KB전기차&배터리

KB 전기차&배터리: 8월 동향 Update

더 많은 리포트 보기

KB증권

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

2024년 8월 13일

Positive 유지

전기차 부진 속 업체별 차이는 분명. 미국 변수에 주목

6월 글로벌 전기차 판매는 4.2% 증가했으나 유럽은 1.5% 감소했다. Tesla의 점유율은 지속 하락 중이며, BYD와의 격차는 계속 좁아지고 있다. 그러나 Tesla는 여전히 정상적인 고정비 부담과 가격 정책을 보여주고 있는 반면, 다수의 업체들은 흑자전환에 어려움을 겪고 있어, 전기차 사업의 지속성에 의문을 부여할 수밖에 없다는 판단이다.

[자동차] 부진한 전기차 시장 안에서도 업체 간 질적 차이는 분명히 갈리는 모습

최근 발표된 각 전기차 업체들의 실적을 살펴보면 다수의 업체들이 전기차 사업을 지속할 수 있을지에 대한 의문이 들 수밖에 없다. Ford의 경우 전기차 영업손실이 전분기 대비 줄어들기는 했지만 전기차 투자 속도조절이 필요할 뿐만 아니라, 판매가 늘어도 손익 개선을 장담하기 어려운 상황으로 확인된다. Rivian, Vinfast 등 전기차 스타트업들도 대규모 손실을 발표하거나 투자를 축소하는 등의 모습을 보이고 있다. BYD 등의 독주로 인해 중국 전기차 업체들의 85%는 2030년까지 수익을 내지 못할 것이라는 전망도 나왔다. 반면 Tesla의 경우 판매 정체와 이익 감소를 겪고 있으나, 4개 분기 연속으로 대당 공헌이익이 일정해, 판매가 늘어날 경우 영업이익이 늘어날 수 있는 모습을 보여주고 있다.

[2차전지] 전방 판매량 부진 vs. 미국 대선 영향은 개선세

1~6월 전기차 판매량 기준으로 역산한 2차전지 시장 성장률은 +11% YoY에 불과하다. 특히 6월 BEV 판매량은 중국 +6.1% YoY (이구환신 등), 미국 +2.3%, 유럽 -1.5%로 집계되었다. 특히 국내 고객사들의 주요 고객사인 TESLA (-9%)와 현대/기아 (+2%)의 낮은 YoY 판매 성장률도 아쉽다. 수요 부진에 3Q 리튬/NCM 가격 하락 (-14% QoQ)이 이어지고 있다. 다만, 리튬/NCM의 절대 가격 하락폭은, 1Q23 or 2Q23 대비 1/4 수준에 불과해 실적에 미치는 영향은 크지 않을 것이다. 장기적으로 자동차 판매량 둔화, 하이브리드 선호 현상에 EV/배터리 수요 부진은 지속될 것이다.

단기적으로는 “해리스 당선” 시, 기존 친환경/IRA 정책이 유지될 것으로, 주가는 해리스 지지율에 영향을 받을 것이다. 다만, “트럼프가 당선” 되더라도, 8/8 공화당 하원의원 18인이 IRA 보조금 폐지 반대 서한을 제출한 만큼 전기차 정책 후퇴는 제한적일 것으로 예상한다.

[2차전지 소재] 업황은 바닥을 통과, 초점을 미국으로 압축

1) 리튬 가격이 6월 이후 재차 하락해 단기 고점인 16,310 달러 (3월 14일) 대비 34% 하락했다. 양극재 및 배터리 셀 업체들의 단기 실적에 끼치는 영향은 부정적이나, 중장기적 관점에서는 전기차 출고가 하락으로 이어지므로 오히려 긍정적인 이슈라고 판단된다. 2) 2차전지 소재 업체들의 2024년 2분기 실적은 전반적으로 컨센서스를 하회했다. 전방 고객들의 위축된 수요로 인한 판매량 감소가 주요한 이유였으며, 부진한 실적은 올해 연말까지 지속될 것으로 추정되나 2025년 상반기의 점진적 회복세를 거쳐 2025년 하반기부터 본격적인 실적 개선 흐름이 나타날 것으로 전망된다. 3) 2차전지 소재 섹터 투자 전략의 초점을 미국으로 압축시킬 것을 권고하며, 포스코퓨처엠을 Top pick으로 제시한다. ① 업종 내에서 실적 안정성이 가장 뛰어나고, ② 인기 차종들에 양극재를 공급하고 있으며, ③ 과거 주가 상승세가 가팔랐던 만큼 투자자들의 ‘관성’을 무시할 수 없기 때문이다.

KB 배터리 및 소재 주가 추이

자료: Quantiwise, KB증권

주: 배터리는 LG에너지솔루션, SK이노베이션, 삼성SDI
소재는 에코프로비엠, 엘앤에프, 포스코퓨처엠

Contents

I. 자동차 **3**
: 부진한 전기차 시장안에서도 업체간 질적 차이는 분명히 갈리는 모습 3

II. 2차전지 **9**
전방 판매량 부진 vs. 미국 대선 영향은 개선세 9
2차전지 News Flow 10

III. 2차전지 소재 **18**
: 업황은 바닥을 통과, 초점을 미국으로 압축 18

I. 자동차

자동차/운송 Analyst 강성진 02-6114-2911 seongjin.kang@kbfg.com

: 부진한 전기차 시장 안에서도 업체 간 질적 차이는 분명히 갈리는 모습

6월 글로벌 전기차 판매 4.2% 증가 (YoY), 중국이 주도

6월 글로벌 전기차 판매는 전년동기대비 4.2% 증가한 94만 9,730대를 기록한 것으로 잠정 집계되었다. 글로벌 자동차 시장에 대한 전기차 침투율은 12.4%다. 지역별로 살펴보면 유럽의 전기차 판매는 전년동기대비 1.5% 감소했고, 중국, 미국의 전기차 판매는 각각 전년동기대비 6.1%, 2.3% 증가했다. 1~6월 누적 기준으로 살펴보면 전 지역 모두 전기차 판매가 늘었다. 1~6월 글로벌 전기차 판매는 전년동기대비 7.8% 증가했고, 중국, 미국, 유럽의 전기차 판매는 전년동기대비 각각 9.3%, 6.1%, 1.2% 늘었다.

Tesla와 BYD의 전기차 판매대수 격차는 계속 감소 중. 점유율 3위 이하 업체들의 점유율은 5% 미만

전기차 브랜드 상위 5개 업체의 순서에는 변화가 없었지만 Tesla의 계속된 점유율 하락은 눈에 띈다. 1~6월 기준 전기차 최대 판매 브랜드는 Tesla로 전세계 전기차 판매의 20.4% (-3.8%p YoY)에 해당하는 95.5만대가 Tesla의 모델이었다. 2위는 BYD로 79.8만대의 전기차를 판매해 전체 전기차의 17.1%를 차지했고, 점유율은 1년 전 대비 2.2%p 늘었다. 3위는 VW (17.9만대, 점유율 3.8%, 점유율 전년대비 +0.1%p), 4위는 BMW (17.3만대, 점유율 3.7%, +0.6%p), 5위는 Wuling (17.2만대, 3.7%, +1.2%p)이었다.

최근 발표된 자동차 및 전기차 업체들의 전기차 수익성을 살펴볼 때, KB증권은 현재 전기차 시장에 존재하는 업체들 중 소수 업체들만이 생존할 수 있을 뿐만 아니라, 대형사들 중에서도 전기차를 포기하는 경우가 나올 수 있다는 전망을 유지한다.

Tesla, 영업이익 감소했지만 대당 공헌이익 일정하게 유지. 판매 늘면 영업이익 늘 것

전기차 시장의 부진속에서도 Tesla가 대당 공헌이익을 일정하게 유지하고 있는 것은 눈에 띈다. 2Q24 Tesla의 영업이익은 16억 달러로 1년 전 대비 33.1% 감소했다. 영업이익률도 1년 전 대비 3.3%p 하락했다. 그러나 최근 4개 분기의 Tesla의 판매대수와 영업이익과의 관계를 보면 대당 공헌이익은 8,944달러 수준으로 거의 일정하게 유지되고 있음을 확인할 수 있다. 이는 전기차 가격 조정이 철저하게 변동비 (주로 배터리 비용으로 추정)에 맞추어 이루어지고 있음을 의미하며, 판매대수가 늘면 영업이익도 늘 것으로 기대할 수 있다.

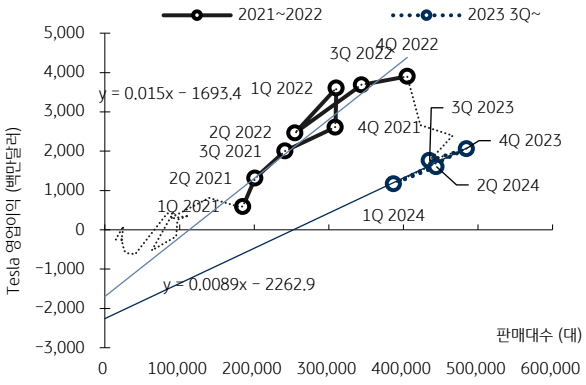
Ford, 고정비 조절할 필요 있고, 판매 증가가 영업이익 개선으로 연결되는지 불분명

반면 Ford Model e (Ford의 전기차 사업부) 영업손익은 판매대수와의 일정한 상관성을 보여주고 있지 않다. 2022년 이후 판매대수와 영업손익이 일정한 관계를 보이지 않고 있고, 단기적인 판매증가가 손익 개선으로 이어지지 않은 것으로 보아, 1) 판매 증가속도보다 고정비 증가속도가 너무 빠르다. 즉, 투자속도를 조절할 필요가 있다는 점과, 2) 대당 공헌이익이 적자일 가능성이 높다. 즉, 원가 이하로 차량을 팔아야 할 만큼 전기차 가격 경쟁이 심하고 원가를 절감할 능력을 갖추지 못했다는 점을 유추할 수 있다. 다만, 2Q24 Ford Model e의 판매대수가 전분기대비 1.6만대 늘어나면서 영업손실은 11억 달러로 전분기대비 2.2억 달러 줄어든 것은 그나마 긍정적이다.

전기차 스타트업들도 수익성 확보에 고전 중

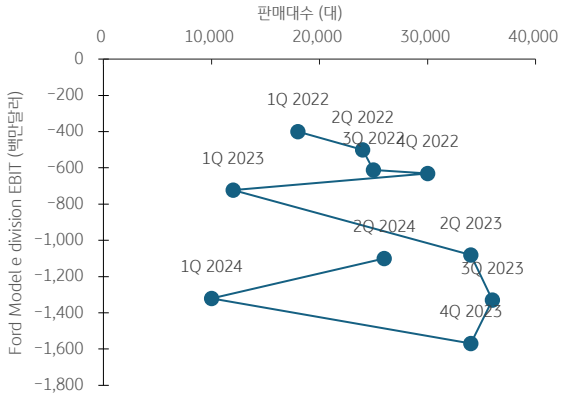
수익을 내지 못하는 업체들은 스타트업들도 마찬가지다. 2Q24 14억 달러의 영업손실을 낸 Rivian은 3Q24 판매대수가 조금 더 줄어들 것으로 전망했다. 베트남 전기차 업체 VinFast는 수요 부진으로 미국 전기차 및 배터리 공장 개설 시기를 2028년으로 3년 연기하고, 올해 판매 목표치도 기존 10만대에서 8만대로 낮췄다. 최근 컨설팅업체 AlixPartners는 중국 전기차 업체들의 85%가 2030년까지 수익달성에 실패할 것으로 전망하기도 했다.

그림 1. Tesla 판매대수와 영업이익의 관계



자료: Tesla, Bloomberg, KB증권

그림 2. Ford Model e 브랜드의 판매대수와 영업이익의 관계



자료: Ford, Bloomberg, KB증권

표 1. 글로벌 주요 OEM들의 전기차 판매 실적 (2024년 1~6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (연간 및 누적)					점유율 및 변동 (연간 및 누적)			
구분	2023	2023 (1~6월)	2024 (1~6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023	2024 (1~6월)	2024 (1~6월)	YoY (%)
Global	**10,055,057**	**4,334,167**	**4,670,649**	**+7.8**	**+336,482**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
Tesla	2,093,256	1,052,135	955,053	-9.2	-97,082	20.8	24.3	20.4	-3.8
BYD Auto	1,650,541	644,367	797,991	+23.8	+153,624	16.4	14.9	17.1	+2.2
VW	407,587	161,163	179,344	+11.3	+18,181	4.1	3.7	3.8	+0.1
BMW	325,752	132,445	173,072	+30.7	+40,627	3.2	3.1	3.7	+0.6
Wuling	386,887	106,076	171,700	+61.9	+65,624	3.8	2.4	3.7	+1.2
GAC Aion	480,088	209,336	129,114	-38.3	-80,222	4.8	4.8	2.8	-2.1
MG	358,744	179,153	104,883	-41.5	-74,270	3.6	4.1	2.2	-1.9
Mercedes-Benz	208,046	89,389	93,220	+4.3	+3,831	2.1	2.1	2.0	-0.1
Kia	164,840	76,445	92,488	+21.0	+16,043	1.6	1.8	2.0	+0.2
ZEEKR	118,815	42,633	90,435	+112.1	+47,802	1.2	1.0	1.9	+1.0
Hyundai	210,944	102,210	89,459	-12.5	-12,751	2.1	2.4	1.9	-0.4
NIO	159,481	56,608	88,256	+55.9	+31,648	1.6	1.3	1.9	+0.6
Volvo	87,033	46,537	77,321	+66.1	+30,784	0.9	1.1	1.7	+0.6
Audi	166,434	72,732	73,147	+0.6	+415	1.7	1.7	1.6	-0.1
Changan/Chana	171,645	80,031	69,179	-13.6	-10,852	1.7	1.8	1.5	-0.4
Leapmotor	110,380	34,436	65,067	+89.0	+30,631	1.1	0.8	1.4	+0.6
Ford	106,945	39,107	60,494	+54.7	+21,387	1.1	0.9	1.3	+0.4
Toyota	75,665	35,689	58,047	+62.6	+22,358	0.8	0.8	1.2	+0.4
XPeng	143,377	41,472	55,298	+33.3	+13,826	1.4	1.0	1.2	+0.2
Geely	121,508	48,827	54,566	+11.8	+5,739	1.2	1.1	1.2	+0.0
Nissan	113,928	58,741	48,595	-17.3	-10,146	1.1	1.4	1.0	-0.3
Peugeot	81,723	45,851	48,487	+5.7	+2,636	0.8	1.1	1.0	-0.0
Renault	85,697	42,714	46,390	+8.6	+3,676	0.9	1.0	1.0	+0.0
Chery	113,272	43,122	45,032	+4.4	+1,910	1.1	1.0	1.0	-0.0
Neta	140,454	68,372	44,244	-35.3	-24,128	1.4	1.6	0.9	-0.6

자료: Marklines, KB증권

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

표 2. 글로벌 자동차 시장 및 전기차 시장 규모 (2024년 6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)
Global	**7,846,996**	**7,639,250**	**-2.6**	**-207,746**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	5,925,673	5,417,458	-8.6	-508,215	75.5	70.9	-4.6
xEV	1,921,323	2,221,792	+15.6	+300,469	24.5	29.1	+4.6
BEV	911,134	949,730	+4.2	+38,596	11.6	12.4	+0.8
HEV	405,058	450,078	+11.1	+45,020	6.8	8.3	+1.5
PHEV	357,484	544,980	+52.4	+187,496	18.6	24.5	+5.9
non-BEV	247,647	277,004	+11.9	+29,357	3.2	3.6	+0.5
Global (ex. China)	**5,224,670**	**5,087,612**	**-2.6**	**-137,058**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	4,138,726	3,936,258	-4.9	-202,468	79.2	77.4	-1.8
xEV	1,085,944	1,151,354	+6.0	+65,410	20.8	22.6	+1.8
BEV	379,545	385,629	+1.6	+6,084	7.3	7.6	+0.3
HEV	342,007	382,943	+12.0	+40,936	6.5	7.5	+1.0
non-BEV	364,392	382,782	+5.0	+18,390	7.0	7.5	+0.5
China	**2,622,326**	**2,551,638**	**-2.7**	**-70,688**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	1,786,947	1,481,200	-17.1	-305,747	68.1	58.0	-10.1
xEV	835,379	1,070,438	+28.1	+235,059	31.9	42.0	+10.1
BEV	531,589	564,101	+6.1	+32,512	20.3	22.1	+1.8
HEV	63,051	67,135	+6.5	+4,084	3.5	4.5	+1.0
non-BEV	240,739	439,202	+82.4	+198,463	9.2	17.2	+8.0
USA	**1,432,543**	**1,382,225**	**-3.5**	**-50,318**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	1,200,373	1,117,744	-6.9	-82,629	83.8	80.9	-2.9
xEV	232,170	264,481	+13.9	+32,311	16.2	19.1	+2.9
BEV	105,765	108,165	+2.3	+2,400	7.4	7.8	+0.4
HEV	98,999	130,821	+32.1	+31,822	8.2	11.7	+3.5
non-BEV	27,406	25,495	-7.0	-1,911	1.9	1.8	-0.1
Europe	**1,321,410**	**1,370,280**	**+3.7**	**+48,870**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	759,308	785,831	+3.5	+26,523	57.5	57.3	-0.1
xEV	562,102	584,449	+4.0	+22,347	42.5	42.7	+0.1
BEV	206,106	203,096	-1.5	-3,010	15.6	14.8	-0.8
HEV	87,919	102,301	+16.4	+14,382	11.6	13.0	+1.4
non-BEV	268,077	279,052	+4.1	+10,975	20.3	20.4	+0.1

자료: Marklines, KB증권

표 3. 글로벌 자동차 시장 및 전기차 시장 규모 (2024년 1~6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (연간 및 누적)					점유율 및 변동 (연간 및 누적)			
구분	2023	2023 (1~6월)	2024 (1~6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023	2023 (1~6월)	2024 (1~6월)	YoY (%)
Global	**88,427,958**	**42,158,617**	**42,900,484**	**+1.8**	**+741,867**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	66,998,988	32,676,507	31,548,391	-3.5	-1,128,116	75.8	77.5	73.5	-4.0
xEV	21,428,970	9,482,110	11,352,093	+19.7	+1,869,983	24.2	22.5	26.5	+4.0
BEV	10,055,057	4,334,167	4,670,649	+7.8	+336,482	11.4	10.3	10.9	+0.6
HEV	4,610,802	2,172,121	2,528,705	+16.4	+356,584	6.9	6.6	8.0	+1.4
PHEV	4,024,564	1,627,899	2,566,848	+57.7	+938,949	18.8	17.2	22.6	+5.4
non-BEV	2,738,547	1,347,923	1,585,891	+17.7	+237,968	3.1	3.2	3.7	+0.5
Global (ex. China)	**58,382,518**	**28,919,804**	**28,855,885**	**-0.2**	**-63,919**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	46,747,136	23,354,907	22,557,100	-3.4	-797,807	80.1	80.8	78.2	-2.6
xEV	11,635,382	5,564,897	6,298,785	+13.2	+733,888	19.9	19.2	21.8	+2.6
BEV	3,860,287	1,789,981	1,889,510	+5.6	+99,529	6.6	6.2	6.5	+0.4
HEV	3,856,543	1,853,260	2,196,017	+18.5	+342,757	6.6	6.4	7.6	+1.2
non-BEV	3,918,552	1,921,656	2,213,258	+15.2	+291,602	6.7	6.6	7.7	+1.0
China	**30,045,440**	**13,238,813**	**14,044,599**	**+6.1**	**+805,786**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	20,251,852	9,321,600	8,991,291	-3.5	-330,309	67.4	70.4	64.0	-6.4
xEV	9,793,588	3,917,213	5,053,308	+29.0	+1,136,095	32.6	29.6	36.0	+6.4
BEV	6,194,770	2,544,186	2,781,139	+9.3	+236,953	20.6	19.2	19.8	+0.6
HEV	754,259	318,861	332,688	+4.3	+13,827	3.7	3.4	3.7	+0.3
non-BEV	2,844,559	1,054,166	1,939,481	+84.0	+885,315	9.5	8.0	13.8	+5.8
USA	**16,130,943**	**7,968,722**	**8,129,030**	**+2.0**	**+160,308**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	13,496,449	6,758,080	6,662,842	-1.4	-95,238	83.7	84.8	82.0	-2.8
xEV	2,634,494	1,210,642	1,466,188	+21.1	+255,546	16.3	15.2	18.0	+2.8
BEV	1,183,439	553,982	587,689	+6.1	+33,707	7.3	7.0	7.2	+0.3
HEV	1,162,060	519,632	713,947	+37.4	+194,315	8.6	7.7	10.7	+3.0
non-BEV	288,995	137,028	164,552	+20.1	+27,524	1.8	1.7	2.0	+0.3
Europe	**13,346,083**	**6,808,622**	**7,137,499**	**+4.8**	**+328,877**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**+0.0**
ICE	7,668,185	4,040,129	4,128,091	+2.2	+87,962	57.5	59.3	57.8	-1.5
xEV	5,677,898	2,768,493	3,009,408	+8.7	+240,915	42.5	40.7	42.2	+1.5
BEV	1,972,325	916,882	927,646	+1.2	+10,764	14.8	13.5	13.0	-0.5
HEV	912,253	460,378	539,446	+17.2	+79,068	11.9	11.4	13.1	+1.7
non-BEV	2,793,320	1,391,233	1,542,316	+10.9	+151,083	20.9	20.4	21.6	+1.2

자료: Marklines, KB증권

표 4. 중국시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)
BYD Auto	127,329	142,571	+12.0	+15,242	24.0	25.3	+1.3
Tesla	93,680	71,007	-24.2	-22,673	17.6	12.6	-5.0
Wuling	26,942	45,015	+67.1	+18,073	5.1	8.0	+2.9
GAC Aion	45,013	25,692	-42.9	-19,321	8.5	4.6	-3.9
ZEEKR	10,620	20,106	+89.3	+9,486	2.0	3.6	+1.6
NIO	13,290	21,209	+59.6	+7,919	2.5	3.8	+1.3
VW	9,921	14,593	+47.1	+4,672	1.9	2.6	+0.7

자료: Marklines, KB증권

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

표 5. 미국시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)
Tesla	60,628	54,200	-10.6	-6,428	57.3	50.1	-7.2
Ford	5,900	6,972	+18.2	+1,072	5.6	6.4	+0.9
Kia	2,550	5,738	+125.0	+3,188	2.4	5.3	+2.9
Hyundai	5,768	5,051	-12.4	-717	5.5	4.7	-0.8
Rivian	4,242	4,826	+13.8	+584	4.0	4.5	+0.5
BMW	3,728	5,035	+35.1	+1,307	3.5	4.7	+1.1
Chevrolet	5,338	4,242	-20.5	-1,096	5.0	3.9	-1.1

자료: Marklines, KB증권

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

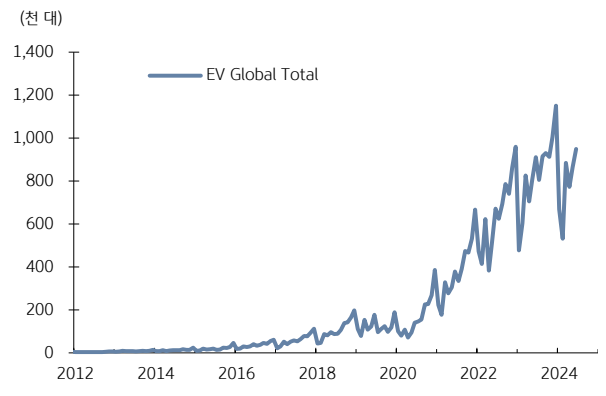
표 6. 서유럽시장 주요 전기차 업체 판매 실적 (2024년 6월)

(십억원, %)	판매대수 및 변동 (최근월)				점유율 및 변동 (최근월)		
구분	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)	YoY (대)	2023 (6월)	2024 (6월)	YoY (%)
Tesla	46,843	42,535	-9.2	-4,308	22.7	20.9	-1.8
VW	22,296	20,841	-6.5	-1,455	10.8	10.3	-0.6
BMW	10,577	13,599	+28.6	+3,022	5.1	6.7	+1.6
Volvo	4,488	12,015	+167.7	+7,527	2.2	5.9	+3.7
Mercedes-Benz	9,635	8,358	-13.3	-1,277	4.7	4.1	-0.6
Peugeot	9,153	7,198	-21.4	-1,955	4.4	3.5	-0.9
MG	13,040	13,535	+3.8	+495	6.3	6.7	+0.3

자료: Marklines, KB증권

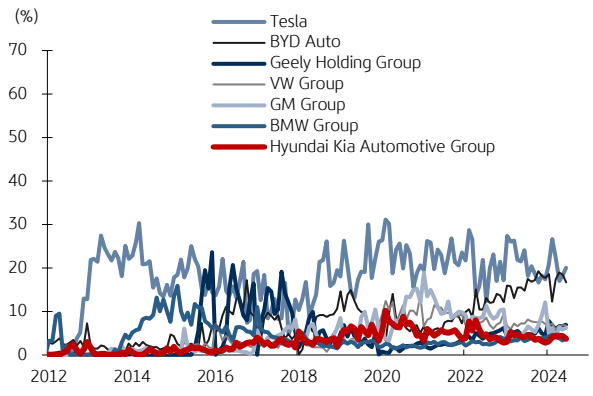
주: Marklines에서 집계한 수치이며, 각 기업에서 발표하는 수치와 일시적으로 상이할 수 있음

그림 3. 글로벌 전기차 시장 규모 장기 추이



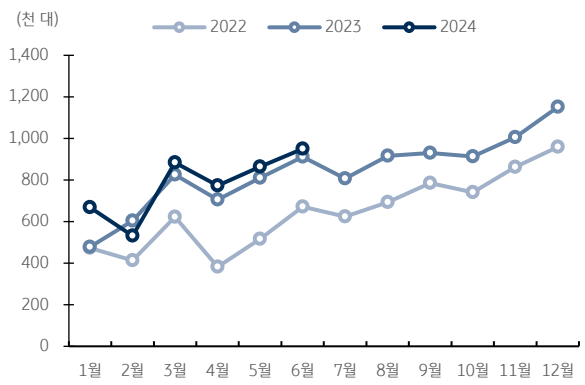
자료: Marklines, KB증권

그림 4. 주요 전기차 메이커 시장 점유율 추이



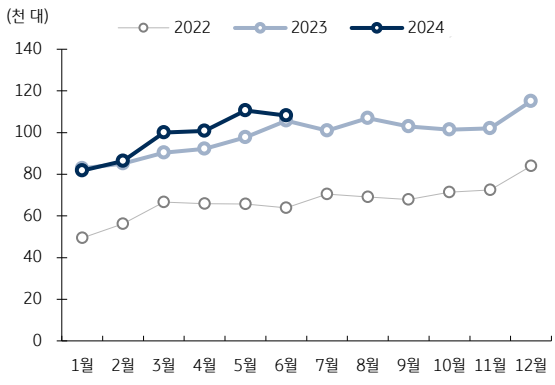
자료: Marklines, KB증권

그림 5. 글로벌 전기차 시장 규모 추이



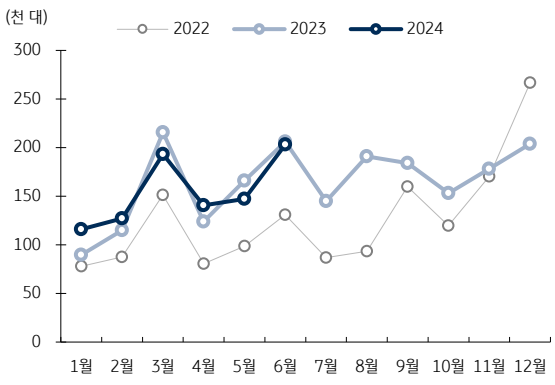
자료: Marklines, KB증권

그림 6. 미국 전기차 시장 규모 추이



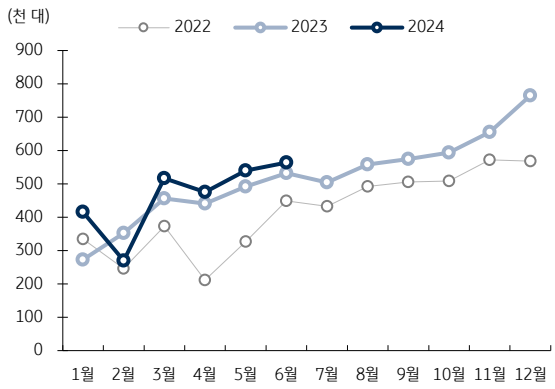
자료: Marklines, KB증권

그림 7. 서유럽 전기차 시장 규모 추이



자료: Marklines, KB증권

그림 8. 중국 전기차시장 규모 추이



자료: Marklines, KB증권

II. 2차전지

배터리/화학/정유 Analyst 전우제 wchun@kbfg.com

전방 판매량 부진 vs. 미국 대선 영향은 개선세

1~6월 글로벌 BEV 판매 +7.8% YoY
1~6월 글로벌 2차전지 판매 +11.0% YoY (추정)

Marklines Data: 1~6월 xEV 판매대수는 1,135만대로 +19.7% YoY 늘어났지만, BEV는 467만대로 +7.8% 늘어나는데 그쳤다. 월별 비-중국 BEV 판매량은 5월 38.0만대 (-10.5% YoY) → 6월 38.6만대 (+1.6% YoY)로 소폭 회복되었다. 지역별 6월 YoY는: 중국 +6.1% (4월부터 이구환신 정책), 미국 +2.3%, 유럽 -1.5%로 집계되었다.
1~6월 판매된 차량에 탑재된 2차전지 사용량은 글로벌 409GWh (+11.0% YoY), 비-중국 178GW (+7.3% YoY) 수준으로 역산된다. 국내 업체들의 주요 고객사인 TESLA -9%, 현대/기아 +2%의 낮은 1~6월 YoY 성장률도 아쉽다. 하이브리드 차량 점유율 상승에 따른 2차전지 판매 둔화가 지속되고 있으며, 자동차 업체들의 장기 라인업에 하이브리드가 추가/확대되며 2차전지 장기 수요 전망도 둔화될 수밖에 없다.

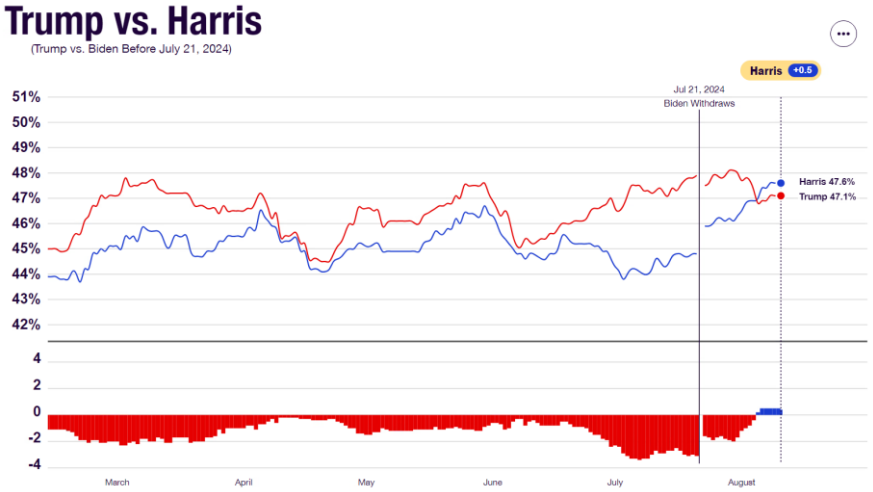
3Q NCM/리튬 가중평균 가격 -14% QoQ, 다만 절대 하락치는 1Q/2Q23 대비 1/4 수준

2024년 2차전지 수요 성장률이 시장 기대치 (+25%)를 하회하며, 공급 과잉 국면으로 파악된다. 이에, 가중평균 NCM/리튬 가격은 3Q 13,917$/톤으로 -14% QoQ 하락했다. 다만, 절대 하락치는 -2,307$/톤으로, 과거 1Q/2Q23의 QoQ 하락치인 -9,540/-11,464$/톤 대비 1/4 수준으로 크지 않다. 실적에서 보여질 재고 평가 및 Lagging 효과는 상대적으로 크지 않을 것이다. 2025~26년 저가형 전기차들 판매가 활성화 될 때까지는 수요 성장 침체기에 머무를 것으로 전망한다.

단기 투자 포인트

단기 투자 포인트는 ① 미국 대선 (7월 말/8월 초 Harris 등장 후, 민주당 사전투표 우위), ② 하반기 금리인하 기대감 (리스비용/투자비 절감), ③ 2024년 하반기 시작되는 저가 EV 신차 기대감이다. 다만, 5~6월 자동차 산업 판매량 역성장 및 PH/HEV 점유율 확대에 수요 회복과 실적 개선은 빨라야 2025년일 것이다.

그림 9. Harris 지지율, 8월초부터 앞서기 시작



자료: 언론보도, KB증권

2차전지 News Flow

미국

미국

(7/12) 바이든은 미국 자동차 업계에 전기차 산업 보조금 $17억 (2.3조원) 지원을 발표했으며, 이중 $11억은 스텔란티스 EV 전환에 사용될 예정이다. (7/14) 테슬라의 사이버트럭이 3,200대가 판매되며 울트라하이엔드 시장 1위를 기록했다. YTD로 11,528만대 판매를 기록하며 포드 F-150 (15,645대)를 위협 중이다. (8/2) 테슬라는 "4680 건식 공정"을 성공한 것으로 발표했다. 기존 "2024년 말까지 개발 진척 없을 시, 자체제작 취소"를 뒤집었다. LG에너지솔루션의 4680은 습식 공정으로 건식 대비 원가가 높다. (8/12) 미국 GM은 2027년 PHEV 재출시 (2019년 단종)를 발표했다.

* Comment: F-150 (SK On) 고객층이 사이버트럭과 겹치는 점이 아쉬움. 테슬라의 4680 생산 포기 가능성 (양품 수율 20% 추정)에 반사 수혜를 기대했던 LG에너지솔루션에 실망스러운 소식. 다만, 공화당 의원들의 IRA 폐지 반대와, BATT 출범으로 미국 내 한국 배터리 업계 위치는 더욱 견고해질 것

미국 (트럼프 vs. 해리스)

(7/19) 트럼프는 11월 당선 시, "취임 첫날 전기차 의무화 (자동차 업체별 평균 배출 한도)"를 종료할 것이라 말했다. IRA 폐기를 위해서는 상하원 모두 거쳐야 하기 때문에, 전기차 의무화부터 손대는 것으로 풀이된다. (8/5) 트럼프는 Elon Musk의 지지를 위해 "EV 반대" 입장을 완화하기 시작했다. (8/8) 공화당 하원의원 18인이, IRA 보조금 폐지 반대 서한을 제출했고, (8/9) 미국/동맹국 기업으로 구성된 로비 단체 BATT이 출범되었다.

중국

중국

(7/31) 중국은 BEV/HEV 소비자 보조금을 1만위안 (190만원) → 2만위안 (380만원)으로 상향했다. 이유는 이구환신 지원 강화를 위한 조치다. (8/6) 중국의 미국/유럽 생산 거점 확보는 지속되고 있다. 미국-고션하이테크, 스페인-체리 자동차, 헝가리-BYD 등 중국 기업들이 보조금/관세를 염두에 두면서 진출하고 있다.

한국

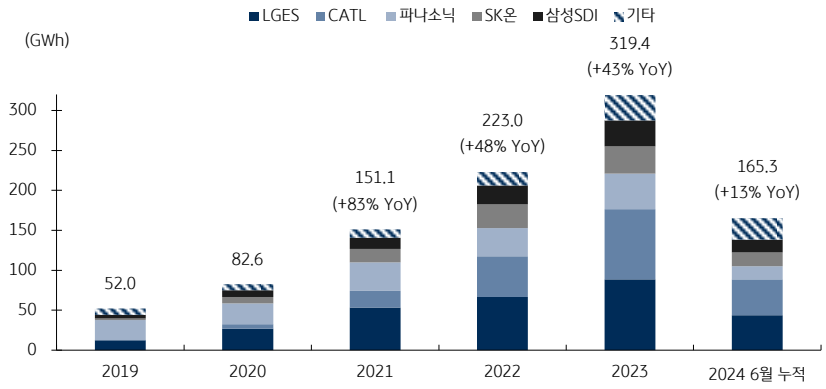
한국

(8/8) 인천에서 주차 중이던 벤츠 EQE에 화재가 발생했다. EQE 배터리 공급 비율은 CATL (40%), 파라시스 (60%)로 확인됐다. 흥미로운 점은 2021년, 중국 내 (BAIC/창청자동차)에서도 파라시스 배터리 탑재 자동차 3만대/1.6만대를 화재 위험으로 리콜한 전적이 있다는 점이다. 현재 SK온/LG에너지솔루션 판매량 중, 벤츠향은 10%/~5%다. (8/12) 현대/기아의 1~6월 전기차 판매량은 20.1만대 (-17% YoY), 하이브리드 판매량은 40.9만대 (+21% YoY)다. 미국에서만 BEV 점유율 확보를 위해 인센티브를 늘리는 전략을 취하고 있다.

* Comment: 주요 고객사의 하이브리드 선회 전략에 배터리 판매량 둔화

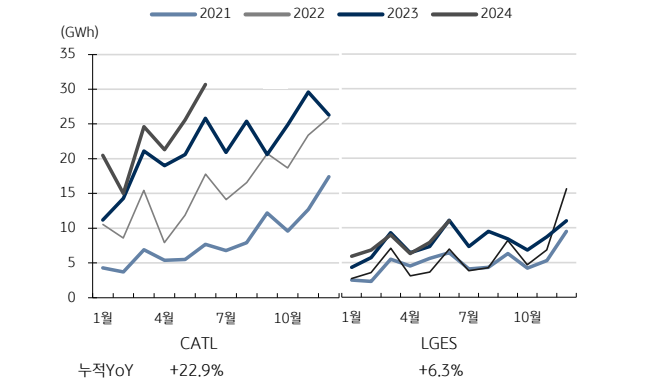
LG에너지솔루션: (7/18) 폴란드 공장 (90 Gwh) 중 일부가 "LFP/ESS 8GWh/8GWh"로 전환될 예정/검토 중이다. 해당 공장 가동률은 1H23 80% → 50% 수준으로 하락해, 라인 전환 시 가동률 향상이 기대된다. (7/24) 또한, 유럽 저가형 EV 배터리 생산을 위해 중국 소재업체들과 협상 중인 것으로 보도되었다. 이를 통해 3년 내 LFP 제조 비용을 중국 경쟁사와 비슷한 수준으로 낮추는 계획이다. (7/22) 한편, EV 수요 지연으로, 미국 얼티엄셀즈 공장 건설은 일시 중단되었다. (8/5) 안전에 민감한 유럽 고객들을 위해 4Q27부터 각형 배터리를 양산할 계획으로 전해졌다. **삼성SDI:** (8/8) 경쟁사들과는 다르게 증설을 지속 중이다. 폴란드에 20억 유로 (3조원)를 투자하는 방안이 검토 중이다. 헝가리 Capa 30GWh → 60GWh 확대도 기존 계획대로 추진중이다.

그림 10. 비-중국 배터리 셀 출하량



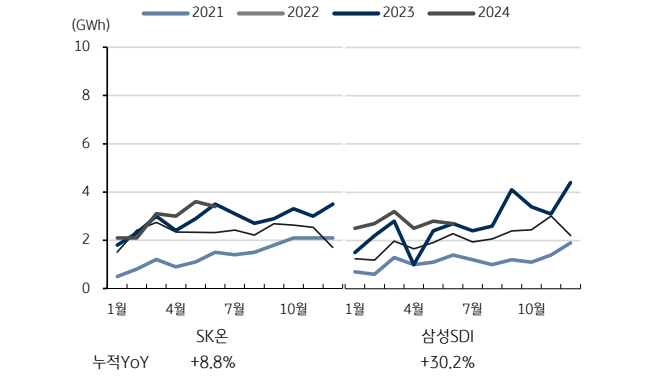
자료: 언론보도, KB증권

그림 11. 배터리 4사 출하량 추이 (1): CATL, LGES



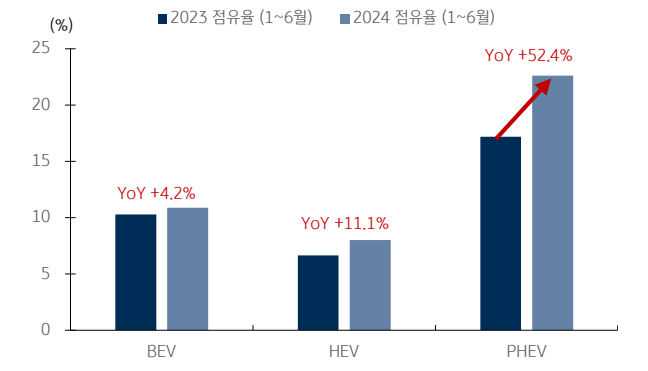
자료: 언론보도, KB증권

그림 12. 배터리 4사 출하량 추이 (2): SK온, 삼성SDI



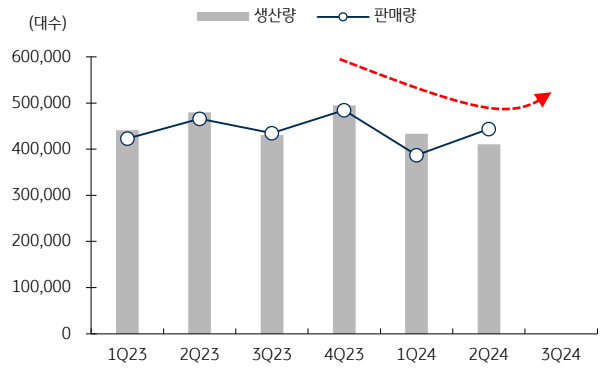
자료: 언론보도, KB증권

그림 13. 글로벌 전기차 판매량: 하이브리드 위주의 성장



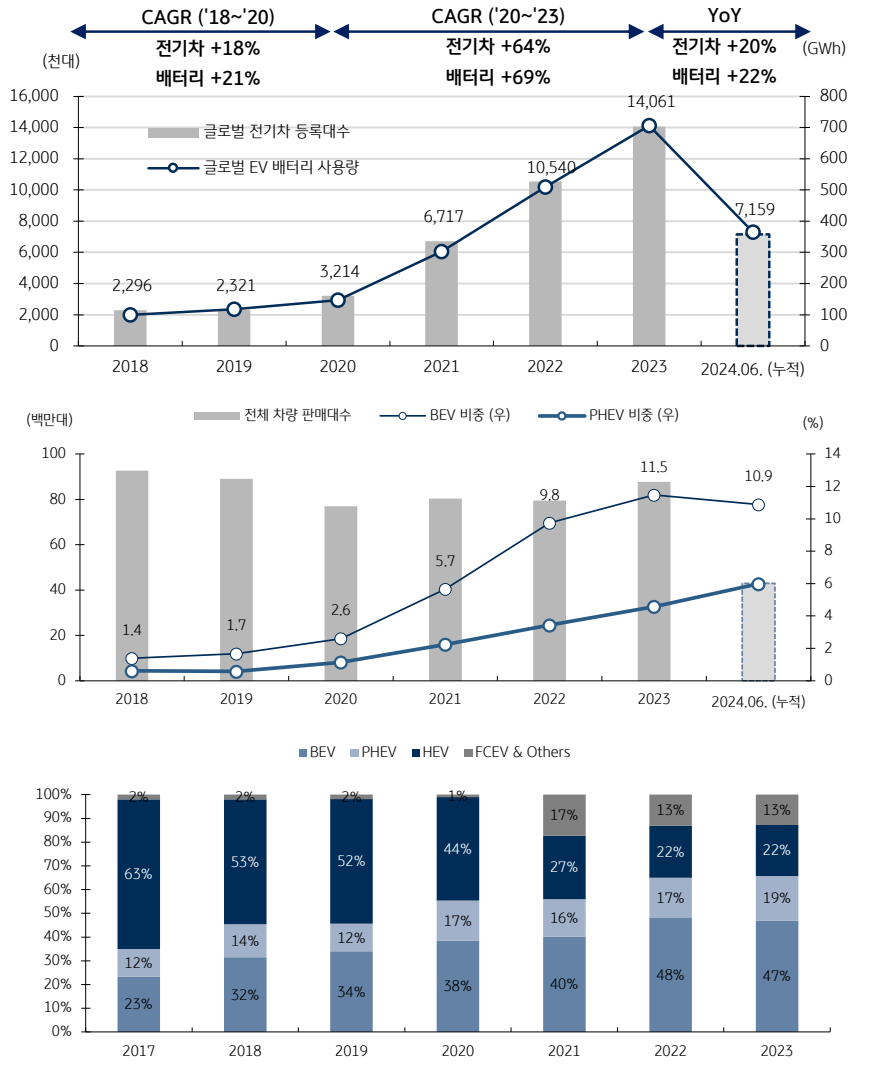
자료: Marklines, KB증권

그림 14. 테슬라 전기차 생산량 및 판매량



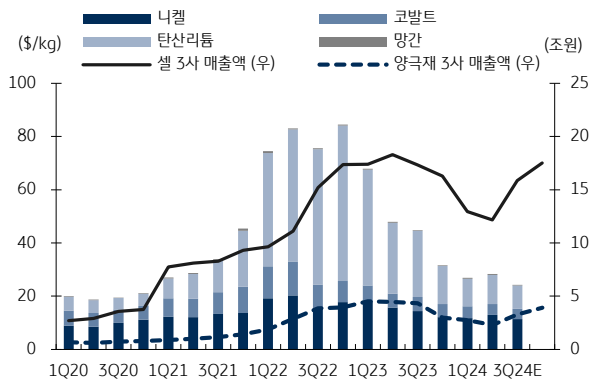
자료: Tesla, KB증권

그림 15. 글로벌 전기차 등록대수 및 배터리 사용량



자료: Marklines, KB증권 추정

그림 16. 배터리 주요 업체 매출액 및 소재 가격 추이

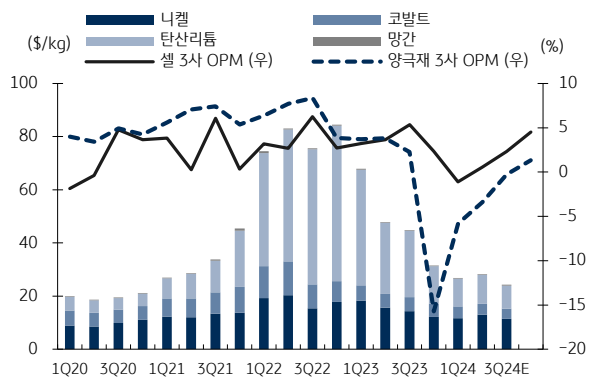


자료: Bloomberg, FnGuide, KB증권 추정

주1: 셀 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

주2: 양극재 3사는 에코프로비엠, 포스코퓨처엠, 엘엔에프

그림 17. 배터리 주요 업체 OPM 및 소재 가격 추이

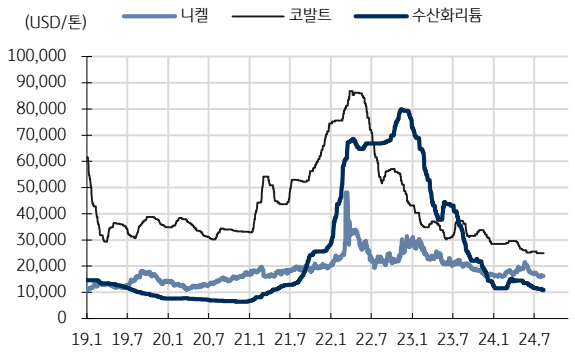


자료: Bloomberg, FnGuide, KB증권 추정

주1: 셀 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

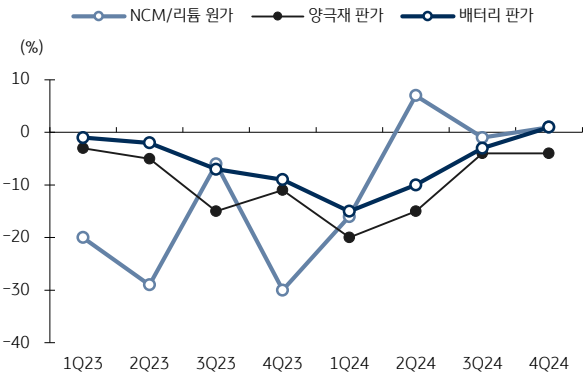
주2: 양극재 3사는 에코프로비엠, 포스코퓨처엠, 엘엔에프

그림 18. 배터리 원자재 가격 추이



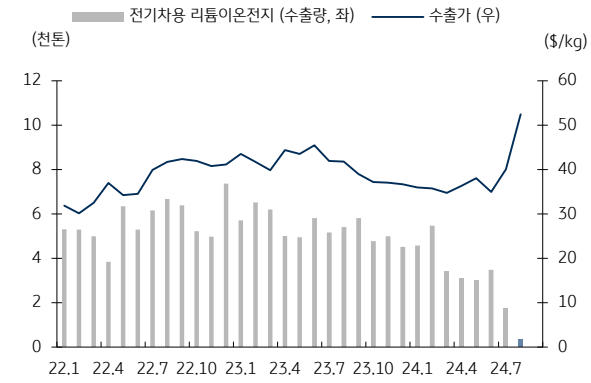
자료: Bloomberg, KB증권

그림 19. 배터리 원자재 및 판매 가격 추정



자료: Bloomberg, KB증권

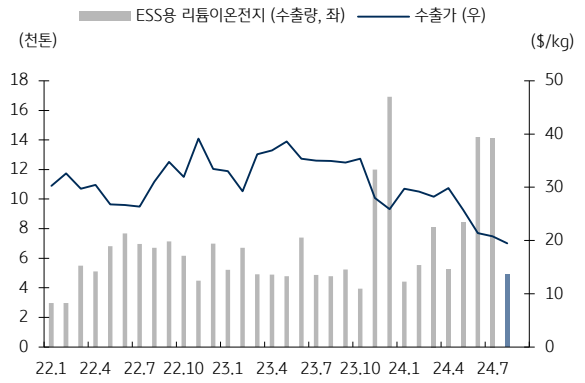
그림 20. 전기차용 리튬이온전지 수출가격 추이 (8월 / 월간)



자료: KITA, KB증권

주: 24년 8월은 1일~10일 잠정치 기준

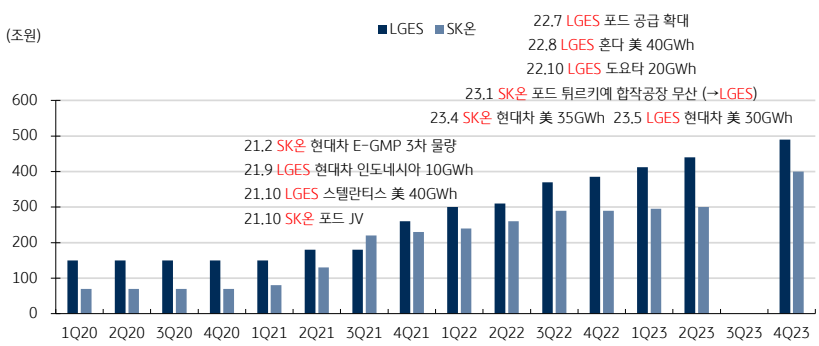
그림 21. ESS용 리튬이온전지 수출가격 추이 (8월 / 월간)



자료: KITA, KB증권

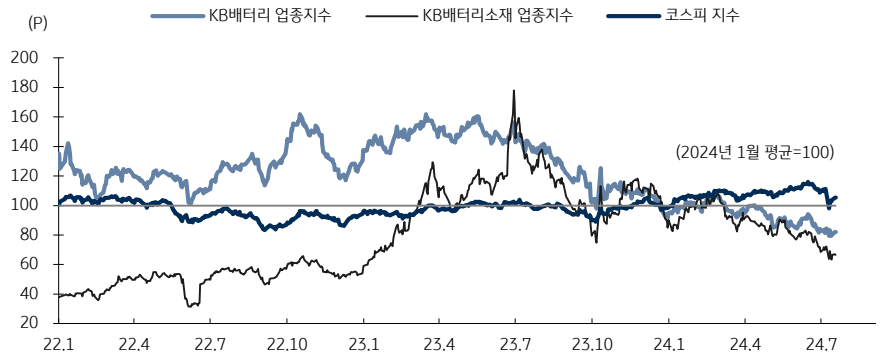
주: 24년 8월은 1일~10일 잠정치 기준

그림 22. 배터리 수주잔고



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 23. KB배터리 및 소재업체 주가 추이

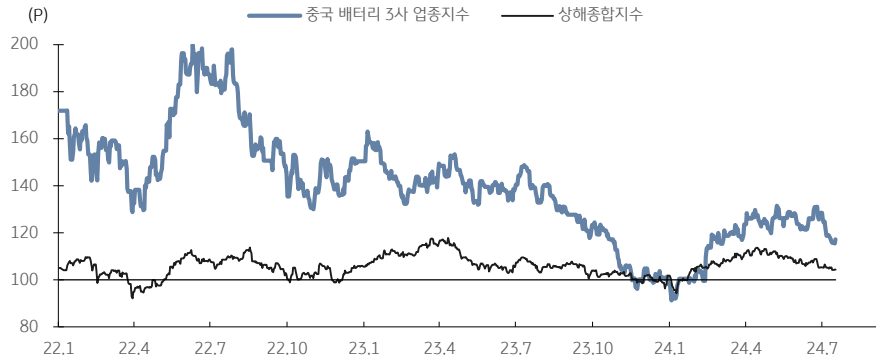


자료: Quantiwise, KB증권

주: 배터리 3사는 LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI

소재 4사는 에코프로비엠, 엘앤에프, 포스코퓨처엠, 코스모신소재

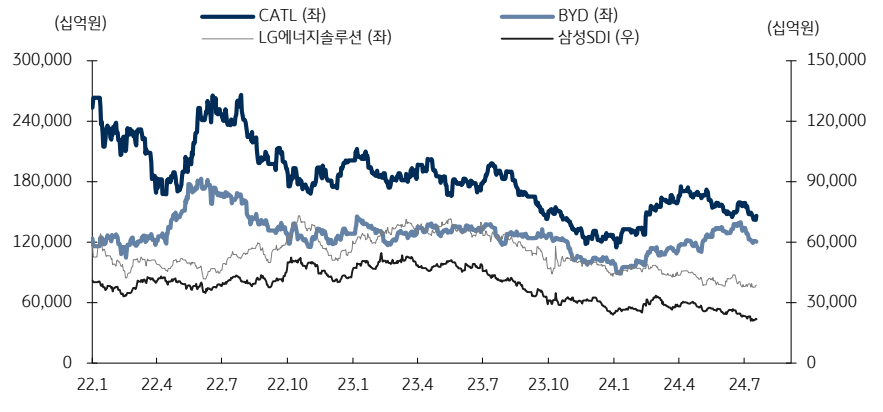
그림 24. 중국 배터리사 주가 추이



자료: Bloomberg, KB증권

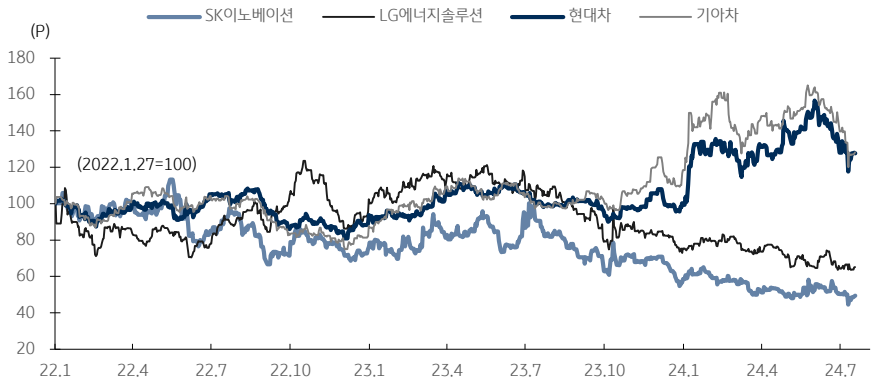
주: 중국 배터리 3사는 CATL, BYD, EVE Energy

그림 25. 중국 vs. 한국 배터리사 시가총액 비교



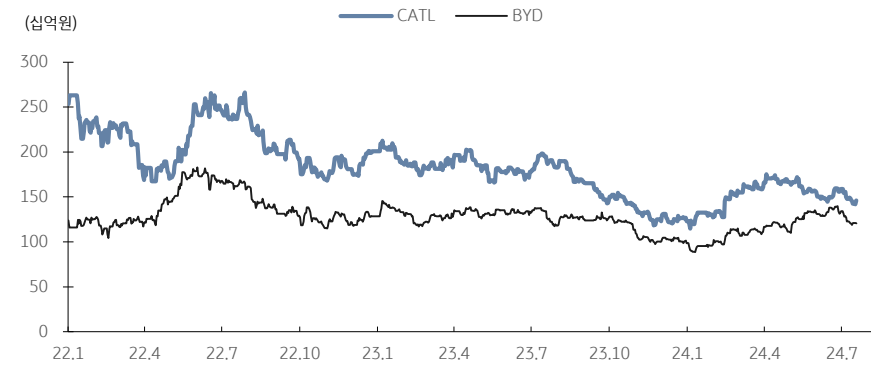
자료: Bloomberg, KB증권

그림 26. 국내 배터리 및 완성차 업체 주가 추이



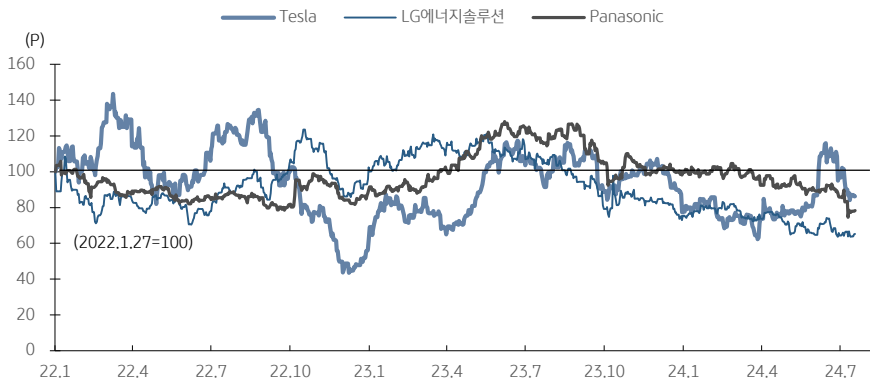
자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 27. 중국 배터리 및 완성차 업체 주가 추이



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

그림 28. 테슬라 Value Chain 주가 추이



자료: LG에너지솔루션, SK이노베이션, KB증권

표 7. 2차전지/광물 주요 뉴스 정리

섹터 및 종목 (30D 주가 등락률)	출처	내용
2 차전지	뉴스 1 (2024-07-12)	**위기 속 바이든, 전기차산업에 보조금 2.3 조원 푼다** - 바이든, 미국 자동차업계에 전기차 산업 보조금 $17 억 (약 2.3 조원) 지원 발표 - $11 억은 스텔란티스의 기존 공장을 전기차와 관련 부품 생산시설로 전환하는 데 사용
	Forbes (2024-07-14)	**Cybertruck Rockets To Top Of Price Segment As It Closes In On Ford F-150 Lightning** - 2024 년 YTD 테슬라 사이버트럭이 11,528 대 판매를 기록. 포드 F-150 (15,645 대)을 위협 - 6 월 평균 $11.3 만 가격에 3,200 대가 판매되어 울트라하이엔드시장 1 위를 기록
	뉴스 1 (2024-07-19)	**트럼프 "취임 첫날 전기차 의무 폐기...中자동차에 100~200% 관세"** - 18 일 대선 후보 수락연설에서 "취임 첫날 '전기차 의무화'를 폐기해 미국 자동차 산업의 몰락을 막고 미국 고객들에게 자동차 한 대당 수천 달러를 절약할 수 있다" 발언
	서울경제 (2024-07-26)	**트럼프, 전기차 정책 대수술 예고...해리스는 친환경·친노동 강조** - 해리스 부통령은 IRA 및 반도체법 기존안을 차질 없이 집행할 전망 - 다만 기후변화나 노동정책은 바이든 정부보다 높은 허들을 요구할 가능성
	ZDNet Korea (2024-07-26)	**中 정부, 전기차 구매 보조금 늘렸다** - 중국 정부, '대규모 설비 업데이트 및 소비재 이구환신 지원 강화를 위한 조치' 발표 - 친환경 자동차(BEV/HEV) 소비자 지원금 상향: 1 만 → 2 만 위안
	머니 S (2024-07-31)	**미국, 중국산 전기차 관세인상 최소 2 주 미룬다** - 8/8 부터 시행 예정이었던 중국 전기차 관세 인상 조처를 최소 2 주 이상 미루기로 결정 - 관련 의견 검토 중이며, 최종 결정 발표 이후 약 2 주 뒤부터 발효 예정
	Business Post (2024-08-02)	**테슬라 '4680 배터리' 자체 생산 난관 극복, LG 엔솔 공급 앞두고 부담 커져** - 테슬라는 기술적 난제였던 '건식 공정'을 도입하여 4680 배터리 제조에 성공함 - 당분간 4680 을 외부 조달하겠으나, 건식 양산 본격화시 LG 에너지솔루션 등 업체에 공급가 인하 압박/발주 물량 조절 가능 - 기존에는 테슬라가 올해 연말 개발에 진척 없을 시 4680 자체 제작 중단을 발표했으나, 진전이 이뤄진 상황 - LG 에너지솔루션 4680 은 기존 습식 공정으로, 건식 공정 대비 단가가 높음. 건식공정 4Q 에 파일럿 생산, 양산은 '28 년 예정
	Fortune (2024-08-05)	**Donald Trump admits EV flip-flop was a quid pro quo to secure Elon Musk's support** - 트럼프는 일론 머스크의 지지를 위해 EV 에 대한 강한 반대 입장을 완화했다고 인정 - "I am for electric cars. I have to because Elon Musk endorsed me very strongly, Elon. So, I have no choice." 발언 - 단, 전기차 적극 지지가 아닌 "small slice of the U.S. car market"로서 전기차를 인정
	한국경제 (2024-08-06)	**"중국의 공장으로 전락했다"...예상치 못한 반격에 '초비상'** - 중국이 IRA 세제 혜택 및 고율 관세 우회를 위해 미국/유럽 생산 거점 확보중 - 미국은 미시간주 고션하이테크 공장, 켄터키주 엔비전, 텍사스주 트리나솔라, 노스캐롤라이나주 보비엣솔라 등이 대표적 - 유럽은 스페인 체리자동차, 헝가리 BYD 공장이 대표적
	Bloomberg (2024-08-08)	**House Republicans Tell Johnson Not to Repeal Climate Law** - 美 공화당 하원의원 18 인이 마이크 존슨 하원의장에게 IRA 보조금 혜택 폐지에 반대하는 서한을 제출 - 진행중인 Clean-energy 프로젝트에 세액공제 폐지시 발생할 위기를 우려한 움직임 - 공화당은 미국 내 생산/혁신/공급을 장려하는 모든 에너지 개발과 세액공제 정책을 지지한다는 내용
	헤럴드경제 (2024-08-08)	**'中 배터리'에 진땀 뺀 벤츠, 'K-배터리'로 눈 돌릴까** - 인천에서 벤츠 EQE 가 주차 중 화재 발생, 배터리 제조사는 중국 '파라시스' EQE 배터리는 CATL 과 파라시스가 4:6 비율 - EQE 에 탑재된 CATL 의 NCM811 배터리 또한 샤오펑모터스 전기차, 아이온 S 에서 화재 발생 이력 있음 - 국내 배터리사는 벤츠의 우선순위에서 배제되어왔으나, 현재 일부 납품중으로 공급 확대 가능성 주목받음 (현재 SK 온은 EQA, EQB 등 소형 SUV 위주로 판매량의 10%, LG 에너지솔루션은 5% 이하를 벤츠에 공급중)
	한겨레 (2024-08-08)	**'전기차 공포' 확산...정부, 배터리 제조사 정보 공개 의무화 검토** - 국토부는 배터리 제조사를 차량 제원 안내 등에 포함하는 방안을 검토 중 - 한편 EU 는 '26 년부터 전기차 제조사가 배터리 제조사 공개, 미국 일부 주도 정보 제공 추진중
	글로벌이코노믹 (2024-08-09)	**美, 자국 배터리 산업 보호 위한 新로비단체 'BATT' 출범** - BATT 는 중국 주도 배터리시장에 대항해 미국 내 공급망 구축을 가속화하는 로비단체 - 미국 기업 또는 동맹국 기업의 미국 내 자회사들로 구성. 美 자국 우선주의가 배터리업에서 더욱 확대됨을 시사 - 주요 목표는 IRA 개정과 무역 보호 확대로, BATT 주장 현실화시 中 배터리 소재 사용 제한은 더욱 강화될 전망
	글로벌이코노믹 (2024-08-10)	**일본, 전력 관련 입찰에 자국산 배터리 우대 정책 도입 예정** - 전력망 ESS 등의 국가 전력 관련 입찰 과정에 적용 - 파나소닉이나 교세라 같은 일본 내 배터리 제조업체들에게 유리하게 작용할 것으로 예상
	조선일보 (2024-08-12)	**현대차, 배터리 제조사 공개... 기아·BMW 곧 합류** - 현대차·제네시스 전기차 13 종에 들어가는 배터리 제조사를 전면 공개 - CATL 1 종, SK 온 7 종, LGES 4 종, SK 온&LGES 1 종 **"2 종만 중국산 썼어요"...기아·BMW 도 전기차 배터리 공개**

	머니 S (2024-08-12)	- BMW 의 10 종 중 2 종(iX1, iX3)에 CATL, 이외에는 모두 삼성 SDI 의 배터리 사용 - 기아는 12 종 중 CATL 2 종, LGES 1 종, SK 온 6 종, LGES&SK 온 탑재 3 종
2 차전지 광물	The Guru (2024-08-01)	**BHP 이어 앨버말, 호주 리튬 사업 축소** - 앨버말은 서호주 수산화리튬 전환 공장 인력 40% 감축. (트레인 1 최적화, 트레인 2 유휴상태로 전환, 트레인 3 확장 중단) - BHP 는 서호주 니켈 프로젝트 일시 중단
	The Guru (2024-08-05)	**美 에너지부, 폐배터리 재활용 인프라 구축에 860 억원 지원** - DOE, 배터리 재활용 확대/스마트 제조를 위해 주•지방 정부에 최대 6300 만 달러(약 860 억원) 지원 발표 - 핵심 광물의 미국 내 공급을 확보하여 해외 의존도 축소 계획
	The Guru (2024-08-08)	**글렌코어, 중국發 물량 공세에 코발트 비축 중단** - 글렌코어는 코발트 비축 중단 선언, 그럼에도 글로벌 코발트 시장은 향후 18~20 개월 공급과잉 전망 - 글렌코어 현 잉여분 소진에 18~24 개월 소요 전망 - 공급과잉 주 요인은 중국의 코발트 과잉 생산, 中 CMOC 는 1Q24 코발트 생산량을 YoY +392% 증량
LG 에너지솔루션 (-11.9%)	머니투데이 (2024-07-18)	**한 공장에서 NCM•LFP•ESS 생산…LG 엔솔, '효율화의 끝' 겨눈다** - 폴란드 공장 생산라인 전환으로 NCM, LFP, ESS 등 3 종의 배터리를 동시 생산 - 약 8GWh 가 전기차용 LFP 배터리 라인 재구성 예정, 8GWh 의 ESS 배터리 라인도 전환 검토단계 - 업계에서는 1H23 80% 수준이었던 폴란드 공장 가동률이 현재 50%대로 전해져, 라인 전환으로 인한 가동률 향상이 기대
	ZDNet Korea (2024-07-22)	**LG 엔솔, GM 합작 美 공장 설립 일시 중단…"투자 속도 조절"** - 얼티엄셀즈가 미국에 짓던 전기차 배터리 공장 건설을 일시 중단 - 원인은 예상보다 지연된 전기차 수요 회복
	Reuters (2024-07-24)	**Exclusive: LGES in talks with Chinese material firms to make low-cost EV batteries for Europe** - 미국, 유럽, 아시아 자동차 OEM 중에서 수요가 가장 높은 곳은 유럽 쪽 - LGES 가 유럽向 저가형 전기차 배터리 생산을 위해 중국 소재업체 3 곳과 협상중 - 3 년 내 LFP 제조 비용을 중국 경쟁사와 비슷한 수준으로 낮추려 함 - 관련 생산 장소는 모로코, 핀란드, 인도네시아 고려중
	The Guru (2024-08-05)	**LG 에너지솔루션, EU '배터리 탄소발자국 규제' 우려 목소리** - 유럽에서 검토 중인 탄소배출 규제는 제조국의 에너지 전환 성과까지 반영되는 방향으로 논의중 - 한편 폴란드는 EU 두 번째 석탄 생산국으로서, 전력 생산력의 70%가 화력 - 폴란드 신재생에너지 도입이 더딘 상황에서 탄소발자국 규제는 LG 에너지솔루션에게 타격이 될 전망
	조선비즈 (2024-08-05)	**LG 엔솔도 각형 배터리 만든다… 3 년 뒤 양산** - '27 년 4 분기부터 각형 배터리 양산 계획 - 안전에 민감한 유럽에서 특히 각형 배터리 선호, 화재 전이 위험도가 낮으며 외부 충격에 강함
LG 화학 (-21.1%)	FETV (2024-07-30)	**LG 화학, 액정화면 고부가 OLED 재료 美 듀폰 제치고 2 위 등극할까?** - LG 화학의 OLED 의 핵심 소재인 'p 도판트' 위주로 성장하여 OLED 증착 재료 시장 점유율 상승 전망 - LG 디스플레이가 2Q 부터 애플 아이패드 프로에 공급하는 IT 용 OLED 패널인 '탠덤 OLED'에 LG 화학이 p 도판트 공급
	경향신문 (2024-08-12)	**LG 화학, 친환경 난연 플라스틱 개발…"업계 최초"** - PCR 로 만든 과불화화합물(PFAS) 없는 난연 PC•ABS 소재가 美 UL94 에서 V0 인증 획득 (업계 최고 수준) - 조리 기구나 의류•화장품 등에 사용
삼성 SDI (-15.9%)	뉴스 1 (2024-08-08)	**"우린 생각이 좀 달라"…아껴둔 체력 '캐즘'에 꺼낸 삼성 SDI '역발상 투자'** - 폴란드 그단스크 부근 20 억 유로 (약 3 조원) 투자를 검토중으로, 장기적 관점이며 투자규모/시기/지역 등은 미정 - 헝가리 배터리 생산라인 증설은 계획대로 추진중, 글로벌 생산능력은 '26 년 200GWh 목표
	전자신문 (2024-08-12)	**"연내 양산을 향해" 삼성 SDI-스텔란티스 美 배터리 공장 시운전 돌입** - 1 공장 장비 반입 완료, 시운전 진행 중 (1 공장은 각형 배터리 4 개 라인) - 12 월 초 양산 가동이 이뤄질 것으로 예상, 조기 가동으로 IRA 혜택을 받아 실적에 긍정적인 영향 기대
SK 이노베이션 (-5.6%)	조선비즈 (2024-07-17)	**SK 온 살리기 총력… 트레이딩•엔텀과 3 사 합병** - 배경: SK 온이 자체 체력을 키우려면 안정적인 이익이 뒷받침돼야 한다는 판단에 따른 것으로 풀이됨
	딜사이트 (2024-07-22)	**SK 온, CP 4600 억 발행…전방위 자금 조달 '눈길'** - CAPEX 확보를 위해 CP 로 자금 조달 - 3 월 3000 억, 6 월 1200 억, 7 월 400 억원 등. 단기 신용등급은 'A2+', 만기는 4 개월~1 년가량
	인베스트조선 (2024-08-02)	**SK 온, 추가 1 조원 조달 추진…증권사 통한 PRS 방식 유력** - SK 온 주식 유동화로 자금 조달 계획. 일부 대형 증권사와 PRS 계약 방식 거론 - 금번 거래에 대한 사측 입장은 아직 부재

자료: 언론보도 종합, KB증권

III. 2차전지 소재

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

: 업황은 바닥을 통과, 초점을 미국으로 압축

6~8월 리튬 가격 재차 하락,
중장기적 관점에서는 오히려 긍정적 이슈

1) 지난 3~5월 안정적인 흐름을 보였던 리튬 가격이 6월 이후 재차 하락하고 있다. 8월 12일 기준 탄산리튬 가격은 톤당 10,710달러를 기록해 1개월 전 대비로는 15% 하락, 단기 고점인 16,310달러 (3월 14일) 대비로는 34% 하락했다. KB증권은 앞서 '3/4월 KB 전기차 월보'를 통해 지난 2~3월에 저점 대비 22% 상승한 리튬 가격이 상승세를 지속할 가능성이 제한적이며, 본격적인 전방 수요 개선 시그널이 확인되기 전까지는 2024년 탄산리튬 가격이 톤당 10,000~20,000달러 범위에서 움직일 것으로 전망된다는 의견을 제시한 바 있다. 이는 지난 2~3월의 리튬 가격 상승이 구조적인 수요 개선이 아닌, 공급 측면의 영향 (일부 공급 업체들의 감산, 중국 정부의 리튬 채굴 지역 환경 규제 우려 등)이 컸던 것으로 추정했기 때문인데, 상기한 대로 글로벌 전기차 수요는 여전히 실망스러운 수준이므로 당분간 리튬 가격은 횡보 혹은 점진적인 하락세를 보일 것으로 예상된다. 6월 이후 하락한 리튬 가격은 양극재/배터리 셀 업체들의 판가에 2024년 4분기/2025년 1분기부터 본격적으로 반영될 것으로 전망된다. 다만 과거와는 달리 하락률 (%) 대비 하락 폭은 제한적인 수준이므로 2023년~2024년 상반기 수준의 실적 충격 가능성은 제한적일 것으로 예상된다. 또한 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 오히려 긍정적인 이슈로 판단된다.

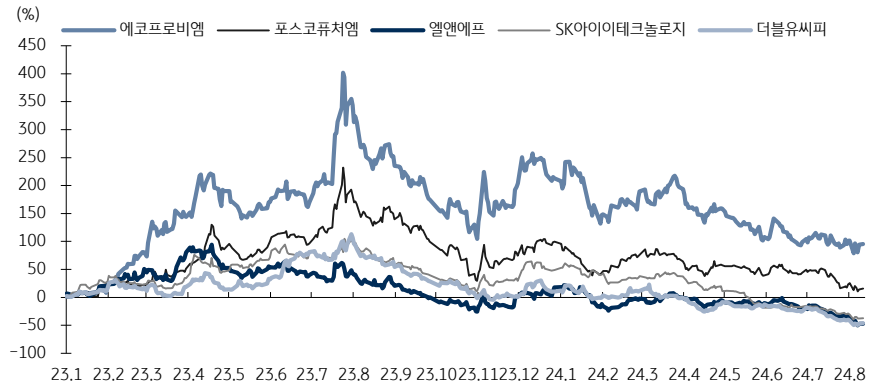
2분기 실적 대부분 컨센 하회,
부진한 실적은 연말까지 지속될 전망

2) 2차전지 소재 업체들의 2024년 2분기 실적은 전반적으로 컨센서스를 하회했다. 양극재 업체들의 경우 일부는 재고평가손실 환입 영향으로 실적을 방어했으나, 공통적으로 리튬 가격 하락에 따른 판가 (P) 하락과 전방 고객들의 위축된 수요로 인한 판매량 (Q) 감소 영향을 피해가지 못했다. 분리막 업체들은 특히 고정비 부담이 큰 비즈니스 특성상 가동률 하락에 따른 수익성 부진이 더욱 부각되었다. 전방 수요가 부진한 만큼 대다수의 업체들이 투자 속도 조절 (Capa 증설 시점 순연)을 공식적으로 언급했으며, 향후의 수주 상황을 주시해가며 적기에 투자할 것을 이야기했다. 2차전지 소재 업체들의 부진한 실적은 올해 연말까지 지속될 것으로 추정되며, 2025년 상반기의 점진적 회복세를 거쳐 2025년 하반기부터 본격적인 실적 개선 흐름이 나타날 것으로 전망된다.

초점을 미국으로 압축,
Top pick은 포스코퓨처엠

3) 2차전지 소재 섹터 투자 전략의 초점을 미국으로 압축시킬 것을 권고한다. 자율주행 서비스 본격화가 요원한 현 시점에는 전기차만이 가진 장점을 소비자들에게 어필하는 것이 쉽지 않다. 결국 캐즘을 뚫고, 침투율을 끌어올리기 위해 전기차에게 필요한 것은 '합리적인 가격'이며, 최종 지향점은 '동일 모델의 내연기관차보다도 더 싼 전기차의 출시'가 이루어져야 한다고 생각된다. 다행히 수요 부진이 원인이라곤 하나 리튬을 비롯한 원자재들의 가격이 급락 후 하향안정화 되어가는 분위기이고, 전기차 OEM과 배터리 셀 제조사들의 수율이 나날이 개선되어가고 있어 전기차의 출고가는 점점 내려가는 추세다. 그러나 여전히 가격적인 메리트가 크다고 느낄 수준은 아니기에 이를 보조할 수 있는 정책 보조금은 큰 의미를 가진다고 판단된다. 보조금 관련 수혜가 사라진 유럽보다는, 대선에서 민주당이 승리할 경우 IRA에 대한 가시성이 중장기적으로 확보되는 미국 전기차 시장의 성장성이 더욱 매력적이라고 생각된다. 앞으로는 전기차 고도 성장기 (2020년~2022년) 때와는 다른 방식의 투자전략이 필요하다고 판단되며, 성공 가능성이 높은 지역/OEM/차종을 확보한 업체들에 선별적으로 접근하는 방식이 유효할 것으로 예상된다. 이러한 맥락에서, 2차전지 소재 업체들 가운데 포스코퓨처엠을 Top pick으로 제시한다. ① 양극재 업종 내에서 실적 안정성이 가장 뛰어나고, ② 포스코퓨처엠의 양극재가 탑재된 GM '이쿼녹스 EV'와 기아 'EV3', 현대 '캐스퍼 EV' 등이 우수한 스펙과 합리적인 가격을 기반으로 판매 호조를 보일 것으로 예상되며, ③ 2차전지 섹터에 대한 투심이 미국 대선과 금리 인하 등으로 반등할 경우 과거 주가 상승세가 가팔랐던 포스코퓨처엠에 대한 투자자들의 '관성'이 작용할 것으로 전망되기 때문이다.

그림 29. 2차전지 소재 커버리지 5개사 2023년 연초 대비 주가 등락률



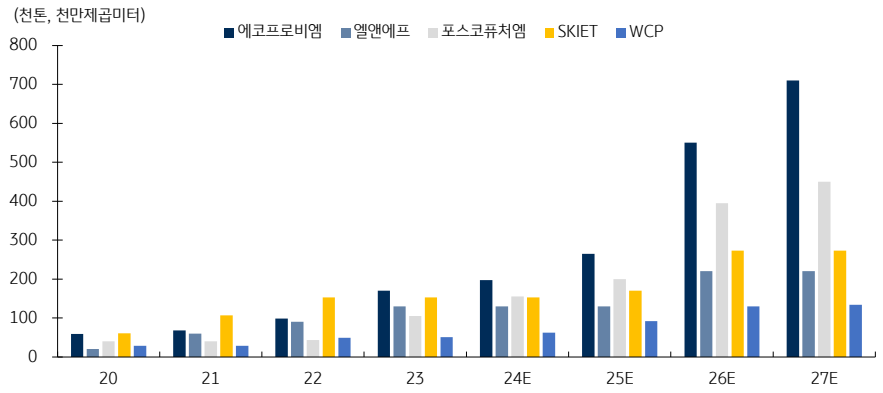
자료: FnGuide, KB증권

표 8. 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		미쓰비시 화학	
		ShanShan		Ube	
LG 에너지솔루션	LG 화학	포스코퓨처엠	SK 아이이테크놀로지	엔켐	SKC
	포스코퓨처엠	미쓰비시 화학	Senior	덕산테코피아	롯데에너지머티리얼즈
	엘앤에프	BTR	Asahi Kasei	Tinci	솔루스첨단소재
	코스모신소재	Zichen	Toray	Capchem	Watson
	Umicore	ShanShan	SEM Corp	Guotai Huarong	
	ShanShan			미쓰비시 화학	
SK 온	에코프로비엠	포스코퓨처엠	SK 아이이테크놀로지	동화기업	SKC
	엘앤에프	BTR		엔켐	Watson
	Umicore	미쓰비시 화학		솔브레인	
		Zichen		덕산테코피아	
		ShanShan		Kunlun	

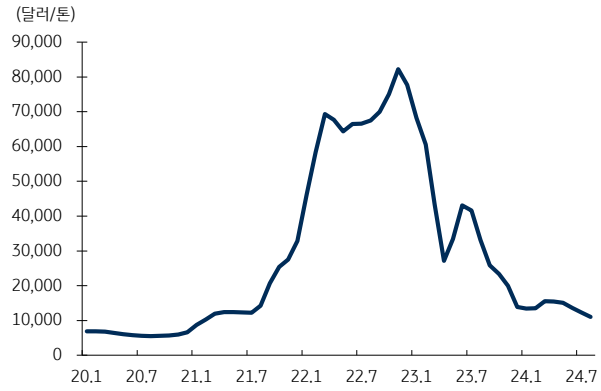
자료: 각 사, KB증권

그림 30. 2차전지 소재 커버리지 5개사 Capa 추이 및 전망



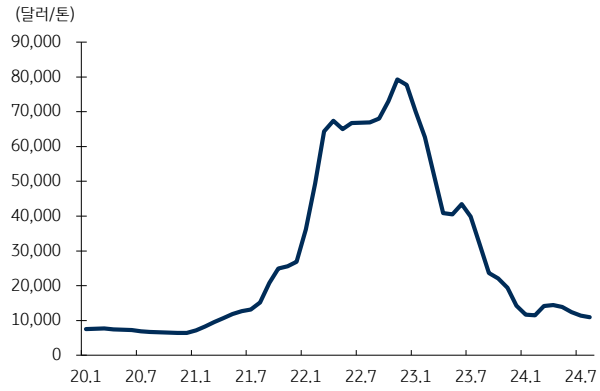
자료: 각 사, KB증권 추정

그림 31. 탄산리튬 가격 추이



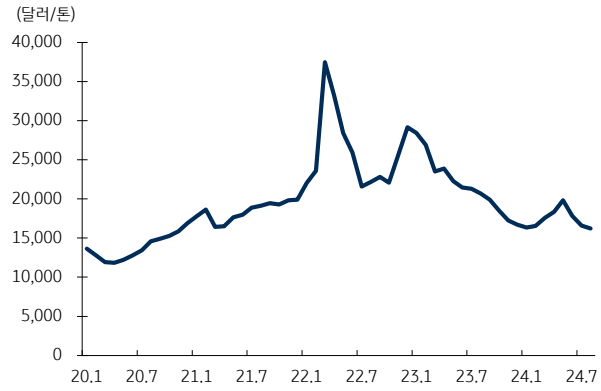
자료: Bloomberg, KB증권

그림 32. 수산화리튬 가격 추이



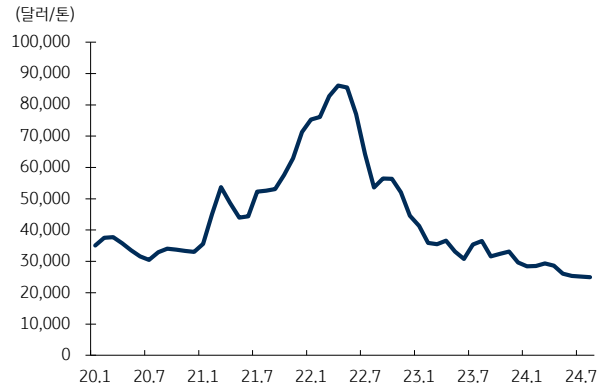
자료: Bloomberg, KB증권

그림 33. 니켈 가격 추이



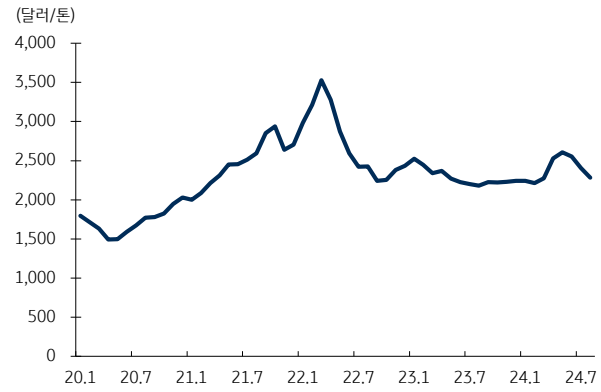
자료: Bloomberg, KB증권

그림 34. 코발트 가격 추이



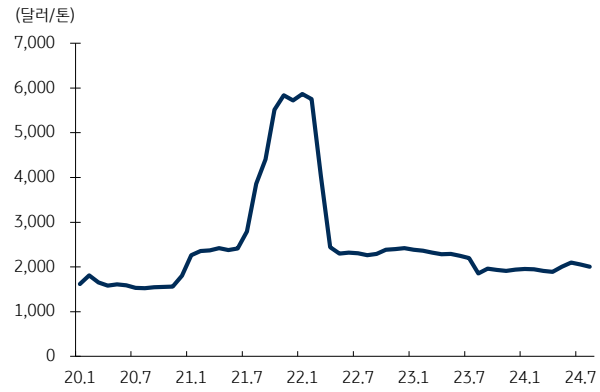
자료: Bloomberg, KB증권

그림 35. 알루미늄 가격 추이



자료: Bloomberg, KB증권

그림 36. 망간 가격 추이



자료: Bloomberg, KB증권

투자자 고지 사항

투자의견 및 목표주가 변경 내역 (주가 —, 목표주가 ┅)

종목명	인수 합병 업무관련	1년이내 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												

KB증권은 동 조사분석자료를 기관투자가 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

종목 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 종목 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.