

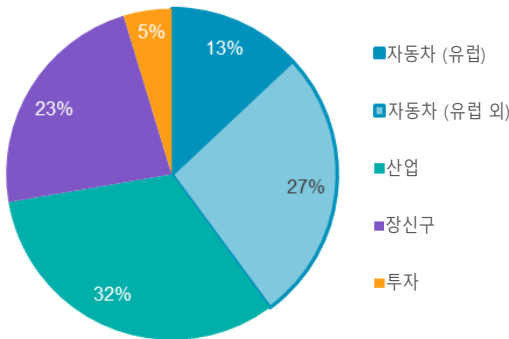
플래티넘 퍼스펙티브

중국 자동차 제조업체에 대한 징벌적 관세로 인해 유럽의 배터리 전기차(BEV) 채택이 늦어지고 백금 수요는 증가할 수 있다

중국 정부가 자국 자동차 제조업체들에게 보조금을 지급하여 유럽 경쟁업체들의 경쟁력을 약화시킬 수 있도록 한 것으로 보이는 상황에 대응하여 중국을 상대로 징벌적 관세가 적용될 수도 있다는 전망이 유럽 자동차 시장의 전기화를 늦출 수 있다. 본 협회 추정에 따르면 2025년부터 유럽의 배터리 전기차 채택률 1%의 변화는 연간 약 11 koz의 자동차 부문 백금 수요의 변화에 해당한다. 유럽이 중국의 배터리 전기차 채택률 대비 2년이 아니라 3년 뒤쳐질 경우 2025년부터 2027년 사이에 백금 누적 수요는 추가적으로 220 koz 증가하게 될 것이다.

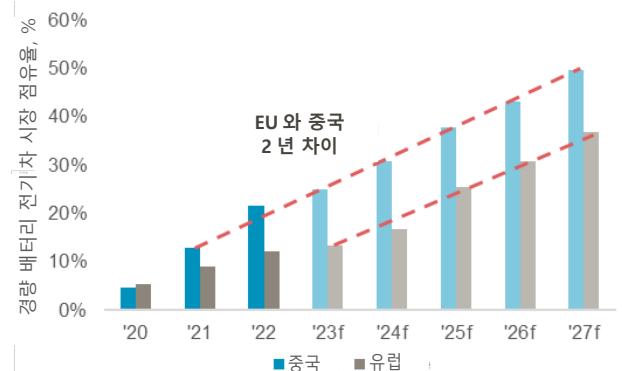
유럽은 자동차 부문 백금 수요에 있어 선도적 위치를 가지는 지리적 시장이다. 1,070 koz라는 2023년 수요는 전체 백금 수요에서 13%를 차지하는 규모이다. 본 협회 기본 사례로는 유럽 자동차 부문 백금 수요가 2023년에 정점을 찍을 것으로 보이며, 약 2년 차이를 두고 유럽이 중국의 배터리 전기차 채택 곡선을 어느 정도 비슷하게 따라갈 것으로 예측한다 (오른쪽 아래 차트). 여기에 디젤 차량 판매 감소 요인도 더해지면서 결국 백금 수요 감소로 이어지게 된다. 중국의 전기차 보조금에 대한 브뤼셀의 조사(링크) 개시는 유럽 배터리 전기차 채택률 곡선을 늦추게 될 수 있는 두 가지 고려 사항을 제기한다. 첫째, 손실을 보고 있는 자국 자동차 제조업체에 대한 중국의 지원은 가격 측면에서 유럽 자동차 제조업체들을 약화시킬 것이므로, 공정한 경제 원칙에 의해서는 유럽이 중국 자동차 제조업체의 배터리 전기차 역량을 따라가기가 어렵다. 두 번째로, 대중적 시장에서 배터리 전기차 채택의 걸림돌이 되는 것은 내연기관(ICE)이나 배터리 전기차 옵션이 있는 동급 모델의 약 55%에 달하는 전기화 가격 프리미엄이다(뒷장, 도표 6). 반덤핑 관세 부과 없이 중국산 저가 수입품이 유럽에 진입할 수 없다면 유럽의 배터리 전기차 채택은 중국의 경우를 따라잡기까지 더 오래 걸릴 수 있다.

자동차 부문이 2023년 백금 수요의 40%를 차지할 것이다



출처: 메탈 포커스(Metals Focus), WPIC 리서치

구동계의 발전으로 배터리전기차 채택이 증가하고 있다



출처: 중국자동차제조업협회(China Association of Automobile Manufacturers), ACEA, WPIC 리서치

중국 자동차 산업의 공격적인 유럽연합(EU) 진출과 이에 따른 유럽 자동차 제조업체 및 유럽의 고용에 대한 위협이 이 조사를 촉발한 것으로 보인다. 유럽연합에서 중국 자동차 제조업체가 차지하는 시장 점유율은 2021년과 2023년 사이에 세 배 증가한 2.8%에 이른 것으로 추정된다. 자동차 데이터 분석 기관 이노베브(Inovev)에 의하면 중국 자동차 제조업체는 전체적으로는 작지만 판매 부문에서는 유럽 배터리 전기차 판매량의 8%라는 의미 있는 비중을 차지하고 있다. 중국의 빠른 유럽연합 진출은 자국 내수 시장의 침체(도표 3)를 상쇄하는 동시에 더 나아가 배터리 전기차 생산 부문에서 중국이 세계 시장 리더로 자리매김하도록 할 수도 있을 것이다(도표 5). 따라서 이번 규제적 조사의 시기는 흥미로운 뿐 아니라 유럽연합 자동차 산업계의 로비활동을 암시하는 듯도 한다. 유럽의 자동차 부문은 유럽연합 GDP의 7%를 차지하며 130만명이 거기에 고용되어 있다.

자동차 업계의 로비로 유럽연합에서 합성 연료(e-fuel) 사용 가능 차량은 2035년 내연기관 자동차 금지법에서 면제되었고, 이제 '유로 7'(Euro 7) 배기가스 규제 시행도 연기될 것으로 보인다. 보조금 특혜에 반대하는 조사에서 중국 전기 자동차에 관세 적용이 필요하다는 결론이 나온다면, 추후 로비 활동이 유럽연합의 2035년 내연기관 자동차 판매 금지법 연기를 다음 목표로 하게 될지 주목된다. 유럽의 2035년 금지법이 연기되면 배터리 전기차 도입은 확실히 늦춰질 것이고 자동차 부문 백금 수요는 향후 10년까지도 충분히 유지될 것이다.

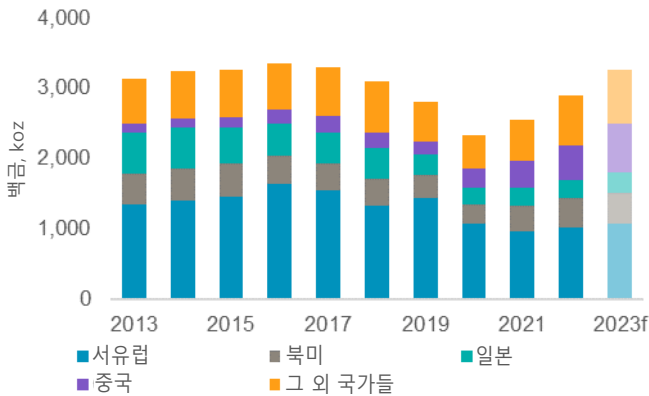
전 세계 전기차 5대 중 3대를 중국이 생산하고 있으며, 중국 내수 시장 성장이 둔화됨에 따라 수출을 늘리려는 야망을 보이고 있다.

관세는 배터리 전기차 비용을 상승시킬 것이며, 채택률이 1% 낮아질 때마다 유럽에서 백금 수요는 11 koz 증가하게 된다.

백금이 투자 자산으로서 매력적인 이유:

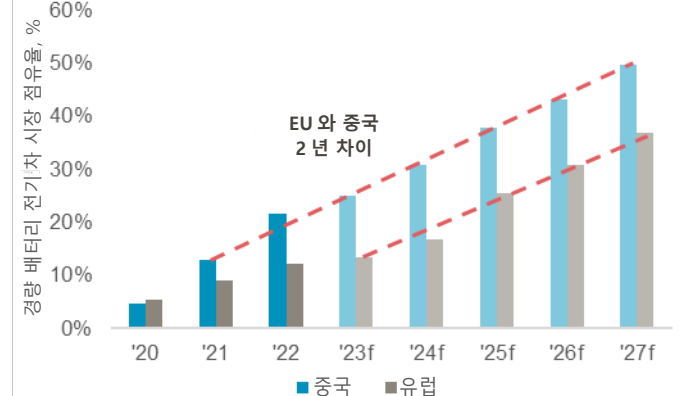
- WPIC 조사 결과 2023년부터 지속적인 공급 부족 기간에 진입하게 된 백금 시장의 상태
- 백금이 양성자 교환막(PEM) 및 연료 전지 기술에 사용되므로, 성장하는 수소 경제에 대한 투자의 대응품으로 여겨질 수 있다는 점
- 남아프리카공화국의 전력난과 대러시아 제재로 인해 백금 공급이 계속 어려운 상황
- 특히 가솔린 차량에서 대체재로 사용됨에 따라 자동차 부문 백금 수요가 지속적으로 증가할 것이라는 점
- 금과 팔라듐 가격을 크게 밀돌며 역사적으로 저평가 되고 있는 백금의 가격

도표 1: 유럽은 상대적으로 디젤 구동계 비율이 높아 자동차 백금 수요의 가장 큰 부분을 차지한다.



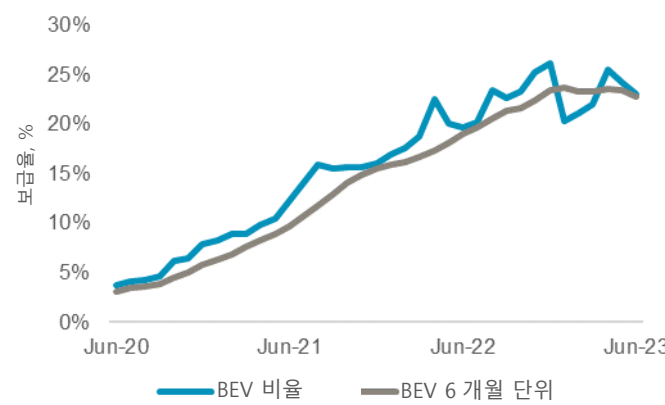
출처: SFA(Oxford) 2013~2018, 메탈스(Metals) 2019~2023, WPIC 리서치

도표 2: 배터리 자동차 채택을 면에서 2년 정도 유럽이 중국에 뒤처질 것으로 예상된다.



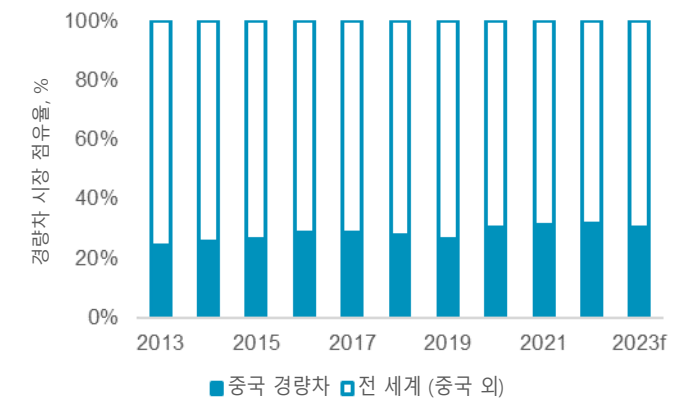
출처: 중국자동차제조업협회(China Association of Automobile Manufacturers), ACEA, WPIC 리서치

도표 3: 중국의 배터리 자동차 보급율은 2022년 11월 이후로 22%~25%로 안정화되었으며, 이는 내수 수요가 악화되어 수출 증가가 필요하다는 것을 시사한다.



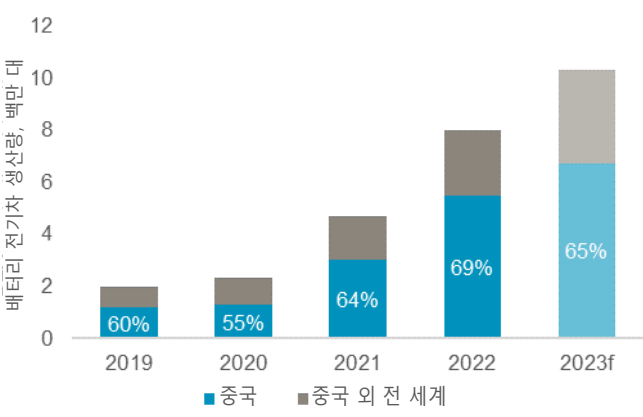
출처: 중국자동차제조업협회(China Association of Automobile Manufacturers), WPIC 리서치

도표 4: 중국의 경차 생산 시장 점유율이 2023년에 이르는 지난 10년간 8%에서 32%로 증가했다.



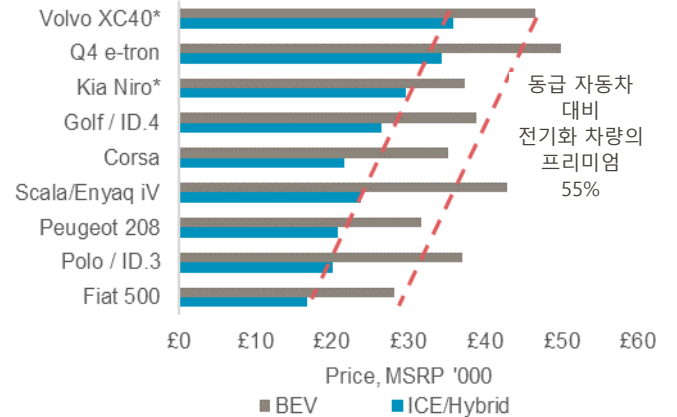
출처: OICA, WPIC 리서치

도표 5: 전 세계 배터리 전기차 생산은 중국이 주도하고 있으며, 생산된 5대 차량 중 약 3대를 차지한다.



출처: 중국자동차제조업협회(China Association of Automobile Manufacturers), ACEA, WPIC 리서치

도표 6: 전기 자동차 가격은 동급 내연기관 차량 가격을 계속해서 훨씬 넘어서고 있어 시장 대중화에 방해가 된다.



출처: 오토트레이더(Autotrader), WPIC 리서치, *마일드하이브리드 ICE

중요 고지 및 면책 조항: 이 문서는 교육을 목적으로 한 일반간행물입니다. 발행처인 WPIC은 세계 유수의 백금 생산업체들이 백금 투자 수요에 걸맞은 시장을 형성하기 위해 설립한 단체입니다. WPIC의 사명은 실행 가능한 통찰과 타겟화된 개발을 통해 투자자들의 백금 현물 수요를 자극하는 것과 투자자들이 사실에 근거한 결정을 내릴 수 있도록 백금에 대한 정보를 제공하는 것, 그리고 금융기관과 시장 참여자들과 협력해 투자자들이 필요로 하는 상품과 투자 경로를 개발하는 것입니다.

이 간행물은 증권 판매를 제안하거나 매수를 권유하는 것이 아니며 그렇게 해석되어서도 안 됩니다. 발행처는 이 간행물에 언급된 증권 혹은 상품과 연관된 그 어떤 종류의 거래도 권유 혹은 주선할 의도가 없으며, 그에 관련된 충고를 제시하거나 거래를 대리하지도, 유도하지도 않습니다. 이 간행물은 세금이나 법률, 또는 투자에 관련된 조언을 제공하기 위한 것이 아니고 투자 혹은 증권의 매도와 매수, 또는 보유를 추천하거나 투자 전략 혹은 거래에 나서기를 권고하는 것으로 해석해서는 안 됩니다. 발행처는 증권 중개인이나 독립투자자문업자(RIA)가 아니며 미국법이나 영국 금융서비스 시장법(Financial Services and Markets Act 2000), 고위 경영진 인증제도(SMCR, Senior Managers and Certifications Regime), 또는 영국 금융감독원(FCA, Financial Conduct Authority)에 등록되어 있지 않습니다.

이 간행물은 특정 투자자를 대상으로 하거나 투자자 개인에게 맞춰진 투자 조언이 아니며 그렇게 받아들여져도 안 됩니다. 투자 결정을 내리기 전에는 반드시 적절한 전문가의 조언을 받으셔야 합니다. 투자나 투자 전략, 증권, 또는 관련 거래가 투자 목적과 재정상태, 그리고 투자위험감수도에 적절한지에 대한 판단의 책임은 본인에게 있습니다. 특정 사업이나 법적 상황, 그리고 세금과 관련된 사정에 대해서는 투자와 법률, 세무, 또는 회계 전문가와 상담하셔야 합니다.

이 간행물은 신뢰할 수 있는 것으로 간주되는 정보에 기반해 작성되었습니다. 하지만 정보의 정확도나 완전성을 보장할 수 있는 것은 아닙니다. 이 간행물에는 지속적인 산업 성장 예상을 포함한 미래 상황 예측이 포함되어 있습니다. 발행처는 이 간행물에 과거의 사실이 아닌 미래 예측성 발언이 포함되어 있으며, 실제 결과에 영향을 미칠 수 있는 위험 요인과 불확실성이 포함되어 있다는 사실을 인지하고 있습니다. WPIC의 로고와 서비스 마크, 소유권은 전적으로 WPIC에 있습니다. 그 이외의 상표의 소유권은 각각의 상표권자에게 있습니다. 특별한 언급이 있는 경우를 제외하고 발행처는 각각의 상표권자에 소속 혹은 연계되거나 관련되어 있지 않으며 후원 또는 승인을 받거나 기반을 두지 않습니다. WPIC은 제 3자의 상표에 대한 어떤 권리도 주장하지 않습니다

WPIC Research MiFID II Status

The World Platinum Investment Council (WPIC)은 제 2차 금융상품투자자지침(MiFID II) 규정에 따라 콘텐츠와 서비스에 대한 내외부의 검토를 거쳤습니다. 그 결과에 따라 WPIC 리서치 서비스 이용자와 회계감사/법무부에게 다음과 같은 사항을 강조하고자 합니다:

WPIC의 리서치는 명백히 소규모 비금전적 혜택 범주(Minor Non-Monetary Benefit Category)에 포함되며 모든 자산운용자들은 이를 무료로 활용할 수 있습니다. 투자기관들은 WPIC 리서치를 자유롭게 공유할 수 있습니다.

1. WPIC은 금융상품 관련 사업을 운용하지 않습니다. 시장 조성이나 세일즈 트레이드, 트레이딩, 혹은 주식 거래에도 참여하지 않습니다. (어떠한 종류의 유인책이나 권유도 제공하지 않습니다).
2. WPIC의 콘텐츠는 다양한 경로를 통해 모든 이해관계자들에게 보급되며, MiFID II (ESMA/FCA/AMF) 규정에 따라 "소규모 비금전적 혜택 범주"로 분류될 조건을 만족합니다. WPIC의 리서치 결과는 WPIC 홈페이지를 통해 무료로 제공됩니다. WPIC은 리서치 통합 플랫폼에 그 어떤 허가요건도 요구하지 않습니다.
3. WPIC은 소비자들에게 리서치 서비스에 대한 대가를 요구하지 않으며 앞으로도 요구하지 않을 것입니다. WPIC은 기관 투자자들에게 무료로 자유롭게 이용 가능한 콘텐츠에 대한 대가를 요구하지 않는다는 점을 명백히 밝힙니다.

보다 자세한 정보는 WPIC 홈페이지에서 확인할 수 있습니다:

<http://www.platinuminvestment.com/investment-research/mifid-ii>