

자동차/운송 Analyst 강성진
seongjin.kang@kbfg.com
스마트폰 / 2차전지 소재 Analyst 이창민
cm.lee@kbfg.com
배터리/화학/정유 Analyst 전우제
wchun@kbfg.com
연구원 손민영
minyoung.son@kbfg.com

KB 전기차&배터리

KB 전기차&배터리: 9월 동향 Update



더 많은 리포트 보기

2024년 9월 11일

Positive 유지

캐즘을 버티기 어려워진 기업들. 추가적인 보조금/세액공제의 부활이 필요해

전기차의 상품성이 캐즘(Chasm)을 극복하지 못하는 상황에서, 전기차 보조금 축소 및 환경규제 강화로 내연기관 비중이 높은 레거시 업체들의 부담은 가중되고 있다. VW가 전기차 공장 섯다운 및 고용안전 협약을 취소할 수 있다고 발표하고, Renault는 막대한 벌금을 예상해야하는 상황이다. 주요 자동차 업체들 (GM, VW, Ford, 토요타, Volvo)의 장기 생산목표가 지연되자, 국내 배터리 기업들의 공장 증설도 지연/중단되고 있다. 환경규제를 완화하는 것은 단기간에 어렵다고 보여지므로, 전기차 보조금이 부활되거나 강화되는 트렌드가 예상된다. 실제로 독일 정부는 기업과 노동자들을 지키기 위해 8~9월부터 세액 공제와 전기료 인하를 고려하기 시작했다.

[자동차] 7월 유럽 전기차 판매 전년동기대비 -12.2%. VW ID.3,4,5 판매 급감

유럽의 전기차 부진이 눈에 띈다. 7월 유럽 전기차 판매는 전년동기대비 12.2% 감소해, 각각 1.0%, 2.7% 증가한 중국 및 미국 시장과 대조되었다. 브랜드별 편차도 심한데, Tesla와 VW의 전기차 판매는 전년동기대비 13.5%, 22.8% 줄었고, BMW, Volvo의 판매는 44.2%, 102.9% 늘었다. VW은 개발에 난항을 겪고 있는 차세대 플랫폼 전기차의 출시 일정도 크게 뒤로 미루고 있다. EU의 환경규제가 계속 강화되는 상황과 자동차 산업에 대한 높은 의존도를 고려할 때 독일 정부는 전기차 보조금 재개는 불가피한 선택이었을 것으로 보인다.

[2차전지] 중국은 8월부터 회복. 유럽 회복 기대?

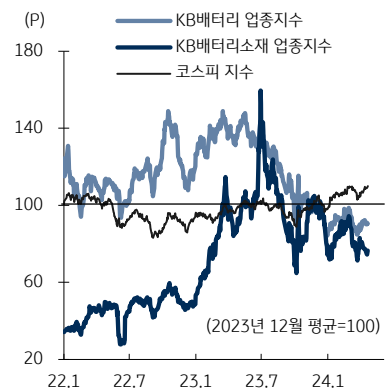
1~7월 xEV 판매량 기준으로 역산한 2차전지 성장률은 +10% YoY로 1~6월대비 둔화됐으나, 8월은 중국 BEV 판매량이 58.3만대 (+19% YoY, +21% QoQ)로 집계되어 반등이 예상된다. 국내 기업들의 주요 고객사인 TESLA (-8%), 현대/기아 (+0%), VW (+5%)의 YoY 판매량은 여전히 부진하며, GM/토요타/볼보 등도 현 상황에 영향을 받아 생산목표를 축소, BEV → PHEV 강화 중인 것도 단/장기 수요 감소로 이어지고 있다. 또한, 중국만 EV 수요가 회복되면, 국내 업체들은 상황이 악화된다. 판매량 증가는 없지만 원가 (리튬/NCM 등)는 조기 반등하며, 중국 경쟁사들의 R&D 경쟁력은 강화되기 때문이다.

단기적으로는 ① 미국 대선 (해리스 지지율)과, ② 유럽 판매량 회복 여부 (VW 전기차 판매 +60~70% HoH 가이드스), ③ 서방국들의 중국산 EV에 대한 추가관세가 모멘텀이 될 것이다.

[2차전지 소재] 미국 대선 해리스 약진 + 금리 인하 수혜주

금일 장 중 2차전지 섹터 주요 종목들의 주가가 급등했다. 한국시각 오전 10시에 진행되었던 미국 대선 후보들의 첫 TV 토론 영향으로 추정되는데, 해리스 민주당 후보가 트럼프 공화당 후보보다 TV 토론을 더욱 잘 치렀기 때문에 해리스 후보의 당선 가능성이 더 높아질 것으로 전망되고 있기 때문이다. 해리스 후보는 과거 2040년까지 미국 내 신규 승용차 판매의 100%를 온실가스를 배출하지 않도록 의무화하는 법안을 발의하는 등 전기차 관련 정책에 관심이 많고, 전반적으로도 바이든 행정부의 친환경 정책을 계승할 가능성이 높게 평가되고 있다. 해리스 후보와 민주당이 다가올 대선에서 승리할 경우 IRA와 AMPC 등 전기차 및 2차전지 관련 업체들의 보조금 수혜 가능성이 최소 4년에서 최대 8년까지 확보되기 때문에 다가올 미국 금리의 연속적인 인하와 더불어 2차전지 섹터에 우호적인 영업환경이 구축될 것으로 전망되며, 이러한 기대감은 2차전지 업종 전반적인 주가 상승 흐름으로 이어질 것으로 예상된다.

KB 배터리 및 소재 주가 추이



자료: Quantiwise, KB증권

주: 배터리는 LG에너지솔루션, SK이노베이션, 삼성SDI

소재는 에코프로비엠, 엘앤에프, 포스코퓨처엠

Contents

I. 자동차	3
: 7 월 유럽 전기차 판매 전년동기대비 -12.2%. VW ID.3,4,5 판매 급감	3
II. 2 차전지	9
: 중국은 8 월부터 회복. 유럽 회복 기대?	9
2 차전지 News Flow	10
III. 2 차전지 소재	17
: 2 차전지는 미국 대선 해리스 약진 + 금리 인하 수혜주	17

I. 자동차

자동차/운송 Analyst 강성진 seongjin.kang@kbf.com

: 7월 유럽 전기차 판매 전년동기대비 -12.2%. VW ID.3,4,5 판매 급감

7월 글로벌 전기차 판매 0.6% 감소 (YoY), 유럽 지역은 12.2% 급감

7월 글로벌 전기차 판매는 전년동기대비 0.6% 감소한 80만 2,186대를 기록한 것으로 잠정 집계되었다. 글로벌 자동차 시장에 대한 전기차 침투율은 11.7%다. 지역별로 살펴보면 유럽의 전기차 판매는 전년동기대비 12.2% 감소했고, 중국, 미국의 전기차 판매는 각각 전년동기대비 1.0%, 2.7% 증가했다. 1~7월 누적 기준으로 살펴보면 유럽만 전기차 판매가 감소했다. 1~7월 글로벌 전기차 판매는 전년동기대비 6.5% 증가했고, 중국, 미국의 전기차 판매는 전년동기대비 각각 7.9%, 5.6% 늘었다. 다만 유럽의 전기차 판매는 전년동기대비 0.8% 감소했다.

Tesla의 점유율 하락과 BYD의 판매 증가 계속

전기차 브랜드 상위 5개 업체의 순서에는 변화가 없었지만 Tesla의 계속된 점유율 하락은 눈에 띈다. 1~7월 기준 전기차 최대 판매 브랜드는 Tesla로 전세계 전기차 판매의 20.1% (-3.2%p YoY)에 해당하는 110만대가 Tesla의 모델이었다. 2위는 BYD로 94.2만대의 전기차를 판매해 전체 전기차의 17.2%를 차지했고, 점유율은 1년전 대비 1.9%p 늘었다. 3위는 VW (21.0만대, 점유율 3.8%, 점유율 전년대비 -0.0%p), 4위는 BMW (20.3만대, 점유율 3.7%, +0.6%p), 5위는 Wuling (20.2만대, 3.7%, +1.1%p)였다.

1~7월 유럽에서의 VW ID.3, 4, 5판매는 전년동기대비 각각 17.8%, 38.1%, 40.5% 감소

유럽시장의 전기차 판매 부진이 심화되는 모습이다. 브랜드별로 보면 Tesla와 VW의 전기차 판매가 각각 1년전대비 13.5% 22.8% 줄었고, BMW, Volvo의 전기차 판매는 각각 1년전 대비 44.2%, 102.9% 늘었다. 판매가 가장 많이 늘어난 전기차 모델은 중국에서 수출된 신차 Volvo EX30 (1~7월 누적 44,849대 판매)였다. VW의 경우 ID.3, ID.4, ID.5의 판매가 각각 전년동기대비 17.8%, 38.1%, 40.5% 줄었다. 새로 출시된 ID.7이 1~7월 누적 7,167대 팔렸으나 ID.3, 4, 5의 판매 감소분이 31,432대에 달해 이를 상쇄하지 못하는 모습이다.

전기차 상품성 확보도 어렵고 시장 수요도 부진한 상황에서 VW는 구조조정 시사

계속된 판매 부진에 VW는 구조조정을 시사하고 있다. Oliver Blume VW Group CEO는 회사가 구조조정이 필요하고, 자동차/부품 생산시설 폐쇄도 배제할 수 없다고 밝혔다. 앞서 VW는 차세대 SSP 플랫폼 기반 ID.4 신차 출시를 2026년에서 2030년으로 연기한다고 밝혔다. 그 대신 현행 MEP 플랫폼을 기반으로 한 ID.4 신모델을 2026년에 출시할 예정이다. SSP 플랫폼에서 필요한 소프트웨어 개발이 지연되고 있고, 이로 인해 전기차 상품성을 확보하기 어려운 것으로 보인다. 또한, 현재의 어려운 안팎의 전기차 판매 여건에서 신차 출시를 위한 비용을 늘리는 것이 부담일 것으로 판단된다. 이와는 별도로 Renault는 환경규제로 인해 150억 유로의 벌금을 내거나 생산을 250만대 줄여야 할 상황이라고 밝혔다.

독일정부, 전기차 보조금 늘리는 방법 외에는 없었을 것

자동차 산업에 대한 의존도가 높은 독일 경제를 고려할 때 독일 정부는 1) 전기차 보조금을 늘려 VW의 경쟁력을 높여주거나, 2) 환경규제를 완화해 내연기관차의 판매를 늘리려는 정책 변화가 불가피한 것으로 보인다. 다만 EU는 유럽에서 판매되는 승용차의 이산화탄소 배출량을 2024년 116g/km에서, 2025년 93.6g/km, 2030년 46.5g/km으로 낮추는 기존 계획을 고수하고 있어 내연기관차 판매 비중을 늘리는 것은 어렵다. 이에, 독일 정부는 지난해 말 폐지된 전기차 세액 감면을 일부 부활시키려 하고 있다. 세액 공제 혜택은 2024년 7월부터 2028년 12월까지 기업이 구입한 차량에 적용된다. 기업이 차량을 구입하는 시장이 발달된 유럽시장에서는 유의미한 전기차 보조금 정책이 될 것이라는 판단이다.

표 1. 글로벌 자동차 시장 및 전기차 시장 규모 (2024년 7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)
Global	7,197,677	6,836,135	-5.0	-361,542	100.0	100.0	+0.0
ICE	5,442,336	4,823,719	-11.4	-618,617	75.6	70.6	-5.1
xEV	1,755,341	2,012,416	+14.6	+257,075	24.4	29.4	+5.1
BEV	807,085	802,186	-0.6	-4,899	11.2	11.7	+0.5
HEV	380,062	428,593	+12.8	+48,531	7.0	8.9	+1.9
PHEV	346,997	536,784	+54.7	+189,787	19.8	26.7	+6.9
non-BEV	221,197	244,853	+10.7	+23,656	3.1	3.6	+0.5
Global (ex. China)	4,810,744	4,574,339	-4.9	-236,405	100.0	100.0	+0.0
ICE	3,865,724	3,581,021	-7.4	-284,703	80.4	78.3	-2.1
xEV	945,020	993,318	+5.1	+48,298	19.6	21.7	+2.1
BEV	302,724	292,780	-3.3	-9,944	6.3	6.4	+0.1
HEV	320,743	363,241	+13.2	+42,498	6.7	7.9	+1.3
non-BEV	321,553	337,297	+4.9	+15,744	6.7	7.4	+0.7
China	2,386,933	2,261,796	-5.2	-125,137	100.0	100.0	+0.0
ICE	1,576,612	1,242,698	-21.2	-333,914	66.1	54.9	-11.1
xEV	810,321	1,019,098	+25.8	+208,777	33.9	45.1	+11.1
BEV	504,361	509,406	+1.0	+5,045	21.1	22.5	+1.4
HEV	59,319	65,352	+10.2	+6,033	3.8	5.3	+1.5
non-BEV	246,641	444,340	+80.2	+197,699	10.3	19.6	+9.3
USA	1,351,024	1,319,480	-2.3	-31,544	100.0	100.0	+0.0
ICE	1,122,304	1,070,882	-4.6	-51,422	83.1	81.2	-1.9
xEV	228,720	248,598	+8.7	+19,878	16.9	18.8	+1.9
BEV	101,012	103,716	+2.7	+2,704	7.5	7.9	+0.4
HEV	101,058	117,655	+16.4	+16,597	9.0	11.0	+2.0
non-BEV	26,650	27,227	+2.2	+577	2.0	2.1	+0.1
Europe	1,063,626	1,046,003	-1.7	-17,623	100.0	100.0	+0.0
ICE	623,621	606,900	-2.7	-16,721	58.6	58.0	-0.6
xEV	440,005	439,103	-0.2	-902	41.4	42.0	+0.6
BEV	145,963	128,175	-12.2	-17,788	13.7	12.3	-1.5
HEV	68,693	86,829	+26.4	+18,136	11.0	14.3	+3.3
non-BEV	225,349	224,099	-0.6	-1,250	21.2	21.4	+0.2

자료: Marklines, KB증권

표 2. 글로벌 자동차 시장 및 전기차 시장 규모 (2024년 1~7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (연간 및 누적)					점유율 및 변동 (연간 및 누적)			
구분	2023	2023 (1~7월)	2024 (1~7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023	2023 (1~7월)	2024 (1~7월)	YoY (%)
Global	88,480,673	49,381,014	49,779,616	+0.8	+398,602	100.0	100.0	100.0	+0.0
ICE	66,977,565	38,107,411	36,372,203	-4.6	-1,735,208	75.7	77.2	73.1	-4.1
xEV	21,503,108	11,273,603	13,407,413	+18.9	+2,133,810	24.3	22.8	26.9	+4.1
BEV	10,066,640	5,146,468	5,483,428	+6.5	+336,960	11.4	10.4	11.0	+0.6
HEV	4,621,160	2,557,392	2,959,946	+15.7	+402,554	6.9	6.7	8.1	+1.4
PHEV	4,047,292	1,985,302	3,114,445	+56.9	+1,129,143	18.8	17.6	23.2	+5.6
non-BEV	2,768,016	1,584,441	1,849,594	+16.7	+265,153	3.1	3.2	3.7	+0.5
Global (ex. China)	58,435,233	33,755,268	33,473,221	-0.8	-282,047	100.0	100.0	100.0	+0.0
ICE	46,725,713	27,209,199	26,135,240	-3.9	-1,073,959	80.0	80.6	78.1	-2.5
xEV	11,709,520	6,546,069	7,337,981	+12.1	+791,912	20.0	19.4	21.9	+2.5
BEV	3,871,870	2,097,921	2,192,883	+4.5	+94,962	6.6	6.2	6.6	+0.3
HEV	3,866,901	2,179,212	2,564,880	+17.7	+385,668	6.6	6.5	7.7	+1.2
non-BEV	3,970,749	2,268,936	2,580,218	+13.7	+311,282	6.8	6.7	7.7	+1.0
China	30,045,440	15,625,746	16,306,395	+4.4	+680,649	100.0	100.0	100.0	+0.0
ICE	20,251,852	10,898,212	10,236,963	-6.1	-661,249	67.4	69.7	62.8	-7.0
xEV	9,793,588	4,727,534	6,069,432	+28.4	+1,341,898	32.6	30.3	37.2	+7.0
BEV	6,194,770	3,048,547	3,290,545	+7.9	+241,998	20.6	19.5	20.2	+0.7
HEV	754,259	378,180	395,066	+4.5	+16,886	3.7	3.5	3.9	+0.4
non-BEV	2,844,559	1,300,807	2,383,821	+83.3	+1,083,014	9.5	8.3	14.6	+6.3
USA	16,130,943	9,319,746	9,446,333	+1.4	+126,587	100.0	100.0	100.0	+0.0
ICE	13,496,449	7,880,384	7,731,527	-1.9	-148,857	83.7	84.6	81.8	-2.7
xEV	2,634,494	1,439,362	1,714,806	+19.1	+275,444	16.3	15.4	18.2	+2.7
BEV	1,183,439	654,994	691,425	+5.6	+36,431	7.3	7.0	7.3	+0.3
HEV	1,162,060	620,690	831,602	+34.0	+210,912	8.6	7.9	10.8	+2.9
non-BEV	288,995	163,678	191,779	+17.2	+28,101	1.8	1.8	2.0	+0.3
Europe	13,346,201	7,872,255	8,183,585	+4.0	+311,330	100.0	100.0	100.0	+0.0
ICE	7,594,165	4,627,605	4,696,914	+1.5	+69,309	56.9	58.8	57.4	-1.4
xEV	5,752,036	3,244,650	3,486,671	+7.5	+242,021	43.1	41.2	42.6	+1.4
BEV	1,983,908	1,068,061	1,059,234	-0.8	-8,827	14.9	13.6	12.9	-0.6
HEV	922,611	534,280	632,275	+18.3	+97,995	12.1	11.5	13.5	+1.9
non-BEV	2,845,517	1,642,309	1,795,162	+9.3	+152,853	21.3	20.9	21.9	+1.1

자료: Marklines, KB증권

표 3. 글로벌 주요 OEM들의 전기차 판매 실적 (2024년 1~7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (연간 및 누적)					점유율 및 변동 (연간 및 누적)			
구분	2023	2023 (1~7월)	2024 (1~7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023	2024 (1~7월)	2024 (1~7월)	YoY (%)
Global	10,066,640	5,146,468	5,483,428	+6.5	+336,960	100.0	100.0	100.0	+0.0
Tesla	2,093,256	1,198,663	1,100,241	-8.2	-98,422	20.8	23.3	20.1	-3.2
BYD Auto	1,650,541	784,323	941,993	+20.1	+157,670	16.4	15.2	17.2	+1.9
VW	407,905	199,405	209,889	+5.3	+10,484	4.1	3.9	3.8	-0.0
BMW	326,101	157,380	203,144	+29.1	+45,764	3.2	3.1	3.7	+0.6
Wuling	386,887	134,207	201,985	+50.5	+67,778	3.8	2.6	3.7	+1.1
GAC Aion	480,088	254,361	157,918	-37.9	-96,443	4.8	4.9	2.9	-2.1
MG	358,744	206,722	113,747	-45.0	-92,975	3.6	4.0	2.1	-1.9
Kia	165,352	91,100	109,240	+19.9	+18,140	1.6	1.8	2.0	+0.2
NIO	159,481	73,783	108,921	+47.6	+35,138	1.6	1.4	2.0	+0.6
Mercedes-Benz	208,076	106,136	106,441	+0.3	+305	2.1	2.1	1.9	-0.1
ZEEKR	118,815	54,672	106,392	+94.6	+51,720	1.2	1.1	1.9	+0.9
Hyundai	211,501	123,304	105,982	-14.0	-17,322	2.1	2.4	1.9	-0.5
Volvo	88,977	51,918	92,099	+77.4	+40,181	0.9	1.0	1.7	+0.7
Audi	167,560	86,539	84,251	-2.6	-2,288	1.7	1.7	1.5	-0.1
Leapmotor	110,380	45,537	81,424	+78.8	+35,887	1.1	0.9	1.5	+0.6
Changan/Chana	171,645	92,696	80,337	-13.3	-12,359	1.7	1.8	1.5	-0.3
Ford	106,948	48,593	71,566	+47.3	+22,973	1.1	0.9	1.3	+0.4
Toyota	75,763	39,734	67,765	+70.5	+28,031	0.8	0.8	1.2	+0.5
XPeng	143,377	52,613	66,815	+27.0	+14,202	1.4	1.0	1.2	+0.2
Geely	121,508	59,873	63,894	+6.7	+4,021	1.2	1.2	1.2	+0.0
Nissan	113,929	66,884	57,938	-13.4	-8,946	1.1	1.3	1.1	-0.2
Peugeot	82,651	52,177	55,556	+6.5	+3,379	0.8	1.0	1.0	-0.0
Chery	113,272	51,376	55,064	+7.2	+3,688	1.1	1.0	1.0	+0.0
Renault	87,304	49,636	53,248	+7.3	+3,612	0.9	1.0	1.0	+0.0
Hongqi	80,356	38,299	51,591	+34.7	+13,292	0.8	0.7	0.9	+0.2

자료: Marklines, KB증권

주: Marklines에서 집계한 수치이며, 각 기업에서 발표하는 수치와 일시적으로 상이할 수 있음

표 4. 중국시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)
BYD Auto	133,868	128,174	-4.3	-5,694	26.5	25.2	-1.4
Tesla	64,285	74,117	+15.3	+9,832	12.7	14.5	+1.8
Wuling	27,838	29,388	+5.6	+1,550	5.5	5.8	+0.2
GAC Aion	45,025	28,287	-37.2	-16,738	8.9	5.6	-3.4
NIO	17,075	20,498	+20.0	+3,423	3.4	4.0	+0.6
ZEEKR	12,039	15,655	+30.0	+3,616	2.4	3.1	+0.7
VW	16,519	15,395	-6.8	-1,124	3.3	3.0	-0.3

자료: Marklines, KB증권

주: Marklines에서 집계한 수치이며, 각 기업에서 발표하는 수치와 일시적으로 상이할 수 있음

표 5. 미국시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)
Tesla	54,341	48,000	-11.7	-6,341	53.8	46.3	-7.5
Ford	6,280	8,248	+31.3	+1,968	6.2	8.0	+1.7
Hyundai	6,711	4,363	-35.0	-2,348	6.6	4.2	-2.4
Kia	2,270	3,366	+48.3	+1,096	2.2	3.2	+1.0
Rivian	4,346	3,994	-8.1	-352	4.3	3.9	-0.5
BMW	4,167	4,877	+17.0	+710	4.1	4.7	+0.6
Chevrolet	4,512	5,504	+22.0	+992	4.5	5.3	+0.8

자료: Marklines, KB증권

주: Marklines에서 집계한 수치이며, 각 기업에서 발표하는 수치와 일시적으로 상이할 수 있음

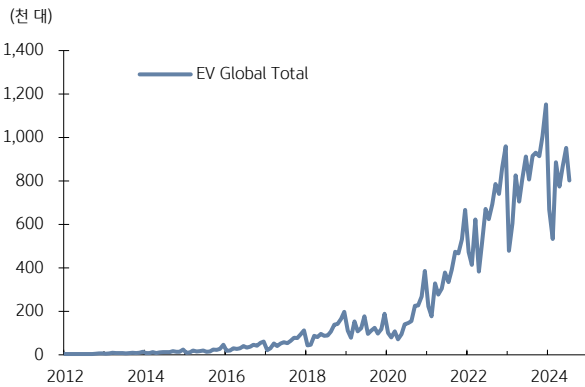
표 6. 서유럽시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 7월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (7월)	2024 (7월)	YoY (%)
Tesla	16,175	13,220	-18.3	-2,955	11.1	10.3	-0.8
VW	17,289	11,270	-34.8	-6,019	11.8	8.8	-3.1
BMW	9,754	12,357	+26.7	+2,603	6.7	9.6	+3.0
Volvo	2,737	10,189	+272.3	+7,452	1.9	7.9	+6.1
Mercedes-Benz	8,472	7,548	-10.9	-924	5.8	5.9	+0.1
Peugeot	5,713	6,655	+16.5	+942	3.9	5.2	+1.3
Audi	7,254	7,364	+1.5	+110	5.0	5.7	+0.8

자료: Marklines, KB증권

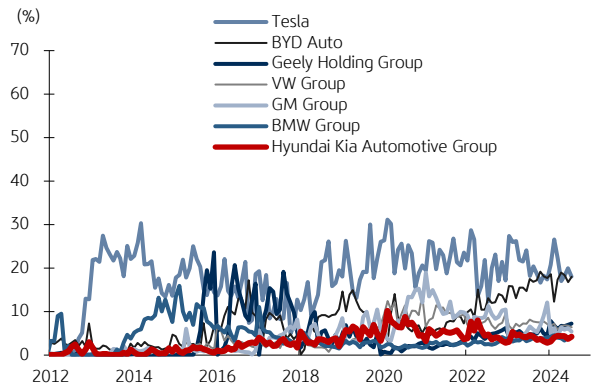
주: Marklines에서 집계한 수치이며, 각 기업에서 발표하는 수치와 일시적으로 상이할 수 있음

그림 1. 글로벌 전기차 시장 규모 장기 추이



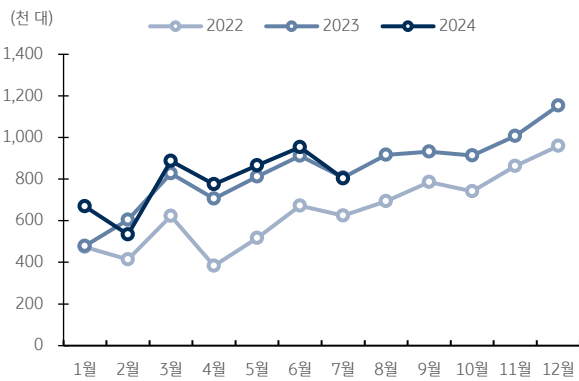
자료: Marklines, KB증권

그림 2. 주요 전기차 메이커 시장 점유율 추이



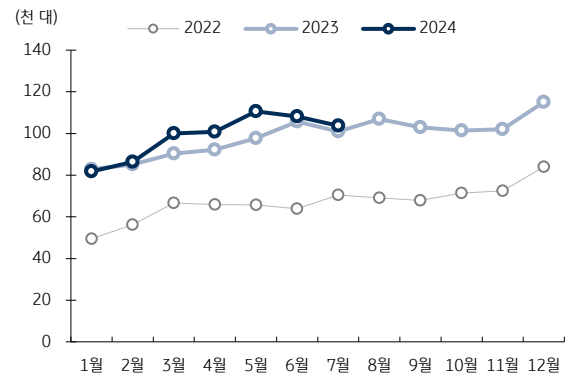
자료: Marklines, KB증권

그림 3. 글로벌 전기차 시장 규모 추이



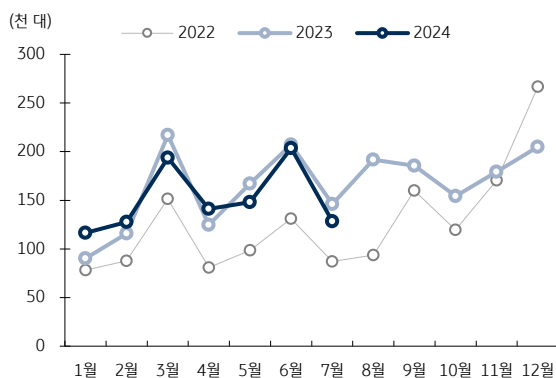
자료: Marklines, KB증권

그림 4. 미국 전기차 시장 규모 추이



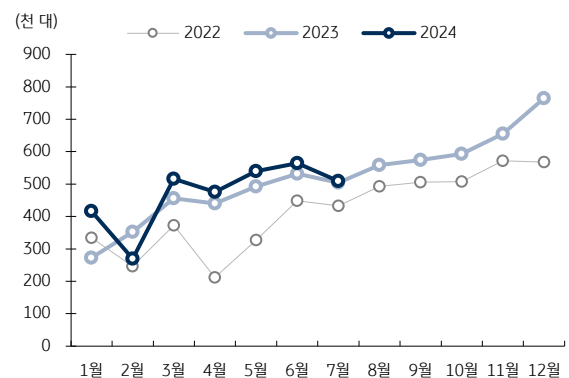
자료: Marklines, KB증권

그림 5. 서유럽 전기차 시장 규모 추이



자료: Marklines, KB증권

그림 6. 중국 전기차시장 규모 추이



자료: Marklines, KB증권

II. 2차전지

배터리/화학/정유 Analyst 전우제 wchun@kbfg.com

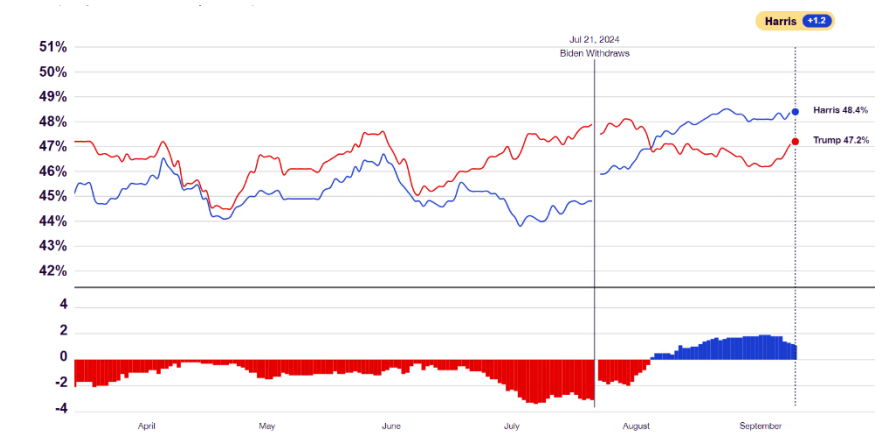
: 중국은 8월부터 회복. 유럽 회복 기대?

1~7월 xEV 판매량 기준으로 역산한 2차전지 성장률은 +10% YoY로 1~6월대비 둔화됐으나, 8월은 중국 BEV 판매량이 58.3만대(+19% YoY, +21% QoQ)로 집계되어 반등이 예상된다.

국내 기업들의 주요 고객사인 TESLA (-8%), 현대/기아 (+0%), VW (+5%)의 YoY 판매량은 여전히 부진하며, GM/토요타/볼보 등도 현 상황에 영향을 받아 생산목표를 축소, BEV → PHEV 강화 중인 것도 단/장기 수요 감소로 이어지고 있다. 또한, 중국만 EV 수요가 회복되면, 국내 업체들은 상황이 악화된다. 판매량 증가는 없지만 원가 (리튬/NCM 등)는 조기 반등하며, 중국 경쟁사들의 R&D 경쟁력은 강화되기 때문이다.

단기적으로는 ① 미국 대선 (해리스 지지율)과, ② 유럽 판매량 회복 여부 (VW 전기차 판매 +60~70% HoH 가이드نس), ③ 서방국들의 중국산 EV에 대한 추가관세가 모멘텀이 될 것이다.

그림 7. 해리스 vs 트럼프 지지율



자료: 언론보도, KB증권

2차전지 News Flow

* 아래 내용은 2차전지 News Flow 기발간자료입니다 ([8/26 보고서](#), [9/11 보고서](#) 참고).

<8/14~8/26>

✓ 미국 News Flow

- (8/20) 일부 2024년 대선 Poll에서 해리스가 48~49% 지지율을 보이며 트럼프를 4%p 앞서는 중이다. 참고로 트럼프는 최근 전기차에 애매한 입장이다. (8/20) 현대/기아의 1~7월 미국 점유율이 첫 10% 달성했다. (8/22) 멕시코는 미국의 전기차 공장이 되고 있다. 폭스바겐/BMW가 생산 중이며, 테슬라/볼보 예정, BYD도 PHEV 생산을 위한 최종 후보지를 검토 중이다.
- (8/21) Stellantis는 상황을 이유로 일리노이주 공장 EV 전환 투자 연기를 발표했다. (8/22) Ford도 EV에 대한 자본지출 비율을 40% → 30%로 축소, 3열 대형 SUV EV 생산 계획을 포기 → 하이브리드 전환, 전기 픽업트럭 출시도 2025년 → 2027년으로 연기한다고 발표했다. 저가 BEV에 우선순위를 두고 배터리 조달 계획도 재검토하기로 했다. GM도 대형 전기픽업트럭 생산 일정을 2년 연기, 자율주행/소프트웨어 관련 엔지니어 1,000명 감원하며, 전기차 전략을 재검토 중이다. 반면, 혼다/도요타는 북미 전기차 투자를 예정대로 집행 중이다.

* **Analyst Comment: 해리스 우세 긍정적. 미국 기업들, 전반적으로 전기차 투자 연기 발표 중.**

✓ 중국/유럽 News Flow

- (8/14) 7월 중국 자동차 판매량 (160만대) 중, NEV 판매량이 85만대로 절반을 넘었다. (8/21) EU는 6월 발표한 중국산 EV 상계관세율을 일부 인하, 특히 테슬라가 +19%p → +9%p 추가로 완화됐다. (8/23) 유럽의 7월 판매량은 -6% YoY를 기록했으며, 1위는 BMW (1.49만대, +35% YoY)로 Tesla (1.46만대, -16% YoY)를 추월했다.

* **Analyst Comment: 상계관세율은 11월부터 적용될 예정. BYD/SAIC의 추가 관세율은 +17% / 36.3%p로 더 높으며, 한국 기업들은 유럽 내 생산 공장을 갖추고 있어 보호**

✓ 기업별 News Flow

- LG에너지솔루션: (8/15) 2026년 예정된 고분자계 전고체 대신, 2030년 황화물계 전고체 배터리 양산에 집중할 전략이다. (8/22) 포르쉐 타이칸 EV 부분변경 모델이 LGES 배터리 탑재할 예정이다.
- 삼성SDI: (8/21) 미국법인이 공정근로기준법 위반 소송에 휘말렸다. (8/23) 스텔란티스 JV는 1공장 (33GWh) 24년말 조기가동, 2공장 (34GWh)은 27년 가동 예정이다.
- SK이노베이션: (8/18) 캐나다 SK온/에코프로 공장, 재설계/시공사 재선정 등 문제로 두번째 건설 중단 되었다. 포드 전략 변경 여파라는 업계의 해석이다. (8/18) 현대차 출신 김사흠 부사장을 영입했다. (8/22, 26) 국민연금 (지분 6.2%)은 SK이노-E&S 합병 반대하기로 결정했다. 캘리포니아 공무원연금 등은 찬성이다. 의결권 자문기관인 서스틴베스트는 합병 반대이나, ISS/글래스루이스/한국ESG연구소는 찬성이다. 합병 비율에 문제가 없으며, 합병으로 재무 안정성에 도움되기 때문이다. SK는 “8,000억원이 넘는 금액을 매수해야 할 경우, 계약을 해제하거나 조건을 변경할 수 있다”고 명시한 바 있다. (*주식매수청구권 행사 기간: 8/27~9/19, 가격: 111,943원).

* **Analyst Comment: 전고체 배터리는 황화물계가 우세해지는 중. 미국 EV 판매 둔화에 SK온 투자 늦춰져. SK-현대 관계는 지속될 것**

<8/27~9/11>

✓ 산업 전반 News Flow

- (9/10) 주요 전망 기관들은 이미 90% 폭락한 리튬 가격이 2025년에 추가 -15~23% 하락할 것이며, 1.4만원/kg 달성 시 배터리 가격이 91\$/kWh 될 것으로 전망하고 있다. 니켈/코발트도 -37%/-62% 하락해, 전기차 (BEV/PHEV/HEV 가중평균)당 원자재 비용은 1H23 1,674\$ → 1H24 655\$로 하락 한 것으로 추정했다.
- (9/6) 토요타는 2026년 전기차 생산목표를 150만대 → 100만대로 축소, PHEV 확대를 발표했으며, (9/4) 볼보도 2030년 BEV 100% 전환 목표를 90~100%로 수정, PHEV 10%로 전략을 수정했다. PHEV Mix 확대는 아쉬우나, (9/4) 대당 배터리 용량은 확대는 긍정적이다. 기아는 EV6 페이스리프트를 진행하며, 배터리 용량이 77kWh → 84kWh로 상향되었다.

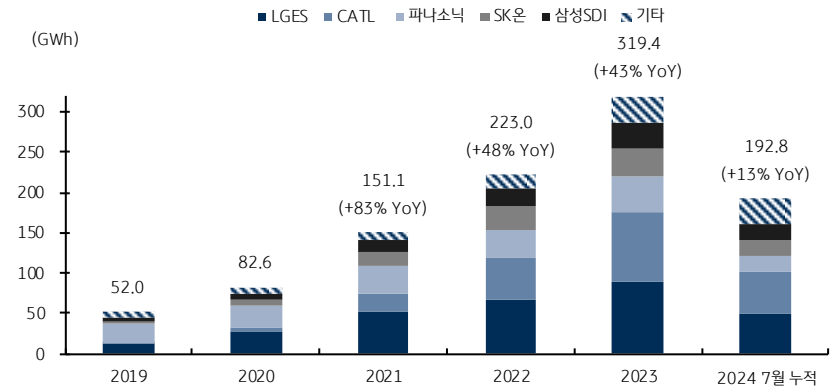
✓ 대륙별 News Flow

- 북미: (8/27) 캐나다는 10월부터 중국산 EV에 100%, 철강/알루미늄에 25% 관세를 부과하기로 결정했다. (9/3) 놀스볼트의 캐나다 공장 (1차, 30GWh) 가동이 2년연기될 가능성이 보도되었다. (9/11) 대선 토론에서 큰 언급은 없었다. 해리스는 바이든의 정책을 옹호, 트럼프는 내연기관 선호했다.
- 유럽: (8/14) 폭스바겐은 업황 둔화로 공장 폐쇄, 고용안전 협약 취소 가능성을 발표했다. (9/9) 다만, 노조/정부의 반발로 주4일 근무제나 전기료 인하 등 적용해 고용은 유지하는 분위기다. (9/10) 놀스볼트도 감원, 전략적 제휴, 공장 통폐합을 통해 비용 절감을 발표했다.
- 중국: (9/6) 중국도 배터리 공급과잉이 시작되었다. 1위 CATL은 제품 다변화 부족이 약점으로, 가동률은 2023년 70.5% → 1H24 65.3%로 감소했으며, 경쟁을 위해 가격 인하 정책을 시작했다. BYD가 개발한 블레이드 배터리 등이 주요 경쟁자이다. 최근 CATL이 집중하는 기술은 “배터리 교체”와 “스케이트보드 새시” 플랫폼이다.
- * Analyst Comment: 유럽은 축소 분위기, 중국도 EV 판매 성장이 나오고 있지만 공급과잉 상황이다. 타사 대비 CATL은 기술 개발보다는 하드웨어를 성장 출구로 선택했다.

✓ 기업별 News Flow

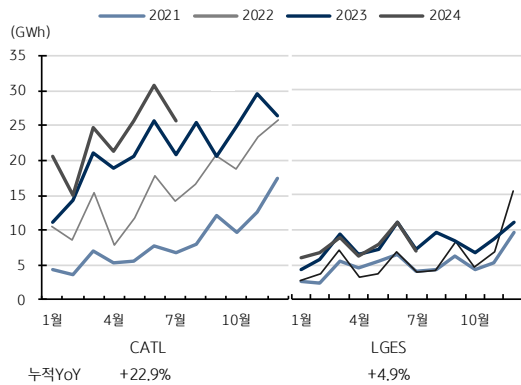
- LG에너지솔루션: (8/29) 도요타형 전지를, 전용라인 증설 대신, 열티엄셀즈 3공장에서 생산할 계획이다. 수요 둔화 고려 증설을 최적화하는 전략으로 풀이된다. (9/9) 테슬라가 오창 공장 2170 배터리를 문제 삼았다. 전극 품질 개선을 위해 승인 없이 공정을 추가된 점을 지적했다는 보도다.
- * Analyst Comment: 문제의 공정은 테슬라용이 아니며, 오창 공장 규모가 작아 영향 미미할 것
- LG화학: (8/29, 공시) (주)LG는 LG전자 (2,000억)와 LG화학 (3,000억원) 장내 매수를 발표했다. 취득예정일자는 2025.03.31. 이다. (주)LG는 기업가치 제고 계획을 4Q 중, 공시할 예정이다. (9/8) 꿈의 소재 중 하나인 에어로젤을 4Q 상업 가동할 예정이다. 세상에서 가장 가벼운 고체이며, 단열/방음 효과가 뛰어나 차세대 열차단 소재 (배터리 안전성)로 채택될 가능성이 높다.
- 삼성SDI: (9/6) 미국 전기바이크용 라인을 → 태양광용 ESS로 전환할 계획이다. (8/23) 천안 공장에 건식 공정 (투자비 -30%)을 적용할 예정이다. 전고체, 리튬메탈 배터리 개발도 집중하고 있다고 밝혔다.
- * Analyst Comment: 설비투자비 절감 외에도, 공정이 간편해져 (믹싱-코팅-건조-압연 → 믹싱-필름화) 운영 비용도 낮아질 가능성 높아 보임
- SK이노베이션: (8/28) 86% 찬성률로 합병안 통과 되었다. 11/1일 합병법인 공식 출범 예정이다.
- * Analyst Comment: 사업시너지와 캐즘 구간 안정적인 영업 지속성을 고려 합병 필요함

그림 8. 비-중국 배터리 셀 출하량



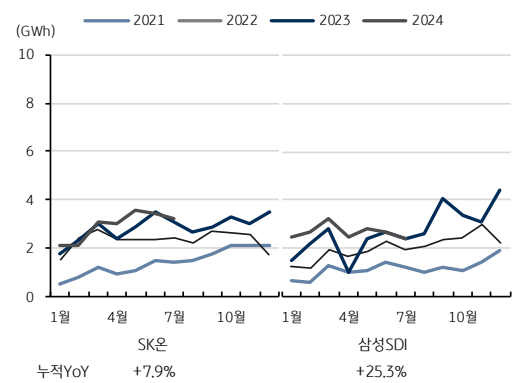
자료: 언론보도, KB증권

그림 9. 배터리 4사 출하량 추이 (1): CATL, LGES



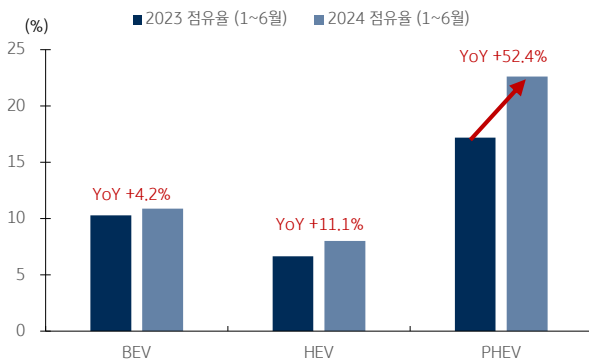
자료: 언론보도, KB증권

그림 10. 배터리 4사 출하량 추이 (2): SK온, 삼성SDI



자료: 언론보도, KB증권

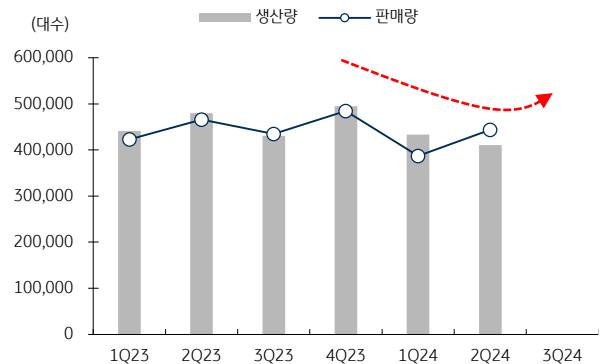
그림 7. 글로벌 전기차 판매량: 하이브리드 위주의 성장



자료: Marklines, KB증권

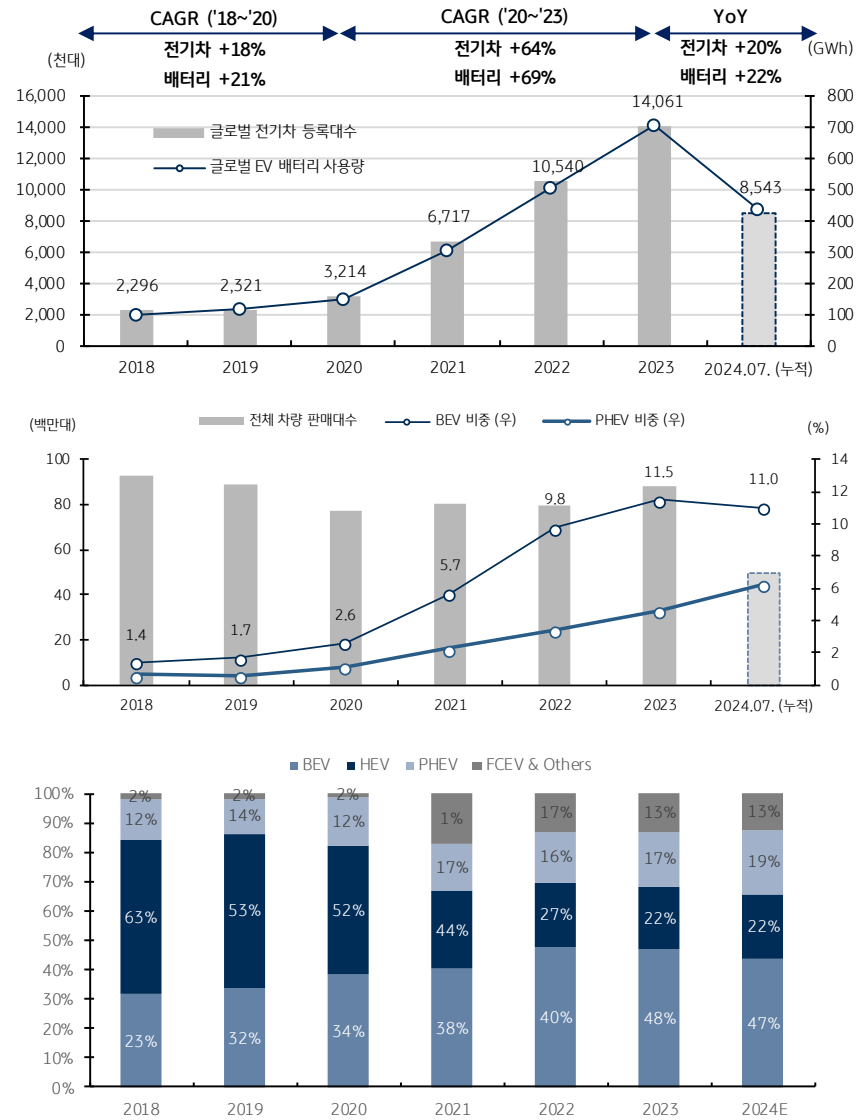
주: YoY 변동률은 판매대수 변동률

그림 12. 테슬라 전기차 생산량 및 판매량



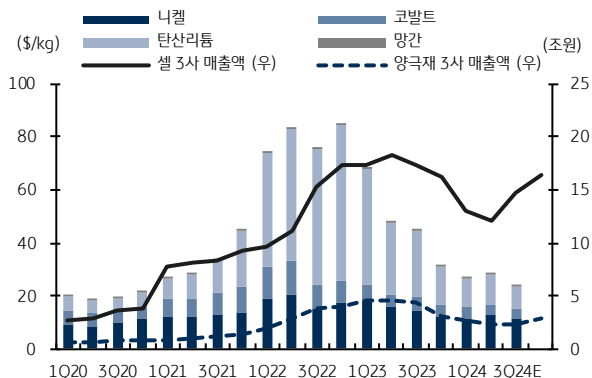
자료: Tesla, KB증권

그림 13. 글로벌 전기차 등록대수 및 배터리 사용량



자료: Marklines, KB증권 추정

그림 14. 배터리 주요 업체 매출액 및 소재 가격 추이

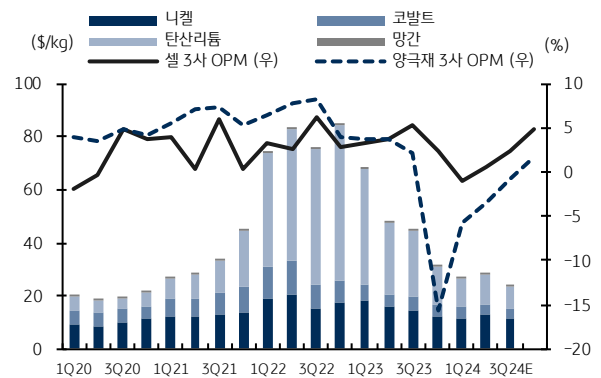


자료: Bloomberg, FnGuide, KB증권 추정

주1: 셀 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

주2: 양극재 3사는 에코프로비엠, 포스코퓨처엠, 엘엔에프

그림 15. 배터리 주요 업체 OPM 및 소재 가격 추이

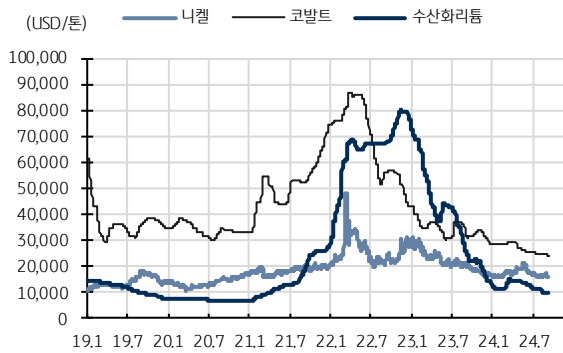


자료: Bloomberg, FnGuide, KB증권 추정

주1: 셀 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

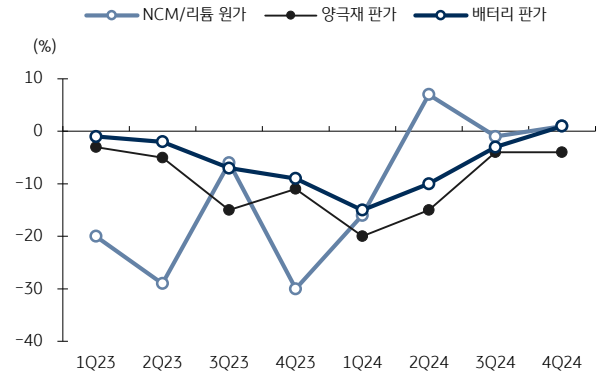
주2: 양극재 3사는 에코프로비엠, 포스코퓨처엠, 엘엔에프

그림 16. 배터리 원자재 가격 추이



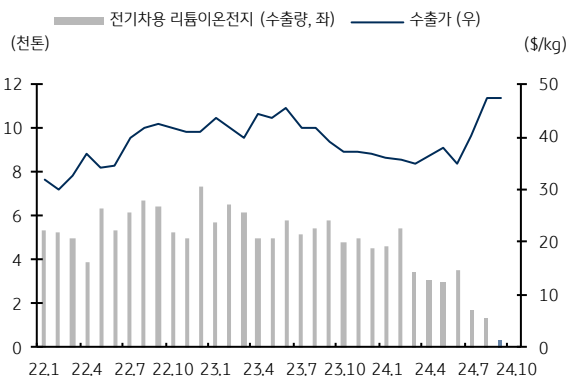
자료: Bloomberg, KB증권

그림 17. 배터리 원자재 및 판매 가격 추경



자료: Bloomberg, KB증권

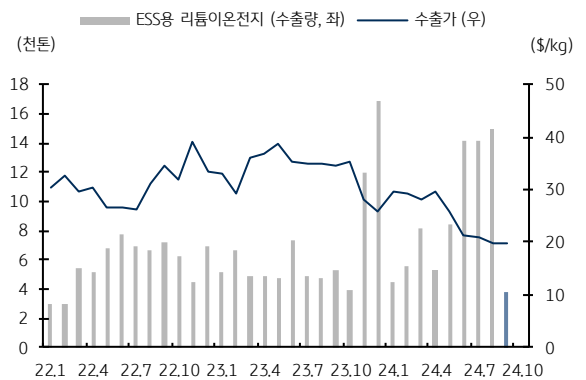
그림 18. 전기차용 리튬이온전지 수출가격 추이 (9월 / 월간)



자료: KITA, KB증권

주: 24년 9월은 1일~10일 잠정치 기준

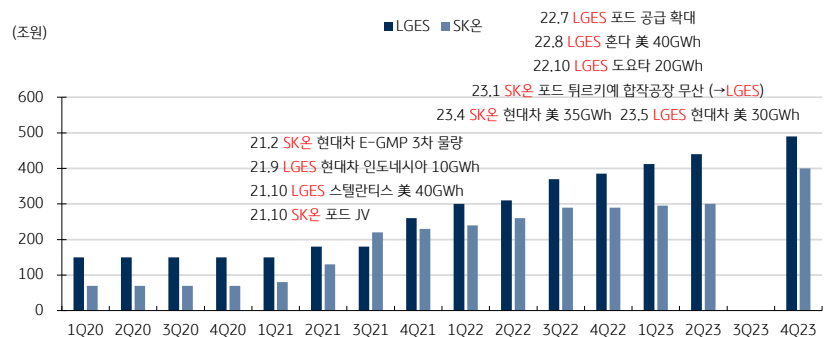
그림 19. ESS용 리튬이온전지 수출가격 추이 (9월 / 월간)



자료: KITA, KB증권

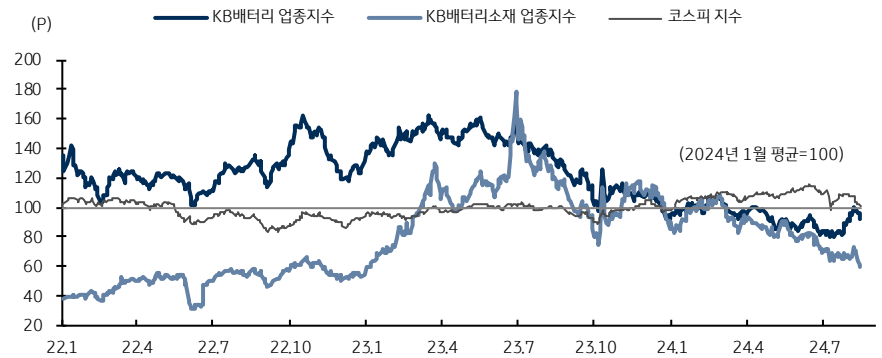
주: 24년 9월은 1일~10일 잠정치 기준

그림 20. 배터리 수주잔고



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 21. KB배터리 및 소재업체 주가 추이

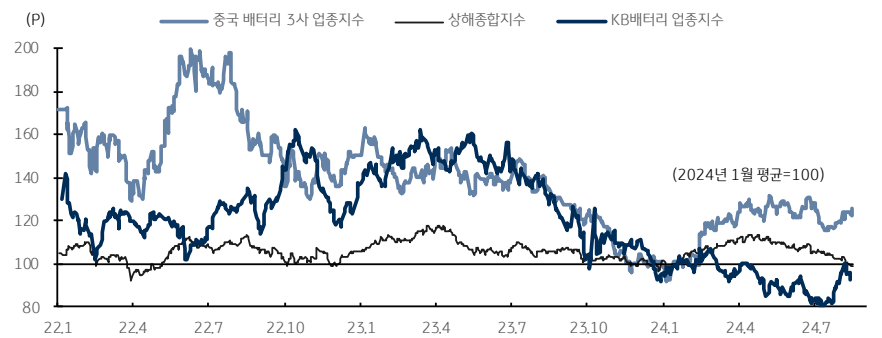


자료: Quantiwise, KB증권

주: 배터리 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

소재 4사는 에코프로비엠, 엘앤에프, 포스코퓨처엠, 코스모신소재

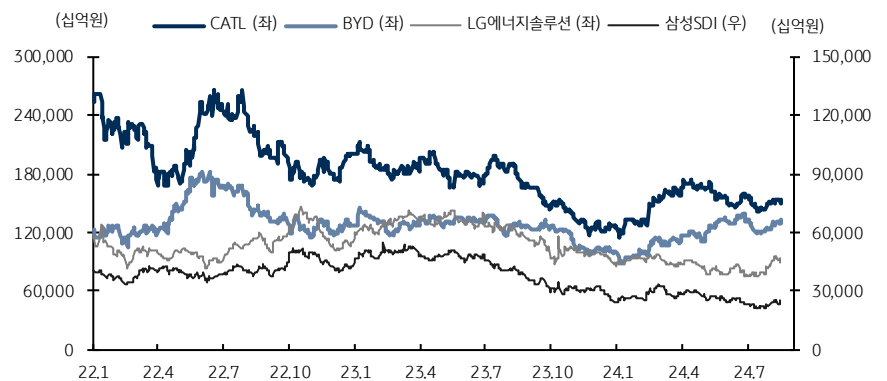
그림 22. 중국 배터리사 주가 추이



자료: Bloomberg, KB증권

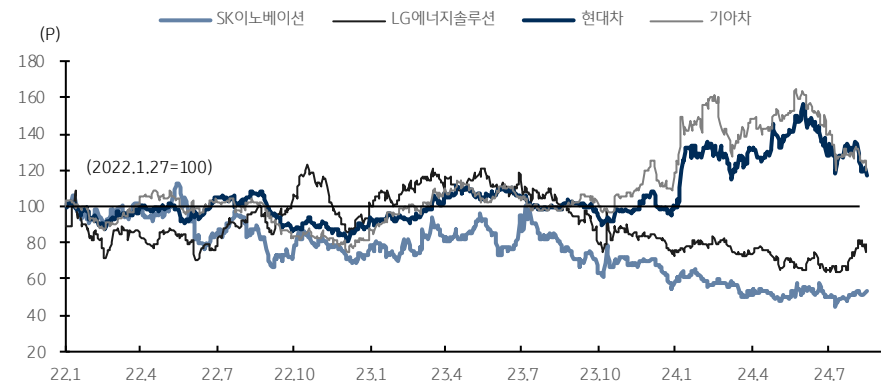
주: 중국 배터리 3사는 CATL, BYD, EVE Energy

그림 23. 중국 vs. 한국 배터리사 시가총액 비교



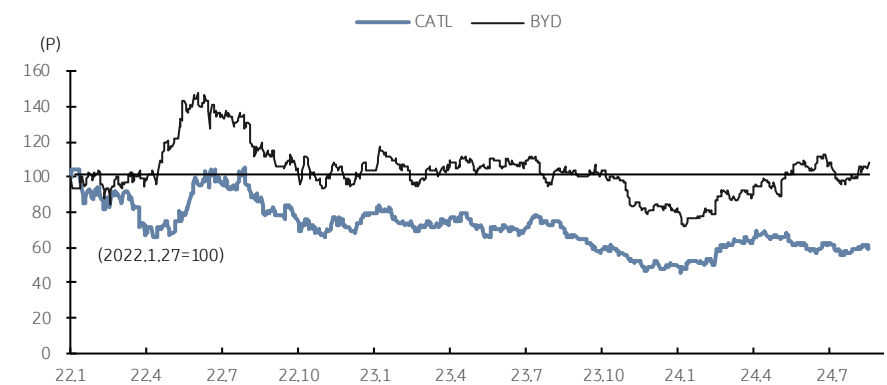
자료: Bloomberg, KB증권

그림 24. 국내 배터리 및 완성차 업체 주가 추이



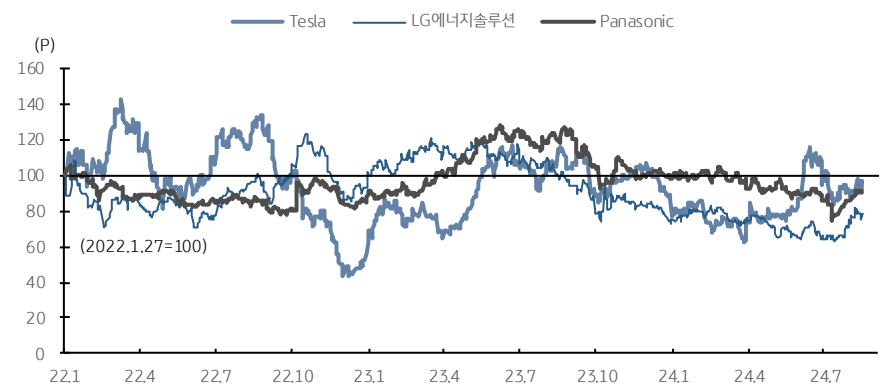
자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 25. 중국 배터리 및 완성차 업체 주가 추이



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 26. 테슬라 Value Chain 주가 추이



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

III. 2차전지 소재

스마트폰/2차전지 소재 Analyst 이창민 cm.lee@kbfg.com

: 2차전지는 미국 대선 해리스 약진 + 금리 인하 수혜주

**해리스 후보의 첫 TV 토론 선전으로
2차전지 섹터 주요 종목 주가 급등,
미국 금리 인하 기대감과 더불어
우호적 환경 구축**

1) 금일 장 중 2차전지 섹터 주요 종목들의 주가가 급등했다. LG에너지솔루션 (+5.1%), 삼성SDI (+9.9%) 등 배터리 셀 제조업체들뿐만 아니라 포스코퓨처엠 (+8.9%), 에코프로비엠 (+3.4%), 엘앤에프 (+7.8%), SK아이이테크놀로지 (+9.7%), WCP (+4.5%) 등 소재 업체들의 주가도 큰 폭으로 상승했다. 주가 급등의 원인은 한국시각 오전 10시에 진행되었던 미국 대선 후보들의 첫 TV 토론 영향으로 추정된다. 해리스 민주당 후보가 트럼프 공화당 후보보다 TV 토론을 더욱 잘 치렀기 때문에 (CNN 여론조사에서 이날 토론을 지켜본 등록 유권자의 63%가 해리스 부통령이 더 잘했다고 평가) 해리스 후보의 당선 가능성이 더 높아질 것으로 전망되고 있기 때문이다. 2차전지 섹터는 미국 대선의 영향을 가장 크게 받는 섹터들 중 하나다. 트럼프 후보가 대통령으로 당선될 경우 IRA 폐지 등 전기차 섹터에 부정적인 정책을 예고하는 반면, 해리스 후보는 과거 2040년까지 미국 내 신규 승용차 판매의 100%를 온실가스를 배출하지 않도록 의무화하는 법안을 발의하는 등 전기차 관련 정책에 관심이 많고, 전반적으로도 바이든 행정부의 친환경 정책을 계승할 가능성이 높게 평가되고 있기 때문이다. 해리스 후보와 민주당이 다가올 대선에서 승리할 경우 IRA와 AMPC 등 전기차 및 2차전지 관련 업체들의 보조금 수혜 가시성이 최소 4년에서 최대 8년까지 확보되기 때문에 다가올 미국 금리의 연속적인 인하와 더불어 2차전지 섹터에 우호적인 영업환경이 구축될 것으로 전망되며, 이러한 기대감은 2차전지 업종 전반적인 주가 상승 흐름으로 이어질 것으로 예상된다.

**리튬 가격 하향 안정화 추세 뚜렷,
중장기적 관점에서는 긍정적 이슈**

2) 리튬 가격의 하향 안정화 추세가 뚜렷해지고 있다. 9월 10일 기준 탄산리튬 가격은 톤당 10,010달러를 기록해 2021년 1월 이후 44개월 래 최저치를 기록했다. 이는 지난 3개월간 -30% 하락, 6개월간 -34% 하락, 1년간 -64% 하락한 수치다. 수산화리튬 가격도 8월 16일 이후 줄곧 톤당 10,010달러 수준을 유지하고 있다. 당분간 리튬 가격은 횡보 혹은 점진적인 하락세를 보일 것으로 예상된다. 글로벌 전기차 수요가 여전히 아쉬운 수준에 머무르고 있기 때문이다. 6월 이후 하락한 리튬 가격은 양극재/배터리 셀 업체들의 판가에 2024년 4분기/2025년 1분기부터 본격적으로 반영되어 실적에 부정적인 영향을 끼칠 전망이다. 다만 과거와는 달리 하락률 (%) 대비 하락 폭은 제한적인 수준이므로 2023년~2024년 상반기 수준의 실적 충격이 재발하지는 않을 것이다. 리튬 가격의 하락은 양극재와 배터리 셀 업체들의 단기 실적에 끼치는 영향은 부정적이나, '리튬 가격 하락 → 양극재 가격 하락 → 배터리 셀 가격 하락 → 전기차 가격 하락 → 전기차 구매 수요 증가'의 선순환 구조를 야기시키므로 중장기적 관점에서는 긍정적 이슈로 판단된다.

**3Q24 실적은 컨센서스
부합 혹은 소폭 하회 추정**

3) 2차전지 소재 업체들의 2024년 3분기 실적은 컨센서스에 부합 혹은 소폭 하회할 것으로 추정된다. 리튬 가격 하락에 따른 영향은 과거 대비 제한적일 것으로 전망되나, 수요 둔화 흐름이 장기간 지속되고 있어 실적 발표 전까지 컨센서스의 추가적인 하향 조정이 나타날 것으로 예상된다. 부진한 실적은 올해 연말까지 지속될 것으로 추정되며, 2025년 상반기의 점진적 회복세를 거쳐 2025년 하반기부터 본격적인 실적 개선 흐름이 나타날 것으로 전망된다.

그림 27. 2차전지 소재 커버리지 5개사 2023년 연초 대비 주가 등락률



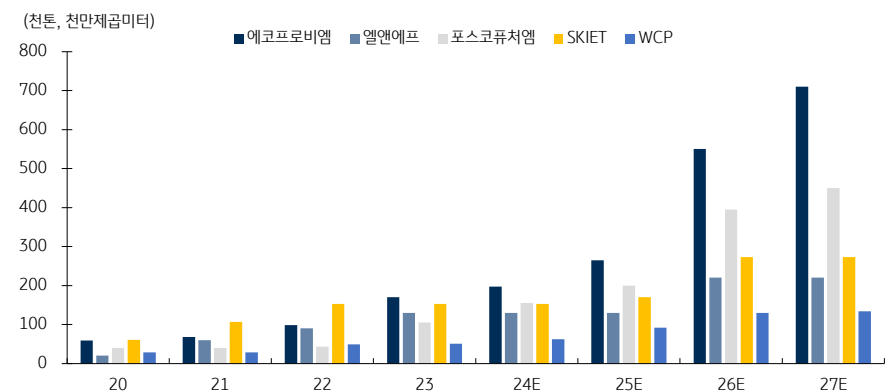
자료: FnGuide, KB증권

표 7. 국내 배터리 업계 Supply Chain Update

배터리	양극재	음극재	분리막	전해액	동박
삼성 SDI	에코프로비엠	포스코퓨처엠	WCP	동화기업	롯데에너지머티리얼즈
	포스코퓨처엠	미쓰비시 화학	Asahi Kasei	솔브레인	SKC
	Umicore	BTR	Toray	Capchem	Watson
	ShanShan	Zichen ShanShan		미쓰비시 화학 Ube	
LG 에너지솔루션	LG 화학	포스코퓨처엠	SK 아이이테크놀로지	엔캠	SKC
	포스코퓨처엠	미쓰비시 화학	Senior	덕산테크피아	롯데에너지머티리얼즈
	엘앤에프	BTR	Asahi Kasei	Tinci	솔루스첨단소재
	코스모신소재	Zichen	Toray	Capchem	Watson
	Umicore ShanShan	ShanShan	SEM Corp	Guotai Huarong 미쓰비시 화학	
SK 온	에코프로비엠	포스코퓨처엠	SK 아이이테크놀로지	동화기업	SKC
	엘앤에프	BTR		엔캠	Watson
	Umicore	미쓰비시 화학		솔브레인	
		Zichen ShanShan		덕산테크피아 Kunlun	

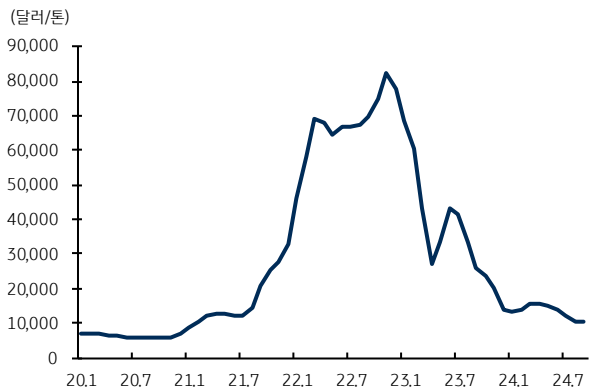
자료: 각 사, KB증권

그림 28. 2차전지 소재 커버리지 5개사 Capa 추이 및 전망



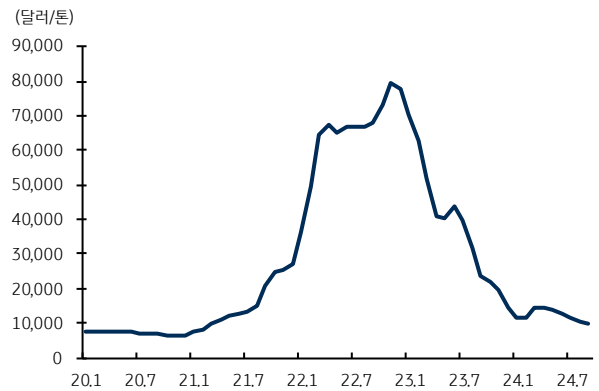
자료: 각 사, KB증권 추정

그림 29. 탄산리튬 가격 추이



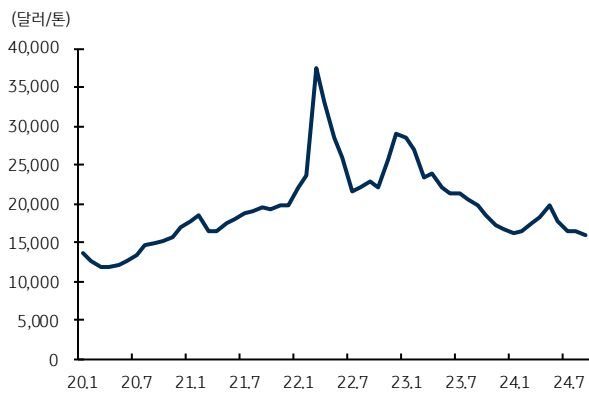
자료: Bloomberg, KB증권

그림 30. 수산화리튬 가격 추이



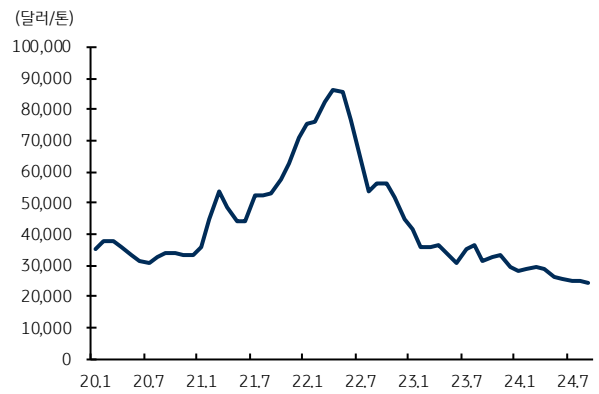
자료: Bloomberg, KB증권

그림 31. 니켈 가격 추이



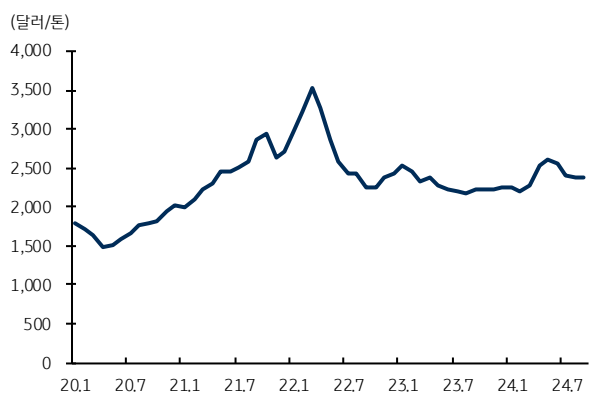
자료: Bloomberg, KB증권

그림 32. 코발트 가격 추이



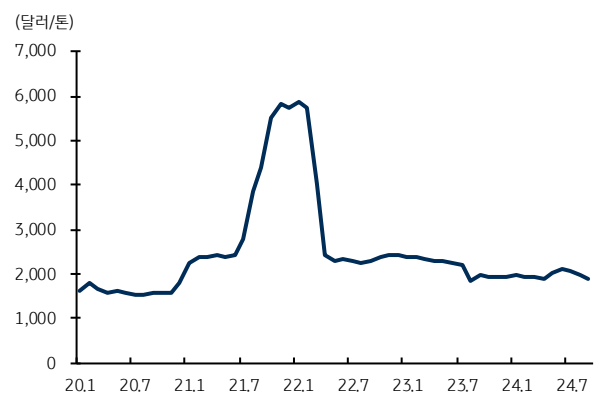
자료: Bloomberg, KB증권

그림 33. 알루미늄 가격 추이



자료: Bloomberg, KB증권

그림 34. 망간 가격 추이



자료: Bloomberg, KB증권

투자자 고지 사항

종목명	인수 합병 업무관련	1년 이내 IPO	BW/CB/EB 인수계약	유상증자 모집주선	주식 등 1% 이상보유	자사주 취득/처분	주식/파생 등 유동성공급	ETF 설정/해지	ELW 발행/유동성공급	채무이행 보증	계열사 관계	공개매수 사무관련
현대차									○			
기아							○		○			
LG에너지솔루션									○			
SK이노베이션									○			
삼성SDI									○			
포스코퓨처엠												
에코프로비엠												
엘앤에프												
더블유씨피												
LG화학									○			

본 조사분석자료를 작성한 전우제 애널리스트는 SK이노베이션 (SK E&S)이 주관한 행사 (2024년 9월 9일)에 참여하면서 비용을 제공받았음을 알려드립니다.

KB증권은 중 조사분석자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.

본 자료를 작성한 조사분석담당자와 그 배우자는 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.

본 자료 작성자는 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며,

외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

투자등급 비율 (2024. 06. 30 기준)

매수 (Buy)	중립 (Hold)	매도 (Sell)
88.7	11.3	-

투자의견 분류 및 기준

중목 투자의견 (12개월 예상 절대수익률 기준)

Buy: 15% 초과	Hold: 15% ~ -15%	Sell: -15% 초과
-------------	------------------	---------------

비고: 2017년 2월 23일부터 KB증권의 기업 투자의견 체계가 4단계 (Strong BUY, BUY, Marketperform, Underperform)에서 3단계 (Buy, Hold, Sell)로 변경되었습니다.
2020년 2월 10일부터 KB증권의 중목 투자의견 제시 기준이 6개월 예상 절대수익률에서 12개월 예상 절대수익률로 변경되었습니다.

산업 투자의견 (12개월 예상 상대수익률 기준)

Positive: 시장수익률 상회	Neutral: 시장수익률 수준	Negative: 시장수익률 하회
--------------------	-------------------	--------------------

비고: 2017년 6월 28일부터 KB증권의 산업 투자의견 체계가 (Overweight, Neutral, Underweight)에서 (Positive, Neutral, Negative)로 변경되었습니다.
2020년 2월 10일부터 KB증권의 산업 투자의견 제시 기준이 6개월 예상 상대수익률에서 12개월 예상 상대수익률로 변경되었습니다.

이 보고서는 고객들에게 투자에 관한 정보를 제공할 목적으로 작성된 것이며 계약의 청약 또는 청약의 유인을 구성하지 않습니다. 이 보고서는 KB증권이 신뢰할 만하다고 판단하는 자료와 정보에 근거하여 해당일 시점의 전문적인 판단을 반영한 의견이나 KB증권이 그 정확성이나 완전성을 보장하는 것은 아니며, 통지 없이 의견이 변경될 수 있습니다. 개별 투자는 고객의 판단에 의거하여 이루어져야 하며, 이 보고서는 여하한 형태로도 고객의 투자판단 및 그 결과에 대한 법적 책임의 근거가 되지 않습니다. 이 보고서의 저작권은 KB증권에 있으므로 KB증권의 동의 없이 무단 복제, 배포 및 변형할 수 없습니다. 이 보고서는 학술 목적으로 작성된 것이 아니므로, 학술적인 목적으로 이용하려는 경우에는 KB증권에 사전 통보하여 동의를 얻으시기 바랍니다.