

중국정부 2020년 “자국기업 보조금 폐지”

中 배터리社 방전 위기... 중원서 ‘글로벌 한판승부’

(전기차)

중국 배터리 시장에 불고 있는 바람이 심상치 않다. 세계 전기차의 절반이 중국에서 팔릴 정도로 세계 최대 전기차 시장이라는 안정적인 수요처에다 중국 보조금 지원정책에 힘입어 중국 배터리업체들이 빠르게 세계 배터리 시장을 장악해왔다.

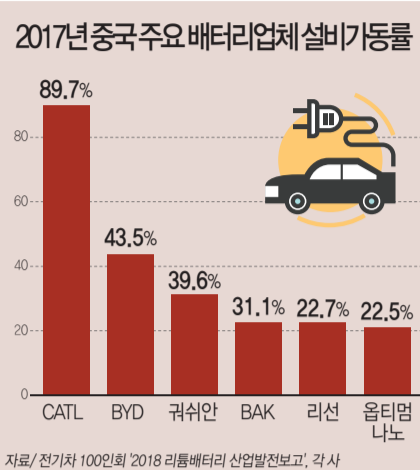
하지만 2020년 중국 정부의 보조금 지원 중단을 앞두고 중국 배터리업체들만의 놀이터였던 중국 배터리 시장이 일대 변혁을 맞고 있다. 현재 중국 배터리업체들이 구조조정에 들어가면서 중국시장에서 내물린 해외 배터리 업체들이 기지개를 펴면서 중국 시장의 재진출을 노리고 있는 것이다.

◆中 전기차 배터리 시장 구조조정

그동안 중국 배터리는 중국 정부의 보조금 지원 정책에 힘입어 빠른 성장을 보인 가운데 그 이면에는 ▲업체난립과 낮은 설비 가동률 ▲불공정 거래 관행 ▲수익률하락 등의 구조적인 문제를 안고 있다.

우선 정부의 보조금지원에 기대 100여 이상의 배터리 업체들이 난립하고 있다. 이들 업체들이 품질을 갖추지 못한 상태에서 생산을 하다보니 생산과 공급에 불균형을 야기하고 있다. 올 상반기 중국의 전기차 배터리 생산량이 91.87GWh였지만 출하량은 22.86GWh로 생산능력 이용률이 25%에 그치고 있는 것으로 알려졌다. 정부의 공식적인 자료에서도 이 같은 현상을 확인할 수 있다. 중국 정부의 전기차 산업 싱크탱크로 평가 받는 전기차100인회가 최근 발표한 ‘2018 리튬배터리 산업발전보고’에 따르면 2017년 전기차 배터리 설비 가동률 상위 9위 업체 중 CATL(89.7%)과 BYD(43.5%)를 제외하면 나머지 업체는 모두 설비 가동률이 40%를 밑도는 것으로 조사됐다. 업계 평균치는 약 30%로 집계됐다.

특히 불공정거래관행으로 외상매출금 비중이 늘어나고 있다. 전기차 제조사는 배터리 업체에 대금을 치를 때 ▲3개월 후 6개월 만기 상환여유를 발행하는 방식 ▲30%만 지급하고 나머지는 정부가 전기차 보조금을 지급하면 완납하는 방식 중 하나를 주로 선택한다. 문제는 이 두 가지 방식으로 정산할 경우 배터리 업체가 물품 대금을 정산 받기까지 전자는 9개월, 후자는 1~2년이 걸린다는 점이다. 배터리 업체들의 실적에는 이러한 정산 방식 때문에 지급 받지 못한 대금이 ‘외상매출금’으로 잡혀있다. CATL의 경



자료/전기차 100인회 2018 리튬배터리 산업발전보고, 각사

중국에 진출한 주요 5대 배터리 해외 투자 기업

기업명	설립연도	소재지	합자사 지분	설립자본금
난징 LG화학 신에너지배터리 유한회사	2014년 9월	난징	외국업체: LG화학 50% 중국업체: 난징신공투자, 난징조진(신강) 50%	1억5914만달러 (약 1796억원)
삼성(텐진) 배터리 유한회사	2015년 10월	텐진	외국업체: 삼성SDI 50% 중국업체: 텐진중환전자정보 30%, 텐진강제(철)철강유한공사(신강) 20%	1700만달러 (약 192억원)
신성화신(시안) 동력배터리 유한회사	2014년 6월	시안	외국업체: 삼성SDI 50% 중국업체: 안후이환신그룹 30%, 시안기오커그룹 20%	11억5000만위안 (약 1870억원)
다롄파나소닉 자동차에너지 유한회사	2014년 12월	다롄	외국업체: 파나소닉(차이나) 50% 중국업체: 다롄라오우일전기 50%	9억위안 (약 1463억원)
베이징전공 SK과기 유한회사	2013년 12월	베이징	외국업체: SK이노베이션 40% 중국업체: 베이징전공 41%, 베이징자동차 19%	3억5000만위안 (약 569억원)

우 올 상반기 외상매출금이 85억2900만 위안(약 1조3800억원)으로 전년 동기보다 16억1000만위안(약2600억원) 증가했다. 매출에서 외상매출금이 차지하는 비중은 91.13%나 된다. 실제로 중국의 중소 배터리 제조사들은 제품을 만들어놓고도 납품을 꺼리는 기현상이 일어나고 있다.

2020년 中 배터리시장 지각변동... 작년 설비가동률 40% 밑돌아 CATL·BYD ‘양강 구도’... 해외기업 등쌀에 군소업체 퇴출 전망 SK이노, 중국 공략 고도화... 日·유럽업체들도 中시장 진출 군침

이렇다 보니 배터리 사업의 이익률도 떨어지고 있다. 전기차 배터리의 주원료인 코발트와 니켈 가격이 급등해 생산비용이 증가한데다 정부의 전기차 보조금이 축소돼 배터리 업체들이 원가인하 압박에 시달리고 있다. CATL은 배터리 판매가를 2016년 1Wh당 2.06위안(약 335원)에서 2017년 1.42위안(약 195원)으로 31% 인하했다. 이 때문에 배터리 사업 이익률은 2016년 44.8%에서 2017년 35.3%로 9.5%p 떨어졌다.

이러한 구조적인 문제를 안고 있는 중국 전기차 배터리 시장은 2020년 정부의 보조금 지원중단을 앞두고 CATL과 BYD의 양강 구도로 빠르게 재편되고 있다. 두회사는 2017년 중국서 판매된 전기차 배터리의 44.61%에서 올 1~8월 66.36%까지 증가했다.

올 1~3분기 CATL의 매출과 순익은 191억3600만위안(약3조860억원)과 19억8500만위안(약 3200억원)으로 각각 전년 동기 대비 59.85%, 88.71% 증가했다. C

ATL은 현재 상하이자동차, 지리자동차 등 중국 대표 자동차 제조사는 물론 BMW, 폭스바겐 등 해외 메이저 업체에도 배터리를 공급 중이다. 지난 6월 중국 선전 증권거래소에 상장해 자금력이 더욱 탄탄해졌다.

BYD는 배터리뿐 아니라 전기차도 제조하는 업체다. 기존에는 생산한 배터리

들이 세계 전기차 배터리 시장의 중심에 있다. 그러나 지금까지의 고속성장은 정부의 전폭적인 지원 덕에 가능했다. 하지만 전기차 보조금이 폐지되는 2020년 이후 ‘포스트 보조금 시대’에는 현재와 전혀 다른 자유경쟁이 펼쳐질 것으로 보인다.

무엇보다 전기차의 품질이 문제가 되면서 중국 정부는 현재 지급하고 보조금의 지원요건을 까다롭게 했다. 일정한 품질을 맞추지 못하면 보조금을 지원하지 않겠다는 것이다. 이에 따라 정부 보조금 요건을 충족하려면 중국 전기차 제조사가 고밀도 배터리를 충분히 제공할 수 있는 중국 배터리기업은 한정적이어서 결국 LG화학·삼성SDI, SK이노베이션 등 한국산과 일본(파나소닉·PEVE)산 배터리를 보다 많이 쓸 수밖에 없는 게 현실이다.

설상가상으로 중국 정부는 오는 2020년에 전기차에 대한 보조금을 폐지하기로 했다. 이렇게 되면 세계 최대 전기차 배터리 시장인 중국에서 한국 기업뿐 아니라 일본 및 유럽 업체들도 중국 기업과 공정한 경쟁이 가능할 것으로 보고 중국 투자를 늘리고 있다.

SK이노베이션은 10월초 4000억원을 투자, 중국 장쑤성 창저우시에 14만5454㎡의 공장을 건설하기로 했다. 이 공장에 리튬이온전지분리막(LiBS) 4개 라인과 세라믹코팅분리막(CCS) 3개라인을 건설, 2020년에 양산한다고 밝혔다. 리튬이온전지분리막은 배터리 핵심 소재 중 하나다. 해당 공장은 내년에 착공해 2020년 3분기중으로 양산을 시작한다는 목표로 하고 있다.

LG화학은 10월 중순 중국 난징 빈강 경제개발구에 축구장 24배 크기인 6만평 부지에 지상 3층 규모의 제2공장을 내년

말까지 완공기로 했다. 이 회사는 오는 2023년까지 2조1000억원을 투자해 고성능 전기차 배터리(주행거리 320km) 50만대 이상 생산 능력을 확보할 방침이다. 제2공장이 들어설 빈강 경제개발구에서 45km 떨어진 신강 경제개발구에 전기차 배터리 1공장을 비롯한 소형 배터리 공장이 있기 때문에 시너지가 기대된다.

또한 LG화학은 배터리 원재료 확보를 위해 강소성 우시에 위치한 중국 화유코발트와의 양극재 합작 생산법인을 설립했다. 합작법인은 2020년부터 연간 4만톤의 양극재를 생산할 예정이다.

국내업체뿐만 아니라, 일본, 유럽등의 배터리 업체들도 가세하고 있다. 네덜란드 배터리 생산업체 리튬웍스(Lithium Werks)는 16억유로(약2조834억원)를 투자, 중국 지역 개발업체 자산경제기술개발구실업유한회사와 협력해 장강삼각주에 연산 8GWh의 배터리 공장을 건설할 계획이다. 이는 16만대의 차량에 공급할 수 있는 규모다. 신설 공장은 리튬웍스가 중국에 건설하는 두 번째 공장으로서 2021년 양산에 들어갈 전망이다.

중국 시장에서 경쟁 양상도 달라질 전망이다. 더 이상 배터리 기업 간 싸움이 아니다. 중국 상무부가 전기차 합작법인 설립 시 제한했던 외국인 지분 50% 상한선도 지난 7월 폐지하면서 해외 자동차 제조사의 중국 진출에 더욱 속도가 붙고 있다.

메르세데스-벤츠는 중국 베이징, 태국 방콕, 미국 앨라배마에 전기차용 배터리 생산공장을 짓거나 추진 중이다. 테슬라는 물론 BMW, 폭스바겐 등 자동차 제조사들도 전기차 생산원가의 40%를 차지하는 배터리를 직접 생산하겠다고 나서고 있다. 테슬라의 상하이 기가팩토리는 2020년 가동될 예정이다.

따라서 2020년에 가면 중국 배터리 시장을 놓고 중국업체와 해외업체들은 생존을 놓고 한판 승부를 피할 수 없게 됐다. 업계에선 한국·중국·일본 내에서 기술력 및 과거 실적이 뒷받침되는 주요 업체들만 살아남고, 이들이 글로벌 시장을 나눠 가질 가능성이 높을 것으로 예상하고 있다. 한국의 LG화학·삼성SDI·SK이노베이션과 중국의 CATL·BYD, 일본 파나소닉 등이 주요 후보군이다.

/시드원리서치 원철린·안희정 애널리스트 /crwon@seedone.co.kr

화요 공동기획 seedone

‘중국판 테슬라’ 니오, 매출 3000% 급증

스타트업 뉴스

니오, 뉴욕증시 상장 후 첫 실적 발표



중국 전기차 스타트업 니오(NIO)가 미국 뉴욕증시 상장 후 첫 실적을 발표했다.

니오의 올 3분기 매출은 14억6960만위안(약 2390억원)으로 전분기 대비 3095.3% 증가했다. 올 3분기 적자가 28억1040만위안(약 4570억원)으로 전분기보다 56.6% 증가했으나 자동차 제조업 자체가 손익분기점을 넘는 데 장시간이 걸리는 점을 감안하면 이번 실적으로 니오의 성장성을 판단하기는 아직 이르다.

니오의 첫 양산차 ‘ES8’은 지난2분기 생산량이 500대에 불과했으나 3분기 생산량은 4200대를 돌파했다. 현재 고객

인도까지 마친 차량 수는 총 3368대다.

니오는 테슬라 지분 7.7%를 보유하고 최대 외부 주주로 있는 스코틀랜드 자산운용사 베일리 기퍼드(Baillie Gifford)가 11.4%를 갖고 있다. 중국 대표 IT기업 텐센트(Tencent)도 지분 12.9%를 지분을 갖고 있어 주주 배경이 탄탄한 편이다. 한편 니오는 올 초 광저우자동차와 스마트카 합작사를, 지난 8월에는 창안자동차와 자동차 합작사를 각각 설립했다.

中 패러데이퓨처 美 스티펠과 투자협력 체결



중국 전기차 스타트업 패러데이퓨처(Faraday Future)가 미국 투자은행 스티펠(Stifel)과 투자 협력을 체결했다고 최근 밝혔다.

FF는 최근 최대주주 헝다와 사이가 틀어지면서 자금난에 빠졌고 전기차 ‘FF91’의 양산 계획을 맞추기 위해 구조조정 및 임금 삭감 등의 조치를 취했다. 그러나 스티펠은 FF의 자산가치를 6억달러(약 6708억원)로 평가, 채무보다 높다고 판단해 이번 투자를 결정했다.

FF는 지난 8월 첫 전기차 ‘FF91’의 시험생산에 성공했다. 일부 FF91 구매 예약고객을 초청해 제조시설을 견학하고 FF91도 시승시켰다. 지난해 국제가전전시회 CES에서 첫 선을 보인 FF91은 제로백 2.39초, 연속주행거리 700km, 최고출력 783kW 등 높은 성능을 갖췄다. 판매가는 약 30만달러(약 3억3330만원)로 테슬라 ‘모델X’보다 비싸다.

FF91은 내년 1분기 본격 양산에 돌입하며 고객 인도 작업을 진행할 예정이었다. 그러나 최근 최대주주인 중국 부동산 기업 헝다와 투자금을 놓고 분쟁이 일면서 FF91 양산 일정이 다소 지연될 전망이다.