.8%)로 거래처 전체의 반수를 차지, 그 뒤로 도매업 2,119개 사(동 19.3%), 서비스업·기타 1,579사(동 14.4%) 순서
 - * (제조업 세부) 자동차 부분품·부속품 제조업 727사, 금속용 금형·부분품·부속품 제조업 248사, 금속공작기계 제조업 191사, 금속프레스 제품 제조업 128사, 알루미늄·동합금프레스 제품 제조업 115사의 순서
 - (지역별) 도요타 자동차의 본사 공장 및 관련 회사가 집중되어 있는 중부 지역이 4,627개 사(동 42.2%)로 최다, 그 뒤로 관동 3,748사(동 34.2%), 킨키 1,596사(동 14.5%)

[자료원: 도쿄상공리서치]

□ 해외 시장 공급망

- EV-축전지 통합 공급망에 거액 투자
 - 특히 북미 지역을 중심으로 대규모 투자가 이루어지고 있음
 - 공급망 개편 과정에서 제3국 기업과 협력관계를 구축해 생산라인 강화

< 도요타 대미 축전지 투자 이력 >

시기	내용
2021.10	2030년까지 미국 내 축전지 생산에 약 34억 달러 투자 발표
2021.12	미국 첫 축전지 공장 건설지 노스캐롤라이나주로 결정
2023.6	노스캐롤라이나주 전지공장에 약 21억 달러 추가 투자 발표
2023.10	한국 LG에너지 솔루션(LGES)과 전지공급계약 체결 * LGES가 약 30억 달러를 투자, 미국 미시간주 LGES 공장에 도요타 전용 전지 생산라인 신설 ** LGES의 공장 생산량을 합하면 2026년 시점에서 북미에서 필요한 EV전지는 거의 확보할 수 있을 것으로 예상
2023.10	노스캐롤라이나주 축전지 공장에 약 80억 달러* 추가 투자 발표 * 도요타 통상(10% 출자), 80억 달러 중 약 3억 7,000만 달러 부담 발표

[자료: 도요타 홈페이지, 니혼게이자이신문]

○ 해외 거점 동향

연번	지역	내용
1		<ul style="list-style-type: none"> ○ 노스캐롤라이나주에 건설 중인 차재 전지공장에 약 139억 달러 투자 - EV와 PHEV용 생산라인을 8개 신설해 2030년까지 합계 10개를 운용할 예정으로, HV 라인도 4개 마련 - 2025년에 가동할 예정으로 연간 생산 능력은 30GW/h* 이상으로 현행 EV로 환산 시 40만 대분 정도에 상당 - 3열 시트를 갖춘 다목적 스포츠 차량(SUV) EV 등에 탑재 ○ 도요타 자회사인 도요타 통상, 2025년부터 미국에서 차량용 배터리 셀 케이스 양산 - 전지사업을 중점 분야로 삼아 2030년까지 10년간 약 4천억 엔을 투자할 계획 - 도요타 자동차가 미국에서 건설 중인 전지공장 내 새로운 생산동 마련 - 차재 전지용 셀 케이스 대기업 후지발조와 공동 출자, 회사가 제조·판매를 담당하며 월 HV 4만 대 이상의 케이스 제작 - 2025년 1월부터 매월 270만 개 제조, 2026년 1월부터는 생산 능력을 30% 확대
2	미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 2월 켄터키주 주력 공장에 13억 달러 투자 발표 - 해당 공장을 미국 첫 EV 거점으로 만들 계획으로, EV 생산을 위해 설비 개수 - 또한 노스캐롤라이나 공장에서도 조달하는 차재용 전지를 전지 팩에 조립하는 생산라인도 구축 - 2025년부터 SUV 차량의 EV 버전을 생산하기 시작할 예정
3		<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 4월 인디애나주 공장에 EV 생산 투자 발표 - 두 번째 EV 공장이 될 예정이며, 투자액은 14억 달러 - 2026년 신형 EV 생산을 시작하는 것이 목표로 전지는 노스캐롤라이나주에서 조달
4		<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 7월 메릴랜드주에서 b24X의 전지를 이용한 V2G(Vehicle To Grid) 실증 실험 시작 - 현지 전력회사 펍코와 제휴해 약 1년에 걸쳐 시스템의 성능이나 설비 과제, 전력 계통에 미치는 영향 등에 대해 검증 - 텍사스주와 캘리포니아주에서도 다른 사업자와 V2G 실증 실험 중
5		<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 7월 EV 충전설비 회사 아이오나에 출자 - 미국 제너럴모터스, 독일 BMW, 한국 현대자동차 등 완성차 메이커 7개 사 출자 - 2024년 후반부터 북미에서 EV 충전기 설치를 시작해 2030년 3만 기로 증대, 북미에서 부족한 EV 충전 거점을 늘려 판매로 연결 목적
6	중국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 6월 토요타 자동차의 중국 합작회사는 화웨이 기술을 사용한 신형 EV를 시장에 투입한다 발표 - 도요타와 광저우자동차그룹의 합작회사 [광치도요타], 현지 업체들과 협업 활발 * 중국의 자동차 대기업 비야디(BYD)와 공동 개발한 EV 시장에 투입 ** 중국 인터넷 대기업 텐센트와 AI 및 클라우드, 빅데이터 영역에서 협업 발표
7	태국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중점 지역 중 하나인 태국에서 현지 탈탄소 사업지원 - 차론·포카판(CP) 그룹 등과 제휴해 △주력 픽업트럭 [하이 락스] EV 모델의 CO2 삭감 실증, △바이오 가스를 원료로 한 수소 제조 사업을 추진

2 혼다

□ EV 목표

- 2030년까지 EV 신규 차종 30개* 투입, 연 200만 대까지 판매 확대
 - * (일본) 2026년까지 EV 4개 차종 도입, (중국) 2027년까지 EV 10개 차종 도입
- 2040년까지 판매 차량 전부를 EV 및 FCV로 전환
- 축전지는 2030년까지 연간 160GWh 생산

□ 판매 동향

- 전체 전동차 판매 대수는 86만 대로 전년 대비 23.1% 증가
 - HV가 전체 판매 대수에서 95% 차지
 - 해외의 경우 북미 시장은 97% 증가하였으나, 다른 시장에서는 감소
- (HV) 2023년 HV 판매 대수는 82만 대로 전년 대비 23.5% 증가
 - 아시아, 중국 쪽에서는 감소세였으나 북미 판매가 97.6% 증가
- (EV) 반면 EV 판매 대수는 1만 9천 대로 전년 대비 14.1% 감소
 - 국내(22.9% 감소) 및 중국(14.5% 감소) 판매가 부진
 - 신상품 투입이 적었기 때문에 전 지역 판매 감소로 연결됨

< 2023년 혼다 EV 판매 대수 >
(단위: 1,000대, %)

		HV	PHV	EV	FCV	합계	
국내 판매		197(17.2)	0(▲100.0)	0.3(▲22.9)	0(▲100.0)	198(17.1)	
해외 판매	북미	319(97.6)	0(▲100.0)	0(-)	0(▲100.0)	319(97.3)	
	유럽	61(▲18.9)	1.3(-)	1.9(▲9.4)	0(-)	64(▲17.0)	
	아시아	중국	170(▲21.8)	21(58.3)	17(▲14.5)	0(-)	208(▲17.0)
		전체	243(▲6.3)	21(58.3)	17(▲14.5)	0(-)	280(▲4.0)
합계		622(25.7)	22(68.0)	19(▲14.0)	0(▲100.0)	663(25.0)	
합계		820(23.5)	22(68.0)	19(▲14.1)	0(▲100.0)	861(23.1)	

*주1: 괄호 안의 수치는 전년동기대비 증감률, ▲는 마이너스

*주2: 아시아-전체는 중국 포함 수치

[자료원: 일반사단법인 일본자동차회의소]

□ 대응 전략

- 2030년도까지 EV 및 소프트웨어 분야에 10조 엔 투입
 - 기존 계획에서 2배 인상한 금액으로, 2030년도까지의 EV 관련 투자액으로 보았을 때 일본 완성차 메이커 중 최대 규모
 - 전체 비용의 40%를 차지하는 전지 제조 분야에 투자해 비용을 20% 이상 삭감해 EV 경쟁력 향상

< 세부 투자 내역 >

내역	금액
차재 소프트웨어 개발	2조 엔
차재 전지	2조 엔
차세대 공장	6조 엔

[자료원: 니혼게이자이신문]

□ 일본 국내 시장 공급망

- EV 경쟁력과 직결된 축전지·구동장치 등 핵심 부품 공급망 강화
 - 축전지 생산 거점 정비에 대규모 투자
 - 핵심 부품 분야에서 출자 비율 증대를 통해 기존 거래기업과 제휴 강화, 또한 피라미드형이었던 기존 공급망을 탈피하고 직접 협의

연번	분야	기업명	내용
1	리튬이온 전지	GS 유아사	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2023년 4월, GS유아사와 리튬이온전지 생산 기술 개발 및 양산을 위한 국내 공장 정비에 총 4,341억 엔 투자 - 2027년에 연간 20GWh 생산하는 것이 목표 - 경제산업성에서 최대 1,587억 엔 지원
2	구동장치	히타치 Astemo	<ul style="list-style-type: none"> ○ 구동장치 기업 히타치 Astemo에 대해 2023년 3월 출자 비율을 30%에서 40%로 증대 - 히타치 Astemo는 EV 핵심 품목 중 하나인 구동장치 e-Axle을 생산하는 기업 - 출자 비율을 높여 개발·조달 부분 관여를 강화하려는 움직임
3	반도체	TSMC	<ul style="list-style-type: none"> ○ TSMC와 협력을 통한 국내 EV 공급망 구축 선도 - 기존 반도체 시장은 1차 거래처(티어1) 등 부품업체를 통한 조달이 대부분이었으나, 혼다가 공동 개발·조달의 원활화를 위해 직접 협상

- 혼다-닛산 간 EV 분야 제휴를 통해 비용 저감 및 효율성 재고
 - 2024년 3월 △EV 핵심 부품(구동장치)의 공동화와 공동 조달, △차대·전지 공동 개발, △전동차 공동 개발 등 협업에 관해 모색
 - 2024년 7월 차량용 소프트웨어 공동 개발 및 충전기 설치 연계 검토
 - 2024년 7월 EV 축전지 관련 데이터 공유 시스템을 공동 개발, 2027년까지 [전지 패스포트 시스템] 도입 예정

□ 해외 시장 공급망

- (해외) 미국의 2022년 인플레이션 억제법(IRA)에 대응하기 위해 탈가솔린을 빠르게 내세움
 - 북미는 혼다의 전세계 판매 중 40%를 차지하고 있는 중요 시장
 - 북미 EV·FCV 판매 비중을 2030년 40%, 2035년 80%로 끌어올릴 방침
- 국내외 기업과 제휴를 통해 해외 공급망 구축
 - 한국, 중국 기업과의 협력을 통해 북미 완성차 생산라인 구축
 - 미국·유럽 기업과 첨단기술 공동 개발 등 기술 면에서 협력

< 혼다의 미국 EV 생산라인 >

분야	국가	기업명	주요 내용
전지	한국	LG에너지솔루션	(미국) EV 합병회사 설립
	중국	CATL	차재용 전지 조달
	일본	GS유아사	EV 전지 개발 신회사 설립
전지재료	일본	아사히카세이	(캐나다) 절연재 제조 합병회사 설립
	일본	한와공업	레어메탈 조달
	한국	포스코	정·부극재 조달

[자료: 니혼게이자이 신문]

< 첨단기술 분야 협력 동향 >

연번	협력 기업	내용
1	IBM	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 5월 소프트웨어 기술 개발에 관한 각서 체결 - △EV용 반도체의 고성능화, △소프트웨어 개발기간 단축 공동 연구 검토
2	아르셀로·미탈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 4월 혼다계 부품 대기업 지텍트와 세계 철강 2위 유럽 아르셀로·미탈 간 기술 공여 계약 체결 - 미탈의 특수 레이저 가공 기술을 부재 생산에 도입하여 생산 설비 저감

[자료: 니혼게이자이 신문]

○ 해외 거점 동향

연번	지역	내용
1	미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2022년 10월 오하이오주 3공장*에 합계 7억 달러를 투자해 EV 생산 체제 구축 <ul style="list-style-type: none"> * 메어리즈 빌딩 공장, 이스트 리버티 공장, 안나·엔진 공장 - 메어리즈 빌딩 공장의 EV 생산을 위해 1개 생산라인을 2023년 1월에 개수 <ul style="list-style-type: none"> * 다른 1개 라인에서 가솔린차 및 HV 생산 지속 - 이스트 리버티 공장도 EV 생산이 가능토록 개보수 진행 - 안나·엔진 공장은 부품 일부 생산 공정을 앨라배마주 엔진 공장에 차례로 이관 후 EV 전지 케이스 생산 - 한국 LGES와 합작 공장 설립, 2025년부터 차재 전지 양산 - LGES 합작 공장에서 전지 생산→안나·엔진 공장에서 전지 케이스 제조→메리츠빌 공장에서 조립→메리츠빌 공장, 이스트 리버티 공장에서 차량에 탑재 <ul style="list-style-type: none"> ○ 2025년부터 오하이오주의 축전지 신공장에 메가캐스트 도입, 60 부품 이상으로 구성된 전지 케이스의 부품 수를 5개까지 줄임
2	캐나다	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 4월 캐나다 온타리오주에 EV 신공장 건설 발표 <ul style="list-style-type: none"> - 축전지 제조 등을 포함해 총 투자액은 약 1조 7,000억 엔*으로 역대 최대 투자 <ul style="list-style-type: none"> * 혼다의 최근 3개년 연간 설비 투자액은 3,465억 엔으로 이번 투자액은 3년 평균치의 4.6배 - 북미 제2거점으로 2028년 가동 예정 - 연간 최대 완성차 생산 능력은 24만 대 규모이고, 최대 전지 생산 능력은 36GW/h - 해당 공장이 가동되면 북미 연간 EV 생산 능력이 100만 대를 넘어설 전망 ○ 아사히카세이, 캐나다에 EV 축전지 주요 부재 공장 신설 <ul style="list-style-type: none"> - 공장 건설 투자액은 총 2,000억 엔 규모가 될 전망으로 혼다가 출자 - 생산 제품은 리튬 이온 전지의 주요 4부재 중 하나인 세퍼레이터(절연재) - 혼다, 파나소닉 홀딩스를 비롯한 일본계 모빌리티 분야 기업들이 북미 내 EV 생산 강화를 내세우고 있어 전지 주요 부재의 현지 조달을 위한 대형 투자 추진 - 2027년경 생산 개시를 목표로 하고 있으며, 혼다가 주요 고객
3	중국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국 내 가솔린 차량의 생산 능력을 30% 줄일 방침 <ul style="list-style-type: none"> - 중국 내 가솔린차 생산을 149만 대에서 100만 대로 축소, 7개 공장 중 2개 공장은 폐쇄·휴지 ○ 주력 브랜드 쇄신을 통한 중국 내 EV 확대도 계획 <ul style="list-style-type: none"> - 2022년 투입한 EV 전문 브랜드 e:N(이엔)은 성장하지 못하고 있는 상태 - 화웨이 등 중국 현지 IT 대기업과 제휴를 강화해 2024년 말 신규 모델 발매 - 새 브랜드는 '예(燁, ㄷ) 시리즈'로 '예 P7'과 '예 S7' 두 차종 출시 - 신규 개발한 EV 전용 플랫폼(차대)과 AI, 신형 디스플레이를 활용할 예정
4	중남미	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 4월 브라질에 42억 헤알 투자 발표, HV 생산 <ul style="list-style-type: none"> - 2025년 에탄올을 연료로 달리는 [플렉스 연료 HV] 신형차를 투입할 계획 - 투자액 일부를 상파울루주 이치라피나시 주력 공장에 투입하여 2025년 SUV 타입의 플렉스 연료 HV를 생산할 예정

3 닛산

□ EV 목표

- 2027년 3월기까지 전동차 16개·그 외 14개 차종 투입 및 각 차종마다 EV 비율 20% 설정
 - 2030년까지는 EV 19개 차종을 포함해 전동차 34개 차종 도입, 미국에 판매되는 차량 중 40% 이상을 EV로 판매
 - 축전지는 2026년 연간 52GWh, 2030년 연간 130GWh 생산

□ 판매 동향

- (EV) 전체 EV 판매 대수는 19만 대로 국내 판매가 호조
 - 국내 전체 판매 대수는 5.5만 대로 전년 대비 44.6% 증가
 - 2023년 EV 경차 [사쿠라]의 국내 판매 대수는 3만 4,083대(국내 전체 EV 판매 대수 중 약 41%)로 2022년도에 이어 2년 연속 EV 판매 1위
 - 그러나 2023년 세계 EV 판매는 14만 대로 전년 대비 5.3% 감소
 - 2022년 중국 합작회사 1개사와 비연결화하며 중국으로의 수출이 부진해진(전년 대비 60% 감소) 것이 부정적인 영향을 미침

< 2023년 닛산 EV 판매 대수 >
(단위: 1,000대, %)

		HV	PHV	EV	FCV	합계	
국내 판매		미개시		55(44.6)	0(-)	미개시	
해외 판매	북미			21(68.9)	0(-)		
	유럽			35(▲3.6)	0(-)		
	아시아			중국	22(▲60.6)		0(-)
				전체	22(▲60.6)		0(-)
합계				139(▲5.3)	0(-)		

*주1: 괄호 안의 수치는 전년동기대비 증감률, ▲는 마이너스

*주2: 아시아-전체는 중국 포함 수치

[자료원: 일반사단법인 일본 자동차 회의소]

□ 대응 전략

- EV 비용 절감 방침 표명
 - 2028년 3월기부터 생산하는 EV 5개 차종의 개발기간 단축 및 부품 수 삭감을 통해 총 1,500억 엔 절감
 - 2030년까지 EV 생산비용을 가솔린차와 동등한 수준으로 실현할 방침
- EV 경쟁력 강화를 위해 차세대 기술 개발에 주력
 - 2027년 3월기까지 EV 등에 2조 엔을 투자할 계획으로, 그중 축전지 제조 개발에 4,000억 엔 투자
 - 2024년 4월 구리 대신 알루미늄을 사용한 차세대 EV 모터 개발, 차체 경량화*나 EV 제조 비용 저감(약 70%)으로 연결
 - * 알루미늄은 구리보다 무게가 70% 가벼워 항속거리를 늘릴 수 있고, 가격도 저가로 추이
 - ** EV 전체 가격에 미치는 영향과 탑재 시기는 밝히지 않음
 - 2027년도부터 기가캐스트 기술을 일부 EV에 이용하는 것도 명시

□ 일본 국내 시장 공급망

- 지자체 및 거래처와의 네트워크 구축을 통해 EV 경쟁력 확대
 - △생산라인 개편, △부품 조달처와의 제휴, △구 거래처 자립 지원으로 비용 삭감 추진
- 일본 국내 거점 구축 동향

연번	분야	내용
1	엔진	<ul style="list-style-type: none"> ○ 요코하마 공장에서 생산하는 엔진을 자회사 2사에 이관 <ul style="list-style-type: none"> * 양산 기종을 아이치 기계 공업에, 소량 생산 기종을 닛산 공기에 옮김 - 향후 요코하마 공장은 전동화 및 환경 분야 관련 공장으로써의 역할을 수행할 예정으로, 2024년에 전고체 전지 파일럿 라인 설치를 시작해 구동 유닛 및 차체의 경량화 기술, 이산화탄소 삭감 시스템 등 다양한 환경 관련 기술 확립
2	내장 부품	<ul style="list-style-type: none"> ○ 경영난을 겪고 있는 자동차 내장 대기업 가와니시 공업에 약 60억 엔 규모의 자립 자금 지원

< (참고) (2021년 8월 기준) 닛산 국내 거래처 동향 >

- (거래처 수) 구입처가 1만 1,427사(중복 제외), 판매처는 3,844사(중복 제외)
 - 2020년 4월 조사와 비교해 1차 거래처가 52개 사 감소, 그 중 제조업(1,283→1,248사)분야가 크게 감소
- 1차 구입처 2,919개 사의 경우 제조업이 많은 비중 차지, 지역별로는 관동이 최다
 - (업종별) 제조업이 1,248사(구성비 42.7%), 도매업 590사(동 20.2%), 서비스업·기타* 525사(동 17.9%) 순
 - * 기계설계업 및 노동자 파견업 등 포함
 - * (제조업 세부) 자동차 부분품·부속품 250사(구성비 20.0%), 금속용 금형·부분품·부속품 65사, 금속 프레스 제품 41사, 알루미늄·동합금 프레스 제품 37사, 기계공구 33사 순
 - (지역별) 관동 1,606사(구성비 55.0%), 중부 632사(동 21.6%), 킨키 336사(동 11.5%) 순
- 1차 판매처 1,520개 사의 경우도 관동이 60% 이상을 차지
 - (지역별) 관동 981사(구성비 64.5%), 킨키 155개사(동 10.2%), 중부 130개사(동 8.5%)

[자료원: 도쿄상공리서치]

□ 해외 시장 공급망

- 새로운 경영체제 도입을 통한 해외 시장 대응 가속화
 - 신흥국, 미·중 등 각 지역을 총괄하는 전무 집행 임원의 권한 강화
 - 프랑스 르노와의 자본 관계 재검토를 통해 의사결정 속도 개선
 - 향후 유럽 투입 신형 차량은 모두 EV로 할 방침, 2030년까지 유럽 승용차 라인업을 100% EV로 할 계획
- 해외 거점 동향

연번	지역	내용
1	프랑스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 르노가 설립 예정인 EV 신회사에 닛산이 최대 6억 유로 출자 - EV 신회사 '암페어'에 최대 15% 출자 목표 - 암페어에서 닛산의 EV 관련 특허를 어떻게 이용할 것인지에 대해 합의 - 닛산과 르노는 신흥국과 유럽에서 추진하는 신사업에 대해서도 재차 합의
2	영국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2023년 11월 영국에서의 EV화에 20억 파운드를 추가로 투자한다고 발표 - 북부 선덜랜드 공장에서 3개 차종의 신형 EV 생산 - 3거점짜가 되는 거대 전지공장 [기가 팩토리] 건설 - 2021년에 표명한 10억 파운드 투자를 포함해 누계로 30억 파운드를 선덜랜드 공장 체제 강화에 총당
3	중국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2024년 6월 장쑤성의 휘발유차 공장을 폐쇄 - 중국 내 EV 시프트가 활발하게 추진되며 엔진 차량 소비 감소 - 연간 생산량 160만 대 중에서 10% 감축, 그러나 공장가동률이 아직 50%이기 때문에 추가 공장 폐쇄 논의 중

< (참고) 일본 주요 기업 간 첨단기술 분야 협력 동향 >

- 자동차용 첨단 SoC 기술연구조합(ASRA) 설립
 - 2028년까지 칩렛기술(기능이 다른 반도체를 조합하는 기술)* 확립
 - * 경제산업성, 연구개발에 10억 엔 보조
 - 해당 기술을 이용해 [SoC(시스템 온 칩)]*를 개발, 2030년 양산 차량에 탑재
 - * 미세 반도체를 1개의 칩에 집약한 것
 - 참여기업 : 스즈키, 스바루, 소시오넥스트, 덴소, 도요타자동차, 닛산자동차, 일본케이덴스 디자인시스템즈, 히타치 Astemo, 혼다기연공업, 마쓰다, 미라이즈테크놀로지스, 르네사스일렉트로닉스
- 차세대자동차 소프트웨어 분야 개발 연계
 - 경제산업성의 [모빌리티 DX 전략]의 일환으로, 7개 분야 기술 개발을 위해 도요타, 혼다, 닛산 등 주요 메이커들이 참여
 - 모빌리티 DX 전략에서 중시하는 기술은 [소프트웨어 정의 차량(Software Defined Vehicle, SDV)]*으로 도요타, 닛산 등은 2025년 이후 SDV 대응 제품을 시장에 투입할 계획
 - * 엔진·부품 등의 하드웨어가 아닌 소프트웨어를 통해 자동차 기능을 높이는 기술

< 7개 분야 기술 >

분야	내용
반도체	하나의 칩으로 복수의 정보처리
API	타사 부품 시스템 등과 원활한 연계
시뮬레이션	설계 및 시운전을 가상으로 실시
생성 AI	검사 등을 동영상 분석으로 자동화
시큐리티	차량을 사이버 공격으로부터 방어
라이더	사람 및 장애물과의 거리 측정
고 정밀도 3차원 지도	주위 노면 상황 및 자기 위치 명확히 파악

[자료원: 니혼게이지신문]

- 국내외 기업 간 정보 공유 체제 구축 노력
 - 일본 정부가 구축하고 있는 산업 데이터 기반인 '우라노스 생태계'의 일환으로 동차·축전지 트레이서빌리티 추진 센터에서 차재 전지 관련 데이터 공유 서비스를 시작, 이산화탄소 전체 배출량 파악이 가능하며 도요타, 닛산, 혼다, 스즈키 등 14개 사 참가
 - 혼다, 닛산, 미국 자동차 기업, IT 기업 등 120개 사에서 EV 정보를 디지털로 관리할 수 있도록 국제 규격을 구축하고 있으며 유럽의 [GAIA-X(가이아 엑스)]와도 협력, 미국·유럽·일본 3개 지역의 기업 간 전지 재료나 열화 상태, 충·방전등의 정보 공유 가능

IV. 일본 EV 시장 전망 및 진출 전략

1 SWOT 분석

□ SWOT 분석

강점(S)	약점(W)
<ul style="list-style-type: none"> - 우수한 모빌리티 산업·제조업 관련 생산 인프라 보유 - 도요타를 중심으로 HV가 전 세계에 걸쳐 강세 - 해외에 많은 생산·판매 거점 보유 - 진출 시 지속적 거래가 가능한 비즈니스 환경 	<ul style="list-style-type: none"> - EV·축전지 시장 규모 성장세가 타 선진국(미국, 유럽, 중국 등)에 비해 부진 - 레어 메탈 등 주요 원료 해외에 의존 - 기존 강점이었던 엔진 차량 경쟁력 약화 - 한국·중국 등 신흥국과의 경쟁으로 선점 시장 점유율 축소
기회(O)	위기(T)
<ul style="list-style-type: none"> - 전동차 생산 확대 및 경쟁력 강화를 위한 대규모 정부 투자 - 세계 여러 나라와 공급망 파트너십 구축, 주요 모빌리티 기업들의 해외 공급망 재편 - 축전지·반도체 및 소재 등 대량 생산 인프라 확대·신설 	<ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 제조업체 간 경쟁 격화 - 중국의 EV 시장 선점 및 규모 확대 - 주요 기술 유출을 방지하기 위한 각국의 보호주의 기조 대두 - 인증부정문제와 같은 품질 문제가 발생하며 차량 판매에 부정적인 영향 미침



전략 방향	세부 전략
SO 전략 (역량 확대)	<ul style="list-style-type: none"> - 공급망 재편 중인 제3국을 중심으로 한-일 EV 네트워크 구축 - 정부, 기업 간 정보·기술 교류를 통한 통합 파트너십 구축
ST 전략 (강점 활용)	<ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 경쟁 격화에 대응하여 한-일 기업 간 양자·다자협력 확대를 통해 시장경쟁력 향상
WO 전략 (기회 포착)	<ul style="list-style-type: none"> - 일본 EV 부품·축전지 기업을 대상으로 현지 자회사 설치 또는 기업 합작을 통해 재편 추진 중인 공급망에 진입
WT 전략 (위협 대응)	<ul style="list-style-type: none"> - 주요 재료 공동 발굴 및 규격·기준 통일 등을 통해 축전지·반도체 분야 생산 능력 강화

2 일본 현지 관계자가 본 시장 전망

□ 전망1: 현재 EV 성장과 별개로 기존 사업 또한 지속될 것

- 2022~23년에 걸쳐 EV 분야 투자가 활발하기 이루어졌으나, 2024년 들어 동향 변화를 지켜보는 기업들이 생김
 - 전 세계적인 EV 열풍에 2022~23년에는 많은 기업이 EV 관련한 투자를 잇따라 표명
 - 그러나 세계적으로 HV 판매가 두드러지고 있고 도요타를 중심으로 일본 차량이 HV 분야에서 강세를 띠고 있어 EV 산업 변화 동향을 지켜보면서 대처하겠다는 의견도 존재

< 완성차 부품 기업(A사) 인터뷰 내용 >

- 현재 하이브리드 차에 대한 수요가 높아 전기차 투자는 동향을 지켜보는 중
 - 일본을 포함한 전 세계에서 친환경 차와 전동차에 대한 수요가 높음
 - 지금은 도요타를 중심으로 하이브리드 차량에 대한 수요가 높다고 판단 중
 - EV에 대한 투자는 염두에 두고 있으나 시장 동향을 보면서 대응할 계획

- EV라는 신규 분야로 빠르게 전향하기보다는 기존 사업을 안정적으로 유지해가며 변화를 추구하는 움직임도 존재
 - 일부에서는 비교적 신생 비즈니스 분야인 EV 관련 기업의 기술적, 경제적 안정성에 의문을 제기하기도 함
 - 이에 EV 분야가 성장한다고 해서 기존 사업이 급격히 감축되는 것이 아니라 점유율이 서서히 변동할 것이라고 판단하는 메이커들도 존재
 - 이러한 동향에 근거하여 EV 사업에 대해 선행적 움직임을 취하기 보다는 보수적으로 대응하는 기업도 존재

< 완성차 부품 기업(A사) 인터뷰 내용 >

- EV 차량이 전 세계에 완전히 정착하기까지는 시간이 걸린다고 판단
 - EV 산업이 빠르게 발전하고 있지만 완전히 정착하기까지는 시간이 걸린다고 판단
 - 연료차가 일시에 사라지는 것이 아니라 규모가 서서히 감소하는 과정을 거칠 것이기 때문에 자사 제품(연료차 내장 부품)의 수요가 급격히 줄어들지는 않을 것이라 생각

< 완성차 부품 기업(K사) 인터뷰 내용 >

- EV가 신생 분야인 만큼 아직 시간이 필요하다고 판단
 - EV 기업들과 거래하다 보면 대금 지불 관련 문제가 발생하는 등 기업의 안정성이 기존 메이커들보다 낮다는 것이 느껴짐
 - 그래서 EV 기업들과 거래할 때에는 신중해지는 경향
 - 산업이 안정적인 흐름이 되고 기업들이 정착하려면 아직 시간이 필요하다는 인상

< (참고) 일본 완성차 기업 이스즈 동향 >

- 엔진 차량에 1.6조엔 투자, EV 개발에 역주행
 - 2024년 4월 2031년 3월기까지의 중기 경영 계획을 발표
 - 총 2조 6,000억 엔에 이르는 성장 투자 중 엔진 트럭 등 기존 사업에 1조 6,000억 엔을 투입, 전동화나 자율주행에는 1조 엔 투자
 - 당장은 수익으로 연결되는 엔진 차량에 집중하여 차세대 투자 기반을 확보해 경쟁력을 높이겠다는 입장
 - 엔진 차량으로 꾸준히 이익을 내면서 차세대 기술 개발을 가속화, EV 양산 기술을 확립시키는 등 2031년 3월기까지 가격을 엔진차 수준으로 만들 계획
- 엔진차의 경우 매출액의 약 70%를 차지하는 해외 시장에 주력
 - 아프리카, 아시아, 중동 등에서 판매 대수를 확대하고 엔진 트럭의 세계 생산 능력을 80만 대 정도에서 100만 대 정도까지 끌어올릴 예정
 - 후지사와 공장(가나가와현 후지사와시) 등 국내 3공장 외 태국에서도 설비 증강 추진

□ 전망2: 미래에는 EV 관련 사업이 확대될 것

- 미래에는 소비자 사이에서 친환경 수요가 증가하고 세계적인 대규모 투자의 영향으로 첨단기술이 발전하며 미래 차세대 모빌리티 산업은 필연적으로 발전할 것으로 생각
 - 차세대 산업 관련 공급망 개편 움직임은 전 세계적으로 이루어지고 있음
 - 축전지와 같은 운송이 어렵다는 특성을 가진 품목은 국내외 수요 증가 동향에 발맞춰 거점 설립이 이루어질 것으로 보임
 - 모빌리티, 제조업 분야 등에서 환경 규제에 관한 목소리도 높아짐
 - 일본에서도 다른 선진국들과 같이 EV, 축전지 분야에 대해 정부와 기업의 대규모 투자가 이루어지고 관련 수요도 증가 추세
 - 미래에는 이러한 수요 증가, 기술 발전, 규제 강화에 따른 차세대 모빌리티 산업의 성장이 이루어질 것으로 예상

<무역관 관계자 인터뷰 내용>

- 결국 EV 시장은 발전할 것으로 생각됨
 - 현재 EV 산업에 대해 보수적인 입장이라고 해도 EV로의 전환은 전 세계적으로 이루어지고 있는 강력한 흐름
 - 장기적으로는 EV로의 전환이 이루어질 것으로 보임

<축전지 생산 기업(P사) 인터뷰 내용>

- 현재 배터리 수요가 증가 중으로 배터리 사업 확대 방침
 - 자사는 원래 하이브리드용 배터리만 제작하고 있었으나, 증가하는 수요로 EV용 배터리를 내후년 정도부터 생산할 계획
 - 주요 고객사 외 해외 OEM 및 국내 다른 OEM에도 배터리를 납품 중이며 신규 거래처 또한 발굴 중, 대학 및 스타트업의 배터리 공급 요청에 대해서도 대응
 - 배터리가 기본적으로 운송이 어렵기 때문에 거점 설립 시 국내/해외에 대한 선호가 따로 있지 않고 OEM이 국내에서 생산하느냐 해외에서 생산하느냐에 맞춰 대응하는 것이 원칙

3 우리 기업의 진출전략

□ 제3국을 중심으로 한-일 양국의 EV 공급망 네트워크 확대

- 현재 일본 모빌리티 기업은 해외 시장을 겨냥해 기존 생산라인을 개편하거나 신규 거점을 건설하는 등 활발한 투자 전개
 - 일본 완성차 메이커들이 해외 공급망을 재편하며 주요 소재·부품 기업의 해외 진출도 증가하게 됨
 - 이에 현지에서 원재료, 부품 등을 안정적으로 공급하고자 하는 수요가 증가하며 공급망 네트워크 구축이 용이한 환경이 조성됨
 - 자본, 원료, 정보 등 다방면에 걸쳐 국제적인 네트워크가 조성되고 있으므로 진입 전략을 모색할 때 단순한 제품 수출입뿐 아니라 기술·인재 교류와 같은 광범위한 영역도 고려해야 함
 - 그러나 일각에서는 기존 산업을 유지하고자 하는 움직임이 존재하기 때문에 성공적인 진입을 위해서는 일본기업의 해외 거점 및 거래선 변화에 대한 지속적인 모니터링 필요

□ 자회사 설치, 기업 합작을 통해 일본 국내 공급망에 진입

- 일본 국내에서는 민·관 주도로 공급망 재편 움직임이 활발
 - 중국으로부터의 의존도를 줄이고 국내 자체 생산 능력을 강화하기 위해 적극적인 기술 개발 및 설비투자를 추진 중
 - 기존에 강세였던 분야에서도 신흥국과의 경쟁이 심화되고 제품 품질에 대해 재고가 필요한 상황이 전개되며 시장경쟁력 향상을 위한 산업 개편 수요 증가
 - 이렇게 공급망이 재편되는 과정에서 대체 수요가 발생할 가능성이 존재하며, 현지 자회사 설치 및 기업 합작 등을 통해 재편 중인 공급망에 진입하는 방안도 고려할 수 있음

□ 한-일 기업 간 협력 확대를 통한 글로벌 경쟁력 향상

- EV 분야 시장이 커지고 발전이 가속화되자, 경쟁력 확보를 위한 기술 개발이 중요해지고 있음
 - EV 시장은 향후에도 발전할 가능성이 높은 시장으로 분석되고 있으며, 중국을 중심으로 세계 각국의 경쟁이 격화되고 있어 기업의 경쟁력 확보를 위한 주요 과제 중 하나인 비용 절감을 위한 기술 연구가 활발
 - 그러나 개별 기업이 경쟁 속도를 따라가는 것이 부담되는 경우가 많아 기업 간 협력에 대한 수요 발생
 - 공동 사업 분야와 주요 품목의 규격·기준을 통일하고 기업 간 기술 제휴를 통해 생산 비용 절감, 진출 시장 확대를 도모하는 방안도 고려해 볼 수 있음

□ 지속적인 동향 모니터링 및 교류 기회 창출

- 광범위한 분야에 걸쳐 산업 보호주의 기조가 강화되고 기업의 해외 시장에 대한 정보 부족으로 협력 비즈니스 기회 창출이 어려워지고 있음
 - 일본 전시회 및 기업 간 매칭 사업 참가를 통한 EV, 축전지, 반도체 등 주요 분야 기업 공급망 동향 파악 및 관련 비즈니스 교류 기회 확보 필요

부록

1 해외 거점

□ 도요타

○ 북미

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
미국	Toyota Motor North America (TMNA)	북미 총괄		
캐나다	Canadian Autoparts Toyota Inc. (CAPTIN)	1985.2	부품	알루미늄 휠
	Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC)	1988.11	완성차	렉서스(HEV포함), RAV4(HEV포함), NX(HEV포함)
미국	TABC, Inc.	1972.1	부품	축매, 스티어링 칼럼, 프레스 부품
	Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc. (TMMK)	1988.5	완성차	RAV4 HEV, 캠리(HEV포함), ES(HEV포함)
			부품	엔진, 구동관련 부품
	Toyota Motor Manufacturing, Missouri, Inc. (TMMMO)	1993.1	부품	알루미늄 주조 부품(실린더 헤드)
	Toyota Motor Manufacturing, Tennessee, Inc. (TMMTN)	1993.1	부품	알루미늄주조 부품(실린더 블록, 자동 변속기 케이스)
	Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (TMMWW)	1998.11	부품	엔진, 변속기
	Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc. (TMMI)	1999.2	완성차	그랜드하이랜더, 하이랜더(HEV포함), 시에나 HEV, TX
	Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc. (TMMAL)	2003.4	부품	엔진
	Toyota Motor Manufacturing, Texas, Inc. (TMMTX)	2006.11	완성차	툰드라(HEV포함), 세쿼이아 HEV
	Toyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS)	2011.1	완성차	코롤라
Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc. (MTM)	2021.9	완성차	코롤라크로스(HEV포함)	
멕시코	Toyota Motor Manufacturing de Baja California S. de R.L. de C.V. (TMMBC)	2004.9	완성차	타코마
	Toyota Motor Manufacturing de Guanajuato (TMMGT)	2019.12	완성차	타코마

○ 중남미

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
아르헨티나	Toyota Argentina S.A. (TASA)	1997.3	완성차	하이럭스, 포츨너(현지명 : SW4)
브라질	Toyota do Brasil Ltda. (TDB)	1959.5	완성차	코롤라(HEV포함), 야리스 코롤라 크로스(HEV포함), 엔진
				* 에티오스는 2023년 8월 생산종료
베네수엘라	Toyota de Venezuela Compania Anonima (TDV)	1981.11	완성차	코롤라, 포츨너, 하이럭스

○ 유럽

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
벨기에	Toyota Motor Europe NV/SA (TME)			유럽 총괄
체코	Toyota Motor Manufacturing Czech Republic, s.r.o. (TMMCZ)	2005.2	완성차	야리스(HEV 포함), 아이고 크로스
프랑스	Toyota Motor Manufacturing France S.A.S. (TMMF)	2001.1	완성차	야리스(HEV 포함), 야리스 크로스
폴란드	Toyota Motor Manufacturing Poland SP. z o.o. (TMMP)	2002.4	부품	엔진, 트랜스미션, 구동 관련 부품
포르투갈	Toyota Caetano Portugal, S.A. (TCAP)	1968.8	완성차	랜드크루저 70 계열
튀르키예	Toyota Motor Manufacturing Turkey Inc. (TMMT)	1994.9	완성차	코롤라 세단(HEV 포함), C-HR(HEV, PHEV 포함), PHEV 전지
영국	Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)	1992.8	완성차	코롤라 투어링 스포츠(HEV 포함), 코롤라 해치백(HEV 포함)
			부품	엔진

○ 아프리카

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
케냐	Associated Vehicle Assemblers Ltd. (AVA)	1977.8 (위탁생산개시)	완성차	랜드크루저, 하이럭스, 하이에이스, 포츨너
남아프리카	Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (TSAM)	1962.6	완성차	코롤라, 코롤라 크로스(HEV포함), 하이럭스, 포츨너, 하이에이스
이집트	Arab American vehicle Co. (AAV)	2012.4 (위탁생산개시)	완성차	포츨너
가나	Toyota Tsusho Manufacturing Ghana Co. Limited	2021.6 (위탁생산개시)	완성차	하이럭스

○ 아시아·대양주

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
싱가포르	Toyota Motor Asia (Singapore) Pte. Ltd.			아시아 총괄
태국	Toyota Motor Asia (Thailand) Co., Ltd.			
중국	Toyota Motor (China) Investment Co., Ltd.			
캄보디아	Toyota Tsusho Manufacturing (Cambodia) Co., Ltd. (TTMC)	2024.5	완성차	하이럭스, 포츨너
중국	一汽豐田汽車有限公司 (FTMC)	2002.1	완성차	코롤라(HEV포함), 코롤라 크로스(HEV포함), 아리온(HEV포함), 크라운 클루저(HEV포함), bZ4X, 그린비아 HEV, bZ3
	一汽豐田汽車(成都)有限公司 (FTCC)	2000.12	완성차	코스터, 아발론(HEV 포함)
	一汽豐田汽車(成都)有限公司長春豐越支社 (FTCF)	2003.1	완성차	RAV4(HEV, PHEV 포함), 해리어(HEV 포함)
	廣汽豐田汽車有限公司 (GTMC)	2006.5	완성차	캠리(HEV포함), 하이랜더(HEV포함), 레빈(HEV포함), 레빈GT(HEV포함), 와일드랜더(HEV, PHEV포함), 시에나 HEV, 프론트랜더(HEV포함), 벤저(HEV포함), bZ4X
	天津豐津汽車伝動部件有限公司 (TFAP)	1998.5	부품	등속 조인트(CVJ), 액슬 외

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
중국	一汽豐田發動機(天津)有限公司 (FTET)	1998.7	부품	엔진
	天津豐田汽車鍛造部件有限公司 (TTFC)	1998.12	부품	단조 부품
	一汽豐田發動機(長春)有限公司 (FTEC)	2004.12	부품	엔진
	廣汽豐田發動機有限公司 (GTE)	2005.1	부품	엔진
	豐田汽車(常熟)零部件有限公司 (TMCAP)	2014.7	부품	구동 부품
	新中源豐田汽車能源系統有限公司 (STAES)	2015.9	부품	차량용 니켈수소 축전지 팩 시스템, 차량용 리튬이온 축전지 팩 시스템
대만	國瑞汽車股份有限公司 (Kuozui Motors, Ltd.)	1986.1	완성차	코롤라(HEV포함), 코롤라 크로스(HEV포함), 비오스, 시엔타, 타운에이스, 아리스 크로스
인도	Toyota Kirloskar Motor Private Ltd. (TKM)	1999.12	완성차	이노바크리스타, 이노바하이 크로스(HEV포함), 포츨너, 캄리 HEV, ES HEV, 어반크루저 하이라이더(HEV포함), 하이럭스
	Toyota Kirloskar Auto Parts Private Ltd. (TKAP)	2002.7	부품	액슬, 프로펠러 샤프트, 변속기
인도네시아	PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN)	1970.5	완성차	이노바, 이노바제닉스(HEV포함), 포츨너, 아리스, 아리스 크로스(HEV포함), 아반자, 벨로즈, 카리야
			부품	엔진
	P.T. Astra Daihatsu Motor (ADM)	2003.12 (위탁생산개시)	완성차	아반자, 러시, 카리야, 아기아, 라이즈, 타운에이스
	PT. Hino Motors Manufacturing Indonesia (HMMI)	2009.12 (위탁생산개시)	완성차	다이내
말레이시아	Assembly Services Sdn. Bhd. (ASSB)	1968.2	완성차	비오스, 아리스, 하이럭스, 이노바, 포츨너, 코롤라 크로스(HEV포함), 하이에이스
미얀마	Toyota Myanmar Co., Ltd. (TMY)	2022.9	완성차	하이럭스
파키스탄	Indus Motor Company Ltd. (IMC)	1993.3	완성차	코롤라, 코롤라 크로스(HEV포함), 하이럭스, 포츨너, 아리스
			부품	엔진
필리핀	Toyota Motor Philippines Corp. (TMP)	1989.2	완성차	아노바, 비오스
	Toyota Aisin Philippines, Inc. (TAP)	1992.9	부품	변속기, 등속조인트
태국	Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)	1964.2	완성차	캄리(HEV포함), 카롤라(HEV포함), 카롤라 크로스(HEV포함), 아리스 Ativ, 아리스, 아리스 크로스(HEV포함), 하이럭스, 포츨너

[자료원: 도요타 홈페이지]

□ 혼다

○ 북미

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
미국	Honda Development and Manufacturing of America, LLC	사륜차, 사륜차 엔진 제조 총괄		
	Marysville Auto Plant	1982.11	완성차	Accord, Acura TLX, Acura ILX, CR-V
	East Liberty Auto Plant	1989.12	완성차	CR-V, Acura MDX, Acura RDX
	Performance Manufacturing Center:	2016 봄	완성차	Honda & Acura NSX, Acura TLX PMC Edition, Acura MDX PMC Edition
	Anna Engine Plant	1985.7	부품	L4/V6 Engines, CVT Pulleys
	Indiana Auto Plant	-	완성차	Civic Sedan, CR-V, Insight
	Alabama Auto Plant No.1	2001.11	완성차	Odyssey, Ridgeline
	Alabama Auto Plant No.2	2004.4	완성차	Pilot, Passport
	Alabama Engine Plant	2001.11	부품	V6 Engine
	Transmission Plant-Georgia	2005.4	부품	4륜차 자동 변속기
	Transmission Plant-Ohio	1997.1	부품	4륜차 자동 변속기, 엔진 기능 부품
American Honda Motor Co., Inc	1998.7	완성차 부품	ATV Sport, ATV Utility, SXS Multi, SXS Sports	
Honda North Carolina Manufacturing	1984.8	기타	GCV, 제초기, 제설기, 펌프, 경운기, 발전기	
캐나다	Honda Canada Inc.	사륜차, 사륜차 엔진 제조 총괄		
	Plant 1	1986.11	완성차	CIVIC 4D/2D
	Plant 2	1998.9	완성차	CR-V
	Engine Plant	2008	부품	사륜차용 엔진
멕시코	Honda de Mexico S.A. de C.V.	이륜차, 사륜차 제조 총괄		
	El Salto plant	1995/11	이륜차	CGL125, GL150, DIO, XR150L, XR190L, Wave110S, CB190R, CB125F, CB160F, NAVI
	Power Products	2015/12	기타	펌프
	Celaya Auto Plant	2014/02	완성차	HR-V
	Celaya Transmission Plant	2015 후반	부품	CVT

○ 중남미

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
브라질	Honda Automoveis do Brasil Ltda.	사륜차 제조 총괄		
	수마레 공장	1997	완성차	Fit, Civic, City
	이치라피나 공장	2019	완성차	
	이치라피나 공장	2019	완성차	
	Moto Honda da Amazonia Ltda.	1998.7	완성차 부품	ATV Sport, ATV Utility, SXS Multi, SXS Sports
	Plant 1	1976	이륜차	CG160, Biz110/125, POP110i, NXR160, Elite125, ADV150, PCX160, CB Twister, CRF250F, XRE190/300, CB500F/X, CB/CBR650R, NC750X, CRF1100, CB1000, TRX420 등
	Plant 2	2009.9	이륜차	
Power Products	2001.6	기타	GX 중형, 펌프	
Honda Componentes Da Amazonia Ltda.	이륜차 부품 제조			
아르헨티나	Honda Motor de Argentina S.A.	2006.6	이륜차	Wave110, GLH150, CBF125, XR150, XR190, XR250, CB300
페루	Honda Selva del Peru S.A.	2007.10	이륜차	Wave110, NSC125, XR150L, XR190L, GL125, CB190R, CB125F, Navi, Dio

○ 유럽

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
프랑스	HONDA FRANCE MANUFACTURING S.A.S.	2008.4	기타	제초기, 경운기
이탈리아	Honda Italia Industriale, S.P.A.	1976	이륜차	SH125/150/350, Forza125/250/350, ADV350
	C.I.A.P. S.P.A.			이륜차 부품 제조
스페인	Montesa Honda, S.A.U.			이륜차 완성차 생산, 2·4륜용 보수 부품과 액세서리

○ 아프리카

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
케냐	Honda Motorcycle Kenya Limited	2013.10	이륜차	Ace110, Ace125, Ace125Tuff
나이지리아	Honda Automobile Western Africa Ltd.	2015.7	사륜차	Accord, HR-V
	Honda Manufacturing (Nigeria) Ltd.	1980.11	이륜차	Ace110, Ace125, CGL125, Dream
가나	Honda Manufacturing Ghana Ltd.	2023.12	사륜차	HR-V

○ 아시아·대양주

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
중국	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.			사륜차 제조 총괄
	Plant 1	2004.4	완성차	CR-V, Inspire, UR-V, XR-V, X-NV, M-NV, e:NS1, Honda HR-V, e:NS2
	Plant 2	2012.7	완성차	CR-V, Acura MDX, Acura RDX
	Plant 3	2019	완성차	Honda & Acura NSX, Acura TLX PMC Edition, Acura MDX PMC Edition
	GAC Honda Automobile Co., Ltd.			사륜차 제조 총괄
	Plant 1	1999.3	완성차	Crider, Integra 4D, Integra 5D, ZR-V, ZR-V(KG&KE), Breeze
	Plant 2	2006.9	완성차	Accord, Odyssey, Odyssey(KJ), Avancier, Breeze
	Plant 3	2015.9	완성차	Fit, Vezel, Crider, e:NP1, Integra 4D, e:NP2
	Plant 4	2005.4	완성차	Accord, Accord-PHEV
	Honda Power Products (China) Co., Ltd.	2002.8	기타	범용 엔진, 펌프, 제초기, 경운기
	Honda Power Products (Fuzhou) Co., Ltd.			Power Products 제조 총괄
	福州工場	1995.6	기타	발전기
	福州工場	2015.4	기타	선외기
	Sundiro Honda Motorcycle Co., Ltd.	2018.8	이륜차	(중국국내모델) NSS350, CM300, CL300, CBF150C(LMC), RX125/NS125LA(SC), CBF190 시리즈 Honda Cross Cub (수출모델) CGX125, CRF125/50, XR190/150, Wave等
	Wuyang-Honda Motors (Guangzhou) Co., Ltd.			이륜차 제조 총괄
Plant 1	1992.8	이륜차	(중국국내모델) GL150(MC), NSC125(SC), V-GO(EV), CB190(LMC), NX125(SC), NB-X(SC), V1(EV), V3(EV), H3(EB) (수출모델) CCG125, CGL125, GL150, GLR125, CB190R, SCR110, Benly (50/110/Pro), Benly e等	
Plant 2	2014.12			
Dongfeng Honda Auto Parts Co., Ltd.			사륜차 엔진 부품 제조	
Dongfeng Honda Engine Co., Ltd.			사륜차 엔진 제조	
Honda Auto Parts Manufacturing Co., Ltd.			자동차용 부품(트랜스미션 등) 제조	

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
태국	Honda Automobile (Thailand) Co.,Ltd.	사륜차 제조 총괄		
	아유타야 공장	-	완성차	Accord e:HEV, CR-V e:HEV/PET, CIVIC e:HEV/PET
	쁘라썬부리 공장	-	완성차	HR-V e:HEV/PET, CITY 4D e:HEV/PET, CITY 5D e:HEV/PET
	Thai Honda Co., Ltd.	이륜차 제조·판매 및 Power Products 생산		
	이륜차	1967.5	이륜차	Wave110 시리즈, Click, Scoopy, CBR150R, CBR300 시리즈, CB500 시리즈, CB650 시리즈, CBF125/150, Rebel 시리즈, MSX, PCX, Monkey 125, C125, Forza, ZoomerX, ADV150
	Power Products	1987.2	기타	GX 대/중/소, 펌프, 제초기, GXV, 동력분무기
	Asian Parts Manufacturing Co., Ltd.	4륜차 보수용 관급 부품 제조		
방글라데시	Bangladesh Honda Private Limited	2013.10	이륜차	Dream110, Shine SP, X Blade, Livo, Hornet
인도	Honda Cars India Ltd.	-	사륜차	Amaze, City, Jazz, WR-V
	Honda Motorcycle And Scooter India Pvt. Ltd.	이륜차 제조 총괄		
	Plant 1	2001.5	이륜차	X-Blade, Unicorn, CB HORNET 160R, Hornet 2.0, CB650R, CBR650R, Africa Twin, H'ness CB350, CB200X, CB300N, SP160
	Plant 2	2011.7	이륜차	Activa, Activa125, Dream Neo, Dio, NAVI, Shine, SP125, Livo, CD Dream
	Plant 3	2013.6	이륜차	Activa, Activa125, Dio, Shine, SP125, Livo, CD Dream, Unicorn
	Plant 4	2016.2(제1라인) 2016.6(제2라인) 2024.1(제3라인)	이륜차	Activa, Activa125, Dio, Dio125, Grazia, CB300N
	Honda India Power Products Ltd.	1988.2	기타	ME, OHV100, 발전기
인도네시아	P.T. Astra Honda Motor	이륜차 제조 총괄		
	Plant 1	1971	이륜차	프리미엄AT(PCX, ADV160), 스쿠터타입 (Scoopy)
	Plant 2	1996	이륜차	cub타입(Supra X, Revo)
	Plant 3	2005	이륜차	스쿠터타입(BeAT, Vario125, Scoopy, Genio)
	Plant 4	2014.5	이륜차	스쿠터타입(Vario125/150, BeAT)
	Plant 5	2015.8	이륜차	스포츠타입(CB150R, CBR150R, CBR250RR, CRF150, SupraGTR, Sonic, Verza), 스쿠어타입(BeAT)
	Plant 6	2024.1		프리미엄AT(PCX)

국가	회사명	생산개시일	생산구분	주요생산품목
인도네시아	P.T. Honda Prospect Motor	사륜차 제조 총괄		
	Plant 1	2003.2	완성차	CR-V, HR-V, Mobilio
	Plant 2	2014.1	완성차	Mobilio, Jazz, Brio RS, Brio Satya, BR-V
	P.T. Honda Power Products Production	2015.6	기타	펌프, 제초기
	P.T. Honda Precision Parts Manufacturing	자동 사륜차용 변속기 제조·판매		
말레이시아	Boon Siew Honda Sdn.Bhd	1983.12	이륜차	Vario, BeAT, RS150R, RS-X, Dash125, Wave125, Wave alpha, CBR150R
	Honda Malaysia Sdn Bhd.	사륜차 제조 총괄		
	No.1	2002.10	사륜차	Civic, Accord, CR-V
	No.2	2013.10	사륜차	City, Jazz, HR-V, BR-V
	Honda Assembly (Malaysia) Sdn. Bhd.	사륜차 엔진 제조		
파키스탄	Atlas Honda Limited	이륜차 제조 총괄		
	카라치 공장	1964	이륜차	CD70
	세이쿠푸라 공장	1982	이륜차	CD70, CD70 Dream, Pridor, CG125, CG125 Self, CB125F, CB150F
	Honda Atlas Cars (Pakistan) Limited	1994	사륜차	CIVIC, CITY, BR-V
필리핀	Honda Philippines Inc.	1983.12	이륜차	XRM125, XRM RS, TMX125α, TMX Supremo, XR150, BeAT, CLICK125
	Honda Parts Manufacturing Corp.	4륜 수동 변속기 제조		
베트남	Honda Vietnam Co., Ltd.	이륜차, 사륜차 제조 총괄		
	이륜차 Plant 1	1997.12	이륜차	Wave Alpha, Wave RSX, Blade
	이륜차 Plant 2	2008.8	이륜차	Wave Alpha, Future, Vision, SH 시리즈, PCX, Winner-X
	이륜차 Plant 3	2014.3(parts) 2014.11(CB U)	이륜차	LEAD, Vision, SH mode, Air Blade 시리즈
	사륜차	2006.7	사륜차	CITY
	Vietnam Auto Parts Co.,Ltd	이륜용 알루미늄 부품(실린더, 미션케이스, 허브, 외관 부품, 캐스트 휠 등) 제조		
호주	Honda Australia M.C. & P.E. Pty Ltd.	1991.10	기타	예초기, 제초기
대만	Honda Taiwan Motor Co., Ltd.	2002.06	사륜차	CR-V, HR-V, Fit

[자료원: 혼다 홈페이지]

□ نيسان

○ 북미

국가	회사명	생산구분	주요생산품목
미국	Nissan North America, Inc.		북미 총괄
미국	Nissan North America, Inc. (Smyrna)	완성차	(닛산 브랜드) 맥시마, 리프, 패스파인더, 로그, 무라노 (인피니티 브랜드) QX60
	Nissan North America, Inc. (Decherd)	부품	엔진, 트랜스미션
	Nissan North America, Inc. (Decherd)	완성차	알티마, 타이탄, 프론티어
멕시코	Nissan Mexicana, S.A. De C.V. (Cuernavaca)	완성차	(닛산 브랜드) NP300, NP300 프론티어, v-Drive, 베르사
	Nissan Mexicana, S.A. De C.V. (Aguascalientes 1 Plant)	완성차	(닛산 브랜드) 마치, 베르사, 킱스
	Nissan Mexicana, S.A. De C.V. (Nissan Powertrain Plant)	부품	엔진
	Nissan Mexicana, S.A. De C.V. (Aguascalientes 2 Plant)	완성차	센트라

○ 중남미

국가	회사명	생산구분	주요생산품목
아르헨티나	Nissan South America		중남미 총괄
	Renault Argentina S.A. (Santa Isabel Plant) (OEM)	완성차	(닛산 브랜드) 프론티어, 나바라 (인피니티 브랜드) 알래스칸
브라질	Nissan Do Brasil Automoveis Ltda. (Resende)	완성차	신형 킱스
		부품	1.6 16V 플렉시블 연료 엔진

○ 유럽

국가	회사명	생산구분	주요생산품목
프랑스	Nissan Automotive Europe		유럽 총괄
영국	Nissan Motor Manufacturing (UK) Ltd.	완성차	캐시카이, 쥬크
스페인	Nissan Motor Ibérica, S.A. (Avila)	부품	부품 생산
	Nissan Motor Ibérica, S.A. (Cantabria)	부품	부품 생산

○ 아프리카

국가	회사명	생산구분	주요생산품목
남아프리카	Nissan South Africa (Pty) Ltd.		아프리카 총괄
		완성차	나바라
이집트	Nissan Motor Egypt S.A.E.	완성차	써니, 센트라
나이지리아	Stallion NMN Ltd. (OEM)	-	위탁생산
가나	Japan Motors Trading Company Ltd. (OEM)	완성차	나바라(위탁생산)

○ 아시아·대양주

국가	회사명	생산구분	주요생산품목
중국	廣州風神汽車有限公司 (東風日產乘用車公司 花都工場)	완성차	실피클래식, 실피, 실피제로이미션, 라니아, 티다, 킱스
	東風汽車有限公司東風 日產エンジン分公司	부품	엔진
	風神襄陽汽車有限公司 (東風日產乘用車公司 襄陽工場)	-	(닛산 브랜드) 티아나, 무라노, 엑스트레일 (인피니티 브랜드) Q50L, QX60
	廣州風神汽車有限公司鄭州分公司 (東風日產乘用車公司 鄭州工場)	완성차	(닛산 브랜드) 엑스트레일 (베누시아 브랜드) D60, D60EV, T60, T60EV, T90, Venucia Star, V-Online
	東風汽車有限公司大連分公司 (東風日產乘用車公司 大連工場)	완성차	(닛산 브랜드) 캐시카이 (인피니티 브랜드) QX50
	東風汽車有限公司常州分公司 (東風日產乘用車公司 常州工場)	완성차	캐시카이
	東風汽車有限公司武漢分公司 (東風汽車有限公司 武漢工場)	완성차	엑스트레일, 아리아
	鄭州日產汽車有限公司	완성차	(닛산 브랜드) 나바라, 테라 (東風 브랜드) Rich6(픽업트럭), Rich (베누시아 브랜드) T90
	東風汽車部品(集團)有限公司	부품	부품제조 및 연구개발
대만	裕隆汽車製造股份有限公司 (위탁생산)	완성차	센트라, 킱스, 엑스트레일
태국	Nissan Motor (Thailand) Co., Ltd. (Plant 1)	완성차	알메라, 킱스
	Nissan Motor (Thailand) Co., Ltd. (Plant 2)	완성차	나바라, 테라
	닛Nissan Powertrain (Thailand) Co., Ltd.	부품	엔진 및 e-POWER 배터리 제조
	SNN TOOLS&DIES 회사	부품	형, 치공구 제조
말레이시아	Tan Chong Motor Assemblies (OEM)	완성차	어반, 나바라
미얀마	Tan Chong Motor Myanmar Co., Ltd.(OEM)	완성차	써니
인도	Renault Nissan Automotive India Private Limited	완성차	써니(수출전용), 매그나이트

[자료원: 닛산 홈페이지]

2 관련 기관 및 전시회 정보

□ 관련 기관 정보

연번	기관 명	주요 내용	홈페이지
1	경제산업성	생산 확대책, 보조금 등 주요 시책 설정	https://www.meti.go.jp/
2	국토교통성	도로 및 운송차량 관련 정책	https://www.mlit.go.jp/
2	일본자동차연구회	연구, 조사 및 기술개발 표준화 추진, 기준 설정 협력 국내외 기준 기반 시험 및 평가	https://www.jari.or.jp/
3	일본자동차공업회	자동차 안전 및 환경기술, 공급망 연구 자동차 산업 자금조달 지원 모터쇼 등 행사 개최 및 출판물 제작	https://www.jama.or.jp/
4	일본자동차판매협회 연합회	자동차 판매 사업 관련 지도 자동차 관련 법제 및 세제 조사연구 자동차 유통정보 취급	https://www.jada.or.jp/
5	일본자동차부품공업회	자동차 부품 생산·유통·수출입에 대한 조사 산업·기술·정부시책 등에 관한 연구 및 제언	https://www.japia.or.jp/
6	일본자동차차체공업회	ISO 규정 제정, JABIA 규격 책정 차체, 난연 내장재 등 자체 검사	https://www.jabia.or.jp/
7	일본용수철공업회	스프링 관련 규격 표준화 추진 금속 스프링 제조 기능 검정 실기 시험 실시	https://www.spring.or.jp/
8	일본자동차기계기구 공업회	자동차용 기계기구의 생산·무역·시장에 관한 조사 제품 규격·기준의 책정·보급	https://www.jamta.com/
9	일본자동차기계기구협회	자동차 검사용 기계 기구의 교정 기준적합성 시험 오토서비스 쇼 개최	https://www.jasea.org/

연번	기관 명	주요 내용	홈페이지
10	일본산업차량협회	업계 기반 강화 및 국제교류 추진 국제 규격 표준화, 통계자료 정비 특수자동차의 국토교통성 신고 업무 원활화	http://www.jiva.or.jp/
11	일본육용내연기관협회	육용(陸用) 내연기관의 시장·정책에 대한 조사	https://www.lemma.or.jp/
12	일본중고자동차판매 협회연합회	중고차 판매점 지도 교육, 소비자 상담 자동차 봉인(封印) 설치 수탁(국토교통성 위탁)	https://www.jucda.or.jp/
13	일본자동차회의소	자동차 관련 사항에 대한 심의 시책에 관한 요망·제언 및 추진 데이터, 출판물 판매 및 계발활동	https://www.aba-j.or.jp/
14	자동차기술회	자동차 기술 관련 조사 및 연구 JIS 규격 원안의 작성 자동차 규격(JASO) 제정·개정	https://www.jsae.or.jp/
15	일본자동차사정협회	중고자동차 사정(査定) 제도 운영 사정협회 배치, 차량 관련 평가 중고 자동차 사정사 기능 검정 시험 실시	http://www.jaai.or.jp/
16	자동차제조물책임 상담센터	사고, 품질 등 자동차 관련 상담	https://www.adr.or.jp/
17	자동차리사이클 촉진센터	자동차 재활용 및 적정처리 촉진에 관한 조사 자동차 재활용 시스템 운영 및 관리	https://www.jarc.or.jp/
18	일본자동차수입조합	자동차 수입 시장 조사 자동차 공정거래 및 애프터세일즈 활동 모터사이클 시장활성화 및 인증제도 효율화	https://www.jaia-jp.org/
19	자동차재자원화 협력기구	프레온류·에어백류에 대한 재자원화 리사이클 사업자를 통한 일원적인 인수·관리	https://jarp.org/

□ 관련 전시회 정보

○ 일본 전시회 정보

연번	행사명	일시	장소	홈페이지
1	제36회 모노즈쿠리 월드 (도쿄)	2024.06.19.(수)~21(금)	도쿄 빅사이트	https://www.manufacturing-world.jp/tokyo/ja-jp.html
2	사람과 자동차의 기술전 2024 나고야	2024.7.17.(수)~9(금)	Aichi Sky Expo	https://aee.expo-info.jsae.or.jp/ja/
3	TECHNO-FRONTIER 2024	2024.7.24.(수)~26(금)	도쿄 빅사이트	https://www.jma-exhibition.com/7all/jp_tf/registration.php
4	JASIS 2024	2024.9.4.(수)~6(금)	지바현 마쿠하리 멧세	https://www.jasis.jp/
5	SENSOR EXPO JAPAN 2024	2024.9.18.(수)~20(금)	도쿄 빅사이트	https://www.sensorexpojapan.com/
6	BATTERY JAPAN(가을) (이차전지전)	2024.10.2.(수)~4(금)	지바현 마쿠하리 멧세	https://www.wsew.jp/autumn/ja-jp.html
7	간사이 모노즈쿠리 월드	2024.10.2.(수)~4(금)	인텍스오사카	https://www.manufacturing-world.jp/osaka/ja-jp.html
8	CEATEC 2024	2024.10.15.(화)~18(금)	지바현 마쿠하리 멧세	https://www.ceatec.com/ja/application/
9	Japan Mobility Show	2024.10.15.(화)~18(금)	지바현 마쿠하리 멧세	https://www.japan-mobility-show.com/
10	오토모티브 월드	2024.10.23.(수)~25(금)	포트멧세 나고야	https://www.automotiveworld.jp/nagoya/ja-jp.html
11	BATTERY JAPAN(간사이) (이차전지전)	2024.11.20.(수)~22(금)	인텍스오사카	https://www.wsew.jp/osaka/ja-jp.html

○ KOTRA 전시회 정보

연번	행사명	일시	장소	홈페이지
1	Inside Japan Mobility 기술교류전	2024.9.11.(수)~12(목)	포트멧세 나고야	https://kor-mobitech.com/

[참고자료]

- 日本半導体製造装置協会. 2021. 「半導体製造装置 世界規模 (販売高)」
- 東京総合リサーチ. 2021. 「日産自動車グループ国内取引状況」調査」
- 経済産業省. 2022. 「蓄電池産業戦略 (案)」
- 東京総合リサーチ. 2022.
「トヨタグループ「国内取引先状況」調査 1次仕入先は資本金1億円未満が8割超」
- 経済産業省. 2023. 「参考資料 (蓄電池)」
- 経済産業省. 2023. 「GX実現に向けた基本方針参考資料」
- 一般社団法人次世代自動車振興センター. 2023. 「販売台数 一覧」
- 内閣官房GX実行推進室. 2023. 「分野別投資戦略について」
- IEA. 2024. 「Global EV Outlook 2024」
- World Semiconductor Trade Statistics. 2024. 「WSTS Semiconductor Market Forecast Spring 2024」
- 経済産業省. 2024. 「経済産業省生産動態統計調査」
- 経済産業省. 2024. 「経済安全保障政策」
- 日本自動車会議所. 2024. 「23年の電動車世界販売比率HV好調でトヨタ3割、ホンダ2割超」

<언론기사>

- 日本経済新聞(2022.10.12.) 「ホンダ、米中西部でEV生産 1000億円で既存工場を改修」
- 日本経済新聞(2023.3.9.) 「半導体・蓄電池も重点審査、外国人投資で対象拡大 政府」
- 日本経済新聞(2023.4.1.) 「日米、フィリピンとニッケルで供給網 首脳が共同声明へ」
- 日本経済新聞(2023.4.1.) 「ラピダスの半導体開発、5900億円を追加支援 経産省」
- 日本経済新聞(2023.4.6.) 「首相、TSMC工場「日本全体に波及効果」 1.2兆円補助」
- 日本経済新聞(2023.5.1.) 「ホンダ、EV供給網を日本で先導 「Apple型」に転換」
- 日本経済新聞(2023.5.29.) 「脱炭素へ物資確保 経産省が投資基準 調達先広げる」
- 日本経済新聞(2023.6.15.) 「トヨタのEV電池に1200億円補助 国内生産強化へ経産省」

- 日本経済新聞(2023.7.16.) 「日本とサウジ、外相の戦略対話を創設 首脳会談で合意」
- 日本経済新聞(2023.7.21.) 「日本・インド、半導体供給網確立へ覚書 人材など期待」
- 日本経済新聞(2023.7.26.) 「日産、ルノー対等出資で最終契約 EV新会社に6億ユーロ」
- 日本経済新聞(2023.8.1.) 「EV向け鉱物で採掘協力、アフリカ3カ国と供給網づくり」
- 日本経済新聞(2023.8.2.) 「ホンダ・日産、対中国へEV全面協業 問われるスピード」
- 日本経済新聞(2023.9.7.) 「日英、経済安保で「政策対話」創設 重要鉱物に共同投資」
- 日本経済新聞(2023.9.22.) 「日本とカナダでEV電池供給網、実現なら米国で税優遇に道」
- 日本経済新聞(2023.10.3.) 「半導体工場の立地規制を緩和 政府、農地・森林にも誘致」
- 日本経済新聞(2023.10.11.) 「LG化学、北米でトヨタに電池材料供給 3000億円受注」
- 日本経済新聞(2023.10.31.) 「トヨタ、米国のEV電池工場に1.2兆円追加投資」
- 日本経済新聞(2023.11.14.) 「日米、供給網強化へ作業部会設置 脱中国依存念頭」
- 日本経済新聞(2023.11.24.) 「日産自動車、英国に3700億円追加投資 新型EVを生産へ」
- 日本経済新聞(2023.12.12.) 「EV・半導体の国内生産、10年間法人税優遇 知財は7年間」
- 日本経済新聞(2024.2.2.) 「経済安保、情報漏洩に懲役5年以下の罰則 新資格で新法」
- 日本経済新聞(2024.2.4.) 「GX債1.6兆円支援 日鉄の水素製鉄やホンダのEV電池開発」
- 日本経済新聞(2024.2.7.) 「トヨタ、「車の頭脳」の調達網広げる TSMC工場に出資」
- 日本経済新聞(2024.3.16.) 「脱炭素分野の新興支援2000億円 経産省、設備投資まで」
- 日本経済新聞(2024.3.25.) 「日産自動車、EV開発費を1500億円圧縮 販売100万台増へ」
- 日本経済新聞(2024.3.29.) 「車載半導体開発に10億円、トヨタや日産支援 経産省発表」
- 日本経済新聞(2024.4.2.) 「日EU、先端材料開発で連携枠組み発足 EV向けなど」
- 日本経済新聞(2024.4.16.) 「ホンダ、中国のEVブランド刷新 IT大手と連携強化」
- 日本経済新聞(2024.4.18.) 「ホンダ部品、EVコスト減へミタルと連携 中国車に対抗」
- 日本経済新聞(2024.4.20.) 「ホンダ、ブラジルに1200億円を投資 新型HV投入」
- 日本経済新聞(2024.4.22.) 「EV電池データ、日欧官民で共有 資源再利用で中国に対抗」
- 日本経済新聞(2024.4.23.) 「ホンダやフォードなど120社連合、欧州勢とEV電池で連携」
- 日本経済新聞(2024.4.25.) 「ホンダ、カナダにEV新工場 電池含め1.7兆円投資」

- 日本経済新聞(2024.4.27.) 「日ブラジル、重要鉱物で供給網 東芝・双日は次世代電池」
- 日本経済新聞(2024.5.2.) 「日仏、重要鉱物の技術情報共有 アフリカへ共同投資視野」
- 日本経済新聞(2024.5.8.) 「日産自動車、「旧ケイレッツ」見捨てず EV変革へ連携強化」
- 日本経済新聞(2024.5.15.) 「ホンダとIBM、半導体やソフト開発で覚書 EV向けで」
- 日本経済新聞(2024.5.16.) 「ホンダ、EV・車載ソフトに10兆円 投資計画2倍に」
- 日本経済新聞(2024.5.20.) 「次世代車SDV共同開発、車産業「ケイレッツ」中心の転換カギ」
- 日本経済新聞(2024.5.20.) 「日本、ASEANと車の脱炭素で共同戦略 中国EVに対抗」
- 日本経済新聞(2024.6.29.) 「トヨタ中国合弁、ファーウェイと協業 EVに新技術を活用」
- 日本経済新聞(2024.7.11.) 「トヨタ、北米でEV充電設備会社出資 ホンダやGMと連合」
- 日本経済新聞(2024.7.18.) 「トヨタ、「眠れるEV」を電力需給調整や電気代削減に」
- 日本経済新聞(2024.7.25.) 「ホンダ、中国苦戦で生産能力3割減 日野はエンジン撤退」

2024년 KOTRA 발간자료 목록

□ GMR (Global Market Report)

번호	제목
24-001	2024 주목해야 할 5대 주요 이슈
24-002	중동, 북아프리카(MENA) 주요국 식량시장 동향 및 스마트팜 진출전략
24-003	2023년 하반기 대한 수입규제 동향과 전망
24-004	중국의 항공산업 동향 및 국내기업 진출방안
24-005	일본 디지털전환(DX) 전략과 새로운 진출 기회
24-006	독일 전자상거래 시장 개황 및 진출전략
24-007	캐나다 전기차(EV) 배터리 공급망 동향 및 시사점
24-008	아프리카 스마트시티 동향 및 관련 유망 산업 분석
24-009	EU ESG 정책과 디지털제품여권 추진 동향
24-010	러시아의 대(對)아시아 경제협력 정책과 추진 방향
24-011	탄소 중립 시대 튀르키예의 에너지 로드맵 및 기회요인
24-012	미국의 공급망 재편으로 인한 멕시코 니어쇼어링
24-013	한-GCC FTA 타결에 따른 수출유망품목 및 협력기회
24-014	[데이터 인사이트] 동남아 3국을 활용한 이슬람 시장 진출전략
24-015	소비재 수출 동향 분석
24-016	이탈리아 체외진단기기 시장동향 및 인허가제도
24-017	호주 퓨처테크 동향 및 시사점
24-018	스페인 원전 정책 동향 및 시사점
24-019	2024 호주 핵심광물 프로젝트 동향
24-020	사례로 보는 미국 공급망 재편 동향
24-021	러-우 사태 3년차, 변화된 러시아의 교역구조 및 시사점
24-022	미국 프라이빗 라벨 시장동향 및 진출전략
24-023	Swiss Biotech Day 2024에서 살펴보는 스위스 바이오텍 산업 동향
24-024	네덜란드 수소 전략과 프로젝트 동향
24-025	싱가포르 에너지 전환 동향 및 전망
24-026	2024년 상반기 對韓 수입규제 동향과 전망
24-027	중국의 신성장 동력, 저고도 경제 발전현황 및 전망
24-028	엔데믹 시대, 의료기기 전략 품목과 시장 분석 - 1부 전략품목편
24-029	엔데믹 시대, 의료기기 전략 품목과 시장 분석 - 2부 호조품목 전략시장편
24-032	체코 수소산업 동향과 기회
24-033	제재 하의 러시아 경제: 주요 성장요인의 분석과 향후 전망

□ KOTRA자료

번호	제목
24-001	2024 외국투자가를 위한 노사가이드
24-002	2024 외국투자가를 위한 비자가이드
24-003	2024 외국투자가를 위한 입지가이드
24-004	2024 외국투자가를 위한 조세가이드
24-005	2024 외국투자가를 위한 통관가이드
24-006	2024 외국투자가를 위한 환경정책 가이드
24-007	2024 Labor Laws in Korea
24-008	2024 Visa Guide for Investing in Korea
24-009	2024 Industrial Sites in Korea
24-010	2024 Taxation in Korea
24-011	2024 Customs Clearance in Korea
24-012	2024 Environmental Policy in Korea
24-013	외국인투자 관련 환경정책동향(2023년 4분기)
24-014	Environmental Policy Trends in 4Q 2023
24-015	외국인투자 가이드 2024
24-016	Business in Korea 2024
24-017	外商投資指南 2024
24-018	外國人投資ガイド 2024
24-019	2022/23년도 경제혁신 파트너십 프로그램(EIPP) 콘자 스마트시티 산업육성을 위한 스타트업 생태계 조성 기본계획 수립
24-020	2022/23 EIPP Policy Consultation Report - Consultation for the Establishment of a Startup Ecosystem in Konza Smart City
24-021	2022/23년도 경제혁신 파트너십 프로그램(EIPP) 콘자 스마트시티 스마트물류 조성 및 육성 기본계획 수립
24-022	2022/23 EIPP Policy Consultation Report - Consultation for the Establishment of Smart Logistics in Konza Smart City
24-023	2022/23년도 경제혁신 파트너십 프로그램(EIPP) 콘자~나이로비간 광역교통망체계 구축 기본계획 수립
24-024	2022/23 EIPP Policy Consultation Report - Master Plan to Establish a Metropolitan Transportation Network in Konza~Nairobi
24-025	2022/23년도 경제혁신 파트너십 프로그램(EIPP) 콘자 지능형교통체계(ITS) 및 통합관제센터 Pre-F/S
24-026	2022/23 EIPP Policy Consultation Report - Preliminary Feasibility Study of the Konza Smart City Intelligent Transportation System(ITS) and Integrated Control Center
24-027	KOTRA 글로벌 전시회 탐방기 J.P.Morgan Healthcare Conference Week 2024 참관기
24-028	디지털 무역인력, 기업(deXters) 양성사업 교육생 매뉴얼
24-029	디지털 무역인력, 기업(deXters) 양성사업 매칭기업 매뉴얼
24-030	2023 취업연계형 FTA 실무인력 양성사업 추진성과 및 우수사례 보고

24-031	ໂຄງການແບ່ງປັນ ນຄວາມຮູ້ ໃຫ້ ເຄົາ ສປປ ລາວ 2022/23 Laos ແຜນແຜ່ ບົ ດລະຍ໌ ບຣິ ຂາຍການປ ອຍທາດອາຍາກາກບອມ - ບົ ດລາຍງານສະບັບ ບຣຸ ດທ໌ າຍ
24-032	KSP 2022/2023 Laos Carbon Emissions Trading System Masterplan Final Report
24-033	2022/23년 KSP 정책자문보고서 볼리비아 디지털 기술을 통한 수출기업 육성방안
24-034	2022/23 KSP Policy Consultation Report Bolivia Estrategias de Fortalecimiento de la Capacidad Exportadora de las PyMEs a través de la Tecnología Digital en Bolivia
24-035	2022/23 KSP Policy Consultation Report Saudi Arabia Reinforcement of IP creation capacity for foster startups based on IP strategy in Saudi Arabia
24-036	2022/23 KSP Policy Consultation Report Jordan Building Energy Efficiency Improvement
24-037	2022/23년 KSP 정책자문보고서 쿠바 산업 생산성 혁신 방안 수립
24-038	Asesoramiento de Políticas de KSP 2022/23 Cuba Plan de Innovación de la Productividad Industrial de Cuba
24-039	2022/23년 KSP 정책자문보고서 파라과이 의료산업 발전방안 및 인증제도 컨설팅(부록포함)
24-040	2022/23년 KSP 정책자문보고서 파라과이 의료산업 발전방안 및 인증제도 컨설팅(부록미포함)
24-041	Programa de intercambio de conocimientos KSP 2022/2023 Paraguay Consultoría para el Desarrollo de la Industria Médica y el Sistema de Certificación de Paraguay (부록포함)
24-042	Programa de intercambio de conocimientos KSP 2022/2023 Paraguay Consultoría para el Desarrollo de la Industria Médica y el Sistema de Certificación de Paraguay(부록미포함)
24-043	베트남 진출 기업을 위한 AEO 제도 활용 가이드
24-044	2024 KOTRA 서비스 가이드북
24-045	외국인투자 관련 환경정책동향(2024년 1분기)
24-046	24년 달라지는 고용노동정책 및 제도
24-047	외국인투자 관련 관세정책 동향(24년 상반기)
24-048	외국인투자 관련 조세정책 동향(24년 상반기)
24-049	Environmental Policy Trends in 1Q 2024
24-050	Changes in Employment and Labor Policies in 2024
24-051	Foreign Investment-related Customs Policy Trends(1H 2024)
24-052	Foreign Investment-related Tax Policy Trends(1H 2024)
24-053	2023 외국인투자옴부즈만 연차보고서
24-054	Foreign Investment Ombudsman Annual Report 2023
24-057	2024 아프리카 제조업 투자환경 분석
24-058	EU 공급망 실사 지침(CSDDD) Q&A: 알기 쉬운 EU 통상 정책 시리즈
24-061	친환경 산업의 미국 진출을 위한 인플레이션 감축법 활용 가이드북
24-062	SEOUL FOOD 수출 성공사례집
24-063	외국인투자 관련 환경정책동향(2024년 2분기)
24-064	달라지는 고용노동정책 및 제도(2024년 2분기)

24-065	산업입지 정책동향(2024년 상반기)
24-066	Changes in Employment and Labor Policies (2Q 2024)
24-067	Environmental Policy Trends in 2Q 2024
24-068	Major Industrial Site Policy Trends (1H of 2024)
24-069	2024년 외국인투자유치 종합계획
24-070	2023 북한 대외무역 동향
24-071	2023년 한-인니 통상연계형 경제협력사업 인도네시아 무역역량 강화 마스터플랜 수립 최종보고서
24-072	2023 Korea-Indonesia Economic Cooperation Work Program Masterplan for Implementing the Human Resource Capacity Building in the Trade Sector
24-073	브라질 방산, 치안 시장 진출전략
24-074	2024 무역사기 예방 및 대응 매뉴얼

□ 설명회자료

번호	제목
24-001	[해외수주협의회 제 46차 수요포럼] 기후변화와 온실가스 감축사업, 돈이 될까요? 네!
24-002	2024 주요 수출시장(주력·新전략시장) 설명회 발표자료집
24-003	KOTRA-소진공 경기 소공인 글로벌 역량강화 설명회
24-004	[해외수주협의회 제 47차 수요포럼] 해외건설 이슈와 전망
24-005	EU 공급망실사지침 대응 설명회
24-006	2024 글로벌 신통상 포럼
24-007	FTA해외활용지원센터 합동 수출시장 설명회 발표집

작 성 자

- 나고야무역관 민현정

일본 모빌리티 업계의 EV 공급망 재편 전략

Global Market Report 24-034

발행일	2024년 9월
발행인	유정열
발행처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주소	서울시 서초구 현릉로13
전화	1600-7119
홈페이지	www.kotra.or.kr
문의처	나고야무역관((+81)52-561-3936)

• ISBN: 979-11-402-1026-8 (95320)



kotra
Korea Trade-Investment
Promotion Agency