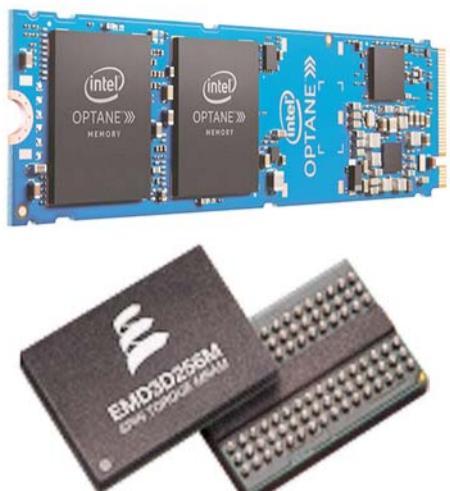


D램 이어 P램, M램… 차세대 반도체 양산만 남았다

삼성-SK하이닉스 개발 끝내고 상업화 대기중

P램

D램-낸드 장점만 모아
전원꺼도 데이터 저장



(위쪽부터)인텔의 옵테인 메모리.
에버스핀의 STT-M램.

/각 사

있다는 의미다.

SK하이닉스는 구체적인 양산 계획도 수립 중이다. 새로 조성 중인 용인 반도체 클러스터에서 P램을 만들 예정이다. 삼성전자도 평택사업장에 차세대 메모리 생산 라인을 구축할 가능성이 높다.

단, 실제 양산까지 이어질지는 아직



반도체 클러스터가 들어설 예정인 용인시 원삼면 일대.

/연합뉴스

미지수다. 아직 적은 시장 규모 때문이다. D램과 낸드가 낮은 가격을 계속 유지하고 있는 데다, 성능도 충분해서 이 렇다할 수요가 발생하지 않고 있다는 전언이다.

P램인 인텔 옵테인도 아직 고전 중이다. 인텔은 지난해 옵테인을 통해 CPU

에서 저장 공간까지 아키텍처 전체를 차지하겠다는 포부를 밝히고 여러 고객 사들을 확보했지만, 최근 실적 발표에서 따로 언급하지 않았을 만큼 큰 성과를 거두지는 못하고 있는 것으로 추정된다.

안정성 우려도 있다. 삼성전자가

2008년 이미 상용화에 성공한 적은 있지만, 대중화되지는 못한 탓에 얘기치 못한 오류를 낼 수 있다. 실제로 인텔과 마이크론이 앞서 내놨던 3D 크로스 포인트는 성능과 관련해 여러 비판을 받았었다.

업계 한 관계자는 “P램 기술력은 이미 당장 시장에 판매할 수 있을 만큼 확보한 상태”라면서도 “시장 규모가 작아서 양산할 계획은 아직 없다”고 말했다.

M램 시장 역시 빠르게 주목받는 상황이다. M램은 자기를 이용한 메모리 반도체로, 빠르고 비휘발성에 내구성이 높아서 휴대기기나 전장용으로 각광받고 있다.

삼성전자는 지난해 파운드리 제품에 함께 탑재하는 방식인 ‘임베디드 M램’으로 양산을 시작했으며, 최근 미국 에버스핀이 자일링스와 협력한 신제품을 출시하는 등 상용화 노력도 이어졌다. 전문가들도 M램 가치를 높게 평가하며 2024년까지 시장이 크게 성장할 것이라는 예상을 내놓고 있다.

/김재웅 기자 juk@metroseoul.co.kr

LG화학-현대차, 삼성SDI-BMW, SK이노-베이징車 車-배터리 합종연횡, 윈윈의 경제학

한국 배터리 업계가 국경을 넘나들며 완성차업체와 함께 경쟁력 제고에 나서 관심이 모아진다.

국내 대표 배터리 업체인 LG화학을 비롯해 삼성SDI, SK이노베이션 등은 전기차 시장의 성장세에 맞춰 대비 태세에 나섰다. 전기차만큼 늘어나는 ‘배터리’의 수요를 잡기 위해 완성차업체가 생산하는 전기차에 탑재될 배터리의 공급 물량 선점에 나선 것이다.

또한 완성차업체도 전기자동차 시장이 지속해서 성장할 것으로 전망되며, 안정적인 배터리 수급을 위해 배터리 업계와 적극적으로 손을 잡고 나서 ‘합종연횡’이 펼쳐지는 모양새다.

27일 업계에 따르면 LG화학은 현대자동차와 전기차 배터리셀 합작법인을 세우는 것과 관련해 겸토 중이다. 구상 중인 합작법인의 출자 지분율은 50 대 50이며 투자액은 수조원에 달하는 것으로 알려졌다. 이와 관련해 LG화학은 아직까지 ‘확정된 바는 없다’는 입장이다. 다만 일각에서는 LG화학과 현대차가 올해 안에 충남 당진에 전기차 배터리셀 합작법인을 설립하기로 하고 세부 방안을 논의 중이라는 목소리도 나온다.

지난해 12월 LG화학은 이미 미국 GM(제너럴모터스)사와 배터리셀 합작법인을 설립하는 계약을 체결하기도 했다. 이에 따라 GM은 LG화학과의 전기차 배터리 합작법인이 들어설 미국 오하이오주 로즈타운에 부지를 매입했다. 해당 부지에 세워질 공장은 30GWh 이상의 생산능력을 갖게 될 전망이다. 이번 오하이오주 합작법인 설립으로 LG화학은 미시간주 허랜드 공장을 포함해 미국內 2개의 생산 공장을 확보하게 됐다.

국내 또 다른 주요 배터리 업체인 SK 이노베이션도 현대·기아자동차와 함께



지난달 5일(현지시간) 미국 미시간주에 위치한 GM 글로벌 테크센터에서 신학철 LG화학 CEO는 메리 바라 GM CEO와 합작계약을 체결했다.

/LG화학

LG화학-현대차

전기차 배터리 합작공장 설립 추진
SK이노 내년부터 현기차에 배터리
삼성SDI BMW와 장기 공급 맞손

배터리, 투자비 분할 안정적 매출처
완성차, 안정적인 배터리 수급 도모

‘합종연횡’에 나섰다. 현대·기아자동차는 오는 2021년부터 순수 전기차를 양산할 예정인데, 그 1차분 물량의 전용 배터리 공급사로 SK이노베이션을 선정했다. 업계에 따르면 올해 말부터 5년간 전기차 약 50만대에 SK이노베이션이 생산한 배터리가 공급될 예정이며 이는 약 10조원 규모다. 또한 지난달에는 중국 베이징자동차와 합작해 배터리셀 공장 ‘BEST’를 준공하기도 했다.

글로벌 전기차 배터리 시장에서 상위권을 차지하고 있는 삼성SDI도 지난해 독일 BMW사와 대규모의 장기 배터리 공급계약을 맺었다. 해당 계약은 약 3조 7762억원 규모로, 해당 계약에 따라 삼

성SDI는 내년부터 오는 2031년까지 BMW가 생산할 전기자동차에 5세대 배터리 셀을 공급하게 됐다. BMW가 2025년까지 전기차 모델 25종을 출시한다고 발표함에 따라 삼성SDI의 전기차 배터리는 지속 공급될 것으로 전망된다.

일각에서는 배터리 업체와 완성차업체가 협력할 수밖에 없다는 목소리도 나온다. 업계 한 관계자는 “배터리 업체들은 일단 투자비를 나누고 안정적인 매출처를 찾는 게 목적”이라며 “완성차 업체들은 계속적으로 전기차 판매를 늘려야 하는 상황에서 고성능 배터리를 안정적으로 수급해 줄 수 있는 곳이 별로 없다보니 안정적인 배터리 수급을 위해 (합작법인 설립을) 많이 하고 있는 것”이라고 말했다.

이어 자동차 배터리 시장의 성장 가능성에 대해 “성장할 수밖에 없을 것 같다. 특히 유럽 같은 곳은 자동차 연비 규제를 좀 더 강화하는 모습”이라며 “계속적으로 환경 쪽에서 탄소를 줄이는 방향으로 규제를 강화하고 있기 때문에 전기차 배터리 시장은 계속 커질 것이라고 본다”고 밝혔다.

/김수지 기자 sjkim2935@

사스보다 확산 속도 9배, 내수 ‘악영향’

» 1면 ‘우한폐렴, 경제에 우한’서 계속

유커 급감 야기, 서비스업에 타격

김용범 기획재정부 제1차관은 이날 오후 4시 정부서울청사에서 확대 거시경제금융회의를 주재, 신종코로나바이러스 확산에 따른 금융·외환시장 영향을 점검했다. 당초 이날 확대 거시경제금융회의는 예정에 없었지만 긴급 소집됐다.

홍남기 부총리 겸 기획재정부 장관도 이날 오후 우한 폐렴을 안건으로 간부 회의를 주재했다. 은성수 금융위원장은 이날 금융위 국장들이 참석하는 우한 폐렴 관련 현안 점검회의를 열었다.

◆우한폐렴 사태, 올 성장률 '걸림돌'

연초부터 우한 폐렴 사태가 발생하면서 올해 목표 경제성장을 2.4%에 발목을 잡을 수 있다는 우려가 커지고 있다. 당초 예상 시나리오에 들어있지 않던 우한 폐렴 사태가 경기 회복세에 걸림돌로 작용할 수 있기 때문이다.

당장 유커(유저·중국인 관광객)의 한국 방문이 급감할 가능성이 크다. 이는 완만한 증가세를 보여온 소매판매를 비롯해 여행·관광·유통업 등 서비스업에 타격을 줄 수 있다.

실제로 2003년 중증급성호흡기증후군(사스), 2009년 신종플루(H1N1), 2015년 중동호흡기증후군(메르스) 등 의 전염병은 우리나라의 국내총생산(GDP) 성장률을 끌어내렸다.

최근 대외경제정책연구원(KIEP)이 내놓은 ‘중국발 원인 불명 폐렴 현황 및 대응 방안’ 보고서에 따르면 사스는 2003년 2분기 성장률을 1%포인트(연간 성장률 0.25%포인트) 내외 하락시킨 것으로 추정됐다.

신종플루로 2009년 4분기 GDP는 전기 대비 0.4% 증가에 그쳤다. 메르스 사

태 때도 2015년 2분기 성장률은 0.4%에 불과했다.

여기에 국내에서 우한 폐렴 확산 속도가 빨라질 경우 민간소비 주체인 개인에게 영향을 미쳐 국내 소비·여가 활동이 움츠러들 수 있다는 우려도 제기된다.

한은에 따르면 지난해 4분기 민간소비와 민간투자(총고정자본형성)의 합(민간지출)은 341조 1592억원으로 전년 동기보다 0.2% 줄었다. 민간지출은 지난 2018년 3분기부터 지난해 4분기까지 6분기 연속 마이너스(-)를 나타냈다.

◆더 빠른 확산속도, 더 높은 사망률

문제는 신종 코로나바이러스는 사스 때보다 확산속도는 9배, 사망률은 2배나 높다는 사실이다.

최근 코로나바이러스의 확산 속도를 2003년 사스 때와 비교하면 사스 발병 2개월간 확진 환자는 305명인데 반해 코로나바이러스 발병 1개월간 확진 환자는 2744명(26일 24시 기준)에 달한다. 사망률도 사스는 1.6%였으나 코로나바이러스는 3.0%로 2배가량 높다.

우한에서 외부진입과 우한에서 외부 진출을 통제하고 있지만 지난 20일부터 시작된 춘절대이동으로 우한으로부터 전국 주요도시로 이동이 이뤄진 영향이 커졌다. 특히 중국의 도시화와 교통 SOC 발전으로 전염병 감염과 확산이 더 빨라졌다.

다만 전문가들은 우한 폐렴 사태가 한국 경제에 미칠 영향은 생각보다 심하지 않을 것으로 내다봤다.

국제금융센터는 최근 우한 폐렴 관련 보고서에서 글로벌 주요 투자은행(IB)의 시각을 살펴 결과 “대체로 사스와 비교해 피해가 적을 것으로 예상되나 충제, 변종 발생 가능성 등이 우려 요인으로 지적된다”고 밝혔다.

/김희주 기자 hj89@